

开启车企与IT合作新纪元

菲亚特克莱斯勒与谷歌结盟

本报记者 李修惠综合外媒

在各种小道消息漫天飞后，谷歌和菲亚特克莱斯勒合作的消息终于得到了官方的证实，尘埃落定。两家公司将联手打造一款能够实现自动驾驶的厢式旅行车（minivan）。

完完全全地自动驾驶

谷歌和菲亚特克莱斯勒将先以100辆混合动力版克莱斯勒Pacific为原型车，进行路测，第一批路测车辆将于今年年底上路。

克莱斯勒在今年1月份的北美国际车展上发布了Pacific，而传统动力版本的Pacific已经在上个月开售。这不是谷歌无人驾驶项目首次采用混合动力汽车作为原型车。谷歌目前正在路测的两种原型车中，就有一种是混合动力汽车雷克萨斯RX 450h。

谷歌和菲亚特克莱斯勒都在公开声明中表示，他们想打造的是“完完全全的自动驾驶厢式旅行车”。这意味着这辆车从启动、上路行驶到熄火，都不会有驾驶员在驾驶座上进行操控。

“菲亚特克莱斯勒将会负责设计这辆厢式旅行车，而我们则负责把行车电脑以及传感器等自动驾驶硬件安装进去。”谷歌在公开发表的声明中表示，“我们选择厢式旅行车车型的原因是，这种车型在安装了全自动滑动门后，能够让乘客更方便地上下车。”

谷歌自动驾驶项目主管克里斯·厄姆森指出，这种无人驾驶厢式旅行车将有很大的商业空间，“比起昂贵的公交车，自动驾驶厢式旅行车更适合作为公共交通工具。”

一直以来，谷歌都在游说加利福尼亚州政府和联邦政府允许自动驾驶汽车不安装方向盘和刹车踏板。截至目前，谷歌在这方面所做的努力都被驳回了。但好消息是，联邦政府和加州政府正在试图重新修订和自动驾驶有关的法律条款。

中国企业的竞赛

谁能制造下一辆中国“特斯拉”？

本报记者 李修惠综合外媒

中国汽车市场的增速有所放缓，但没有影响更多竞争者进入这一市场的决心。在硝烟四起的中国汽车市场，正在进行着一场如火如荼的竞赛：看谁能先打造出一辆中国版“特斯拉”。

不，中国的企业这次不只想简单地山寨一辆特斯拉、粗暴地拷贝一个进气格栅面积超小的外壳，而是在用真金白银的研发费用去助燃这场战争。

中国的汽车制造商、科技企业，以及风投正在砸下成百上亿的研发资金，去打造下一辆“特斯拉”。

底特律和硅谷的佳缘

在很多方面，这两家企业的联手都是“天作之合”。谷歌一直都希望找一家传统汽车制造商作为合作伙伴，来实现其无人驾驶系统的商业价值。而菲亚特克莱斯勒CEO马尔乔内近来也一直在和苹果、谷歌，以及特斯拉洽谈合作事宜。

前阵子，马尔乔内在游说苹果时，还在公开场合多次强调自己是苹果产品的狂热粉丝。苹果显然没有被自己的粉丝打动，但谷歌却抛出了橄榄枝。两家企业联手的消息被官方证实的当天，菲亚特克莱斯勒股价攀升3%至每股8.2美元。

值得一提的是，这是谷歌自2009年开始研发自动驾驶技术以来，第一次和传统汽车制造商联手，共同打造一辆自动驾驶汽车。

谷歌显然对自己千挑万选的合作伙伴很满意。谷歌自动驾驶项目CEO约翰·克拉夫茨克表示：“菲亚特克莱斯勒有一个经验丰富、响应快速的工程师团队，和这个团队合作将会加快谷歌无人驾驶汽车的研发速度。”克拉夫茨克同时表示，谷歌认为厢式旅行车完美地契合了自动驾驶技术在下一阶段的要求。

