

事件时间轴

3月29日

● 22:44, 一辆小米SU7标准版在安徽铜陵段上高速公路池祁段行驶过程中遭遇严重交通事故, 碰撞起火后致车上3名大学生不幸身亡。

3月31日

● 小米创始人雷军当日共发7条微博, 涉及小米汽车4条, 包括小米汽车开店新进展、首批小米SU7 Ultra车主等内容, 未提及该事件。

4月1日

● 13:42, 微博用户“诗雨370491153”(微博认证为当事人家属“王女士”)发声, 控诉小米公司至今未主动联系家属, 并质疑车辆安全设计缺陷导致车门锁死、电池爆燃, 致其女儿及两名同伴在火灾中丧生。

● “小米SU7高速碰撞爆燃”事故相关词条冲上热搜。事发地安徽铜陵应急管理局回应称: 定性为单方交通事故。

● 21:28, 事故遇难驾驶员罗某的母亲再次通过微博回应网友诸多质疑, 其中否认女儿“驾龄3个月”, 称驾龄3年, 有多次长途驾驶经验, 并强调“车门打不开”有交警记录。

● 22:15, 小米汽车在微博发布长文, 对事件六大疑问作出回应, 解释未联系家属是因警方协调中, 强调车辆配备机械应急拉手, AEB未响应锥桶等障碍物。其中提到, 尚未接触到事故车辆。

● 22:19, 雷军在微博公开发文回应: 由于事故还在调查, 我们一直没有接触到事故车, 很多问题此刻还没有办法回答。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。

● 22:33, 事故遇难驾驶员罗某的母亲留言称: “希望说到做到……”

4月2日

● 宁德时代在深交所“互动易”上回复投资者提问时表示, 3月29日发生事故的小米SU7汽车用的“不是我们的电池”。

● 小米集团股价全天震荡, 在港股市场收盘跌4.19%。按照最新市值计算, 小米集团总市值在近两天内缩水超过1200亿港元。

整理/羊城晚报记者 潘亮
王丹阳 刘佳宁

链接

热搜!
网友曝光
一小米车主
驾驶中睡着

羊晚官微该视频
阅读量逾1.6亿

小米SU7高速碰撞燃事故发生后, 智驾安全的关注热度高企。4月2日, 另一则与小米汽车相关的“新闻”再次冲上热搜。羊城晚报官方微博发布的一则上海小米车主在驾驶过程中脱手睡觉的视频在社交网络上引发热议。视频中可见, 网友在车内拍摄, 行驶于其车旁的一辆小米汽车, 驾驶员睡着, 双手离开方向盘。见此, 视频拍摄者对同行友人连喊三遍“减速”以避让小米汽车。

这一视频经羊城晚报原创发布后5小时内冲上微博热搜第一。截至2月24时, 羊城晚报的#网友曝小米汽车车主驾驶中睡着#话题阅读量超过1.6亿。同时, 该原创视频报道被127家媒体转发。

该话题下讨论数超2.6万, 互动量20.1万。有网友表示, 车辆驾驶员敢于在驾驶过程中脱手, 这不仅是对自己生命的不负责任, 也是对其他道路使用者安全的威胁。有网友留言: “不论什么汽车, 驾驶员永远是第一安全负责人! 不论是新手还是老司机都要有安全意识, 对自己和他人的生命有敬畏之心。”还有网友戏谑称: “智能辅助驾驶给你们玩成无人驾驶了。”

羊城晚报记者 潘亮
王丹阳 刘佳宁

“小米SU7爆燃致三死”事件追问

*示意图

3月29日深夜, 一辆搭载NOA(Navigate on Autopilot, 即导航辅助驾驶或领航辅助驾驶)系统的小米SU7标准版在安徽铜陵高速公路上发生严重交通事故。车辆在碰撞高速公路隔离带水泥桩后发生爆燃, 车上三名大学生不幸遇难。在社交平台, “小米SU7高速碰撞爆燃事件细节”“SU7爆燃遇难者家属称小米仍没来联系”等多个词条的阅读量达到亿级, 相关讨论达到数十万条。悲剧为何发生、责任如何认定等备受舆论关注, 事故的核心争议点集中在辅助驾驶系统的实际效能与安全设计的现实缺陷上。



4月1日, 小米将目前所知并提交给警方的信息, 摘要公布如下:



视觉中国供图

智驾浪潮狂飙突进
技术或引致命幻觉

羊城晚报记者 张文

事故再审视: 人机协同的技术困局

4月1日晚间, 舆论风暴中, 小米集团创始人、董事长兼CEO雷军发文称“无论发生什么, 小米都不会回避”。承诺持续配合调查。

小米汽车当晚发布《关于大家关心问题的回答》, 就网友关心的部分问题进行回应, 其中关于“事故发生时, 路况和车速情况是什么样”“事故发生时, AEB功能目前不响应锥桶、水马、石头、动物等障碍物”。声明强调, 自家AEB技术对部分障碍物不响应的情况“和行业同配置的AEB功能类似”。

