

奇瑞测试“翻车”须反思“出位”营销

日前，“奇瑞致歉”相关话题登顶微博热搜。据媒体此前报道，11月12日，多名网民发布视频显示，张家界天门山国家森林公园景区，一辆汽车在“天梯”上进行爬台阶挑战，结果从台阶上溜下，还撞坏了护栏。13日凌晨，奇瑞汽车发布致歉声明称，因测试装置安全防护绳固定点卸扣脱落，防护绳缠绕车轮导致动力输出受阻，车辆下滑撞毁部分护栏；所幸无人员伤亡，自然环境亦未受损；并承认风险预估不足、细节把控存在疏漏，承诺承担全部修复与赔偿责任。

公共景区不该成营销秀场

值得注意的是，天门山作为国家5A级旅游景区，其生态价值、文化象征和公共属性并不因运营权归属而改变。无论由谁经营，它都是全民共享的公共资源，承载着公众对自然与人文景观的集体认同。公共景区不该成营销秀场，将此类高辨识度景区用于商业挑战，实质是将公共注意力私有化，模糊了商业行为与公共空间的界限。

此次测试对象为一辆城市SUV，目标用户关注油耗、空间与智能配置，而非攀爬从20多度到接近45度（100%爬坡度）的石阶。可以说，此次测试意义有限，传播意图却显而易见：试图复刻路虎2018年挑战天梯的营销路径。然而，时代语境已变，公众对占用公共资源博流量的行为愈发敏感。即便当日景区封闭、未直接影响游客，但仍引发广泛质疑，正说

车企宣传请少一点炫技

如果挑战成功了，奇瑞估计在开香槟庆祝了，宣传取得了巨大的成功。奇瑞为何要发起这场极限挑战？为何要选在风景区？目的不就是吸引网络关注，希望转化为品牌流量，获得公众的认同吗？

奇瑞汽车爬“天梯”挑战失败，造成的负面影响是显而易见的。这场精心策划的活动，最终以致歉收场。对于事故原因，相关方称系车轮被绳子缠绕所致……至于这番解释能否取信于公众，仍有待观察。

当前，一些车企的宣传，就进入了一种走火入魔的境地。诚然，汽车的极限测试，能体现车企的实力和水平，给人牛气冲天的感觉。从零加速到时速100公里多少秒？汽车当船开能过河、停车能够横向驶入、车内可以煮火锅……这些宣发，五花八门，与其说是体现造车水平，不如说是“炫技”，由此带来的负面影响，公众已经看到不少新闻了。

不可否认，高标准严格要求自己，可以推动汽车工业的整体进步。致歉

明社会对“公平使用公共空间”的底线共识正在强化。溜车、撞坏护栏这种景区测试的“翻车”，更是放大了这一举动社会影响。

奇瑞方面强调事故源于“防护绳故障”，试图将问题限定于技术执行层面，却回避了更根本的选址合理性问题。真正的品牌自信，不在于能否完成一次惊险表演，而在于日常使用中是否真正值得信赖。与其耗费资源策划高风险营销秀，不如深耕真实路况下的产品验证与用户口碑。若车企未来仍欲挑战极限，不妨回归专业场地，用扎实数据说话。

说到底，测试车辆性能无可厚非，但将公共旅游景点作为测试场地，并不值得提倡与效仿。这种“博出位”的营销思维，或比道歉更值得企业反思与复盘。唯有尊重常识、敬畏安全，商业创新才能行稳致远。

不是事件的结束，奇瑞应该反思的不是绳子绑没绑好，而是这种“博眼球”的“极限心态”。从目前的舆论来看，车企与其搞这些花里胡哨的东西，不如在车的基础功能上做好加法，给人更好的体验感和安全感。说白了，要去了解消费者内心深处需要什么，什么样的车才算得上一辆好车。

炫技式的宣传往往会被现实打脸，甚至可能会陷入虚假宣传的境地。难道，汽车测试没有专门的场所吗？验证合格了还不够用吗？

近日，公安部组织起草的国家标准计划《机动车运行安全技术条件》向社会征求意见，明确“百公里加速时间不小于5秒”，还对电池安全、娱乐屏的规范管理、辅助驾驶规范等，都提出严格要求。车企与其花时间去爬“天梯”，不如好好消化一下“新国际”的趋势和风向。

总之，车企宣传少炫技，否则，少不了意外的发生。

综合自极目新闻、红星新闻等（马九月整理）

对电动自行车查酒驾不该感到诧异

□ 唐传艳

据媒体报道，11月12日晚，北京朝阳交通支队民警在朝阳区驹子房路南向北方向开展酒驾夜查。记者现场注意到，与以往夜查酒驾主要针对机动车驾驶员不同，电动自行车和自行车骑行人也纳入了酒驾筛查范围。在非机动车道上，相继有电动自行车被执法交警拦下“吹酒”。有不少驾驶人疑惑不解，“电动自行车也要测酒驾？”

