

7月30日,理想汽车在大洋彼岸成功上市。上市比原定提前一天,股价也仿佛开挂,开盘即大涨,直逼蔚来汽车约145亿美元的市值。

比起此前上市即跌的蔚来、特斯拉,理想选对了好时机。但对抗“特斯拉”的军团里,还是没诞生中国版“特斯拉”。

新浪潮之巅

腾讯前副总裁吴军,曾在豆瓣评分9.1的《浪潮之巅》中说,“对于一个弄潮的年轻人来讲,最幸运的莫过于赶上一波大潮”。互联网造车的这波人,就赶上了最好的时代。

2010年,新能源汽车的补贴政策发布;2013年,补贴进一步升级,财政部、科技部联合发布新能源汽车推广方案;紧接着,地方政府补贴政策相继出台。

消费端的购物欲望被激发,资本市场的热情也被点燃。2014年,马斯克带着特斯拉来到中国,新浪曹国伟、汽车之家李想、携程梁建章、小米雷军等互联网大佬,纷纷变成了第一个吃螃蟹的人。

几个月后,马斯克又回到美国,开了两场发布会推出特斯拉D系列与电动卡车。在新浪科技的描述中,洛杉矶霍桑机场的现场异常疯狂:“这不是一场发布会,这是一场科技摇滚音乐会。而马斯克就像是一位超级摇滚明星,展示着华丽炫目的新品,像是布道的先知一般,享受着全场粉丝山呼海啸般的膜拜。”

马斯克带给这波互联网人的影响,绝不止产品的震撼,还改变了他们未来创业轨迹的走向。

原本是豆瓣网设计师的黄修源,在这一年独自开车从北京到上海,创立了游侠汽车。没多久他就带着在PPT里的“游侠X”开了场发布会——这辆电动汽车,无论是外型、电池还是内饰,都有特斯拉的影子。

很多人说,游侠X是特斯拉“盗版”,黄修源并不在意,因为最开始造车时,他就跟团队拆解了一辆特斯拉Model S。他还在发布会上说,感谢特斯拉开放专利。

另一个心存感激的人,是

“门口的野蛮人”

汽车,是技术积累超过百年的行业。传统车企出身的企业家,视互联网这批人为行业“门口的野蛮人”。

吉利控股集团董事长李书福,几乎每年都会就互联网造车发表看法。2015年,他在乌镇世界互联网大会上表示,今后主导汽车工业的一定是汽车企业,而不是互联网公司,没有身体的灵魂不行,灵魂还是要依附在身体上。2016年,在第三届国际汽车安全高峰论坛上,他训斥道:有些企业不懂汽车,也没有很多钱,之所以“造车”,是想在资本市场上圈钱。2018年,李书福继续在北京车展期间不留情面地评价造车新势力:“互联网公司造车就是一天到晚瞎忽悠老百姓。”

当然,李书福的看法不是个例。雷克萨斯中国副总经理朱江认为,互联网造车就像是卖故事给资本。比亚迪董事局主席王传福也公开直言,互联网造车都是

UC创始人何小鹏,这一年,他也第一次试驾了特斯拉。

何小鹏听说特斯拉牛逼很久了。试驾之前,他并不觉得;试驾之后,他认知颠覆,直接买了4辆特斯拉。然后,何小鹏又问马斯克:这些专利该怎么用?马斯克说:你们可以拿去用,怎么用跟我没关系。

当时,刚好阿里收购了UC,财务自由的他想二次创业:第一次是为了活着,这一次是为了长大。在他看来,造车这事就很大。

比他更早有造车想法的人,叫李斌。2010年,他带着一手创办的易车去美国纽约敲了钟;2013年,就跟雷军说自己想造车。雷军直接回复,“扣扳机”的时候来找他。这就像阿里执行副主席蔡崇信说过的一样,他们追了何小鹏十年,他做什么,阿里投什么。于是阿里投了小鹏汽车。

趁着2014年的各路东风,李斌成立了蔚来汽车,李想、刘强东、马化腾、雷军等都是他的投资人。那一年,闯进互联网造车赛道的人实在是太多了。雷军回忆起与李斌谈投资的那个晚上,他说:“当时,互联网造车概念特别热,好几百个团队在做,光找过我的就有20多个。等李斌来找我时,我一听到互联网造车就头疼,几乎就等于骗子。”

除了黄修源、李斌、何小鹏,中国最大第三方车联网创始人应宜伦成立博泰、宣布造车,有人称赞他是“比汽车界懂互联网,比互联网懂汽车”的“汽车界乔布斯”。

高喊着要“为梦想窒息”的贾跃亭,在微博上公开了乐视造车的SEE计划,说要让每个中国人都能呼吸洁净的空气。

笑话。

传统车企与互联网企业的基因是不同的。2017年,小鹏汽车第一辆白车身下线时,一群汽车人和一群互联网人在两边站着,同时哭了。

何小鹏说:“两拨人哭得原因完全不一样,汽车人哭的原因是我能够造出一辆车,下线并且可以开动了;而互联网人哭的原因是这个车太烂了,离想象的差距太远了。因为那个车没有上油漆,连沙发都没有,就是一个壳子加四个轮子。”

在互联网玩家看来,一方面要用互联网思维造车,另一方面,汽车行业存在的技术与工艺高壁垒,可通过招聘专业人才快速突破。所以整个2015年,互联网车企几乎都在搭班子、提价码,不断从传统车企挖墙脚。

