

真金不怕火煉,這場維權鬧劇科普了什麼叫文明的差距

Original 沉雁



4 月 22 日下午,特斯拉中國總部在舉國壓力下公佈了事故車輛發生事故前 30 分鐘的數據。緊接着人民日報改弦易轍站在了特斯拉一邊,第一次以權威官媒的姿態承認特斯拉剎車沒問題。就此,特斯拉車主維權鬧劇的孰是孰非塵埃落定,事前我“拿不定”的這顆心也終于像一塊石頭落了地。

馬斯克好樣的,特斯拉好樣的,特斯拉中國總部也是好樣的。

這場維權鬧劇雖然經歷了過山車一般的波瀾跌宕,但好事多磨,恰好就是這場鬧劇給我們科普了什麼叫馬斯克,什麼叫特斯拉,什麼是文明的差距。

怎麼形容這場維權鬧劇呢? 英國 14 世紀有一位著名詩人名叫喬叟,他說:“只有把黑白和善惡放到一處,相形之下,彼此才可見得分明。”

在某種意義上,我們真要感謝惡人先告狀的維權車主張女士,我們更要感謝三大官媒和長安劍的推波助瀾,當然,我們也附帶感謝這粉那紅的戰狼精神。如果不是這群居心不善的物種導演這場聲勢浩大的鬧劇,我們就不會如此深刻知道馬斯克逆水行舟的從容陽光,特斯拉精益求精的精良科技、和以人爲本的至善文明。

特斯拉數據顯示,事故車在 118.5 馬踩剎車太輕,但在 2.7 秒後前撞預警激活自動緊急制動功能,車速在 1.8 秒內降到了 48.5 馬。不但特斯拉剎車沒問題,恰好就是特斯拉反應靈敏的自動緊急制動救了張女士這一家老小四口的命。

大開眼界,大開眼界,我不由得拍案嘆服,特斯拉的精湛科技已經不能用“黑”來形容了,而是深黑得讓我們不敢相信自己的眼睛。特斯拉究竟有多精湛有多安全,以下這張表就是無聲勝有聲。

能進這張表的都是優等生。文明的差距,不是學霸與學渣的距離,而是學霸與優等生的

距離。這些優等生與特斯拉同班,簡直是對馬斯克的羞辱。

更讓我吃驚的是馬斯克的逆水行舟,如凌波漫步從容敞亮。

2018 年我聽說馬斯克將在上海建設特斯拉流水線,我嚇呆了,我反復在問:這馬斯克難道中了馬克思的毒? 還是他們有親戚關係?搞錯沒有,吃藥了吧。當時正是中美貿易戰打得如火如荼,美國企業正從這裡接龍撤退時,他卻明知山有虎偏向虎山行。我帶着千般疑惑和萬般不解,你科技再黑,你能有這裡的人黑?

但特斯拉真的來了。

2019 年 9 月 26 日, 當第一輛特斯拉在上海下線時,馬斯克跳起了邁克爾杰克遜的軟腳舞,那孩子般的笑臉燦爛得如同人間四月花,詩意般的眼神流淌着我花開後百花殺。東方衛視主持人用激昂的上海腔宣佈:攪動中國新能源汽車市場的這條鯨魚從黃浦江上岸了。當時我心里就冷冷地笑了一聲: 噫, 我就看你能活幾集?

燕雀安知鴻鵠之志!

這場曠日持久且聲勢浩大的維權鬧劇,使得衆多馬斯克迷憂心忡忡,擔心這次特斯拉聲譽被污在劫難逃。我們都希望馬斯克能親自出來走兩步,但馬斯克波瀾不驚的雄心計劃,這世界真還沒幾人有臉說自己是仰望星空的人。

法國大詩人雨果說:“世界上最寬闊的是海洋,比海洋更寬闊的是天空,比天空更寬闊的是人的胸懷。”

中國有句俗語:兵熊熊一個,將熊熊一窩。馬斯克的胸懷有多寬闊,從他特斯拉中國公司的用人和對這場橫蠻無理維權鬧劇的處理態度上,就可見一斑。

早在 2 月 21 日, 事故車輛發生車禍的當天,河南交管部門已經給張女士開出了事故責任認定書,上面清清楚楚寫着:超速,全責,剎車沒問題。責任認定書上還有紅手印。

然而,在這兩個月維權鬧劇上演過程中,特

斯拉中國公司自始自終都沒有透露這份責任認定書一絲信息,目的就是要給惡意找事的張女士留一絲體面,特斯拉自始自終都與張女士保持着不卑不亢的善良溝通態勢。即便是在 4 月 22 日特斯拉在不得已的壓力下公佈事故數據,依然沒有告訴公眾河南這份事故責任認定書,依然爲張女士保留着最後的尊嚴。

