

小米SU7高速碰撞起火酿惨剧 三名女生不幸离世,给谁敲响了警钟?

孙佳琪 张雪 报道

小米SU7高速事故 致3人遇难

根据小米公司的相关公告,先来梳理一下事发前后的脉络。

22:27:17 NOA激活,车速116km/h

22:28:17 轻度分心报警

22:36:48 NOA发出脱手提示“请手握方向盘”

22:44:24 NOA发出风险提示“请注意前方有障碍”,发出减速请求并开始减速

22:44:25 NOA被接管,进入人驾状态,方向盘向左转角22.0625度,制动踏板开度31%

22:44:26 方向盘往右转角1.0625度,制动踏板开度38%

22:44:26~22:44:28之间 车辆与水泥护栏发生碰撞

22:44:28 车端Ecall触发

22:44:39 车端Ecall接通,确认事故发生,并报警、呼叫120急救服务

22:45:06 与车主取得联系,确认非车主驾驶

22:47:15 调配120救护车成功

23时许 120救护车抵达现场

根据此前媒体的报道,针对该起事故,4月1日,安徽省铜陵市高速公路三大队回应,专案组已介入调查。随后,小米公司公开发布“SU7高速事故致3人遇难”事发前后信息摘要,事故原因尚待警方进一步调查。

4月1日晚间,小米公司创始人雷军首次对此事进行公开道歉,并表示一定会查明原因,给受害者家属满意的答复。

4月2日,据媒体报道,有投资者向宁德时代提问:3月29日发生事故的小米SU7汽车是不是用的公司的电池?对此,宁德时代回复:不是我们的电池。

截至发稿,事故原因尚处于调查中。

车辆为什么会自燃? 为什么车门会锁?

事故发生后,遇难者家属对于“为什么车辆在撞到护栏后会自燃、为什么车门会锁”等提出疑问,而这些问题也是诸多网友所关心的。此事一出,引发了对于新能源汽车智驾系统、电池安全以及内饰设计安全性等一系列问题的反思和讨论。

关于此事件,网上现在普遍有两种声音,一种声音认为,就算是现在智驾技术已经越来越完善,大家仍不应该过度依赖于智驾功能,尤其是在夜间行车时更应该谨慎驾驶。而且关于“车门无法打开”这一问

3月29日22时44分,一辆小米SU7标准版在德上高速公路池祁段发生严重交通事故并起火,造成3名女大学生不幸身亡。事件引发持续关注。

因事发前驾驶车辆的女生开启了NOA智能辅助驾驶功能,引发外界的种种质疑。



题,车企从研发设计时的安全角度出发,也的确应该为此事负责。

而另一种声音则认为,事发时车辆撞击时速已达97km/h,就算是普通燃油汽车,按照这个速度撞击,也难逃此劫。还有网友对此事进行分析,事发时处于深夜,武汉出发在安徽出事,几百公里的距离,是否存在疲劳驾驶也未可知,因此这事儿也不能全怪小米。

此前行业内对于自动驾驶的分级主要是:L1级至L2级为辅助驾驶;L3级及以上为有条件的自动驾驶;L4级,在绝大部分场景下车辆可实现自动驾驶,且不需要驾驶员干预,系统能自行做出判断;L5级是完全自动驾驶,不需要驾驶员和方向盘。国际自动机工程师学会(SAE)定义的L3级及以上为高阶智驾,但因法规限制L3级未落地,当下行业多将具备城区NOA功能视为高阶智驾标志。据其他媒体报道,真正划分责任在驾驶员还是车企的分水岭,是L3级。搭载L3级及以上自动驾驶功能一旦发生事故,将由车企负责。现在很多车企为了规避风险,把自动驾驶辅助功能宣传成“L2+”“L2.5”甚至“L2.999”。