有分析师估计，谷歌目前至多有70辆无人驾驶原型车，本次与菲亚特克莱斯勒的合作，大大地扩充了谷歌的自动驾驶测试车数量。

谷歌自动驾驶汽车项目商务开发负责人詹妮弗·哈龙表示：“身处科技领域的我们已经意识到造出一辆汽车有多难了，谷歌并不想成为汽车制造商，我们得寻找能够让自动驾驶汽车实现量产的合作伙伴。”

谷歌表示，此番和菲亚特克莱斯勒合作不代表谷歌将来会拒绝与其他汽车制造商合作的可能。底特律和硅谷曾一度视对方为劲敌，谷歌和菲亚特克莱斯勒的合作，预示着传统汽车制造商和科技企业未来在无人驾驶汽车领域开展合作的无限可能。

IHS汽车咨询公司亚太区董事James Chao表示：“这股制造下一辆特斯拉的热潮让我想起了2000年前后的互联网泡沫。随手数数，就有十余家车企或风投正在研发、打造纯电动车。”

乐视就是这股热潮中的一员。乐视控股集团创始人贾跃亭在4月20日北京车展前夕发布了一辆纯电动概念车LeSEE，这辆带有自动驾驶功能的智能超跑直接对标特斯拉Model X。有意思的是，Model X不断跳票，迟迟没有量产上市，乐视的这辆超级电动车也没有公布具体量产时间。

但轰动效应已经形成，当贾跃亭在北京车展上现身的时候，在场



「身处科技领域的我们已经意识到造出一辆汽车有多难了，谷歌并不想成为汽车制造商。」

观点

为什么是菲亚特克莱斯勒？

很多人在看到谷歌与菲亚特克莱斯勒正式结盟的消息时，都觉得谷歌低就了。毕竟，谷歌是世界上最优秀的科技公司之一，而菲亚特克莱斯勒在汽车领域甚至挤不进前三甲。《福布斯》签约记者David Kiley给出了自己的解释：

要说比菲亚特克莱斯勒优秀的汽车制造商，简直是信手拈来，比如福特、通用、丰田这3家吧。但他们都比菲亚特克莱斯勒更优秀，而他们多多少少已经开始研发自己的自动驾驶汽车了。而且，这些车企的企业文化和工程师的性格也与谷歌所期待的有所不同。

事实上，就在今年1月，关于谷歌和福特有结盟意向的传闻还甚嚣尘上，但最终不了了之。因为福特不甘于只当传统汽车制造商，而是急于成为一家“汽车科技企业”。看看他们在消费电子展（CES）上的表现就能知道，如果福特和谷歌真的联手，那这两家企业肯定会为了这辆无人驾驶汽车更具福特风格还是更有谷歌风格而吵得不可开交。

谷歌自动驾驶项目CEO约翰·克拉夫茨克绝非等闲之辈，他曾任福特高管，后去现代汽车美国分部就职过，而且通用和菲亚特克莱斯

勒一直向克拉夫茨克抛去橄榄枝，希望他能领导自己的企业。这样一位资深工程师深知来自底特律的传统车企和来自硅谷的科技企业合作的时候会发生什么，也知道双方的傲气会是影响项目进程的极大阻力。

马尔乔内当然也不赖，他是个优秀的掌舵手，也是一名极具个人魅力的CEO，他在此次合作中肯定起到了不容小觑的作用。

更重要的是，菲亚特克莱斯勒既能够给谷歌带路，让他们清楚地了解汽车制造的每一个必须步骤，也能在谷歌和联邦法规制订者间牵线搭桥，让条款尽可能有利于无人驾驶汽车上路。

菲亚特克莱斯勒在无人驾驶技术领域几乎“毫无建树”，这也是谷歌青睐它的原因。克拉夫茨克是一位总能完成各种艰巨任务的领导者，而马尔乔内会给克拉夫茨克最大的自由度，让这辆自动驾驶汽车成为谷歌想要的样子。

