

从天方夜谭走进真实生活

——直击第十五届北京车展的1022辆新物种

陈哲 王静

4月25日,2018(第十五届)北京国际汽车展览会(以下简称“北京车展”)正式拉开帷幕。作为全球最受瞩目的顶级车展之一,本届北京车展以“定义汽车新生活”为主题,吸引了来自全球14个国家和地区的1200多家参展商,共展示车辆1022辆,全球首发车105辆,其中跨国公司全球首发车16辆,跨国公司亚洲首发车30辆;概念车64辆,新能源车174辆。

本届车展打造了一场精彩纷呈的汽车视觉盛宴,在汽车产业面临新变化和新趋势的背景下,互联网、人工智能在汽车上的应用,重新定义了传统汽车的概念。显而易见的是,汽车产业从思维理念到模式更迭,都将发生巨大变化。



造车新势力 电力全开加速前进

今年北京车展,是造车新势力有史以来参展规模最大、亮点最多的一次。

威马汽车在车展前5天就提前发布了其首款量产车型EX5,这款续航460公里,起售价9.9万元(补贴后)极具性价比的纯电动汽车,赚足了眼球和掌声,北京车展开幕首日,预购量已经达到5143辆。

正道带来了豪华轿车H500和豪华SUV K350,以及惊艳了日内瓦车展的超跑HK GT,三款车均搭载了正道研发的增程式电驱器,满油满电时,续航里程超过1000公里,彻底摆脱“里程焦虑”和对社会配套的依赖。

全新高性能电动车品牌Polestar走高端超跑路线,首款车型Polestar 1,售价145万元。这款“电动高性能混合动力”的GT轿跑车,拥有600马力和1000牛米的峰值扭矩,在纯电动模式下能够行驶150公里。

深受资本青睐的蔚来汽车带来了EP9,7辆全色系的ES8和概念车EVE,阵容庞大;奇点与北汽新能源展开战略合作;拜腾高调牵手一汽……新造车势力们各显神通,然而,起跑领先并不意味着能笑到最后,传统车企在渠道、供应商、配套支持上有新造车势力无法比拟的优势。威马汽车创始人沈晖曾说过,“传统车企面临着沉重的体系枷锁,执行层面上没有新造车企业反应得快,这就留下了窗口期,给新造车企业快速成长的机会。”但“窗口期”是有限的,如果把慢了半拍的传统车企比作“沉睡”的巨兽,那么当巨兽苏醒,造车新势力的梦魇或许才刚开始。

瞄准新动力 巨兽开启“嗜电”模式

本届车展上,新动力汽车被摆在了各大车企展台的正中央,成了“绝对主角”。

沃尔沃这次参展的XC40、XC60、XC90均为插电混动车型。作为首家在国际车展上仅展出插电混动车型的传统汽车制造商,沃尔沃甚至喊出了“中国电气化的未来就是沃尔沃的电气化未来”的口号。

新车型更多,比如,捷豹首款豪华纯电轿跑SUV捷豹I-PACE,续航可达500公里,百公里加速4.8秒,方方面面都足以对抗特斯拉MODEL X;全新林肯飞行家Aviator preview是林肯首款将先进插电式混合动力系统集成于双涡轮增压发动机的大型豪华SUV车型;BMW则提前布局了i系列以及iX全系列产品,本次车展还全球首发了全新BMW iX3概念车。东风日产轩逸·纯电的全球首发亮相,则意味着全球销量最高的电动车LEAF聆风所使用的日产EV技术,将正式登陆中国。

玩转新科技 谁是车界的最强大脑

“意念控车、FaceID识别、氢燃料电池……”这届的北京车展更像是一个CES展,每个车企都想铆足了劲告诉你,“未来汽车长这样,未来出行由我定义”。

日产用一款名为“IMx KURO”的概念车告诉我们意念控车不是梦。它的“脑控车”技术,能够利用大脑解码技术预测驾驶员的行为,比人类肌肉提前200-500毫秒执行大脑意图,来控制车辆转向、加速和减速。

全新奥迪A8L颠覆式地采用全触控屏的交互理念,摒弃了物理按键和触控板。广汽传祺概念车Enverge炫酷得就像从《头号玩家》电影里直接开出来的,飞翼式座舱布局,看上去科技感十足。相比较而言,现代的概念车Nexo外形要寻常一些,但它被现代称为“下一代燃料电池车”,使用氢燃料电池驱动,NEDC工况续航里程可达805公里。

东风启辰带来的全新一代概念车“The X”,不仅以前瞻造型演绎全新设计语言,展示东风启辰的最新造型实力与未来设计愿景,启辰智联系统2.0 Plus版的登场更宣示着启辰“中国汽车大脑”产品矩阵隐隐成型。



记者手记

北京车展前一天,一汽夏利传出了“一年巨亏16亿,即将退市”的消息。汽车一行,由来只有新人笑,有谁听到旧人哭。

当我们把萨博、罗孚、大宇、水星、土星这些名字送进泛黄的历史里的时候,我们也把特斯拉、腾势、长江、前途、蔚来、威马、奇点、Polestar拥进了怀里。

相比传统车企们延续了从CES展上开始的眼花缭乱科技秀,本届北京车展各互联网造车企业也不约而同地从“PPT造车”成功进化到了交出一张张“实车”甚至是“量产车”的答卷。

如今,当“造车新势力”对我们来说已不再是一个新鲜词的时候,能吸引我们的,其实并不是谁谁谁又加入了造车大军,也不是谁谁谁又从传统车企跳槽去了造车新势力,我们注意到的是,无论是这些新势力,还是那些老江湖,他们的目标和方向,几乎都放在了“新科技”和“新动力”上面,

车展的意义,尤其是国际A级车展的意义,在于吐故纳新,它一定是未来两年车市发展潮流的风向标,一定是各家车企秀肌肉、展示新技术的大好机会。

从这个意义上说,本届北京车展纵有万般管理、配套上的槽点,但那都是组委会和管理方的,而所有参展的车企们,却都是拿出了自己的平生绝学看家本领。

在今天,造一辆电动车太容易,而造一辆在未来两年能承载汽车新生活的车,不容易。

在车展媒体日这一天,其实是不能好好看车的。

但这一天过后,相信每一位媒体人的心中,依然会有一辆这样能承载未来汽车新生活的车。