

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！](#)