

冲上热搜！雷军发声



4月6日,小米公司创始人、董事长雷军通过微博发文:“今天,小米的创业路已走过了15年。这只是开始,我们会继续努力。”这是4月1日雷军回应小米汽车事故后的首次发文。

4月6日0时,小米新媒体总监@神得强 Steven 发布微博,晒出一张15年前的老照片。2010年4月6日,小米公司正式成立,在北京中关村银谷大厦807室,创始成员拍下合影。

在雷军微博评论区,不少网友留言祝福。

大象评论 | 不要让小米SU7爆燃烧了智驾的未来

在科技日新月异的今天,每一次创新尝试都伴随着风险与挑战。小米SU7高速碰撞爆燃事件,不仅是一场突如其来的悲剧,更像一颗石子投入湖面,激起舆论的千层浪。

这场事故刺痛的不只是遇难者家属的心,还有无数网友的情感神经。有人质疑:“智驾号称安全,为何

国内国际,智驾都非神话

放眼全球,智能驾驶从来不是无懈可击的神话,而是一项在淬炼中成长的技术。国内,华为、小鹏、蔚来等车企在智驾赛道上奋力追赶。华为ADS 2.0宣称能覆盖全国高速和高架,小鹏XNGP挑战城市无图驾驶。然而,这些技术并非万能,事故的阴影也曾笼罩其上。

国际上,特斯拉的Autopilot更是事故“常客”。据美国国家公路交通安全管理局统计,自2016年以来,特斯拉智驾相关事故已超35起。这些冰冷的数字背后,是一个

救不了人?”有人感叹:“我再也不敢用智驾了,太吓人。”愤怒、恐惧、失望交织,这不仅是对技术的反思,更是对生命逝去的痛惜。

智能驾驶的未来,似乎在这场烈焰中蒙上了一层阴影。然而,我们不能让悲剧止于悲剧,而应从中汲取力量,让技术与人性并肩前行。

个鲜活生命的逝去,令人扼腕。

不能因为些事故就否定智驾,没有智驾的传统燃油车同样事故频发。智驾之所以备受关注,是因为它承载了人们对“完美安全”的期待。然而,现实是残酷的:国内车企起步晚,技术积累尚浅;国际巨头虽领先,却也未真正迈入L4级无人驾驶的门槛。智驾不是神话,而是一个仍在成长的工具。它需要时间,也需要宽容。过分依赖或过度吹捧,都可能让它偏离初衷——守护生命。

智驾之争,不该株连全局

小米SU7的这场事故,烧毁的不仅是车辆,还有公众对智驾的信任。但这场烈焰,不应烧毁整个行业的希望。

雷军造车,三年磨一剑,小米SU7上市即爆红,交付超10万台,刷新了“造车新势力”的纪录。智驾是他吹响的号角,也是他肩上的重担。事故发生后,小米迅速回应:成立专项小组,配合调查,承诺还原真相。这份态度值得肯定。然而,部分网友的愤怒并

未消散,这种心情可以理解——毕竟,生命的逝去是无法弥补的伤痛。

但一次事故,不应抹杀一个品牌的努力。特斯拉多次涉入事故,马斯克依然屹立行业前沿;丰田“刹车门”波及全球,也未就此倒下。

小米初入车圈,这血淋淋的学费让人痛心,但不应该让整个智驾行业为之买单。雷军不是神,他是探路者。探路者难免摔跤,而摔跤后的爬起,才是对逝者最好的告慰。



未来已来,智驾趋势不可逆

否定智驾,无异于因噎废食。智能驾驶的趋势早已势不可当。证券日报援引全球研究咨询机构埃信华迈(IHS Markit)2021年的报告预测,到2030年,L2以上新车渗透率将超80%。

工信部副部长辛国斌在2025年3月的电动汽车百人会论坛上也表示,将逐步放开L3级自动驾驶车型的生产准入限制,并完善相关标准体系。

这些信号无不表明,智驾是大势所趋。

为什么要推进智能驾驶?因为它承载着对生命的希望。研究显示,大多数交通事故源于人为失误——疲劳、分心、酒驾。若智驾技术成熟,事故率将大幅下降。

每一次技术迭代,都是对生命的守护。否定它,就是否定无数家庭免于悲剧的可能。

烈焰之后,向生命致敬

这场车祸是一场灾难,逝去的生命让人痛惜,但若能以此为鉴,推动智驾技术的进步,未尝不是对逝者的一种告慰。

小米若能痛定思痛,优化算法,强化硬件,完善应急机制,便是对质疑者的交代,也是对生命的尊重。

特斯拉不就是在事故后不断迭代Autopilot,重拾信任的吗?

网友的愤怒与担忧,是压力,

更是动力。智驾行业需要这样的声音,去唤醒技术的良知。

小米SU7的烈焰,烧出了智驾的软肋,也烧醒了行业的迷梦,但绝不能烧毁它的未来。

国内国际,智驾仍在爬坡;趋势在前,不可逆转。

尼采曾说:“凡不能毁灭我的,必使我强大。”小米SU7这场火,既是事故,也是淬炼。

大象新闻评论员 邱延波

