

问题：李想发全员内部信，承认误判了，理想 MEGA 存在节奏问题，过于关注销量，哪些信息值得关注？

我认为这车有一个很大的定位问题。

那就是为了解决“纯电 MPV”的续航困难过度压低车尾空间追求低风阻，导致了一个自我矛盾的定位。

高端商务车是有商务接待任务的，第三排常常坐的是 vip，是不能勾腰驼背受憋屈的，这事容不得丝毫的勉强、没有任何妥协的余地。

你降低第三排空间，我一定把你的商务接待功能视为无效。不搞商务接待，我得生几胎才能坐得满？

商务接待及相关租赁业务的客户是这类高级保姆车的最大业务来源，其次才是所谓“家用”。一般家用用不着这么大的车，毕竟使用非常不方便。

实话实说，纯电要做这种 MPV 车型续航的确太勉强。

MPV 必须空间大，于是势必又重又长而且流线型不佳，风阻系数大，从而注定耗能快、续航短。而它又偏偏是为了提供跨城跨省旅途的舒适性才存在，目标航程就是按数百公里来考虑的。同时它的可靠性又不容妥协——VIP 团队一天要跑两三个点看现场是常规需求，人家不可能给你那么长的档期慢慢走。

这些全都直击纯电车的最短板——续航能力，而又把能拐弯抹角挤出航程的各种手段，尤其是“降风阻”、“超快充”堵得死死的。

要降风阻就一定要做溜背。这要么要压低第三排，要么就要延长第三排后的车尾给溜背留空间。但你留了这空间，车就会长得吓人还会另外增重。你要不超长又不想降低第三排头顶高度就只能挤压每排之间的距离。挤压完了平躺座椅特性就完全丧失了，舒适性直接不及格，那又何必要买 MPV 呢？

解决续航还有一个方向就是要做超快充，于是充电桩就要做特殊规格，你不可能指望所有目的地都有这种超快充电桩，这甚至更不可行，至少这不是一款车型的成本能解决的问题。

更笨的办法就是加大电池包。先不谈尺寸和充电时间问题，这一定导致售价大涨，挤压利润空间。又贵又难卖又不赚钱，何必要折腾呢？

说白了纯电 MPV 的时代还没来，先老老实实的做轿车和 SUV 为先吧。

别硬别硬要勉强把自己牌子砸了。

编辑于 2024-03-25

<https://www.zhihu.com/answer/3443052177>

评论区：

Q: 我说个美学上的考量吧。这车的前部没有传统车挡风玻璃下前突的车头，前端的流线型设计圆滑过渡到中部与后部，把尾部遮住其实这个车是不丑的。

但这车因为车长限制或是别的什么原因尾部轮廓突然近似垂直的向下，一下子就打破了流线型车身的预期，会让人有一种轿车的前部与货车的后部粘连在一起的不协调感。

同时车的前、上、后表面之间是光滑的过渡，但它们与左右两面却一眼看得出棱角来，这种突兀的变化集中在了两条线上会有强烈的不协调感。

A: 不是挤的问题，是总裁座椅头顶太矮。

---

Q: 这车三排在 mpv 里算最好的之一了，窗户还很大，很敞亮，反而是二排舒适度不及预期。另外定位家用却没有副驾女王座椅、三排座椅折叠方式、无后轮转向，在小鹏 X9 承托下就显得定价偏高。

A: 比 x9 贵二十多万，标准都不一样了

---

更新于 2024/3/27