

智能电动车“一碗水端平”难在哪儿

“由来只有新人笑，有谁听到旧人哭？”5月25日上市的2021款理想ONE，让“割韭菜”一词再次成为新能源汽车市场的热搜词。

公开资料显示，作为公司的首款产品，理想ONE在2019年12月开始向用户交付。而此次上市的2021款理想ONE进行了多项升级，尤其在智能辅助驾驶功能上升级幅度巨大，售价只比老款贵了1万元。这引发了不少老车主的不满。

“李想，你欠四五月提车的车主一个解释！”“老客户怎么办？硬件升级就不说了，现在软件升级也跟新车不一样。”不少人在理想汽车微博下留言表示不满。

“本人2021年3月提车，现在车价瞬间暴跌。其他车企新车上市都有老款降价促销，而理想这波操作简直是把老车主当韭菜割。”用户“美熊BOY”至今仍有些愤愤不平。

事实上，这并非新能源汽车市场首次曝出此类纠纷。此前，小鹏G3上市仅半年就发布新款，曾引发车主集体维权；特斯拉频频降价，也让不少老用户吐槽自己“被割韭菜”。

近年来，由于电池、车载芯片、雷达等核心硬件的技术更新速度很快，即便前后只相差一年的新、老款智能电动车，在续航里程、智能辅助驾驶等关键性能上往往会有巨大的差距。究竟是老车主“早买早享受”、应该遵守契约精神，还是车企应该更多地照顾老车主的感受？这可能是影响未来智能电动车行业发展的大问题。

■许亚杰

正常换代还是老款车“请库存”？ 老车主为何集体鸣不平

“电动车玩的就是辅助驾驶，辅助驾驶升级后就完全是另一台车。”用户“张Luck”在理想汽车官方APP上发帖称，新款理想ONE换上了新的芯片和雷达，却只给老用户付费升级座椅，让老用户有种“卸磨杀驴”的被抛弃感。

“对于这次老车主维权这件事，我觉得理想汽车要有一个合情合理的官方表述，起码不该让很多在新款发布前下

单买车的老车主心寒。”作为理想汽车首批用户，张生（化名）坦言，即便要补偿老车主，也很难做到完全公平、合理，“比如一旦赔偿了今年四五月购车的老车主，那之前二三月下单的呢？还有像我们这样更早买车的车主，怎么能一碗水端平呢？”

“新车一旦推出，老款车型就会迅速贬值，这是发展智能电动车出现的新问题，现阶段可能还很难避免。”中南财经政法大学数字经济研究院执行院长盘和林教授认为，智能电动车的硬件很难像智能手机一样快速迭代，因此老车型的升级

不能局限于OTA软件升级，还要推进硬件部分的更迭。

他建议说，车企在设计一款智能电动车的时候，需要在一开始就预留好拓展空间。“当然，这也需要企业在车辆设计上更有前瞻性。”

华为智能汽车解决方案BU智能座舱产品部总经理王庆文告诉记者，不同于一款智能手机只用两三年，一款车的使用寿命至少长达10多年，因此软件版本升级时，还要考虑到与现有的旧款车型的硬件相匹配，“这个工作量十分巨大”。

一位接近理想汽车高层的消息人士告诉记者，此次2021款理想ONE主要的技术升级源于三合一后驱电机、辅助驾驶套件两个部分。

其中，三合一后驱电机的硬件结构与旧款车的电机完全不同，车身的硬点安装结构都发生了巨大变化，因此无法升级。

更重要的是，当理想ONE新旧交替时，车载芯片和传感器发生了跨品牌、跨代际的更换，导致车辆硬件网络架构的变化，各种穿越车体的数据线索也完全变更，传感器的安装方式、车身金属框架的安装点、前后保险杠、前风挡的玻璃遮挡区都发生了变化。

“据了解，理想汽车内部也开了很多轮会议研究，但都没有办法保证旧款的NOA辅助驾驶套件能够安全地升级到新款的水平。毕竟线束不一样，有一点小问题就可能造成很大的安全隐患。”他解释说，当2016年理想ONE项目启动时，厂家还拿不准下一代芯片、传感器的相关资料和规格数