马尔乔内还有2年就要退休了，菲亚特克莱斯勒的下一任CEO能不能和克拉夫茨克愉快地合作，这么一段在意料之外，也在情理之中的联盟届时能否延续，是除了那辆自动驾驶汽车外最大的看点。

Bloomberg

德斥10亿欧元刺激新能源车市场

德国经济部部长称，由于电动车是汽车技术今后发展的方向，该国将补贴10亿欧元用以提升国内电动车销量。

由于德国是内燃发动机汽车的发明国，德系汽车制造商更注重传统动力汽车，因此德国电动车的发展开始得较为迟缓。

德国经济部部长指出，该国汽车行业正面临被海外竞争者赶超的风险，除非国家对其投入更多的支持。因此，该国政府计划为电动车补贴10亿欧元，提升在德电动车的销量，到2020年使上路电动车数量达到50万辆——该目标仅为最初设定的100万辆目标的一半。

The Detroit News

拜登为凯迪拉克打赌

特斯拉前段时间为Model S推出了“疯狂”驾驶模式，该模式让Model S P90D的0-100km/h加速时间仅需2.8秒。

而美国副总统拜登一直是汽车发烧友，钟情经典美式肌肉车，尤爱Corvette Z06。前几日，拜登在与《纽约时报》记者会面时，就与记者打赌，看看是凯迪拉克的性能车CTS-V跑得更快，还是Model S跑得更快。

拜登选择把宝压在CTS-V上，并为此下了10美元的赌注。不过，在直线加速赛中，特斯拉Model S以微弱优势胜出。拜登也为此赌输了10美元。

Automotive News Europe

法国计划打造欧洲首条超级高铁

法国国营铁路公司宣布，将投资8000万欧元用来打造欧洲首条超级高铁线路。法国政府称，该项目将借助美国Hyperloop Technologies公司的技术。

而Hyperloop Technologies超级高铁计划是由特斯拉公司CEO埃隆·马斯克率先提出的。他认为，未来超级高铁的速度将超过普通高铁及大部分商用飞机，如果可以使用太阳能的话，预计将比传统电力列车更加节能。

除了Hyperloop超级高铁，马斯克还在日前表示，自己正在研发新型城市公共无人驾驶交通系统，借此取代巴士和其他公共交通，减少城市交通堵塞，但对项目细节并未透露。

马斯克称，现在的计划并不仅仅是一辆公交车，而是努力解决城市的交通拥堵问题。他同时强调，这与Hyperloop超级高铁开发计划不同。

补贴也会在接下来的几年内持续刺激新能源汽车的销量增长。

除了乐视在打造超级电动车这样的概念性新能源汽车外，更多传统汽车制造商正在享受着政策红利下的新能源汽车销量热潮。以比亚迪为例，其在2015年卖出了62000辆新能源汽车，并打算在今年将这一数字翻倍。

不过，这些热衷于打造电动车的中国企业在短期内难以成为特斯拉的威胁。特斯拉已经因Model S和Model 3而领先了一大步。不过，特斯拉最大的优势还是其CEO埃隆·马斯克。这位重新书写了汽车行业游戏规则的领导者是很难模仿的。

的中外媒体纷纷把镜头对准了这位43岁的CEO。贾跃亭在当天身着一件黑色拉链连帽衫，和Facebook CEO马克·扎克伯格一贯的着装风格颇为相似。

贾跃亭在公开场合也丝毫没有掩饰自己的野心，在媒体面前大方地承认想要超越特斯拉：“特斯拉把汽车行业带入了电动时代，而乐视想要把这个行业带入乐视时代。”

其实，不难理解为什么中国的车企会前赴后继地扑向电动汽车和无人驾驶汽车产业。

中国已经成为世界上最大的新能源汽车市场。2015年，包括商用车在内，中国一共卖出了32万余辆新能源汽车。而中国给出的政策性