

汽车周刊

漩涡中的小米汽车何去何从？

雷军直言：已没有新手保护期

“15岁的小米，不再是行业的新人，我们在任何一个产业里面都没有了新手保护期，我们要有更高的标准和目标。”

近日，小米集团创始人雷军在公司成立15周年之际，面向员工召开了一场内部沟通会，既谈及近期发生的小米SU7事故，也对小米近期面临的诸多质疑声音进行了反思。

然而，车辆动力限制、碳纤维前舱盖等争议接踵而至，补偿方案与用户诉求矛盾凸显，尽管4月仍保持2.8万辆以上销量，自研芯片与新车YU7也备受期待，但如何破局重塑品牌信任，成为小米亟待解决的关键考题。

■新快报记者 罗晓彤



■廖木兴/制图

直面小米SU7事故

雷军强调致力打造同档最安全车

回溯3月29日晚间，一辆小米SU7在安徽铜陵德上高速池祁段发生严重车祸，车辆撞上护栏并燃烧，车内三人不幸遇难。事故照片显示，小米汽车车头损毁严重，燃烧后仅余部分车架。

此消息于4月1日在网络曝光后，瞬间引发轩然大波，雷军及小米汽车被迅速推至舆论的风口浪尖。甚至，事故引发的信任危机还迅速传导至资本市场。4月1日午后，小米集团股价在港股市场上直接“跳水”，盘中最大跌幅超6%，终盘收跌5.49%，市值单日蒸发超700亿港元。

雷军在公司成立15周年的内部演讲中坦言：“3月底，这场突如其来的交通事故把一切都击碎了。我们遭受了狂风暴雨般的质疑、批评与指责，我和同事们都懵了。谁都没料到，这场事故影响如此之大，对小米的打击如此沉重。”

类似的话，雷军在不久前的5月10日也曾提到过。雷军称：“过去一个多月是我创办小米以来最艰难的时期。”雷军

透露，期间情绪比较低落，取消了一些会议和出差计划，也暂停了社交媒体互动。但也在“逐渐找回前行的勇气和信心，状态开始逐步恢复”。

雷军在内部演讲中表示，一直以来小米自认为是汽车行业的新人、创业公司，但SU7事故让他深刻意识到，如今小米的规模、影响力和社会关注度已处于极高水平，社会和公众要求小米承担起真正大公司、行业领导者的责任，这是小米15年来无可回避的使命。

为此，雷军强调，未来小米要致力于在汽车安全领域打造同档最安全的车，不仅要合规，达到行业领先水平，更要作为汽车行业的领导者，实现超越行业水平的安全标准。

深陷舆论漩涡待破局

自研芯片及新车YU7发布或成关键

小米SU7事故风波正在日渐平息，然而，小米汽车近期又陷入了一系列新的舆论漩涡之中，包括车辆动力限制风波以及碳纤维双风道前舱盖争议等。

其中，在车辆动力限制风波方面，近日多位小米SU7 Ultra车主反馈，在更

新1.7.0版本后，车辆动力出现严重衰退。原本宣传中引以为傲的1548匹最大马力，在更新后竟被限制到了约900匹马力，这对于追求高性能体验的车主来说，无疑是巨大的心理落差。随后，众多车主在各大汽车论坛、社交媒体上对小米这一做法表达质疑，要求小米汽车给出合理的解释与解决方案。

同样地，小米SU7 Ultra碳纤维双风道前舱盖的争议，也让小米汽车陷入了尴尬境地。不少车主发现，自己额外花费4.2万元选装的碳纤维双风道前舱盖，实际交付情况与宣传大相径庭。有车主拆解后发现，所谓的“双风道高效导流”碳纤维开孔，既无法有效引导空气至刹车系统，也未能产生下压力，与宣传效果不符。此后还引发了多名车主联合要求退车风波。

对此，小米在官方回应中也进行了致歉，承认SU7 Ultra车型的碳纤维双风道前舱盖存在“此前信息表达不清晰”的问题，并提出补偿方案：未交付订单可免费改配铝制前舱盖，已提车用户获赠2万积分（约合2000元）。此外，针对“限制马力”一事，小米表示已暂停推送，并针对已升级的少量用户，在后续版本更

