

# 小米遇难者家属清空微博，意味着什么？

[燕梳楼](#)

作者 | 燕梳楼

小米遇难者家属清空微博，意味着什么？

今天是清明，震动全国的小米车祸真相仍在调查中。

但死人不会说话。在那个深夜短短几分钟里究竟发生了什么，已经无人知晓。

4月2日，在与小米方面接触后，小米SU7遇难者家属悄悄删除了微博，遇难者之一罗某的男朋友也清空了帐号。

从质疑小米汽车安全性，怒斥小米冷漠不联系，到“等待调查结果”，“相信政府和小米”，遇难者家属态度的转变耐人寻味。

有读者表示这是讹钱成功了，也有读者愤慨这是共情错了对象，没想到这么快就跪了。还有读者问我怎么看。我的答案就一条：双方谈拢了。

要么小米妥协了家属，要么家属妥协了小米。双方肯定有一方妥协了，否则不会那么快清空帐号选择隐身。至于网友怎么吵，那是网友的事情了。

现实面前，双方都希望尽快定纷止争。对于遇难者家属来说，他们必须要在清明前让女儿灵魂有个安处；对于小米来说，解决提出问题的人远比解决问题来的更迫切。

因为这场车祸过于惨烈，两名遇难者甚至当场被烧成了骨架，所以

很多人都被情绪带偏了。要么从遇难者角度攻击小米汽车的安全性，他一个造手机的靠出来汽车能安全吗？

要么从米粉的角度还击任何对小米和雷军的批评或攻讦，并拉出宝马奔驰甚至某遥遥领先曾经事故为例，质问网友为什么要对小米区别对待，让小米以一己之力背上全行业的锅？

我认为双方的激烈对抗已经超出了这起事故的本身。我们要讨论的不仅仅是对错问题，重点应该是如何防微杜渐，从技术、性能、宣传等方面让悲剧不再重演，这才是对生命最大的尊重。

应该说，这起事故中驾驶员本身驾龄过轻、经验不足，尤其是过于相信智驾技术，都是造成悲剧的重要因素。但并不能由此掩盖或忽视其中关于新能源车技术本身的追问，我们必须保持这种敬畏。

从这一点来说，无论遇难者家属公开质疑的动机是什么，都有着积极意义。事实上在任何悲剧面前，我们都要具备一种共情力。遗憾的是并不是每个人都有这种能力，但这应该是未来智能时代人与机器人的重要划分。

换位思考一下，如果我们是遇难者家属，我们会怎么做，应该怎么做，或者说哪一种方式更好？遇难者之一罗某的母亲是忠诚的米粉都如此，如果不是米粉又该怎么样呢？站在制高点上口诛笔伐都是很容易的，局中人最难。

回过头来说，正是遇难者家属的质疑，才最终形成公众对于新能源尤其是智能驾驶技术的关注与质疑，这个过程最大的价值是科普。让更多的人知道原来任何时候都不能迷信技术，自己才是自己生命的第一责任人。

以往这种讨论只限于技术圈或新能源车主这一细分群体，而这一次事故无疑放大了这个领域的毫枝末节。对于电池技术、隐形门锁以及智能驾驶等行业的震动更是前所未有的。但不要忘了，这是以3个年轻女孩的生命换来的。

所以不管怎么样，希望大家都能对这3名女孩以及其家人手下留情。当事人已经化为灰烬，不可能再开口说话，更不可能跑到你面前跟你争论。这个时候最好的方式就是我们一起，把她们留下的问号拉直。

第一个，是为什么撞击后迅速起火。小米给出的解释是可能车辆在遭遇猛烈撞击后，电源系统严重受损，所以猛烈起火。行车数据显示，事故车辆撞击时的时速是97km。

实话实说，这个速度已经远远超出电车被动安全的设计上限，无论是品牌什么车型，起火都是大概率事件。虽然宁德时代紧急切割，也切割不了电车前置电池容易起火的BUG。

第二个，是车门为什么从外面打不开。据参与处置事故的过路司机表示，当时车辆起火严重，车门从外面无法打开，他是用铁棍把后排女孩拖出来的，但最终还是没有抢救过来。

而据现场照片显示，虽然车辆烧毁严重，但A柱并没有变形。这也是家属为什么质疑车门无法打开的原因。事实上包括油车在内很多车辆在撞击后都没有自动解锁的设计，以此诟病小米也不公平。

