## 美国人拆完小米SU7,说"没什么可学"的!

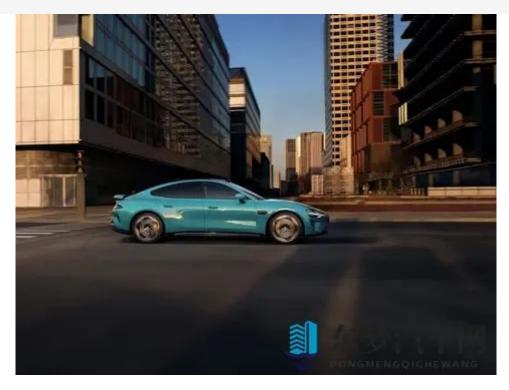
来源: 林宛依 发布时间: 2025-11-15 09:33:13

## 知嘹汽车/陈壹

最近,美国造车新势力Rivian的一份内部报告流传出来,内容是关于他们对小米SU7(图片|配置|询价)的拆解分析。



结论很简短: A well-made car, but nothing to learn(一台做工精良的车,但没什么可学的)。



这个评价在国内汽车圈引起了不小的波澜。



一种声音是"不服气"。

持有这种观点的,大多是小米SU7的用户,以及看好中国新势力发展的观察者。

在他们看来,Rivian的结论是典型的"旧时代"傲慢,因为当今智能汽车的"新",已 经不局限于底盘结构或三电系统这些传统硬件,流畅的人机交互、无缝连接的智能生态以及 快速迭代的软件功能等用户能直接感知到的,才是新一代汽车价值的核心。

在这个维度, 小米属于创新者。

另一种声音,则觉得"不出所料"。

这种观点, 更多来自于一些业内资深人士和传统车主。

他们认为,汽车作为一种耐用消费品,根本价值依然在于机械素质、安全冗余和长期的 可靠性,这些看不见摸不着但需要长时间技术积累和验证的造车底蕴,是小米这类新入局者 需要补课的地方。

他们承认小米造了一台优秀的"电子产品",但在"车"的本质属性上,尚未展现出颠覆性的突破。

两种声音的碰撞, 使得Rivian的内部报告已经超越了对小米SU7这一款产品的评价。

首先要理解, Rivian所说的"新技术"是什么。

作为一家带有浓厚工程师文化的公司,Rivian的关注点更多集中在那些可以被量化的"硬"技术上,比如电池包的能量密度有没有突破、电驱系统的集成度是不是又上了一个台阶、底盘结构有没有出现颠覆性的设计等等。

从这个角度出发,他们的结论可能并没有错。

小米汽车在核心三电硬件上选择了一条更稳妥的路线:整合行业内的成熟技术,并在此基础上进行优化和完善。它没有像比亚迪那样推出刀片电池,也没有像特斯拉那样在一体化压铸上做到极致。

对于追求硬件原创性的Rivian来说,自然会觉得"没什么可学"。

然而这恰恰是问题的B面: 当Rivian在用"拆解一台诺基亚"的思路去研究一台"iPhone"时,他们往往会错过部分关键信息。

小米造车的核心逻辑并非源于传统的汽车工业,而是脱胎于它在消费电子领域积累了十余年的经验。

它不是重新发明轮子的人,而是重新定义"人与车交互体验"的人。

不久前,福特CEO公开盛赞自己空运到美国的小米SU7,甚至直言"不想再开以前的车"。

这位传统汽车巨头的掌门人,打动他的不是什么颠覆性的三电技术,而是一种前所未有的人车交互综合体验。

以Rivian为代表的美国新势力,他们的故事脚本是"技术极客颠覆传统巨头",追求的是在某个垂直领域的极致性能;而以小米为代表的中国新势力,讲述的则是"互联网巨头重塑出行体验"的故事,他们追求的是场景的覆盖和生态的闭环。

前者是在造一台"更好的车",后者是在创造一种"全新的生活方式"。

这背后,是"工程师思维"与"用户思维"的区别。这种感受,是无法通过拆解零件来复刻的。

某种程度上,Rivian内部报告暴露的不是小米的技术短板,而是一个正在发生的行业变革:汽车的核心价值,正在从"机械性能"向"用户体验"转移。

在这个变革中,中国的新势力,特别是那些有互联网背景的公司,明显走得更快。

Rivian的内部报告没有说谎,只不过他们是在用一把旧尺子衡量新世界。

当一方还在执着于把车造成一台性能更好的"机器"时,另一方已经开始把它当作一个移动的"智能终端"来打造了。

这两种思路,或许在未来几年会走向完全不同的终点。

你觉得呢?

知嘹汽车原创文章, 如需转载请联系我们

\*图片来源于网络,如侵权请联系作者删除\*

HTML版本: 美国人拆完小米SU7,说"没什么可学"的!