

智己距离特斯拉有多远

一部百年汽车史，就是一次又一次的、颇为符合“康波周期原理”的颠覆史。战略性的拐点，戏剧性地发生了。

当 AI 崛起时
人性应当闪耀
疫情教会我们要珍惜人与人相处的时光
我们选择拥抱人工智能
互相关爱 启迪创意
好的设计一定要与人的情感进行共鸣
与我周围展开的世界、文化、我们的生活实现共鸣
让我 成为我们
这辆车就是
智己汽车

壹

“现在，你们造车的人是不是都不好意思说自己是学造车的了？”那天见到智己汽车 CEO 蒋峻时，我跟他开玩笑地说。他的反应也挺快的，回答得跟真的一样：“是的呀，现在造车的好像不用懂内燃机原理，只要懂第一性原理就行了。”

28年前，蒋峻大学毕业进入上汽集团下属的齿轮厂，一路干过技术、供应和市场等很多岗位。2006年，上汽打造自有品牌荣威，第一次经历了“体制内创业”的艰难，蒋峻也参与其中。2018年底，上汽内部秘密组建了一个

代号为 L 的“一号工程”项目组，筹划生产高端智能汽车，蒋峻被抽调为筹建组组长，与他搭档的还有当年荣威时的品牌总监刘涛等人。

当时，马斯克将在上海开建特斯拉超级工厂的消息已经传得甚嚣尘上。“对手的军舰都开进吴淞口了。”蒋峻对我说，“我们的反应还是慢了一些。”

就在本月，L 项目终于揭开了面纱：汽车品牌被定名为“智己”，取自于《周易》；投资人分别是上汽集团、张江高科与阿里巴巴，创始轮融资金额即达 100 亿元。

贰

蒋峻、刘涛等人，都算是打过硬仗和死战的业内宿将。他们这一代汽车人见证了中国汽车产业高速发展的激荡历程。但是，近些年来，智能造车狂飙，还是令他们有点眼晕目眩，且不说打到家门口的特斯拉，即便是国内的造车新势力，也带来巨大的观念和感官刺激。

一部百年汽车史，就是一次又一次的、颇为符合“康波周期原理”的颠覆史。

汽车自从 1886 年被德国人本茨发明出来之后，先是在 1908 年被亨利·福特的 T 型车引爆了一场大革命，并让美国从此成为“车轮上的国家”。到了 20 世纪 60 年代，日本丰田又用精益管理模式再一次实现了突击胜利。

中国人最早造车的是东北军阀时期的张学良。新中国成立之后，红旗车的诞生成为国庆十周年的“十大献礼工程”之一。1978 年改革开放后，上海汽车厂与德国大众合作的桑塔纳轿车，是当时中国最受关注的外资引进项目。

2009 年，中国的汽车产销量历史性地超过美国，成为全球第一造车大国，这是中国当代制造史的一个标志性事件。也是在这一年，新任美国总统奥巴马考察陷入泥潭的汽车产业，他没有赶赴三大汽车公司总部所在地——“汽车心脏”底特律，而是飞到硅谷，去参观马斯克的特斯拉工厂。

战略性的拐点，便在那一刻戏剧性地发生了。

叁

“从读大学到进入上汽，这几十年来，我们都觉得 BBA（奔驰、宝马和奥迪）高高在上，可以被追赶，很难被超越。可是，智能汽车的出现，似乎让这个产业的某些基础性规律被更改了。”蒋峻很感慨地对我说。