目前,事故调查结果尚未公布,但是这次事故不仅为此前一直在大肆宣传智驾功能的新能源车企敲响警钟,也再一次提醒驾驶人,不要过度依赖智驾,时刻为自己的生命安全负责。

全民“智驾”时代 谁为“教育真空”买单

小米SU7事故中,车辆在NOA智能辅助驾驶状态下未能有效应对施工路段临时改道,从系统发出风险提示到碰撞间隔仅约2秒,驾驶员几乎无反应时间。而碰撞后车门电子锁因断电失效,车内人员未能在电池爆燃前通过机械拉手逃生,最终酿成悲剧。这一事件不仅暴露了智驾系统在复杂场景下的感知局限性和应急

机制的设计缺陷,更折射出消费者对技术能力的认知偏差——许多用户将L2级辅助驾驶等同于“自动驾驶”,忽视了其“人机共驾”的本质。

车企的过度营销进一步加剧了这种认知错位。例如,部分品牌将车道保持功能包装为“城市领航”,暗示更高阶的自动化能力,而购车时却未对消费者进行充分的功能边界说明和操作培训。遇难者家属质疑,购车后小米仅提供用户手册中关于机械拉手的文字说明,但未通过实际操作演示或培训强化紧急逃生意识,导致乘客在极端恐慌中无法及时找到隐藏于车门储物格内的应急装置。

当前,新能源车企普遍将智能驾驶功能作为核心卖点,但在消费者教育环节存在显著缺失。小米SU7用户手册虽标注了机械拉手的位置和使用方法,但未强制要求购车时进行实操培训,也未设置驾驶辅助系统的使用资格考试。行业专家指出,这种“交付即免责”的模式,实质是将技术风险转嫁给消费者。

法律层面,我国现行《道路交通安全法》及《产品质量法》均未明确规定车企在销售智能汽车时的教育义务。济南某律师事务所张阳律师分析,若事故调查证实车辆设计或说明存在缺陷,小米可能承担产品责任,但“消费者是否接受过系统培训”目前尚无法作为追责依据。

针对智能驾驶技术的特殊性,多位法律专家建议,应通过专项立法明确车企的教育责任。例如,可参照航空业对飞行员的标准,要求消费者在启用L2级以上辅助驾驶功能前,必须完成理论考试和模拟操作培训,并将培训记录纳入车辆激活系统的必要审核条件。

此外,监管机构需建立统一的培训认证体系。中国汽车工业协会专家提议,由工信部牵头制定《智能驾驶用户教育指南》,要求车企将用户培训数据上传至第三方平台,并定期抽查执行情况。对于未履行教育义务的企业,可采取暂停车型销售或罚款等处罚措施。

□评论

小米SU7事故,多给官方调查一些耐心

一场交通事故将小米汽车推上了风口浪尖。

4月1日晚间,小米创办人、董事长兼CEO雷军发文对小米SU7事故作出回应,表示他必须站出来,代表小米承诺:无论发生什么,小米都不会回避,将持续配合警方调查,跟进事情处理的进展,并尽最大努力回应家属和社会关心的问题。

一场事故带走了三条鲜活的生命,此刻,最悲痛的莫过于三名逝者的家人。逝者已逝,家人怀着悲痛的心情,针对事故提出

质疑,希望得到解答,其心情可以理解,也应该受到尊重。

从这点说,小米确实有必要尽最大努力回应逝者家属的疑问,帮助他们解开心中的疑团,同时,给他们以应有的人文关怀。这符合小米“和用户交朋友”的价值理念,也是以人为本原则的基本要求。

也要看到,一起交通事故的成因往往是复杂的。单凭几张现场照片、几段简短的视频和当事人家属的讲述,恐怕很难对事故成因及责任划分作出科学、准确的判断。公众在关注事件时还是应该多一些耐心,等一等官方的权威调查结果。在此之前,最好避免盲目归因,更不应站在某个道德制高点上,对逝者家人或者车企实施攻击。

