

戴雷首谈IT造车:传统汽车行业未来都会走向造互联网汽车

和谐富腾投资10亿定位高端

马化腾和郭台铭同时盯上了裂变中的汽车行业,联合豪华汽车经销商集团和谐汽车,捣鼓出了一个互联网造车项目——和谐汽车。戴雷将在5月正式加入这家公司。

IT造车趋势已经很明显,谷歌、苹果、阿里、百度、乐视等都加入进来,马化腾也不想错过,尽管因为微信的成功,腾讯目前是手机移动终端最大的赢家,但“未来的移动终端可能是汽车”。

青年报 孙臣



■资讯

大鹏为斯柯达昕动代言

本报讯 车键 近日,上汽大众斯柯达品牌宣布与大鹏合作,邀请其代言旗下越级风尚两厢车——Rapid Spaceback 昕动。作为一款高品质的大两厢车型,斯柯达昕动的起步价仅为6.99万元,全系车型的市场指导价区间为6.99—11.99万元,性价比优势明显。此外,购买昕动全系车型还可获赠原装附件后视镜行车记录仪,购买创行版和智行版车型更可获赠原装附件大尺寸导航。

作为斯柯达品牌推进年轻化战略的重要一员,昕动自上市以来,凭借动感时尚的设计、宽敞越级的空间以及强劲节能的动力迅速赢得了众多年轻消费者的青睐。而大鹏亦在年轻人中有着超高的人气。他导演的首部电影《煎饼侠》去年暑期上映后,风靡一时。同大鹏一样,昕动也是位“追梦人”。

昕动上在空间表现上也非常突出,大掀背的造型使得昕动拥有充足空间,提供容积达372L的宽大实用行李厢,其后排座椅翻折后,行李厢容积可轻松扩展至1255L。此外,昕动1.4TSI车型的最大扭矩可达225牛·米,百公里加速仅需9.1秒,百公里综合油耗低至5.6L,兼顾驾驶乐趣与燃油经济性。

让汽车生活更美好 试驾全新K5

本报讯 车键 东风悦达起亚全新K5,延续了韩国传统汽车制造商KIA的经典造车工艺,不论是外形上的精英风尚,还是造车技艺、科技配置上的越级配备,都来自东风悦达起亚的独具匠心。

家族性的虎啸式前脸已成为东风悦达起亚的标志性设计,犀利的鹰眼前大灯和LED日间行车灯巧妙地与前中网进气格栅连成一体,大灯下方创新地使用了三颗粒形状的LED雾灯,起到画龙点睛的视觉呈现,构建出极具冲击力的正面效果,极大地加强了品牌辨识度。全新K5的车身侧面线条养眼简约,大斜度的C柱看上去更有力量感。18寸的时尚轮毂与大气的车身交相辉映。尾部两侧的线条极力向外扩张,让车身看上去更加宽大。

出生名门的全新K5内饰的配色采用了以棕色和黑色为主色调的两种内饰设计。两种内饰中均有哑光银色饰条,配合全新设计的中控台布局,营造出十足的科技感。不仅如此,全新K5引入了BSD盲区监测系统、SCC智能自动巡航+AEB自动紧急制动、智能泊车辅助系统、空气清洁系统等一系列高科技配置的运用。

玩跨界的好“向导”

东风英菲尼迪总经理戴雷,目前还没有正式离开老东家。执掌了东风英菲尼迪三年,离任前需要有几个月的交接。

但戴雷离开的消息,早在1月底就已经在业内传开。马化腾、郭台铭和和谐汽车董事长冯长革宴请戴雷的照片,早已在网上流传,东风英菲尼迪和戴雷本人,随后都予以了证实。

和谐富腾最早筹划于2014年底,但项目并没有快速推进,原因之一就是缺少传统汽车行业经验的掌舵者,在腾讯、富士康和和谐汽车内部,都找不到这样的人。

要造互联网高端车

留在传统车行业,未来也会走向造互联网汽车,而且大部分车企已经投身其中。但戴雷认为,传统车企因为本身庞大的运作系统和传统造车思维,会禁锢创新。

具体来看原因有两个:1.体制导致其转型困难,原本的业务很难割舍,大量的员工需要负担,导致很多公司纠缠在“边转边看”中,决策反应又太慢;2.传统车企缺少互联网人才,或者能指导产品走向互联网化的人才,汽车派掌管话语权很难