但張女士呢?爲了惡意維權,信誓旦旦撒謊“事故發生在兩個紅綠燈之間,車速只有 60-70 馬”。連把我沉雁都給騙得不敢懷疑,以至於我現在開始懷疑人生。

這場鬧劇是一場文明與野蠻零距離膠着的最美課堂,經歷過這堂課的我們,終于深深體會到魯迅所言:“別人尊重我,不是我很優秀,而是別人很優秀。”

特斯拉從生產到售後,每個細節,無一不是以人爲本,追求卓越。讀懂了特斯拉,也就讀懂了馬斯克,當然也就讀懂了什麼叫企業和企業家精神。

2020 年 10 月,特斯拉 model3 連續七次降價後,從初始 36 萬直降到 24 萬,這可把中國新能源汽車市場各路巨頭氣壞了,不但各自成立了“打特辦”,還在主流輿論市場齊聲發力:“特斯拉一心只爲割韭菜”。但特斯拉中國總公司副總裁陶琳,她在電視訪談中這番談話讓我記憶猶新。從中也可窺知,馬斯克爲什麼要創立特斯拉? 他又爲什麼要逆水行舟紮根中國市場?

馬斯克選中了陶琳,陶琳的這番談話自然就很馬斯克。“如果節省的成本不讓利給消費者,那才叫割韭菜。”“無論在哪一個時間點上,我們給消費者的,都是一個最優的價格和最好的產品。”

這就叫特斯拉,這就叫企業和企業家精神。

一提到“企業”二字,中國人都能響當當地回答:“賺錢啊”。其實,這種回答是對“企業”二字的莫大羞辱。

企業,英文單詞是 enterprise,本義是“雄心、計劃、事業”。在西方語境中,“企業”從一誕生開始就是指,爲了干好某件事而成立的資源協作組織。干好某件事,這才是“企業”二字的靈魂。

安全,舒適,優質,可靠。這是梅賽德斯-奔馳 150 年來所干的唯一的一件事。

瀟灑,時尚,悠閑,輕鬆。這是寶馬公司 100 年來所干的唯一的一件事。

突破科技,啓迪未來。這是奧迪

創立以來所干的唯一的一件事。

加速全球向可持續交通轉化。這是特斯拉 10 年來所干的唯一的一件事。這也就完美回答了,馬斯克爲什麼要逆水行舟來到中國落地開花。

其他,像松下、三菱、索尼、洛克馬丁、波音、麥道,等等我們能耳熟能詳的世界品牌企業,它們各自在干什么事?請讀友們自己去搜索一下。

在世界品牌企業中,你能看見“中國”二字嗎?你當然看不見,因爲中國的企業都在悶聲發大財。中國人唯一感興趣的是,是不是首富?身家幾何?所以,在世界土豪陣列中,中國人幾乎佔據了半壁江山。

對企業二字的認知,是爲了賺錢還是爲了做好一件事?這種觀念的差距,其實就是文明的差距。如果一心爲了賺錢,就必須拿出一半的精力把谷歌和特斯拉轟走。如果一心爲了做好一件事,就要學習馬斯克,面對所有謾罵和污衊,他都只用一個東西來回答:精益求精,追求卓越。

鬧劇結束了,文章也該結束了,我該對馬斯克和特斯拉說一句什麼話呢? 仔細想了想,普希金這句話非常合適:“你最可愛。我說時來不及思索,而思索之後,我還是這樣說。”