小米表示, 事故发生前, 车辆处于NOA智能辅助驾驶状态, 以116km/h持续行驶, 车辆检测出障碍物后发出提醒并持续减速; 随后, 驾驶员接管车辆进入人驾状态, 持续减速并操控车辆转

向; 之后, 车辆与隔离带水泥桩发生碰撞, 碰撞前, 系统最后确认的速度达97km/h。

小米承认, 小米SU7标准版有前向防碰撞辅助功能——包括碰撞预警(FCW)和自动紧急制动(AEB), 作用对象是车辆、行人、二轮车三类目标, 其中AEB功能目前不响应锥桶、水马、石头、动物等障碍物。声明强调, 自家AEB技术对部分障碍物不响应的情况“和行业同配置的AEB功能类似”。

网友就此表示, 这直接暴露了当前AEB技术的共性短板——仅靠摄像头进行道路识别, 并不能对路面上所有障碍物都进行精准有效识别。另有专业人士认为, 发生事故的小米SU7标准

版未配置激光雷达, 进一步加剧了识别盲区。

回溯一年前, 2024年3月, 在小米汽车的首款车型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。

社交媒体上, 业界人士质疑: 直到此次事故后, 不少用户才知道原来小米SU7的AEB不响应锥桶、水马、石头、动物等障碍物, 车企一向大力渲染全场景智能、无人泊车的“高大上”, 是否营销过度、模糊了辅助驾驶不能代替人工的事实?

北京市人大代表、长期关注电动车自动驾驶的资深媒体人

陈小兵认为, “智能辅助驾驶功能可能被部分车企夸大、混淆”“媒体推波助澜, 传递失真信息”“监管部门缺位, 放任车企严重违反广告法”, 堪称电动车智驾交通事故的三大“前因”。

既宣传辅助驾驶技术的可信度, 又要求驾驶人随时保持高度警惕, 人机协同的矛盾在此次事故中再度暴露——辅助驾驶系统在紧急场景下留给用户多长时间的“逃生窗口期”?

根据小米此前公布的技术细节, 从NOA发出风险提示并开始减速, 到NOA被接管、进入人驾状态, 再到车辆与水泥护栏发生碰撞, 用时仅2秒左右。尽管车辆驾驶人有紧急转向、制动的动作, 仍然无法避免惨剧的发生。

行业争议: 技术神话的祛魅与反思

4月2日, 一条关于比亚迪总裁王传福评价“无人驾驶技术”的视频在网络上广泛传播。视频中, 王传福直言, 现阶段无人驾驶就是“一个辅助驾驶的高级配置”, 却被业界传成一个玄乎的东西。

王传福此番关于“自动驾驶”的言论, 实际上发表于2023年比亚迪业绩发布会结束后的投资者沟通会上, 当时也曾引发业内的关注和讨论, 并被部分网络文章解读为王传福对于“车企为了营销而过度神化自动驾驶”行为的批评。

事实上, 此次爆燃事故的一

名遇难者家属也向媒体坦言, 自己曾与女儿驾驶小米SU7由深圳前往武汉, 1000公里路程中, 女儿多次告诉她“方便、安全”, 她曾告诫女儿, 现在技术不完善, 不能盲目相信, 自己开才放心, “我说她以后一定会后悔; 她还反驳我, 说有各种(证明安全的)依据”。

对此, 小米汽车客服回应媒体采访时称, 小米SU7全系使用的是L2级智能辅助驾驶, 属于辅助驾驶, 车主须时刻关注车辆周边环境, 时刻准备接管车辆。

因此次事故, 王传福两年前的言论再度获得众多网友认可。正如一位网友的评论: “王总说得对, 现阶段只能说是高级智能辅助驾驶, 其作用是为了保障驾驶员更安全地驾驶车辆、纠正驾驶员不安全的操作行为, 而不是取代驾驶员驾驶。安全还是要记在心中, 要掌握在自己手中, 才放心, 才有保障。”



网友发布的事故现场图片

安全重构: 技术、监管与用户教育的三维突围

此次小米SU7爆燃事故, 在一定程度上暴露出辅助驾驶技术的局限性, 也是整个行业所面临的共性挑战。

电动车行业竞争激烈, 有厂商为抢占市场, 将辅助驾驶功能作为“技术跃进”的标志。然而, 道路场景的复杂性与极端案例的不可预测性, 使得实验室数据难以覆盖真实风险。此次事故中的施工改造场景, 恰是此类“长尾问题”的典型代表。

而事故中, 驾驶人在系统提示后接管车辆, 但人机协同的责任边界仍模糊。部分用户将“辅

助驾驶”功能误解为“全自动驾驶”, 若系统未能提前足够时间移交控制权, 或驾驶员因分心未能有效响应, 责任应如何界定, 网友在评论中各执一词。

有专业人士认为, 智能辅助驾驶技术的安全重构, 至少应当从技术层面、法律监管层面、用户层面共同推进——

技术层面, 车企应当强化边缘场景测试、升级感知系统, 真正实现辅助驾驶技术从“功能优先”到“安全兜底”的升级;