主要说第三个，就是关于智能驾驶。也就是我们常说的AEB。根据小米最初的回应，事故前NOA已经提示“注意障碍”后已启动减速。约1秒后，驾驶员接管，NOA功能退出了。

1秒后人工接管，但这时反应已经来不及了，正是这致命2秒让驾驶人来不及反应，才最终引发了悲剧。那么为什么AEB不能自动减速并进行避让呢？小米的解释是：

小米SU7标准版有前向防碰撞辅助功能包括碰撞预警 (FCW) 和紧急制动 (AEB) 两个子功能，作用对象是车辆、行人、二轮车三类目标，目前不响应锥桶、水马、石头、动物等障碍物。

也就是说，AEB功能虽然是智能的，但并不是万能的，作用对象仅限于车辆和行人等目标，对于水泥、水马等障碍物是不响应的。这个说法是小米第一次出现，在此前的宣传中并没有公布过。

根据小米公布的数据，事故车辆事发速度为时速97公里。从发现提醒到悲剧发生，只有2秒钟反应时间。所以同济大学汽车学院教授朱西产对小米的“2秒预警”也表达质疑，称最少需10秒才能唤回分心的驾驶员。

《界面新闻》报道称，2024年3月，小米首款车型SU7上市发布会上，雷军声称AEB自动紧急制动功能在135km/h的白天高速、120km/h的夜间高速下，成功识别前方车道静止的故障车并立即刹停。

而在去年11月《懂车帝》对9款新能源汽车的智能辅助系统做测试时，在主动避让功能测试三款车不及格，其中就有小米SU7。而在同时做的装睡实验中，在夜间手搭在方向盘假装睡觉，测试车辆是否主动发出提醒。

结果，六款车没有反应。理想L7在闭眼后5秒只给出文字提示。小鹏汽车出现文字、语音、方向盘震动提醒，但14秒后提醒消失。蔚来ES6出现文字语音方向盘震动提醒，司机如果不接管，会主动减速。

写到这里我们可以发现，关于严重碰撞后电池起火和打不开车门，这是属于行业共性问题，甚至都不是电车的问题。目前舆论的焦点基本都集中的第三点，也就是对于AEB也就是智驾的过度宣传上。

对此，国家应急管理部发声：当前市售车辆的智能辅助驾驶功能最多属于L2级，它只是辅助工具，不能替代人类驾驶员。车企在宣传时，要避免误导消费者，得强化“强提示、硬监控”措施，让驾驶员时刻保持警惕。

这告诉我们什么呢？告诉我们现在市场上宣传的大部分智能驾驶都

处于L2级别，实际上都是一种辅助系统，不是自动驾驶，更不是无人驾驶。所以只强调智能不提醒安全的都是耍流氓。

就包括雷军自己，也多次提醒小米的智能驾驶只是辅助，手不能脱离方向盘。而通过遇难者小罗母亲透露，其多次提醒女儿智能驾驶不是自动驾驶，但女儿仍过于相信智驶功能，最终引发悲剧。

当然我们并不是说非要严格地界定哪一方的责任。对于女孩来说，她已经为自己过于迷信智驾付出了生命的代价，这个代价无论对于她本人还是其家人来说，都是最大的，所以大家不要再去攻击她们了。

而对于小米来说，这一次无疑是背上了整个行业的锅。小米遇到的痛点是全行业的痛点，但因为小米流量太大了，不喜欢雷军和喜欢雷军的一样多，遭到流量反噬也是情理之中。

最后说两点教训吧，希望大家能记住：

第一，目前电车的事故幸存率和飞机一样，一旦发生事故往往极为严重，而且死亡率极高。

第二，目前的智能驾驶技术还不成熟，甚至连基本的水马都无法识别，不能过于迷信。

人的生命无法预测更无法公测，无论何时何地，自己都是自己命运的第一责任人。

希望这3名女孩的生命，能唤醒和推动关于电车行业的革命哪怕是一点点改变。

在擦肩而过的每一辆车里，都转动着别人命运的齿轮。