此事引发社会的广泛热议，不仅部分被查者感到疑惑，其他一些网民也对此不太理解。在他们看来，自行车和电动自行车速度慢、动力弱，就算喝了点酒骑行，也不像汽车那样容易引发严重事故。有人觉得这是“小题大做”，甚至调侃“管得太宽”。这种反应背后，其实是长期以来对非机动车交通安全管理重视不足的惯性思维在作祟。

事实上，电动自行车虽然体积小、重量轻，但速度并不慢，很多电动自行车时速能轻松超过20公里，部分经过改装的甚至能达到40公里以上。酒后驾驶电动自行车，骑行者的反应能力、判断能力和操作能力都会大幅下降，遇到突发情况时，他们可能无法及时刹车或避让，很容易与机动车、其它自行车、行人等发生碰撞。并且由于电动自行车缺乏汽车那样的安全防护装置，一旦发

生事故，骑行者往往直接暴露在危险中，受伤的概率和严重程度通常都更高。

民众之所以对此感到奇怪，很大程度上是因为过去在这方面的管理相对宽松。但当前电动自行车的数量急剧增加，其在交通体系中的占比越来越高。如果不加强对电动自行车的管理，尤其是对酒驾等危险行为的整治，交通安全隐患就会大幅度增加。查电动自行车酒驾不是“多此一举”，而是交通管理适应新形势、解决新问题的必然。

对于自行车和电动自行车使用者来说，更应该端正思想，约束自己的行为。交通安全不是儿戏，无论是驾驶机动车还是非机动车，都肩负着对自己和他人生命安全负责的义务。酒后骑行，看似是小事一桩，实则是拿自己和他人的生命开玩笑。每一位骑行者都应该自觉遵守交通规则，杜绝酒后骑行。若想饮酒，则要提前规划好出行方式。

由此看来，对自行车和电动自行车查酒驾应该成为交通管理的常态，如此才能切实减少非机动车引发的交通事故。只有当民众普遍不再对查非机动车酒驾感到诧异，而是将其视为理所当然的交通管理举措时，对自行车和电动自行车的道路安全监管才算真正到位。

是谁把家长逼成了“编外教师”？

□ 黄齐超

据媒体报道，近日，有网民发视频感慨：“现在的家长越来越全能了。既要教孩子语文，又要教数学，还要教英语，有时间还要去学校打扫卫生。”这个话题引起了很多家长的共鸣。有网民表示自己深有体会，辅导孩子学习，要陪读、讲题、默写、纠错，需要专业、耐心，“只差一本教师资格证认证”。

不知何时，教育界和家长圈开始流行有一个词——“家校共育”，正是这个词，将家长拖进了本不属于自己的、繁重的负担中。对于学校或老师分配的任务和提出的要求，家长必须无条件配合；否则，就会被扣上不积极履行家校共育职责的帽子。家校共育没有错，孩子的成长进步，也确实需要家庭的配合，但教师和家长应各尽其责，家校共育应当有明晰的责任边界。

事实上，家长与老师的距离仅差一张教师资格证，这个锅不该全让“家校共育”背。学校教师拿“家校共育”做幌子，故意模糊责任边境，这只是其一。除“家校共育”之外，素质教育下的作业减负，也是一个诱因。教育部门要求教师精简学生作业，倡导教师布置符合创新精神、体现综合素质的发散性题型。这就导致教师布置的家庭作业超出学生能力，家长被迫代笔。家庭作业成了“家长作业”，家长岂能不吐槽？

再者，政府部门、教育部门强压给

教师的非教育教学任务过重，比如与教育教学无关的检查；比如参与护学岗，陪餐；比如种类繁多意义不大的各种报表，等等。教师们迫于应付额外的负担，没有更大的精力投入教育教学，只能将一部分任务转交给家长。

另外，家长在素质教育和孩子分数的夹裹下产生了教育焦虑，无法坦然面对孩子低迷的分数，就不自觉地担心孩子的未来。这样一来，家长就自愿扮演起了“编外教师”的角色，督促孩子学习。

因此，政府必须为家长们卸下沉重的“家校共育”重担。令人欣慰的是：很多省份听到了家长的呼声，并采取了具体行动。据悉，自2025年以来，全国已有11个省份出台家校协同育人指导意见，明确禁止学校将教学任务、管理职责转嫁给家长。

就在11月10日，教育部印发了《关于进一步减轻中小学教师非教育教学负担若干措施的通知》，其中明确提出了8条措施，切实为中小学教师减负。教师减负之后，全身心投入教育教学，这也将促使教师“收回”转嫁给家长的那部分责任，从而实现为家长减负的目的。

教育部门强力介入，教师卸下了额外负担，家校共育的职责边境清晰可辨，家长如能释怀教育焦虑，那么，家长是“编外教师”的日子，自然就将一去不复返。