据，也就没能预留可升级的硬件接口。

“汽车的产品周期一般比较长，虽然有年款的区别，但是不同配置版本的价格梯度应该有明显规律，这样才能符合新老用户的消费心理预期。”新能源汽车独立研究员曹广平表示，智能手机降价了，消费者一般不会要求补偿，但汽车产品小改款的价格梯度也超出了一部手机的价格，因此定价稍有问题，老用户就很难接受。

他坦言，本来汽车产品升级和发布年度改款是再正常不过的事情，但在汽车产品技术快速变化的时期，市场上同级别车型的产品密度已非常大，由于赛道拥挤以及新能源补贴等相关政策变化频繁的原因，近几年特斯拉、小鹏、理想等智能电动车企不同程度地出现了产品上市计划混乱的情况，而这无疑会对用户心理产生冲击。

在技术飞速发展的时代， 如何对老车主更温柔一些

“在不影响车辆安全的前提下，我们还是希望软件和控制层面能够尽快升级，在视觉泊车、增程器效率提升、自由语音对话等方面向2021款看齐。”张生建议说，希望各厂家能够从长远发展的角度出发，更公平、合理地对待新老用户。

作为一名汽车迷和理想汽车首批用户，张生明显感觉到智能电动车日新月异的变化。他告诉记者，在2018年、2019年还算市场主流甚至领先的硬件水平，“放在现在已稍显拖后

腿”。

“如果说之前汽车行业是以物理世界、原子、工业定律的速度在发展，那么现在，汽车行业是以数字世界、比特、摩尔定律的速度在发展。”上述消息人士举例说，2019年国内智能电动车标配的算力是2.5TOPS和1颗130万像素的摄像头，但到2022年，大家标配的算力是508TOPS，与之匹配的中央网关控制器的算力都提升了上百倍，连激光雷达都可能会成为标配。“在刚刚推出理想ONE时，我们已经用了全世界最领先的芯片了，但现在技术的发展速度，是理想汽车在创办时都不敢想象的。”

“摩尔定律下，电子设备生命周期较短，但汽车产品生命周期较长，这就产生了矛盾。未来，智能电动车要将车辆部件进行标准化整合，整车推进模块化，能够对个别模块进行更换，推动车辆更新。”盘和林总结说，“此次争议带来的一大启示就是，智能电动车更新可能是一个很大的市场，车企也许可以通过改变汽车销售模式来开拓业务边界。”

不过，盘和林同时提醒说，如果销售人员刻意隐瞒新款车的发布计划，则涉嫌消费欺诈，侵害了消费者的合法权益。“目前进行这样的判定难度较大，消费者需要有真凭实据，证明销售方有过此类承诺。”

记者注意到，理想汽车创始人李想此前曾在一次采访中表示，如果短期内交付的产品，新旧差距比较大，“对老用户来说是不公平的”。

曹广平认为，对于支持OTA升级的各大主机厂来说，做好产品迭代和照顾老用户并不冲突。即便在硬件层面无能为力，但开放更多的个性化升级路线，在车辆更新时给老车主更多的选择还是可以做到的。

他建议说：“一方面，造车新势力应该服从市场规律和汽车产业的通行做法，提前充分做好产品上市前的价格测试；另一方面，新品和改款产品需要根据不同配置做好梯度价格的合理分配，在汽车业是有成熟的PVA软件帮助车企进行产品定价的。”

张生告诉记者，理想汽车方面表示，针对老车主的补偿和产品升级方案还在制定中，“我们在合法维权的同时，也还要看看理想后期的政策”。

当汽车发展为智能终端成为大势所趋，面对这个巨大的市场蛋糕，别让眼前的食言而肥耽误了远方的星辰大海。（据《中国青年报》）

福建首座“多站融合” 超级充电站投运

6月3日，一名司机使用带检测功能的快速充电桩给电动车充电。近日，集成了超级快充、电池检测、光伏发电、5G微机、数据中心等十大元素于一体的福建省首座“多站融合”超级充电站——福州东二环岳峰悦享超级充电站投运。超级充电站单桩最大输出功率达180千瓦，一部私家车充满电只约需25分钟。

中新社记者 张斌摄