李斌一年里先后17次出国,挖来菲亚特中国董事长郑显聪、历任玛莎拉蒂CEO、福特欧洲区

CEO和马自达全球董事总经理的马丁·里奇等。贾跃亭则挖到了原东风英菲尼迪总经理吕征宇、原上海通用总经理丁磊等。

造车浪潮中,也不乏想自立山头的,比如沈晖。沈晖加入了应宜伦的博泰造车计划,又在博泰失败后创立威马汽车,跻身造

车新势力赛道,同时获得了腾讯与百度的投资。

李想也在2015年抓住尾巴,成立了车和家(即理想汽车的前身),不过他的动机相对而言要单纯一些,他觉得彼时的汽车他都不喜欢,世界变化太快,汽车变化太慢。他想做出一家小而美的、能

改变这种状况的企业。

有人把李书福、王传福评论互联网造车的言论,看作一种善意的劝退。但在当时,市场刚刚起步,泡沫越吹越大,大家都满怀期待,毕竟很多人只依靠单薄的PPT与故事,就能拿到投资人的钱。



特斯拉 CEO 埃隆·马斯克。



理想汽车创始人兼 CEO 李想。

冰火两重天

资本听故事听得多了,就厌烦了,也就到了见真章的时候。每一家造车企业PPT里说的到底是骡是马,最终都要拿出来遛一遛。

这一边,有人开始跌落,辞官归故里。

2015年8月,博泰因融资不到位,导致概念车发布后就止步不前。随后两位创始人“分道扬镳”,应宜伦的博泰原人马回归老本行,继续做车联网方案商;沈晖则带着造车团队,成立了新品牌威马汽车。

同年,游侠因资金断链陷入困境,多次闹出“散伙饭都吃了”的传闻。从2015-2018年,游侠多次换帅,先是卫俊代替黄修源成为新掌门人,黄修源保留少数股份退居幕后;后在2018年游侠完成格致资产B+轮3.5亿美元融资,格致资产CEO秦逸飞替代卫俊,成为游侠联席董事长兼联合创始人。

2016年,谷歌与苹果一并放弃了造车。谷歌把代号为“Chauffeur”的无人驾驶项目从X实验室里分拆了出来,“Waymo”不再致力于造电动汽车,转身开始研发自动驾驶。苹果也解散了Apple Car团队,把精力转向了车载系统和自动驾驶系统研发。

另一边,有人走出PPT,星夜赶考场。

2016年3月,奇点汽车召开第一场发布会。沈海寅把一台概念车开上舞台,然后告诉所有人,互联网造车不是PPT造车。

一个月后,乐视在北京国展举办的车展中,拿出了LeSEE

概念车。谁也没想到,年底乐视就因为资金断链陷入危机,贾跃亭出逃美国躲债,乐视造车故事还没正式登场就已唱罢。

2016年9月,小鹏汽车发布首款车型;2017年10月,下线首款产品,成为新势力中率先完成量产的企业。同年,蔚来发布旗下第一款汽车EP9,号称全球最快的电动超跑,李斌将这款车的前6辆,送给了刘强东、李想、马化腾、雷军等人。

2017年年底,李斌又带着自动驾驶的蔚来ES8上台,举行了一场豪华的发布会:包下8架飞机、60节高铁车厢、19家星级酒店、160辆大巴,邀请5000名ES8准用户和梦龙乐队出场。据说,这场发布会烧掉了蔚来8000万人民币。

发布会结束后,有人说蔚来是“中国的特斯拉”。威马汽车也赶在2017年12月发布了首款量产车EX5,互联网造车玩家似乎真正消除了最初“PPT造车”的质疑。

资本市场也给足了热情,整个2017年,新能源汽车共发生投资63起,总金额高达430亿元,但这些钱对于造车新势力而言,远远不够。李斌原来觉得200亿就可以,后来发现,200亿只是造车的门槛。所以当有人把小鹏、蔚来、威马称作新势力造车“三巨头”时,何小鹏反而觉得,这是“互联网三苦逼”的重新创业记。

此前,几乎所有互联网造车势力都选择代工模式。第一,造车本就是一个烧钱的活儿,而自建工厂需要更多资金,确实烧不

起;第二,代工是一种轻资产模式,把生产交由代工企业负责,就可以将更多资源放在研发上,同时和自建工厂相比,代工投产更快,能抢占市场先机。

无论蔚来,还是小鹏,几乎都选择了代工,前者找江淮汽车,后者靠海马汽车。李斌甚至还说,保时捷的工厂,比不上江淮的工厂。

但传统车企出身的人,以及理想汽车,一开始就选择自建工厂,因为代工会让生产标准、品控等多方面难以控制,沈晖就曾表示:“如果我选择找别人代工生产的模式,那我会天天睡不着觉。”于是威马、云度等,都是自建工厂,理想也通过收购力帆汽车100%股权,获得了整车生产资质。

2019年,蔚来汽车自燃事件,也给代工模式打了个问号。

模式被质疑的同时,特斯拉进军中国市场。伴随2019年车市下滑、新能源汽车补贴退坡,造车新势力普遍拿不到融资,资本市场恢复了理性,想要钱只能拿量产的产品说话。

2020年以来,下半场战争打响。一边是市场洗牌加速,淘汰裸泳的人,中国造车新势力从100多家直降到40家左右。另一边,除了蔚来,造车新势力都已经或正走上自建或者自建+代工并存模式。

上市现场,面对媒体“理想汽车是否已经度过最艰难的时候”的问题,李想也说:“其实并没有,更难的还在后面。”下半场,才是大家真正贴肉身肉搏的开始。(选载自《华商周刊》)