

新能源汽车时代 豪强会将断流重组么



电动车的发展给了一些曾经低迷的汽车品牌扭转市场局面的机会，虽然中国目前是全球最大的电动车销售国，但对于电动技术本身的重视，已经成为了当下全球汽车品牌最大的竞争点，而作为传统豪华汽车品牌，并不一定能从之前的身价中获得先天优势，德系如是，美系也如是。

最近有一篇探讨宝马在电动车领域发展的文章，里面透露出了这个品牌大量的技术底蕴，超过1.7亿欧元的风洞测试基地，全球最优秀的发动机工厂之一，但这仅是设在慕尼黑的宝马集团研发和创新中心(FIZ)的冰山一角。作为全球汽车行业最牛气的研发中心之一，1986年就建成的FIZ，现在占地100万平方米，从一开始4000名员工扩容到2.6万名员工。所有涉及这家高端汽车集团的最新型发动机，新能源动力，新材料，物流以及工艺流程都要从这里开始，FIZ里有宝马的“高级机密”，对外开放也是极少。

但就是这样一个充满时空穿越感，见证了汽车业从无到有的规则制定者，在新能源和新科技的冲击下，腹背受敌。

新能源汽车时代 豪强的优势还有哪些？

在过去的日子里，德国车企一直保持着最先进的工程技艺以及生产秩序，并且创造了汽车发动机的德国人也在内燃机时代有着不可撼动的领导地位。但时代变了，竞争已经不在只是停留在传统工程领域，纯电动汽车时代设计的电机电机电池，每一项都在脱离着纯机械化的技术，在后知后觉之中，豪强这些“兔子”们突然发现自己要被之前认为的“乌龟”超越了。

新的汽车时代不只有新能源，以及互联科技，自动驾驶这些未知的板块。这些原本都不是德国车企的强项，要么放下架子重新开始，要么就要跨界寻求帮助。汽车品牌与科技厂商的深度合作在当下已经成为了一种解决方案。

德国是个忧患意识很强的民族，谨慎，不盲从，看重研发和长远发展。德国政府之前提出的德国工业4.0战略，目标也是保证德国在世界范围内领先技术地位不被撼动。德国豪车的三足鼎立：奥迪，宝马和奔驰都在积极转型，以前只需要盯紧同行，现在还要纠结于如何和科技新贵们合纵连横，时刻如履薄冰，不敢懈怠。

这才有了宝马集团董事长科鲁格所说的，“我们正在主动出击。”

电动汽车市场究竟发展的有多快

3月中旬，101岁的宝马集团公布了去年的销售数字：净利润69亿欧元，同比增长8%；他们943.63亿欧元的收入创历史新高，是2005年的两倍。

无论从盈利能力还是销量来看，宝马的财报看起来都非常漂亮，算是捍卫了其领先高档汽车制造商的地位。但去年

过百岁生日时，宝马提出要转型为一家“高科技公司”，他们制定了针对下一个百年的“全新第一战略”，指明一条“ACES”之路：自动化(自动驾驶)，互联化，电动化和共享化。与“四化”直接相关的，是新能源和新科技。

如果非要给“四化”分个先后主次，宝马认为现在最重要的是电气化，其次是高速互联和自动驾驶。

宝马集团在2013年推出纯电动汽车，2016年的销量比2015年翻番。目前全球纯电动汽车的销售排行榜上，宝马i3排名前三。2017年，计划一年就要卖出之前4年加在一起的数量，也就是10万辆。在今年1月份和2月份，宝马集团的新能源汽车累计销量已经比去年同期超过一倍。

在2016年，宝马电动汽车的销售数量还仅是集团汽车整体销量的2.6%。这其中有些欧盟国家电动汽车销量可以达到20%。宝马的计划是，在2025年之前，电动汽车和混合动力汽车将占到集团销售额的15%到25%。这就意味着宝马集团所有品牌和车型都有电动车推出。

中国市场的进展更为迅猛。中国在2008年电动汽车全年销量5万辆，2016年达到了50万辆。现在，在电动汽车领域，汽车豪强必须寻求同盟合作，否则丢掉的江山将不可预计，例如宝马集团拥有很多自有产权的技术，但在燃料电池技术则是和丰田合作的。

中国生产的新能源车中，除了4%的国产合资车之外，其余汽车的生产标准并不能跟欧洲或是美国相提并论。有超过90%的中国新能源车是紧凑型、小型或是老年代步车，这意味着这些车辆并不适合在美国的高速公路上行驶。但无论如何，中国2030年之前准备将新能源车的销量提高到所有乘用车总销量的40%，大约1500万辆。而美国去年全年的乘用车销量仅为1750万辆。

如何在未知领域摸着石头过河

对于豪强扎堆的德国汽车工业而言，整个欧洲在科技领域的建树很不理想，在机械方面引以为豪的背后就是对于科技导向时代的迷茫，应对方式只能是保持自我提升的同时寻求最佳合作伙伴。这些汽车品牌开始在世界各地建立技术实验室，就是为了不要让已经固化了的欧洲人思想成为汽车科技时代的绊脚石，积全球人才的思想，来推动下一个百年计划。

相比纯电动汽车，自动驾驶板块则是个更长的故事。宝马在上世纪七十年代就开始了以高度自动驾驶为终极目标的技术研发和量产应用，但显然任何一家车企的一己之力都很单薄。为了满足自动驾驶的基本需求，之前德国高端车企组团收购了地图服务商Here。去年开始，宝马又和英特尔和Mobileye合作。

从今年开始，宝马会将所有专业力量集中在慕尼黑市郊的自动驾驶研发中心，今年晚些，还会在慕尼黑市中心对40辆自动驾驶车辆进行测试。在中国，目前已经完成1.4万公里高度自动化驾驶实路测试。

但创新的勇气和丰厚的利润可以并行不悖。但需要在平衡投入产出比基础上，尽可能多地利用最新的技术。在危机四伏的新汽车时代，豪强们当下必然要忘掉自己曾经的身份，在新的技术导向和用户需求在发生彻底改变，至少要保住目前的地位，但未来领导汽车市场的可能不至于三强，四强五强将成为汽车电气化时代的必然趋势。

而中国车企，则是站在趋势风口最前沿的角色。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/108730.html>