新中解决该问题。新版本预计4-8周完成开发和测试，具体时间以官方通知为准。

不过，不少SU7 Ultra车主对碳纤维双风道前舱盖的补偿方案并不满意，表示2万积分补偿与4.2万元选装价格相差较大，而改配铝制前舱盖需重新排队，等待周期长达30-40周。可见，这些补偿方案与实际诉求之间的矛盾如何妥善化解，将是小米能否走出舆论困局、重塑用户信任的关键一战，更是其亟需攻克的核心难题。

值得注意的是，尽管深陷多重危机，但市场依旧对小米保持期待。4月，小米汽车销量环比虽略有下降，但销量仍达到了2.8万辆以上。其即将发布的自研手机SoC芯片玄戒O1，作为十年造芯的阶段性成果，若能实现软硬件深度融合优化体验，不仅可为手机业务注入新动能，还能反哺汽车业务提升品牌力。而即将发布的新车YU7，凭借此前极高的市场期待与消费者对SUV车型的青睐，若能在安全与智能辅助驾驶技术上实现突破，不仅能助力销量更上一层楼，还有望成为小米汽车重塑品牌形象的关键。

顺应全球汽车产业转型大趋势

国产新能源车成公务用车“优先标配”

新快报讯 记者罗晓彤报道 近日，中共中央、国务院印发了修订后的《党政机关厉行节约反对浪费条例》（以下简称《条例》），其中在公务用车方面明确规定，公务用车实行政府集中采购，应当选用国产汽车，优先选用新能源汽车。这一规定不仅体现了国家对国产汽车产业的大力支持，也顺应了当下全球汽车产业向新能源转型的大趋势。

近年来，国产汽车发展迅猛，尤其是新能源汽车领域，已在全球市场崭露头角。工业和信息化部副部长张云明日前表示，2024年，我国新能源汽车年产量迈上千万辆级台阶，分别达到1288.8万辆和1286.6万辆，新能源汽车新车销量在汽车新车总销量中的占比达到40.9%，连续10年位居全球第一。

同时，工业和信息化部数据显示，过去10年，我国新能源汽车年产量从万辆级跨越到千万辆级，产品出口到70多个国家和地区。同时，我国建成了全链条、完备高效的产业体系，向全球供应了70%的电池材料和60%的动力电池。此前，我国已建成充电桩1281.8万个，换电站4443座，形成了全球最大规模充电网络，还把15分钟充电80%的快充技术实现量产应用。

回顾过往，公务车市场长期被合资品牌占据，桑塔纳、捷达、奥迪A6等成为经典的公务车代表。如今，国产汽车，特别是新能源汽车产品力的提升，让公务用车选用国产汽车、优先选用新能源汽车具备了坚实的产品基础，并逐步打破公务车市场以合资品牌为主导的局面。

事实上，早在2017年由中共中央办

公厅、国务院办公厅印发的《党政机关公务用车管理办法》就规定，党政机关应当配备使用国产汽车，带头使用新能源汽车，按照规定逐步扩大新能源汽车配备比例。2024年，国家机关事务管理局、中共中央直属机关事务管理局发文提到，各级行政单位和各类事业单位配备更新各类定向保障公务用车，应当带头使用国产新能源汽车，新增新能源汽车占当年配备更新公务用车的比例应当达到30%以上。

从地方层面来看，各地政府也在积极推进公务用车电动化，广东、湖南等地区已超额完成30%这一目标。以广东省为例，去年11月，在广东省新能源公务用车“统采分签”项目交车仪式上，313辆新能源汽车现场集中交付使用。全省257家行政事业单位参与项目，向广汽

传祺、广汽昊铂、一汽-大众、问界、雷达等5家车企采购18万元以内的新能源汽车，涵盖轿车、SUV、商务车、皮卡等车型。彼时，省机关事务管理局有关负责人透露，广东全省公务用车更新配备新能源汽车比例超过60%，新能源公务用车保有量居全国第一。

有业内人士称，公务用车选用国产汽车、优先选用新能源汽车的原因主要有两方面，一是新能源汽车能够显著降低使用成本，在节能减排方面效果显著；二是选用国产新能源汽车，有助于推动国内汽车产业技术升级，带动相关产业链发展，促进国内经济的循环发展。

更多优质汽车资讯
请关注新快网汽车频道