

这个周末,上海哪里最热? 答案是国家会展中心。2019 年上海车展,这两天进入观展最高峰。两年前的上一届车展,双休日两天接待的观众达到 35.8 万人次,今年的参观人次再创新高,可以说几无悬念。

汽车消费是我国总体消费的重要组成部分。我国汽车市场去年销量出现 28 年来的首次下滑,今年前三个月的汽车消费数据仍然不容乐观。目前,多部门正在联合发力,一系列鼓励汽车消费的利好政策相继出台。因此,对于车企来说,日常的试驾、体验等精准营销更容易吸引潜在消费者,但是类似上海车展这样的国际顶级展览,万万不能缺席。国家会展中心 36 万平方米的展出场地,是大众、日产、荣威、蔚来们两年才有机会亮相一次的舞台。谁能“C 位出道”,人们拭目以待。



周末去哪儿? 上海车展

■本报记者 张晓鸣

插电之后, 氢燃料将成“新主角”

如果要评选本次车展最具技术含量和商业前景的車型,相信不少人会把票投给丰田展台上的 Mirai。这是丰田的氢燃料电池车首次在中国亮相。

人类很早之前就向往使用氢能作为生产、生活的能量来源。1870 年,吉尔斯·费恩在科幻小说《神秘岛》中写道:“我相信总有一天可以用水来作燃料,组成水的氢和氧可以单独地或合在一起使用,这将为热和光提供无限的来源,所供给光和热的强度是煤炭所无法达到的,水将是未来的煤炭。”如今,科技的进步让这段当初看似“痴人说梦”的预言逐渐变成现实,从本届上海车展来看,氢燃料电池汽车离我们越来越近了。

在这个领域,日韩企业此前一直处于领先地位,比如丰田的 Mirai,这是一款搭载氢燃料电池的纯电动车,续航里程可以达到 482 公里。

不过,自主品牌也已经开始加快脚步,准备迎接未来的正面竞争。早在 2017 年广州车展,上汽大通就宣布中国首款商业化运营燃料电池宽体轻客——FCV80 正式上市。本届上海车展,上汽大通在 G20 全尺寸 MPV (类似

丰田阿尔法)的基础上,推出国内首款将氢燃料电池运用在乘用车领域的 G20FC。

在行驶过程中, G20FC 所配备的高压储氢罐将氢输入燃料電池,在电堆中氢气与氧气发生阴极与阳极反应产生的电能,可同时供给动力电池和电驱系统,然后电驱系统将直接驱动车辆前进。相比市面上电动车续航短、充电慢、低温状态无法启动的短板, G20FC 可实现零下 30℃冷启动, NEDC 综合工况续航里程高达 550 公里,并且在 5 分钟内就能完成加氢。

业内专家向记者表示,从未来发展来看,尽管发展氢能源已经被写入《政府工作报告》中,但未来还是有不少路要走。也就是说,前景看好,但在一系列技术瓶颈被攻克之前,氢燃料电池汽车只能是一款小众产品。当然,据说也有企业已经研发出了“核心技术”,本次车展上,一家来自武汉的企业——格罗夫氢能乘用车有限公司夸下海口,宣传其推出的氢燃料电池新车型,续航里程达到 1000 公里,这个数字已经超过了大部分传统燃油车加满一箱油的续航里程,让人将信将疑。

除了技术本身的进步,氢燃料电池汽车的配套环境建设,也需要提上议事日程。上汽集团总裁陈志鑫表示,政府应该加大氢燃料电池汽车的补贴力度,完善加氢站建设的审批流程,同时,加强在公共服务和物流运输领域中燃料电池的推广力度。

在国内,氢燃料电池汽车还只是“小荷才露尖尖角”,从数据来看,目前新能源车市场上,电动车还是当之无愧的“男一号”。今年一季度,国内新能源汽车产销量分别为 30.4 万辆和 29.9 万辆,同比增 102.7%和 109.7%。其中绝大多数是纯电动车和插电混动车。在补贴政策的刺激下,新能源车被更多消费者接受,让那些传统车企看着眼红。此前,抱残守缺于柴油车的大众集团突然开窍,高调宣布,计划到 2028 年为止,在全球交付 2200 万辆电动车,而这其中半数以上将来自中国市场。到 2019 年底,大众将在中国推出 14 款新能源车型。另一家在国内市场表现低迷的法国雪铁龙旗下 DS 品牌,在车展上也一口气推出四款新能源车。但是一向不被看好的 DS,如何在新能源车定价、续航里程以及性能等指标上赢得用户的信任,是一个很大的问题。



5G 时代,车展上多了“新面孔”