传统车企积累了近百年的内燃机技术优势，在新的电动模式下荡然无存，发动机瓶颈消失，汽车业的核心竞争力从生产制造转移到了数据运营、用户体验等互联网创新。

克里斯坦森在《创新者的窘境》中，研究过这一革命发生时的可怕景象：破坏性技术是一种革命性的技术创新，其技术产品是从未有过的、完全新兴的事物。而对于大公

司而言，这一技术一开始往往针对的是一个无法检测的新兴小市场，它不能满足大企业的增长需求和强大的制造能力，这对大公司的决策构成了致命的挑战。

更陌生的是，在诞生初期，破坏性技术产品的性能要低于主流市场上的成熟产品，但由于其某些新特性，使得这种产品会受到非主流消费者的喜爱，最终彻底改变了市场的价值主张。

从乔布斯到马斯克，他们无一不为克里斯坦森的这些观察做了最生动的注脚。而对上汽和蒋峻等人而言，从引进的桑塔纳到今天的智己，进化的曲线似断非断，灰蛇千里。

肆

在资本和组织架构上，上汽集团对智己的规划是缜密、周全的，它的制造环节将由上汽的工厂完成。早在 2015 年，上汽就与阿里开始了“斑马智能”的业务合作，成为上汽集团智能化探索的重要节点。未来，上汽集团在技术、体系、资源等诸多领域的优势资源都将被率先应用在智己汽车上。而智己的研发基地将设立在张江，那里是今年新确定的中国四大科学中心之一。

还有一个不小的突破是，在智己的股本结构中，管理团队拥有了 10% 的股权，这在大型国企中十分罕见。在与我交流过程中，蒋峻重点谈及了智己的两大突破。

其一，当然是技术。

智己汽车打造全新的电子电器架构，从底层打通整车与驾乘体验高度相关的 ECU 控制器，将客户场景和汽车感知充分融合，鼓励用户进行高度自定义，实现汽车智能化广度和深度的全新突破。

上汽与宁德时代在电池技术上有深度合作，智己汽车的电池包是零自燃标准，用最严苛的侧碰针刺标准也不会燃烧，被称为“永不自然的安全电池”。即将在明年四月面世的第一代智己汽车上，将实现全球首次量产装备

11kW 大功率无线充电装置，在充电效率上和有线充电几乎没有差异。蒋峻还告诉我，智己在续航技术的“能量

密度”上，将超过目前国内同行 30% 以上，全新架构带宽内最高可支持近 1000 公里的续航里程。

伍

其二，在我看来，更具想象力的是，智己提出了打造“用户价值企业”的新主张。蒋峻举了一个例子：你从家里开车到公司，途中的路上有一个坑，你做了一个减速通过的操作。智己汽车就会把这个数据传输到后台，当你下次开车经过这个坑的时候，汽车将会自动识别。而这个数据又会共享给所有的智己汽车用户。也就是说，你发现了一个“坑”，并贡献了一个数据节点。

那么，有没有某种方式对你的贡献进行价值化奖励？智己团队的一个大胆构想是：以公司股权为价值池，通过区块链技术，让用户贡

献的每一个数据——行车数据、地图数据、交互数据等，都能被量化积累，最终体现为用户“数据账户”上的资产。

如果这个构想得以实现，那么即将面世的智己汽车就将是全球第一辆能够生产数据，并因此获得利益的“智能移动工具”，它的使用者兼具了消费、参与制造和受益三重属性。数据成为创造价值核心的生产资料，用户也成为供应链、价值链，包括制造等方面的驱动者和“共创者”。

听着蒋峻的描述，我意识到这位有 28 年造车阅历的汽车人大脑中，似乎已经被植入了一块互联网的基因芯片。

陆

我写《腾讯传》的时候，曾经参与过马化腾和凯文·凯利的一次对话。Pony 问 KK：“谁将是未来可能战胜腾讯的敌人？”后者的回答很狡黠，也很有智慧，他说：“未来战胜腾讯的，一定不是另外一个腾讯。它永远不会出现在你既定的那份敌人名单上。”

我把这段故事分享给蒋峻，他笑起来的样子也挺狡黠的。他说：“希望我们还没有出现在任何人的名单上。”

智己汽车在张江的研发基地，距离特斯拉上海超级工厂约 60 公里。如果开得快一点的话，三十分钟即可到达。（本文转自《吴晓波频道》，作者：吴晓波）

