

争抢上市 互联网造车谁将胜出

近年来，由乐视汽车引领的互联网造车热潮，在乐视汽车资金链遇考、量产车迟迟未落地的局面下，本轮互联网造车梦何时落地成为关注焦点。而随着蔚来汽车、威马汽车、小鹏汽车等量产版车型在近日集中上市，今年底已经成为互联网造车的新节点。业内人士认为，在诸多利好政策的激励下，中国新能源车保有量已经位居全球首位。巨大的市场前景，也使得互联网车企和国外传统车企对该市场趋之若鹜。对于互联网车企来说，车型上市仅是第一步，如何面对今后的市场竞争至关重要。

互联网造车现上市潮

今年，新能源车领域被不断出现的互联网造车消息所围绕，何时能将车型真正落地，成为公众真正关心的焦点。而在今年最后一个月中，互联网车企却开始集中秀“肌肉”，将量产车型推向市场。

12月11日，威马汽车推出首款量产车型——EX5，起售价为20万元，并于明年8-9月开始交付第一批量产车。同时，在今年上海车展首度亮相的蔚来ES8，12月16日也正式公布售价，官方指导价为44.8万-54.8万元，其中售价44.8万元的基准版车型，补贴后售价为37.54万元。

在互联网造车企业纷纷推出量产车型的同时，传统车企也加快在新能源车领域的布局。此前，福特与众泰共同



互联网造车新车上市一览

车型	交付时间
蔚来ES8	2018年
电咖EV10	2017年
小鹏汽车	2018年
威马EX5	2018年

投资7.56亿美元建立合资公司，进行电动汽车的生产和销售。除福特外，通用汽车、戴姆勒汽车和大众汽车等汽车制造巨头都已经在中国加大投资布局电动车的生产和销售。

汽车行业专家颜景辉表示，相比传统车企，互联网造车企业在产品定位、设计、营销等方面更加独特和灵活。然而，随着新车型相继投放市场，互联网造车企业加入市场竞争后，将迎接更大考验。

各寻资质落地路径

在经过此前“纸上谈兵”的各种产品构想后，目前互联网企业开始进入真正造车期。但是对于新兴造车企业来说，传统车企具备的持续资金运作、造

车资质以及整车集成能力，都成为未来互联网车企面临的问题。

数据显示，去年，国内新能源车产销量分别为51.7万辆和50.7万辆，同比增长51.7%和53%。目前，北汽新能源、比亚迪、上汽荣威等在售新能源车生产企业均为传统车企，在技术积累、造车资质、资金持续性上具备先天优势。而互联网造车企业中，此前的主业多为科技、零部件、产品设计等，并不具备整车集成能力。

同时，一直以来，生产资质也成为

互联网车企面临的巨大挑战之一。对此，互联网车企通过寻找各种落地方式获得资质，以实现产品能够顺利推向市场。其中，蔚来和电咖采用代工方式，分别由江淮汽车和东南汽车实现量产。此外，威马汽车、云度汽车则通过自建生产厂的方式，获得新能源车生产资质。

新政影响未来走向

国内新能源车销量的不断走高，使互联网等造车新势力数量不断激增。数据显示，目前国内新造车企业数量已突破60家。但是，颜景辉认为，面对明年新能源车补贴退坡政策可能带来的变化，让互联网造车企业的前景变得并不明朗。

根据近日曝光的一份明年新能源车补贴草案手稿显示，明年国内新能源车补贴退坡政策将以续航里程300公里为“分水岭”，续航里程300公里以下车型继续退坡，而300公里以上车型补贴不降反升。目前，国内互联网造车企业投放的车型，按照续航里程和售价分为以电咖EV10为代表的“下探”型，以及蔚来ES8为代表的“上攻”型。电咖EV10续航里程为155公里，明年补贴较今年可能下降1.6万元。

业内人士表示，投放车型“自下而上”还是“自上而下”，体现出互联网车企不同的发展路径，但明年补贴退坡势必会对市场产生影响。

北京商报记者 刘洋

漪席谈

这一次，我们谈谈情怀

刘葳漪

前几日一直在文青视线中的余光中老先生，曾说过一句话，放在谄媚迎合的汽车企业上颇为合适：当你的女友已经改名叫做玛丽，你怎能送她一首“菩萨蛮”？

倘若没有诗和远方，生活中就只剩下苟且。倘若一个企业惟销量是尊，那是没有激情的速度。所谓的“为迎合市场做出的改变”，无非是表达对金钱的欲望。不过，诸多的汽车品牌中，真的有坚守灵魂、毫不妥协的车型，其情怀令人敬重。

阿尔法·罗密欧Giulia，一踏进中国市场就成了汽车业界的一股清流，它是一个极具感召力的品牌，它拥有100多年的历史，同时还拥有意大利跑车的血统，保持后轮驱动，它的外观是那么桀骜不驯，尽管销量并不理想，却有着忠实的拥趸。

奔驰G，完美地契合了越野车在车迷心目中的样

子。永远不变的方盒子造型，浑厚的大排量V8声浪。在城市化全尺寸SUV大行其道的今天，它像一个“老古董”。据说，就算是二手的奔驰G依然被粉丝们追捧不已。

保时捷911，从诞生以来，整体的设计语言就没有过多的变化。经典就是经典，经典即是永恒。它始终拥有运动血统的纯正货色，甚至依然将钥匙门放在方向盘的左侧——上世纪20年代的勒芒耐力赛上，为了节省时间，车队工程师将赛车的钥匙门挪到左侧，左置式钥匙门于是成为赛车的传承，亦是不向市场妥协的力证。

直到现在，我们这些资深的宝马车主还是很难断定前驱宝马是否令人着迷。虽然宝马高层强调：“三缸机不意味着宝马丧失对运动的追求，当时推出四缸机的时候也有很多人不看好，事实证明，宝马依然可以

做到保证运动性能的同时，兼顾经济性。”但是对于宝马来说，真正的情怀恰恰是不折不扣的运动基因。

好比Leica之于相机，Ercor之于灯具，Meissen之于瓷器，百达翡丽5127之于腕表，宝马的精髓就是3系。已过不惑之年的3系在运动、舒适以及操控之间找到了完美的平衡。3系的性能版——M3是每一个宝马迷们心目中的梦想。相比于AMG的霸气，宝马M则是灵动和飘逸。希望宝马能保持住这份情怀。

2016年5月底，大众发布了2017年款甲壳虫以及敞篷版本甲壳虫Cabriolet。Denim特别版是向1974年的甲壳虫致敬。30多年前，第2000万辆甲壳虫汽车在墨西哥工厂下线时，那辆“SilverBug”珍藏版甲壳虫，和今天的Denim特别版一样，都是专门献给忠心耿耿的追随者们。假如有一天甲壳虫真的停产了，全世界不知道要有多少车迷为之伤感。