



科技巨头跑步入场 造车是门好生意吗?

4月19日,重回线下的上海车展吸引了爱车人的目光。除传统车企外,众多互联网企业,还有一些听起来与车八竿子打不着的科技企业也挤进了造车的赛道。

搭载华为Hi自动驾驶系统的极狐阿尔法S上路实测;百度Apollo(阿波罗)L4自动驾驶邀来一众明星体验;无人机企业大疆以“大疆车

载”智能驾驶业务品牌切入汽车赛道……

而在4月初,一张小米创始人、董事长雷军与蔚来汽车董事长李斌、理想汽车创始人李想、小鹏汽车CEO何小鹏、比亚迪汽车创始人王传福的合影照片传遍网络。

照片出现的几天前,小米通过香港证券交易所发布公告,成立一家全

资子公司研发新一代电动轿车。

除小米外,今年第一季度,百度、富士康、滴滴陆续公开宣布造车。

以至于有不少网友调侃:“如果现在有人跟我说老干妈要造车,我都不奇怪了。”

在新能源汽车补贴逐步退坡之际,造车热潮又汹涌而来。而这一次,主角是科技巨头。

争夺下一个流量入口,跑步入场的背后是“不得不”

去年底,一张海报掀起了小米造车的迷局,也激起了围观群众的好奇。

到今年雷军约朋友许知远在北京奥林匹克公园跑步透露“有特大项目要干、准备了100亿美金”时,人们认定,这么烧钱,不是要造车就是要弄芯片了。3月30日,谜底揭晓——小米终于官宣成立全资子公司造车。

雷军目光闪闪:“这将是人生中最后一次重大的创业项目。我愿意押上我人生所有积累的战绩和声誉,为小米汽车而战。”

有这么冲动吗?

在雷军过往的投资版图里,有包

括蔚来和小鹏在内近10家新能源汽车产业链企业,站在投资人的视角,他对造车有更全局的理解和判断。他很清楚,科技巨头纷纷下场造车的前提是,造车已不是难事。

汽车正向着“新四化”(电动化、智能化、网联化、共享化)发展,汽车工业正面临着百年一遇的大变革。能源结构的转变,让造车可以绕过发动机等三大件的传统技术壁垒。软件定义汽车几乎成为整个行业的共识,科技互联网巨头恰恰在软件、算力方面有着得天独厚的优势。

算力、数据、AI、5G融合催化下,

汽车行业迎来新的产业周期。5G时代的到来,让智能汽车被看作是智能手机之后的最重要移动终端,从这个角度看,是否造车,已经不是一个选择题。它似乎成了每个有实力、又想抢占下个风口的企业的必然选择。

何况,新能源汽车同时还是肉眼可见的有利可图的行业。2020年全年,中国车市整体销量下滑2%,而新能源汽车完成136.7万辆销量,同比增长10.9%,车市占比约为5.4%。据IDC(国际数据公司)预测,中国新能源汽车市场将在未来5年迎来强劲增长,2025年市场规模可达数万亿元。

造车逻辑各有不同,很难说谁比谁更高明

造车已不是什么难事,但跨界造车也没那么容易,想造出一辆与众不同的好车则更是挑战。动辄几十上百亿元的投资,至少要干三五年才能见效,弄不好就翻船掉到坑里。

但造车新势力们各有各的逻辑。

特斯拉、威马汽车走自建工厂造车的路线,烧掉数千亿后,上一轮造车运动留下了“宣传一烧钱一代工一上市一圈钱”的套路。

虽然这个游戏规则怎么看都是忽悠的成分更多,以蔚来、理想、小鹏新能源汽车三兄弟为代表的一拨企业还是相继走出了困境。

互联网及手机厂商则希望借助自身优势进入智能汽车赛道。

在小米、华为的眼里,汽车已不是汽车。小米早在2013年就在提前布局智能物联网,并率先提出Alot概念。

客观地说,在智能家居生态链建设上,华为被小米甩在了身后。人们家中能接触到的智能产品几乎都有小米的身影,华为的不多。

但是,华为与其他公司都不同的是,在围绕高频应用场景打造生态链协同的同时,锚定了汽车部件供应商的角色,希望能成为博世、英特尔一样的公司。

阿里和百度等公司则选择与车企成立合资公司造车,车企拿出制造优势,分出了产能,互联网公司则让

车辆驶向智能驾驶有了底气。

阿里的优势是达摩院和阿里云,百度侧重技术平台与方案输出,通过Apollo平台打开了自动驾驶的道路,目前已拥有完整的L4级别自动驾驶技术。

目前百度Apollo获得专利数2900件,获得测试牌照总计近200张,其中超过120张为载人测试牌照。

恒大汽车的路径又与“凡人”不同。虽然没有独立造车经验,但却敢为新能源汽车天下先,同步研发了14款车型。虽然还没有见到一辆车交付,却定下了2025年实现年产销超100万辆,2035年实现年产销超500万辆的目标。

