

速腾悬架频频断裂 厂家悄然更换悬架

一汽大众速腾,底盘下的一场迷局

近段时间,销量排行榜一直靠前的一汽大众速腾,成为了投诉排行榜上的冠军。投诉的焦点,正是全新速腾扭力梁后悬架频频出现的断裂现象。而这些出现断裂的速腾,均是出自于2012年3月以后上市的新速腾。

其实,两年前开始上市的这款全新速腾,从上市之初起就受到了众多媒体和消费者的诟病,最大问题就是老款速腾后悬架,采用的是低成本多连杆独立悬架,到了新款速腾时,后悬架被改成了低成本的扭力梁非独立悬架(俗称“板车悬架”),时至今日,大家依然对大众在技术上的倒退行为提出了质疑和不满。

如今两年过去,速腾扭力梁后悬架断裂的投诉案例开始不断增多,当年埋下的隐患开始陆续浮出水面。

更具讽刺意味的是,就在今年的5月前后,一汽大众在其2014款新速腾上,又悄悄重新装配上了多连杆独立后悬架,而其他配置和销售价格均与原来保持不变。而对于众多事故车主所投诉的断裂问题,目前一汽大众方面并未给出统一的处理意见。



浙江速腾车主遭遇后悬架断裂

开高速时仍然心有余悸

上月中旬,浙江衢州的一位速腾车主郑先生在高速上行驶时,发生了惊险的一幕。

根据郑先生的回忆,当时他正开着5月新买的速腾车行驶在杭金衢高速上,刚过兰溪服务区不久,就感觉车子有明显的跑偏现象。

“说实话,我对车子不是太懂,尤其车底下的东西更加不了解,当时就感觉车子开着很奇怪,毕竟是在高速上,我也很担心,所以赶紧去东阳的一家大众4S店做检查。”郑先生说。

速腾采用扭力梁后悬架结构

技术倒退曾受媒体集体诟病

根据资料显示,郑先生的这辆速腾车是2014年4月22日出厂。据了解,新速腾从2012年3月上市以来,一直到今年5月,后悬架都是扭力梁非独立悬架。

而正是这一扭力梁悬架结构,当年在新速腾上市之初,就受到众多媒体的诟病。

有些人可能不太懂什么是悬架结构,其实就是车轮和车身的连接装置,更通俗一点说就是“避震”。对于一辆车来说,悬架是全车的基础、根本,好的悬架最大的作用,就是可以缓冲路面沟坎给车辆带来的震动,同时可以在最大程度上提供车辆的操控性和舒适性。

目前在汽车市场,汽车的后悬架结构主要分为两大类:独立悬架和非独立悬架。独立悬架的结构采用的是左右车轮的车轴从中间断开,两边车轮受到冲击时互不干扰,乘坐起来比较舒适,但是这种结构成本较高。非独立悬架的结构,则是两车轮安装于一根整体式车轴上,过沟坎时,车身晃动厉害,乘坐不舒服,而这种结构

结果,东阳的这家4S店检查车辆底盘后发现,原来是后悬架出现了断裂,而且出现断裂的这根悬架上,除了这次出现的断裂外,还有老的断裂裂痕。也就是说,在这一次出现断裂之前,这根悬架已经出现断裂的情况了,只是车主一直没有注意罢了。

听到4S店得出这样的检查结果,郑先生感到非常后怕:“高速上都是100公里/小时左右的速度在跑,要是那个时候出现断裂,不是要出大事情了!”

成本较低。

目前在市场上,中高级轿车的后悬架,普遍采用独立悬架,而一些紧凑型入门级车型,因为受到成本上的限制,往往会采用成本较低的非独立悬架结构。

而对于速腾这款车,2012年3月之前的老款车型,采用的就是成本较高的多连杆独立悬架,但是到了新一代车型上市时,媒体竟然发现,后悬架缩水成了低成本的扭力梁非独立悬架。

按常理来说,一款车型的更新换代,一般都会采用更为先进的技术来替换原来老的技术,而尽可能保留原来优秀的基因,这也是体现一个汽车品牌技术上不断进步的最有力的表现。但是一汽大众在速腾这款车却反其道而行,在新车型上反而用了低端的技术。

做出这样的决定,没有其它的原因,唯“成本”二字。

如今两年过去,随着速腾的热销,扭力梁后悬架断裂的案例也开始不断增多,当年埋下的隐患开始陆续浮出水面。

衢州郑先生的这辆新速腾后悬架出现断裂后,车主与当时购车的4S店衢州翔龙进行解决,记者也专门通过电话,联系到了当时接待处理郑先生这辆车的翔龙4S店售后陈经理。对于郑先生这辆车的情况,陈经理说他们进行了“特殊照顾”。“我们为了郑先生这辆车也跟厂家进行了报备,后来给郑先生换上了一套新的后悬架,客户对我们的处理还是满意的。”

为了了解郑先生的速腾后悬架断裂是否属于个案,记者也在网络上进行了调查,结果发现了有一大批有相似问题的新速腾车主,并且很多人面临维权难的情况。仅腾讯QQ群,就有一个拥有1000多人的速腾车主维权QQ群。