最后相中戴雷的原因无外乎两个:一是产品研发阶段,就需要一个对中国消费和市场了解很深的人;二是戴雷的德国人背景,更有利于和外方研发团队沟通,以及未来品牌走向国际化。

戴雷是中国通,不仅精通汉语,而且对中国文化非常了解。2003年就开始在宝马做和中国市场相关的工作,此后在宝马大中华区、东风英菲尼迪直接管理中国市场。同时,戴雷具有国际化背景和汽车人脉资源,可以为和谐富腾网罗国际研发人才和打造全球性的品牌提供便利。

用IT主导来造车。

IT造车和传统汽车IT化截然不同的,IT造车的起点是IT,汽车产品的架构是为实现IT功能服务的,而传统汽车是汽车上加载IT产品。行为模式是相反的。

“目前即使是最好的人机交互汽车,交互起来也不是很便捷,比如说有些产品有一块巨大的显示屏,但其功能和苹果产品相距很远。”戴雷说。特斯拉被认为是这个人机交互较好的产品,但改进的空间仍很大。

而传统汽车加载IT电子产

不过,两年前戴雷还不太看好IT造车。戴雷原本是传统汽车人的代表,特别是德国豪华车在技术和制造上的领先,普遍对于汽车领域的新事物有天然的优越感。而且作为一个豪华车品牌在中国的掌管者,身份会光鲜很多。记者当面问戴雷,和谐富腾哪些因素促使其愿意加入一家创业公司。

“可以确定互联网汽车是趋势,未来的车都是这样的,这是时间问题,我的决定和梦想有关。”43岁的戴雷想清楚了这一点,跨界就并不难理解,这是其中一个因素。

品的体验就更差,“有那么强大的研发团队,那么多资源,怎么也想不通拿不出体验很好的产品。”

互联网汽车到底是什么样的产品,目前共识是它可能分阶段实现,最终是无人驾驶汽车。“在某些区域和某些领域,比如在深圳、上海或者其他城市,它可能率先出现。”戴雷说。

如果要用传统汽车来定位品牌,和谐富腾目标是做一个高端品牌,零排放、智能化的汽车,但前期可能是初级智能化的汽车。目前,产品推出尚无时间表。

和谐富腾投资10亿

IT和汽车巨头都在打智能汽车的主意,谁的机会更大?有些IT人才进入了车企,有些车企人才进入了IT阵营。

传统车企派认为,汽车远比手机技术要求高,IT企业没有机械技术上的积累,很难做出好的汽车。但本质上看,这个问题取决于团队,人才是第一生产力。

和谐富腾的两个核心人物,一个是戴雷,另一个是在宝马集团总部工作20年,担任过底盘开发、传动系统开发及产品战略等方面的多个高级管理岗位,2010年起担任宝马集团新一代电动超级跑车i8项目总监的毕福康。

其他团队成员围绕这两个人构建,“我们不需要很大的团队,但需要精英,也不需要很大年纪,而需要创新和创业型人才。”戴雷说。

吸引这些人才的是机制,三个股东不会像汽车合资公司一样,各自派出管理人员。而是由管理层来组建,并具体执行战略。过问的只是发展战略层面的问题。

和谐富腾投资10亿元,在汽车行业来看并不算很大,但对于小团队运作的公司,前期发展已经足够。最重要的是,和谐富腾目前没有投资回报压力,“不要急于去赚钱,有好的产品和成功的商业模式,自然会赚钱。”

相对于拿市场资本来造车,和谐富腾的优势在于,股东方各自的资源以及自身发展产业升级的动力:富士康有电池研发和制造,作为供应商角色早就想整合链条;和谐汽车有营销和服务经验;腾讯有互联网产品和平台。

另一方面,智能汽车和无人驾驶,未来面对的最大问题可能是上路的法律问题,以及城市道路的信息配套等基础设施建设问题。五年前很多车企认为,中国汽车的机会是新能源汽车,而现在IT公司认为,是互联网汽车。

