

文 | 李安琪

编辑 | 苏建勋

汽车行业的2022开年依旧围绕“造车”话题展开，不过比去年百度宣布造车多了一场戏剧性的口水战。

1月5日，过往主要开展汽车团购业务的团车网宣布造车。其CEO闻伟在接受媒体采访时表示“既可以做2000万元以上的车，也可以做5万元以下的车”，“第一款车失败了没关系，3个月能再做一款。”

颠覆性的产品还没见到，但对汽车生产研发的“颠覆性”认知引来了理想汽车CEO李想的一顿炮轰，暗指团车为“骗子”“毫无廉耻”。次日团车闻伟回应李想，称不要把自己当先知。

两个美国上市公司的CEO的一顿掐架，成功让“团车网造车是否靠谱”的舆论焦点变成“李想炮轰团车”。

然而，抛开这场口水战，我们更关心的一个议题是：都2022年了，为什么还有企业下场造车？

因为除了团车网之外，在2021年末与2022年交接之际，国内汽车行业还冒出了几个全新的造车势力：牛创新能源、宾理汽车、智行盒子、轻橙时代。

然而，在国内新造车蔚小理冲锋、传统主机厂新品牌紧追、百度小米华为崛起的玩家角逐之下，新一波势力们的机会在哪里？

## 赶上“造车”末班车

如果说，过去几年里，包括拜腾、前途、绿驰、奇点、游侠等一波造车势力都倒在了智能电动汽车黎明来临的前夜。

那么当下东方既白，以蔚来、小鹏、理想等汽车品牌为首的行业竞赛更加激烈，上一波“造车”的玩家也在急行军：

百度旗下集度汽车迎来造车一周年，团队从0增长到800余人；小米也各处投资、多线研发，目前团队已经超500人；不造车的华为则是在造车边缘疯狂“问界”，与赛力斯先后推出SF5、问界M5两款车型。

牛创新能源、宾理汽车、智行盒子、轻橙时代、团车网这5家造车新势力该如何立足？

据36氪了解，牛创新能源和盒子智行是目前造车规划较为明确的两家。



图源：盒子智行

宾理汽车团队则走高端路线。从公开信息来看，宾理汽车由曾任大众集团全球执行副总裁、雷诺中国CEO的苏伟铭创立。其母公司的五位自然人股东中，还包括东风汽车集团副总经理尤峥和武汉东风保险董事长廖显志等。据了解，宾理汽车融资正在进行一轮融资，背后或有东风汽车的身影。

从目前透露的信息来看，宾理首款车型大约是对标保时捷Taycan的产品。不过，宾理汽车是5家新造车势力中尚未正式对外发声的一家。

而团车网和轻橙时代则是争议较大的两家企业。

团车网的造车由团车CEO闻伟主导。闻伟在2009年创办团车网，主营业务是提供汽车团购服务，2018年团车网登陆美股纳斯达克。

闻伟表示，当下团车造车团队大约100多人。凭借这100多人，团车能够完成几乎所有造车流程，既能将新能源汽车的造车周期从36个月缩减到18-24个月，还能把一款车的量产成本缩减到5000万美元左右。且在该CEO的描述中，其团队已经拥有半成品车型，而团车的首款车将会从半成品车型中选一款，定价在10万元-20万元之间，预计今年下半年开启预售。

不过，这些造车言论超出了汽车行业的正常认知。毕竟，业内造车所需要的金额通常是200亿人民币起步。然而现实情况是，团车网上市至今，尚未实现盈利，五年亏损6.7亿元。目前其总市值在6000万美元左右，较上市之初已蒸发90%以上。团车造车梦似乎还有点遥远。

至于轻橙时代，虽然在2021年广州车展上亮相了首款车型，且号称拥有“充电8分钟行驶200公里的超级快充技术”。不过其核心创始团队的汽车制造经验并不丰富：董事长边标过去的经历多在投资行业，与汽车行业没有太多交集；CEO牟露则曾是腾讯旗下一款游戏的主策，后来联合创立了一家车载生态系统服务公司。当下业内对轻橙时代造车一事也持审慎态度。

## 风口还能容下更多造车势力吗？

不难看出，新能源汽车尤其是纯电汽车，作为一个全新的赛道，其蕴藏的力量正在吸引无数后来者奔赴。

一位业内人士向36氪表示：类似“所有消费品都值得在中国再做一次”的逻辑，正在汽车行业复刻：燃油车时代已经点亮的科技树，在纯电汽车领域可以再点一遍。

也就是说，当下燃油车存在的地方，都有被纯电车取代的可能。下至万元“老头乐”，上至百万起步的高端车型，从技术的研发、细分市场的下沉、到全新营销体系的构建，纯电车都有另建赛道的可能。

电池行业的崛起就是最好的例子。过往燃油汽车依赖发动机、变速箱等核心大件，而在新能源汽车的变革席卷下，电池电机等成为电动汽车的核心脉动元件。

行业巨头宁德时代的市值也从2018年IPO时的800亿元，暴涨至1.6万亿元，翻了近20倍。位居其后的比亚迪、国轩高科也在近年获得长足发展。

同样，在前沿的智能驾驶、车载AI芯片领域，一大批行业玩家都在尝试自证，其在汽车电动化、智能化浪潮中的存在价值。

燃油车与新能源车的此消彼长，则是为新巨头的崛起提供了温床。这也是为什么到2022年，仍有企业下场造车的一大原因。

当然，新一批造车企业可能并没有想要与当下热门的蔚小理做正面PK，他们想要的，不过是通往纯电动车赛道的一张船票罢了。

但不管这张船票去向何方，都需要有足够的资金和人力支撑其前行。

一位投资人对36氪表示：新冒头的造车势力很难再有像蔚小理那样的品牌先发机会和容错空间，最好的入场时间已经过去了。未来大家拼的是成本、品牌和智能化。

“新出来的这些好像都没有优势，除非像华为这种。”

这可能导致的结果是：一级市场很难再有投资造车企业的热钱。牛创新能源的李一男表示有信心能够融到30亿美元，但更多的造车势力们恐怕难以达到这个要求。

同时，在经历过一轮激烈的人才抢夺大战之后，新一批造车势力们还能否为企业的存续寻找更多的人才支撑？

在众木林立的森林里，找到资源，是新造车势力们活下去的第一步。