法律和监管层面, 应完善相关法律法规的制定, 推动分级认

证制度, 进一步明确各方的责任边界和车企的义务;

用户层面, 车企有义务通过技术培训, 如强制要求购车时进行辅助驾驶操作培训、定期更新安全指南、通过车载系统实时提示功能边界等方式, 打破用户心目中“技术神话”的误区和对“纯技术手段”的依赖。

总而言之, 技术浪潮中, 车企需要在创新与安全之间找到平衡——让技术进步服务于人,

而非让人成为技术的试验品, 唯有如此, 才能避免“科技进化”带来“致命幻觉”。

在高速路上使用辅助自动驾驶功能可能存在较大安全隐患, 建议尽量避免或确保驾驶员高度警觉。

对于电动车电池风险和智

驾报警机制等方面, 朱西产指

出, 电动车液态锂电池在剧烈碰撞时会瞬间爆燃, 此次事故也难

以幸免。同时, 朱西产强调, 智

驾系统应及时发出风险报警, 但

小米事故中从系统提示到发生

碰撞仅2-3秒, 用户无法及时反

应。此外, 朱西产分析了车辆碰

撞后车门解锁机制, 指出解锁失

败可能与气囊未点火或电路中

断有关, 并建议根据实际情况优

化或补充相关安全标准。

盘和林分析认为, L2级辅助

驾驶的责任边界模糊是关键矛

盾。“车企默认驾驶员应随时接

管, 但系统未预留足够反应时

间, 本质上是将风险转嫁给用

户。”盘和林直言, 车主未来

竞争的关键, 不是什么智能化水

平、什么杯架设计, 而是安全、是鲁

棒性(注: 指在异常和危险情况下

根据网传示意图, 这种状况下, 车辆应减速至最高60km/h。有专家分析认为, 事故发生时的施工状态为特殊情况, 不适合智驾模式。智驾系统未检出施工路牌并及时减速或车主未提前发现警示牌并及时做出刹车反应, 都可能发生交通事故。

事故发生后, 一张“单幅养护作业区域标志牌摆放示意图”在网络流传。

事发高速路段的管辖单位池州高速公路管理中心透露, 3月29日19时许, 事发路段进入施工占道状态, 双向车道封闭一侧, 车辆需改道至半幅双向通行。施工路段设有警示牌。

高速行驶“让速不让道”, 急转向致死率更高

在高速公路行驶时, 遇到障碍物并不罕见, 如何安全避让? 央视《今日说法》栏目就曾对这一情况进行分析: “高速行驶中, 让速不让道是基本原则。突然变道可能导致更严重事故, 而车辆正面防撞设计往往能最大限度保护乘客。”

网友“风驰电掣”曾在夜间行驶时突然发现前方卡车掉落轮胎, 急打方向避让导致车

辆失控撞护栏后翻滚, 车内人员轻伤。“交警事后说不如直接撞上去, 车速110km/h时急转向必翻车。”

广东、北京等地交警部门曾发文提醒: 高速行驶过程中遇到障碍物, 急转向致死率更高。

正确做法是: 保持冷静, 减速并握稳方向盘, 即使碰撞也尽量保持车辆直线行驶; 夜间、雾天则建议降速至60km/h以下, 同时避免人为猛打方向; 障碍物无法避让时, 优先减速正面碰撞(尤其车速高于100km/h时), 而非急转向(易导致侧翻或撞护栏); 及时拨打12122报告障碍物位置, 由交警或路政部门清理。

系统生存的能力)。“智驾这个东西, 拿出来的时候就应该是成熟的, 而不是一个体验玩具。”朱西产指出, 目前智能驾驶仍处于L2级范畴, 驾驶员依旧需要时刻保持警觉, 随时接管车辆的控制。郭涛和盘和林也一致认为, 智驾技术的发展需要更多的投入和积累, 不能急于求成。安全是汽车行业的生命线, 智驾技术必须在确保安全的前提下才能得以推广和应用。

专家观点 智驾的发展需更多投入和积累, 不能急于求成

羊城晚报记者 潘亮 王丹阳 刘佳宁

针对“小米SU7爆燃致三死”事故中暴露的小米SU7前向防碰撞辅助功能不响应锥桶、水马、石头等障碍物, 驾驶员接管时间不足以及锂电池安全隐患等问题, 羊城晚报记者2日采访了天使投资人、深人工智能专家郭涛, 知名经济学家盘和林, 同济大学汽车学院教授朱西产等, 从技术、法规及产业层面展开深度剖析。

小米官方公布的事故时间显示, NOA系统在碰撞前17

分钟已发出分心报警, 8分钟后提示脱手预警, 最终仅提前1秒移交控制权。郭涛指出, 不同品

牌车辆的自动辅助驾驶在双手

离开方向盘后发出警报的时间

存在差异, 通常在15-30秒之

间。此次事故中过长的警报间隔

可能导致驾驶员过度依赖系统而

忽视路况, 增加事故风险。郭涛