华为、百度、阿里巴巴、腾讯、科大讯飞、中国移动……如果不是大众、BBA、日产等这些老牌车企占据了位置最好的展台,走进今年的国家会展中心,观众会以为误入了互联网和移动通信行业的展会。

当然,这样的感慨已不算新闻。早在几年前,北美车展已经涌入众多来自 IT 和通信行业的展商。而一年一度的美国 CES 消费电子大展上,汽车企业预订了越来越多的展位……进入 5G 时代,“新面孔”越来越频繁出现,跨界融合成为主流。

在这当中,华为因为 5G 概念,成为热门中的热门。“争夺华为”,从车展前的发布会或活动来看,国内各家车企似乎也都想与华为达成战略合作关系,试图将华为的 5G 技术带入自己生产的每一辆车上。

从某种意义上而言, 5G 与汽车是天作之合。技术资料显示, 5G 通讯的传输速率为 Gb 为单位,百倍于 4G 支持每平方公里同时百万台设备的互联;时延仅为 1 毫秒,相当于 4G 的 1/50。汽车产业如今追求的是“新四化”——智能化、网联化、电动化、共享化,而 5G,是实现“新四化”最好的技术手段。

车展上,华为轮值董事长徐直军发表了“迎接汽车产业与 ICT 产业的融合”的演讲。汽车产业正在把 ICT 技术定位为新的主导性

汽车技术,徐直军认为,“随着汽车产业与 ICT 产业的深度融合,智能网联电动汽车正在成为人类社会新的革命性发展引擎,其影响远远超出两个行业本身”。他表示,面对这一轮历史性的产业变革,华为明确了自己的战略选择,“华为不造车,聚焦 ICT 技术,帮助企业造好车”。他表示,华为致力于成为面向智能网联汽车的增量部件供应商。基于三十多年来在 ICT 领域的积累,未来将为汽车企业提供基于 MDC (移动数据中心)的车载计算平台和智能驾驶子系统解决方案,基于华为云的自动驾驶(训练、仿真、测试)云服务, 4G/5G 车载移动通信模块和 T-BOX 及车载网络,人-车-家全场景无缝互联解决方案等一系列创新技术及应用。

5G 之外,另外一个技术热点,则依然是人工智能。

上海博泰在上海车展期间,宣布与国内领先的人工智能语音交互技术平台公司——思必驰签订深度战略合作协议,同时,上海博泰还推出博泰擎 Cloud 语音 AI 私有云平台。这套语音平台嵌入在拥有云端数据分析和数据获取能力的博泰擎 AI 人工智能语音核心技术引擎中,具有 ASR 与 NLU 核心能力。通过双向数据能力,擎

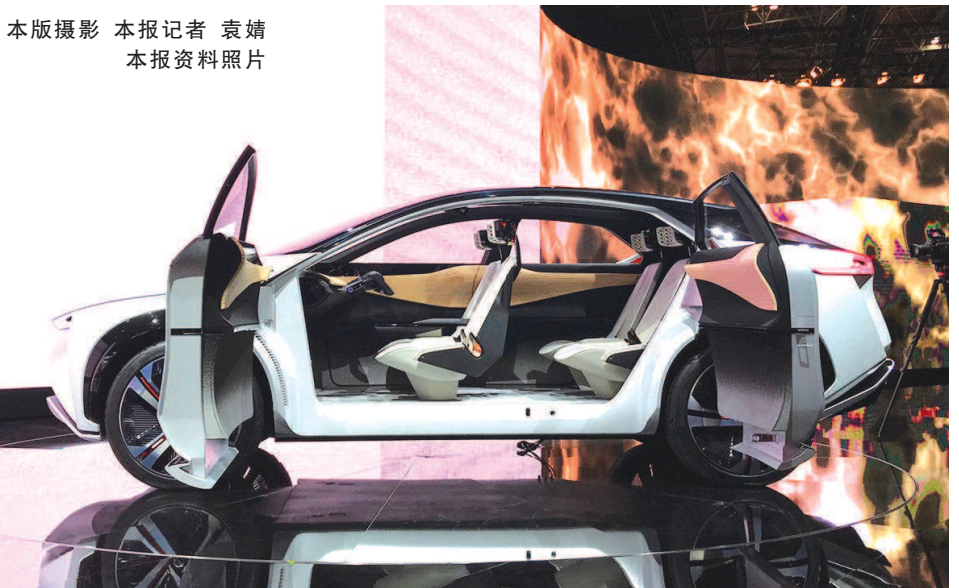
Cloud Plus 客户定制 AI 语音平台还可以随时收集用户反馈,快速响应市场需求,实现更强的灵活度和更低的变更成本,从而创造一个全新的商业模式。记者获悉,博泰将为车企提供语音系统规划服务,企业能根据自己的市场需求分析和技术预判进行定制,建立一套功能可定制、数据可控、产品规划可控,差异化迭代自主,个性化可控的语音系统。车企可方便地对接各种应用,不再受限于技术提供方的能力和定义。

