

特斯拉、华为和五菱宏光

上海车展的三条鲶鱼



今年上海车展的主题是“拥抱变化”。

“变化”二字出自《周易》：“乾道变化，各正性命”。日月星辰沿着既有的轨道运转，产生空间的移动，即为“变化”。意思是顺应天道，把握规律和趋势，从而产生新的东西。

对于汽车行业来说，想求变，新的规律和趋势又是什么？

被踩在脚下的特斯拉

一位身穿印有特斯拉 logo 和“刹车失灵”字样 T 恤的女子爬上特斯拉车顶，大喊“特斯拉刹车失灵”，结果“不慎滑落”，并被保安“劝离”。

随后几天，特斯拉陷入巨大的舆论漩涡，

其股价也因此跌了 3.4%。

特斯拉这次拥抱的不是变化，而是意外。这次事件有可能成为一个标志性事件，引导中国汽车市场，尤其是新兴的新能源车市场进一步走向规范化。

占据 C 位的新势力

在本届上海车展中，新能源车成为了真正意义上的顶流+主流，造车新势力们更是取得了史无前例的关注。

比如小鹏 P5——全球首款量产激光雷达智能汽车，比竞品特斯拉 Model 3 足足多了 5 个传感器。

另一大新势力蔚来也携 ET7 迎来车展首秀，并第一次公开实车内饰。

还有威马 W6，搭载 AVP 无人自主泊车系统亮相车展，车辆仅学习一次，就可以自主寻径泊车。

有人如此将新能源车展位与传统车企做了个生动对比：从蔚来展

位“挤出来”后，再看老牌车企展位，则显得有些太过安静了。

除了起步早的几大造车新势力外，另一个显著的变化是，车展中还“混”入了其他行业的参与者。

比如，百度 Apollo 首次以独立展商身份参展，带来了量产自动驾驶方案 ANP；房地产企业恒大，一口气首次亮相了九款车；大疆旗下的大疆车载首次亮相，为用户提供智能驾驶解决方案……

玩互联网的，搞科技的，造房子的，甚至租车的、做设计的头部企业，都加入了这场游戏中。

不造车的华为

因高端芯片断供而沉寂许久的华为，在本次车展中也迎来一次有预谋的重生。

这一次，华为和北汽新能源旗下的高端品

牌极狐合作，推出了北汽阿尔法 S。其中华为 HI 版拥有鸿蒙 OS 系统的智能座舱，并搭载华为麒麟车载芯片。

据悉，这枚算力达

到 352Tops 的华为芯片，可以使该车在市区内无干预自动驾驶 100 公里，是目前自动驾驶技术领域的第一位。而鸿蒙操作系统也是在车机的第一次落地，可以实现手机和车机的无缝衔接。

而不造车壳的华为也为业内抛出了“忒修斯之船”的哲学思考：到底什么是车？

所谓“忒修斯之船”，是由希腊作家普鲁塔克提出的一道送命题：如果一条船上的木头逐渐被替换，直到所有的木头都不是原来的木头，那这艘船还是原来的那艘船吗？

代入到如今的汽车制造中，它从传统的老三样（底盘、发动机、变速箱），加入智能化和互联网元素，那这辆车还是过去我们理解的汽车吗？

可以确定的是，在这个过程中，车与互联网的边界将变得越来越模糊。或许在不远的未来，人们不再是买车得到一个系统，而是“买

系统的同时，得到一个车壳子”。

华为对此的定义是——未来，你买的只是一整套智能化解决方案。从这个意义上来说，不造车的华为其实并不纠结身份归属问题，它只是希望成为“汽车界的安卓”。

我给你提供一整套解决方案，你就必须与我深度绑定，如果你不愿意，你后面还有无数同行愿意这么做。当数量足够多，我就拥有可以裹挟整个产业链的威力和上下游议价能力。

作为对比，老牌的造车新势力蔚来、理想、小鹏却一致地拥抱垂直整合模式，即软硬一体化设计的“苹果模式”。

所以这次北汽携带华为亮相车展，就好比 2008 年首次搭载安卓系统的 HTC G1 出现在公众的视野。华为会成为造车新势力中的另一条“鲶鱼”吗？“安卓阵营”和“苹果阵营”会有一场新的对垒吗？非常值得期待。

人生的第一辆敞篷车

在这次车展中，还得“安利”一下五菱宏光 MINIEV CABRIO 概念车。

五菱宏光 MINIEV 在众车中当属异类：轴距仅为 1940 毫米，没有黑科技，几乎舍弃了所有智能化功能。

但上市仅一个多

月，MINIEV 就成为中国新能源车的销量冠军。

根本在于，五菱将目标瞄向了年轻群体——70%的购车人群是 95 后，60%的用户是女性。而它 2.88 万元惊人的售价，给了年轻人咬咬牙就能上车的动力。

和普通版相比，新款车型 MINIEV CABRIO 多了电动车棚、运动座椅、发光 logo、全新轮毂、全液晶仪表和中控双联屏，质感明显提升了两个档次。

虽然价格和续航尚未公布，但它很可能成

为全球最便宜的量产敞篷车，甚至有可能成为很多人的第一辆敞篷车。

其中更重要的是，五菱宏光凭借击穿制造成本底线的 MINIEV 系列微型电动车，或成为全球新能源市场新的搅局者。

充电 5 分钟，续航 XX 公里

在电池方面，车展中推出的几款车都具备不错的续航。

比如，阿尔法 S 最大续航里程达到 707 公里，极氪 001 续航里程最高可达 712 公里。

我们知道，电动车行业一直以来有个痛点：没法像燃油车在加油站一样快速加满油。目前能给出两个解决方案，一是建立换电站，二是像给手机充电一样实现“快充”。

今年车展上，一些新车不遗余力地推销起

了自家的“快充功能”。

比如小鹏 P5 宣布，电量从 30% 到 80% 只需充电 30 分钟；阿尔法 S 采用了华为 800V 快充技术，充电 10 分钟，续航可达到 197 公里；而极氪 001 搭载 360kW 快充，妥妥的“充电 5 分钟，续航 120 公里”。

传统车企也不甘示弱，在车展现场，大众汽车推出了纯电动 SUV ID.6 X，也可以通过直流快充，在一杯咖啡的时间内快速充满 80% 的电量。

最后的话

回顾车展，会有一股“时来天地皆同力，运去英雄不自由”之感。

特斯拉是当之无愧的领导者，它却因刹车问题被群起而攻之，当年的“大鲶鱼”在今天被讨论最多的居然是清蒸还是红烧。而参展的中国车企们，皆有一股“死磕”特斯拉的味道。可能只是恰好到了一个节点，时代的天平开始悄然倾斜。

这就是变化。天道不变，但局势变了，赛道变了，消费者的心也变了。

特斯拉 VS 蔚来、理想和小鹏，能否重演苹果 VS 华为、OPPO、vivo 和小米的发展路径？甚至在万物互联和能源转型上弯道超车？这或许是未来马上就要开始的一个激动人心的传奇故事。（摘自“吴晓波频道”微信号）