当然,这并不代表在官方调查结果发布之前,不能针对此事展开讨论。这起SU7事故涉及新能源车辆,关注度很高。在这样的背景下,事故也有可能成为解决新能源汽车痛点、推动行业进步的契机。

为此,舆论在关注事故后续处理的同时,应把提升电动汽车安全性能作为重要议题,结合事故细节展开讨论。隐藏门把手到底有没有安全隐患?是否应该有所改变?如何改变?现阶段智能驾驶到底处于什么样的水准?在多大程度上智驾是可以信赖的?车企在宣发中应该怎样界定智驾?诸如此类的问题都亟待求解。

小米SU7事故的代价是惨重的。在哀悼逝者的同时,各方必须积极行动起来,以切实的改变,引导科技发展,保障驾驶安全。

路董萌 陈晨 实习生 王娅琪 报道

延伸阅读

近日,小米SU7汽车交通事故一事热度居高不下。这起深夜发生在安徽高速上的交通事故,带走了三名年轻女性的生命,也引发了公众对新能源汽车智驾问题的关注和讨论。业内人士呼吁,应避免对智驾夸张宣传,以防用户使用时产生误解。此外智能辅助驾驶尚处发展阶段,人仍是这项技术的核心。

针对家属质疑的车辆在事故后起火以及车门是否能打开的问题,小米汽车回应称,事故车起火并非“自燃”,推测为猛烈撞击隔离带水泥桩后整车系统严重受损导致。因小米官方尚未接触到事故车,因此起火原因的深入分析及车门是否可以打开的问题,尚无准确结论。

即使有了初步解答,但关于这起事故,家属和大众仍有诸多疑问。尤其关于新能源汽车的智驾问题,更是引发广泛讨论。

小米官方在回应中提到,事故中,NOA智能辅助驾驶提示“注意障碍”后启动减速,约1秒后驾驶员接管,NOA功能退出。

4月2日,汽车博主吴先生告诉齐鲁晚报·齐鲁壹点记者,智能驾驶实际上叫智能辅助驾驶系统,“辅助这两个字是极为重要的。智能驾驶不等于自动驾驶,只要人介入了,人就是第一位的优先级。”

如今车企在宣发过程中,几乎都采用“高阶智驾”来进行界定。

事发后,理想汽车CEO李想此前的一条朋友圈再次引发关注。他呼吁媒体和行业机构统一自动驾驶的中文名字标准。他的建议是,L2=辅助驾驶,L3=自动辅助驾驶,L4=自动驾驶,L5=无人驾驶,以此避免夸张的宣传造成用户使用时的误解。

吴先生认为,事故中的小米汽车属于L2级的辅助驾驶,因为目前我国法律尚未批准L3级车上路,“即便是测试车也必须是特定的路段,而且要向公安等多个单位报备。”

一旦加上辅助二字,“也就是说把主要的操控权交给了人,人在驾驶过程中占主导地位。”吴先生说。

在家属质疑事故发生后车门是否能够打开的问题时,有车友建议,将控制车门电源的小电瓶由车头改至车尾,或许利于事故后车门的开启。但吴先生认为这个改变意义不大,不如设置成在车辆受到一定力度的撞击或安全气囊打开时,车门能自动打开。

近几年,智能驾驶的风正在猛吹。全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树告诉齐鲁晚报·齐鲁壹点记者,目前智能驾驶的核心还是人,科技尚未发展到自动驾驶阶段,人才是监控者并承担着责任。

吴先生认为,科技的进步有时是把双刃剑,“在发展过程中,总要付出一些代价。”目前在相对安全的环境下,例如没有突发状况或在不拥挤的路段,智能驾驶无疑解放了人们的双手,方便了人们的生活。“但不能完全依赖于它。”吴先生说,人们需要不断接触新事物,并不断对其进行完善。

「智驾」人仍是核心,夸大宣传易生误解



□评论员 张泰来