德尔福旗下的安波福公司则宣布,将在中国建立自动驾驶技术中心,将其业界领先的自动驾驶技术及其配合移动出行应用的解决方案引入中国市场,并在中国建立自动驾驶技术及应用开发团队。安波福中国自动驾驶技术中心落户上海嘉定,主要致力于将其四级以上自动驾驶技术和解决方案引入中国,并进行主要针对中国市场环境的应用开发。

嘉定拥有可供开展大规模自动驾驶解决方案开发与测试活动的优越开发环境。2018 年,位于嘉定的一条长 11.1 公里的公共道路,已被划为中国首批智能网联车测试区之一。



本版摄影 本报记者 袁婧 本报资料照片



抢占风口,造车新势力刷出“存在感”

要搞清“造车新势力”企业的名字,不是一件容易的事。

蔚来、奇点、欧拉、前途、威马、小鹏、合众、天际、爱驰、理想、零跑、艾康尼克、博郡、Arefox、几何汽车、国机智骏、赛力斯、Gyon、Karma、G-tech……

参加这次上海车展的“造车新势力”,命名风格各异,有用极客风格的,有套名人光环直接用老板名字的,有用英文组合显示“洋气”的。最有趣的当属吉利旗下的几何汽车,干脆从中学课本上直接移植过来,直白得可爱。

不过,能来参展的企业,不管展出面积多少,至少证明“还活在当下”,毕竟顶级车展的参展费不便宜。而更多的上百个造车新势力还在展馆外徘徊,金菓、昶消……这些拗口生僻的字,你确定能第一时间准确念出来?

当然,不能说所有的造车新势力都是“下一个贾跃亭”。毕竟,在北京、上海等大城市的街道上,造车新势力新车出现的频率已经越来越高。但是,随着这些新来者的产品逐渐进入普通用户的日常生活,造车新势力产品中不完美的一面,也被完全呈现在用户面前。

号称不接受任何车企“充值”的某评测机构,日前发布了一则对于蔚来当家产品 ES8 的测评,引发轩然大波。在视频中,测评者认为 ES8 是一款未完成的“半成品”;微博用户胡亚东也在微博上多次吐槽他的 ES8 多次遭遇黑屏和死机的问题;在蔚来 App 上,一名叫做“遥远”的女车主,由于屡次在“关键时刻”遭遇蔚来 ES8 的“掉链子”,发帖称要退车……

在一众造车新势力企业当中,蔚来算是资金、技术、营销能力最为出众的一家。蔚来的出品尚且遭到如此吐槽,其他企业可想而知。

当然,这并不妨碍这些企业继续在上海车展上刷“存在感”。“除了总部的研发团队,我们算是倾巢出动,从老板到员工,几十个人全来了。”某造车新势力的展台工作人员告诉记者。而这些人,也是一副销售做派,多是牛仔装、休闲衬衫、球鞋的打扮,IT 风十足。和媒体接触时,谈起情怀来滔滔不绝,一涉及及技术细节,则立刻含糊其辞“公关腔调”十足,对于媒体最关注的“何时量产交付用户”这一问题,永远是“为期不远,敬请期待”这句话。

相比一众造车新势力本末倒置的营销战略,电动车开山鼻祖——特斯拉在本次车展上表现非常低调。特斯拉在本届车展上没有任何发布活动,展台面积小,位置不好,但依然人气很旺。2018 年 7 月成功签约落户浦东临港的特斯拉项目,是我国第一个外商独资新能源汽车制造项目,也是上海引进最大的外资制造业项目。从 2018 年 7 月 10 日战略签约到 12 月 28 日取得施工许可证,仅用时 5 个多月,实现了当年签约、当年拿地、当年开工。目前,上海正加速实现特斯拉超级工厂年内建成投产。国产特斯拉和造车新势力,你会选谁?

造车新势力企业之所以狂刷“存在感”,越来越严重的“断粮”焦虑是症结所在——企业赖以生存的外来“造血”资金正日渐枯竭。去年上半年,各家还竞相晒出规模庞大的融资数额,到下半年,这个行业突然就没钱了。去年 12 月,合众被曝出,原大股东华夏幸福董事长王文学将不再担任合众新能源的法人代表。这被解读为,之前注资 12.5 亿元的大股东退出造车行业。另一家新势力企业奇点汽车,近期也被曝出拖欠员工工资三个月的糟心消息……所以,抓紧看车,或许,两年后的下一届上海车展,你就再也找不到那些 PPT 造车企业的身影了。