群主“兵兵”是一个哈尔滨的速

上周末,深圳速腾的10多名车友在深圳国际车展上进行了一次维权活动。该活动的发起人之一陈先生告诉早报记者:“我的车是2013年6月买的,当时买的时候也知道是非独立悬架,但是没有想到会有断裂这么严重的后果。现在全国各地出现了很多起悬架断裂的案例,确实存在风险,所以现在我开车都提心吊胆的,上高速都不敢开快。”陈先生希望厂家能够针对悬架断裂问题尽快拿出一个解决方案,帮助这批速腾车主消除安全隐患。

但是令人遗憾的是,针对目前各地车友提出各种质疑,一汽大众只是通过其官方微博仅做如下回应:“我们已关注到了这个问题,但据我们统

针对速腾频频出现的扭力梁后悬架断裂的现象,车友们发现,出现断裂的部位几乎都在同一个部位,而且断裂时车辆并没有发生碰撞事故,也没有经过坡坎十分大的路段,有些甚至就是在平路上发生了断裂,因此,很多人给速腾这个“容易受伤的后悬架”起了一个很形象的名字,叫“刀片悬架”。

针对频频接到的用户投诉,浙江省消保委汽车专家在接受早报记者采访时表示:“对于近段时间网上爆出的速腾后悬架安全隐患问题,我也专门去4S店实地调查过,我认为与这款车的悬架设计有很大关系。”

这位专家表示:“为什么同样采用扭力梁结构,同属大众的朗逸、新宝来没有这个问题,而唯独新速腾出现了这个问题?这是因为朗逸、新宝来的底盘是为扭力梁结构的后悬架设计的,所以这两个车型的扭力梁结

全国各地多处发生速腾断悬架案例

山东一4S店花18万元回购问题车

腾车主,他告诉早报记者:“当初发起这个群,其实是想让速腾车主能在这里有一个交流的机会,但是后来大家渐渐开始关注到速腾的后悬架问题,之后又随着事故的不断增多,最后竟然成了这个群里讨论最热烈的话题。”

通过这个群,记者联系到了另一位在山东临沂的新速腾车主张先生。张先生是在今年3月17日购买了2014款速腾,在6月12日从临沂回家,张先生开着车刚到城南煤气站附近,经过一个小坑后突然感觉“像轮胎没气了”,下车一看,发现是右后悬

架纵臂断裂。

张先生很疑惑地说:“出事的时候,车子只开了1252公里,行车速度也不超过50km/h,这么新的车怎么会出现这样的问题呢?”

张先生赶紧把车送到4S店进行处理,4S店表示只能更换后纵臂,而张先生在了解到新速腾是把原来的多连杆独立悬架换成扭力梁后,表示希望4S把他的速腾后悬架改为独立悬架,要么就退车。当然,更换成独立悬架的方案4S店没有接受,后来经过多次交涉,4S店最终以18万元的价格回收了这台车。

表面未做答复内部却在换悬架

一汽大众紧急更换悬架为哪般?

计了解,目前出现的相关案例属于极个别的现象,并不是普遍现象。”同时,一汽大众还表示:“目前针对这些极个别案例,我们的专家已经介入,希望能够发现最终的问题,并给用户一个满意的答复。”

不过,记者也注意到了另一件很具有讽刺意味的事情。也许是自身也意识到了后悬架的安全隐患,就在今年的5月前后,一汽大众在其2014款的速腾上,又悄悄重新装配上了多连杆独立后悬架,而其他配置和销售

价格均与原来保持不变。

因此如果细心的消费者最近去一汽大众的经销商处会发现一个很有意思的现象,有两款不同后悬架结构的速腾在店内同时销售。而在具体销售中早报记者发现,虽然两款车的市场指导价都一样,但是给予的优惠力度却有所差异,相对来说,扭力梁的非独立悬架的车型优惠力度要大很多。记者从杭州市场上了解到,目前扭力梁的非独立悬架的车型已慢慢退出市场,取而代之的是多连杆独立后悬架车型。

专家比对实车结构后发现:

速腾后悬架频频断裂或因设计缺陷所致

构为‘减震弹簧在前,减震筒在后’。而速腾底盘原来是为多连杆独立悬架设计的,设计之初没有考虑安装扭力梁的问题。”

这位专家还表示:“老款速腾上市没多久,德国大众公司就想节省成本,把低成本独立悬架改成低成本非独立悬架,这时就遇到了‘困难’,只能把‘减震弹簧在前,减震筒在后’的结构进行反向布局,变成了‘减震筒在前,减震弹簧在后’。要知道,全世界扭力梁结构的车型,99%是‘减震弹簧在前,减震筒在后’,而新速腾的这种结构违反了业界悬架布局常规,后果就是车辆行进时,悬架摆动较大,悬架纵臂易产生金属疲劳,发生

断裂。”

据了解,也有一些速腾车主现在已经自己动手将非独立悬架改装成了独立悬架,过程也不太复杂,无非就是自己购买一套独立悬架,成本在5000元左右,然后找个车行把悬架换上去就行了。而一汽大众想要在生产线上变成这一结构,更是轻而易举,无非成本有所增加罢了。

实际上在大众体系中,将非独立悬架改为独立悬架的案例并不是首创。和新速腾相同平台的进口甲壳虫,去年9月,就悄悄把扭力梁非独立悬架换成了多连杆独立悬架,这充分说明,德国人已经意识到这个设计的瑕疵。(据《今日早报》)