时间	车辆号	车速	制动踏板物理性移动信号	制动主缸压力
Feb-21 2021 6:14:21:35 PM	SV1ZTEAT1.F550391	319		
Feb-21 2021 6:14:21:84 PM	SV1ZTEAT1.F550391			
Feb-21 2021 6:14:22:34 PM	SV1ZTEAT1.F550391			
Feb-21 2021 6:14:22:36 PM	SV1ZTEAT1.F550391	118.5		
Feb-21 2021 6:14:23:17 PM	SV1ZTEAT1.F550391		Driver applying brakes	
Feb-21 2021 6:14:23:24 PM	SV1ZTEAT1.F550391			0.2
Feb-21 2021 6:14:23:25 PM	SV1ZTEAT1.F550391			
Feb-21 2021 6:14:23:38 PM	SV1ZTEAT1.F550391	318		
Feb-21 2021 6:14:23:46 PM	SV1ZTEAT1.F550391			4.5
Feb-21 2021 6:14:23:48 PM	SV1ZTEAT1.F550391			6
Feb-21 2021 6:14:23:87 PM	SV1ZTEAT1.F550391			7.5
Feb-21 2021 6:14:24:08 PM	SV1ZTEAT1.F550391			11.4
Feb-21 2021 6:14:24:28 PM	SV1ZTEAT1.F550391			12.2
Feb-21 2021 6:14:24:40 PM	SV1ZTEAT1.F550391	109.5		
Feb-21 2021 6:14:24:49 PM	SV1ZTEAT1.F550391			18.2
Feb-21 2021 6:14:24:70 PM	SV1ZTEAT1.F550391			24.6
Feb-21 2021 6:14:24:91 PM	SV1ZTEAT1.F550391			25.8
Feb-21 2021 6:14:25:11 PM	SV1ZTEAT1.F550391			30.9
Feb-21 2021 6:14:25:22 PM	SV1ZTEAT1.F550391			40.2
Feb-21 2021 6:14:25:37 PM	SV1ZTEAT1.F550391			
Feb-21 2021 6:14:25:51 PM	SV1ZTEAT1.F550391	94		41.4
Feb-21 2021 6:14:25:53 PM	SV1ZTEAT1.F550391			45.9
Feb-21 2021 6:14:25:87 PM	SV1ZTEAT1.F550391			
Feb-21 2021 6:14:25:95 PM	SV1ZTEAT1.F550391			61.2
Feb-21 2021 6:14:26:09 PM	SV1ZTEAT1.F550391			
Feb-21 2021 6:14:26:16 PM	SV1ZTEAT1.F550391			73.2
Feb-21 2021 6:14:26:27 PM	SV1ZTEAT1.F550391			92.2
Feb-21 2021 6:14:26:38 PM	SV1ZTEAT1.F550391			
Feb-21 2021 6:14:26:39 PM	SV1ZTEAT1.F550391			
Feb-21 2021 6:14:26:40 PM	SV1ZTEAT1.F550391			
Feb-21 2021 6:14:26:42 PM	SV1ZTEAT1.F550391	74		
Feb-21 2021 6:14:26:58 PM	SV1ZTEAT1.F550391			96.3
Feb-21 2021 6:14:26:59 PM	SV1ZTEAT1.F550391			101.2
Feb-21 2021 6:14:27:00 PM	SV1ZTEAT1.F550391			114.9
Feb-21 2021 6:14:27:11 PM	SV1ZTEAT1.F550391			113
Feb-21 2021 6:14:27:39 PM	SV1ZTEAT1.F550391			
Feb-21 2021 6:14:27:42 PM	SV1ZTEAT1.F550391			130.8
Feb-21 2021 6:14:27:45 PM	SV1ZTEAT1.F550391	58.5		
Feb-21 2021 6:14:27:62 PM	SV1ZTEAT1.F550391			140.2
Feb-21 2021 6:14:27:67 PM	SV1ZTEAT1.F550391			
Feb-21 2021 6:14:27:69 PM	SV1ZTEAT1.F550391			

2020 年年末,在經歷了 8 年的發展期後, 特斯拉終於在中國市場站穩了腳跟。2020 年銷售保障,在中國電動車市場佔比達到 21%, 僅第四季度就交付 18 萬輛電動車, 相對於第三季度數據上漲了 30%,可以說是前景一片光明。

但是來自摩根士丹利的分析師亞當·喬司卻提出了不同意見,他認為特斯拉在國內的銷量在 2025 年之前將保持增長,5 年內到達頂峰。然後迎來斷崖式下降。在 2030 年前中國市場的特斯拉銷量將降爲 0。

被問及原因時亞當表示: 車輛質量、售後服務等都是決定車輛銷量的重要因素,但不是決定性因素。現在著名的車企都有着大規模召回汽車的黑歷史,這沒什麼大不了的。但是特斯拉相對於傳統汽車,它更像是一台裝了輪子的電腦,信息收集能力遠超谷歌地圖街景收集車。並且特斯拉目前只在美國建設數據中心,對中國數據安全僅做口頭保證,這對中國來說是難以接受的。

一直以來特斯拉都堅持使用攝像頭作爲自動駕駛傳感器,在 2019 年加州的特斯拉公開課上,埃隆·馬斯克表示:

基于視覺傳感器上發展而來的特斯拉自動駕駛系統,一套底層的邏輯是:當出現自動駕駛系統無法理解的事物時,系統提醒車主手動接管,並且將當前收集到的信息實時上傳至位

美智庫預言特斯拉十年內退出中國

歷程 iExperience



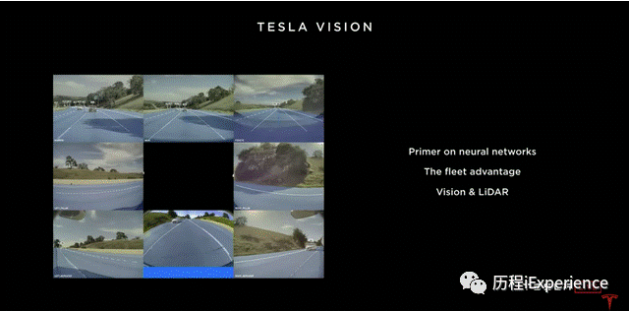
于北美的數據中心。這些圖片將進入特斯拉自動駕駛數據集,增強特斯拉的認知能力,用來優化特斯拉自動駕駛功能。而返回特斯拉的數據是長這個樣子的:

位于車身四周的八個攝像頭會無死角地採集周圍的信息,搭配高精度 GPS 以及車載陀螺儀信息,精準的還原當時車輛以及其周邊的環境。這時存在的一個隱患就是,如果特斯拉在道路上瞄到了一眼軍用車隊,會不會也因爲“無法理解”,從而給北美中心反饋回八張帶定位的照片呢?

根據 2018 年 11 月的數據, 特斯拉已經收集了超過 160 億公里的車輛數據,其中超過 16 億公里都使用了自動輔助駕駛系統。目前特斯拉的自動駕駛程序已經從 14 年最初的靜 - 物物測量,逐步向細分方向發展。簡單的來說就是特斯拉可以理解馬、狗、兔子和袋鼠等概念。對於人類的細分目前停留在年齡和性別等分類上,是否具有基于姿態或面孔數據的身份識別就不得而知了。歸根結底,特斯拉的大部分隱私問題都是來源于,其基于視覺傳感器的自動駕駛模式。但是目前特斯拉人工智能和自動駕駛視覺總監 Andrej Karpathy(安德烈·卡帕蒂)表示,車輛

是根據人的行爲模式設計的,只有視覺這種最接近人感知世界方式的傳感器,才能兼容目前複雜的道路環境。基于激光雷達的自動駕駛迴避了視覺認知這個最關鍵的問題,從而不可能達到 L4 級別以上的自動駕駛。特斯拉不可能使用激光雷達這種“落後”的技術。

如果將視覺傳感器比作人類的雙眼,激光雷達系統則更像是盲人手中的導盲杖。激光雷達通過發射激光的反饋來判斷光線方向是否有障礙物存在,這種判斷不涉及物體具體種類的識別。簡而言之,一輛靜止的裝甲車和牆壁對於激光雷達來說並沒有什麼區別。



這也是爲何基于激光雷達的自動駕駛在隱私問題上並沒有特斯拉的視覺傳感器那么敏感。但是激光雷達作爲一種高精度光學構件,其高昂的價格限制了它的發展。

目前看來量產車載激光雷達方面,國內走在最前沿的是華爲公司。在已公佈的 ARC-FOX 極狐的 HBT 新車將搭載 3 顆由華爲提供的 96 線激光雷達。

這款由華爲設計開發的中長距激光雷達產品,具有 120° x25° 的大視角,實現全視野線束均勻分布,可以實現城區新車車輛檢測覆蓋,並且兼顧車輛高速

檢測能力,符合中國複雜路況下的場景。

不僅如此,最爲關鍵的是,華爲在東莞建設的首條車規級激光雷達試製生產線將激光雷達的成本從幾千元縮減到十分之一,年設計生產能力爲 10 萬個。

原本基于視覺的自動駕駛方案特斯拉已經從分庭抗禮,到獨自對抗全世界了。在激光雷達成本阻礙被打破了之後,特斯拉面臨的壓力更加嚴峻。

目前看來擺在特斯拉面前的只剩下兩條路了:要么向蘋果公司學習建設雲上貴州,所有中國區的數據必須在中國境內進行處理;要么向谷歌學習,徹底退出中國市場。

但是亞當·喬司認爲, 特斯拉目前在國內營收數據如此亮眼主要歸功于“尖端”、“先進”、“高冷”的品牌形象塑造,這也是爲何特斯拉保持較高的溢價空間依舊能有不錯的銷量的原因。一旦特斯拉向具體政策低頭,這些品牌形象就很難繼續保持。

並且,亞當·喬司透露:目前美國監管當局已經開始着手立法,禁止中國汽車自動駕駛網絡在美國運營了,他們無法接受中國人在美國使用 AI 學習網絡學習一些隱私數據。車輛網絡沒有理由獨立于互聯網之外,作爲對等措施,企業形象還是真金白銀?需要特斯拉做出決定的時間不會太遠了。

如同特斯拉全球副總裁陶琳說的一般:“特斯拉作爲一家在中國開展業務的公司,必須遵守中國的法律法規。”這是確實最基本的要求,希望特斯拉能夠說到做到。