造车不是拼流量,还得看技术

谁也不能否认,这一轮造车热潮离不开资本的推波助澜。特斯拉股价市值一度逼近万亿美元,雷军投资的蔚来一度以千亿美金市值超过小米。2020年新冠肺炎疫情肆虐全球,传统汽车进入负增长,特斯拉、蔚来的股价却暴涨十倍以上。

从蔚来所经历的天量融资、疯狂烧钱、流血上市、资金接近断裂的周期看,造车就是一个“烧钱”的无底洞。

李斌曾说,没有200亿元,不要造车。恒大说,造车已经投了474亿元。

“造车,小米亏得起”,100亿元人民币注资、未来十年100亿美元的投入、1080亿元人民币现金储备显然给

了雷军底气。

但很明显,光有钱不能造好车。2020年,倒在量产前夜的赛麟、博郡、拜腾汽车在烧掉了上百亿元后黯然离场。

观察人士认为,新一轮造车热中,或应更关注基础、核心技术和零部件的研发。事实上,车用高端芯片的供需矛盾并非新话题,不少业内人士和机构普遍认为,中国还没有足以替代现有外国产品、自主可控的汽车芯片。

数据显示,在全球汽车半导体行业前20强中,中国本土企业仅占一席。在中国每年2800万辆的汽车市

场,中国汽车半导体产值占全球不到5%,部分关键零部件进口量在80%—90%。

针对这种情况,比亚迪、上汽等已经先后入局车规级芯片领域。去年9月,科技部、工信部等牵头70余家企事业单位成立了中国汽车芯片产业创新战略联盟,旨在建立中国汽车芯片产业创新生态,补齐行业短板。

智能驾驶走到今天,技术发展的高度远超过一般人的想象,但成熟度却有诸多不尽人意之处——还需要更多时间去修炼,在给用户安全用车保障的前提下,谋求商业盈利。

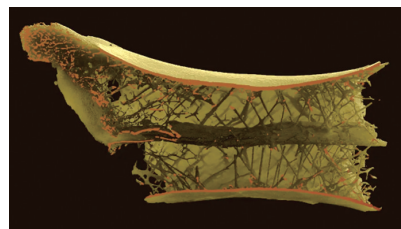
(刘艳)

自然百科

翼龙的长脖子如何承重?

生活在大约1亿年前的翼龙,是有史以来最大的飞行动物之一。它的翼展可达8米,脖子长达1.5米。在高空飞行时,翼龙细长的脖子如何承担猎物的重量,一直是个未解之谜。近日,朴次茅斯大学的研究团队对1亿年前的翼龙脊椎骨化石进行了计算机断层扫描和3D建模。结果发现,其脊椎骨中布满了1毫米粗的骨小梁结构。它们就像自行车轮的辐条一样交错排列,并沿着脊椎骨呈螺旋状排列。根据分析,仅需50个骨小梁,就可以将脊椎骨的承重能力提高90%。

(iScience 期刊)



▲翼龙脊椎骨内的辐条结构

图片来源:WILLIAMS ET AL

前沿科学

目前最白涂料可使建筑物降温

据美国趣味科学网站近日报道,为遏制全球变暖趋势,美国工程师研制出了迄今为止最白的涂料。他们表示,给建筑物涂上这种涂料或许能给它降温,从而减少对空调的需求。

最新研究负责人、普渡大学机械工程教授阮秀林说:“如果用这种涂料覆盖面积约1000平方英尺(约93平方米)的屋顶,估计可以获得10千瓦的冷却能力,这比大多数住宅使用的中央空调都更高效。”

研究人员筛选了100多种材料,测试了10种不同的配方,最后用高浓度硫酸钡研制出了这种超白涂料。硫酸钡也被用来制造相纸和化妆用白粉。

研究显示,这种新的最白涂料配方最高能反射98.1%的阳光(此前研制出的超白涂料能反射95.5%的阳光),同样能将红外线热量从物体表面散射出去。

研究人员称,这种涂料还是有记录以来最凉爽的涂料,利用名为热电偶的高精度读取设备,他们在炎热的夏天借助户外试验证明,这种涂料能使物体表面温度在夜间比周围环境低19华氏度(约10.6摄氏度)。在中午阳光最强时,它也能让物体表面温度比周围低8华氏度(约4.4摄氏度)。

目前,已经有一些城市正在为节能而粉刷屋顶。科学家们也在考虑使用涂料粉刷那些无人居住的地方以冷却地球。

(科技日报)