



全评级的车型。

讽刺的是，黄宏生一再强调“健康”是创维汽车的核心竞争力，在碰撞试验不合格的前提下，这种核心竞争力又如何去实现呢？

割韭菜和尬吹

在新能源车市场，割车主韭菜的现象愈演愈烈，有时候反而成为车企的反向宣传。

以理想汽车为例，2021年理想ONE的升级改款，以及2022年理想ONE停产而L8横空出世，都发生过大批老车主进行集体维权的事件，对于理想的品牌伤害性不小。遗憾的是，当这些维权车主去控诉理想的销售人员忽悠他们快点买车而不透露马上会降价或升级改款时，反而让后面的潜在车主更愿意去买更便宜、升级款的理想汽车。这样的“黑红也是红”反而是新势力玩得很溜的一种营销方式。

另一种割韭菜形式就是减配。今年3月1日，零跑汽车举行了2023款新品发布会，但有媒体以最新发布的C11纯电版入门款和2020年12月发布的入门款配置进行对比，发现如今的零跑C11已经减配。

造车新势力因为急于脱颖而出而吸引资本，也难免陷入尬吹。

区别于小鹏在自动驾驶上提出的“全栈自研”，零跑标榜“全域自研”，即在智能电动车的三电系统、智能座舱、智能驾驶等核心价值领域，同时实现软件层面及硬件层面的自主研

发与生产。零跑汽车创始人朱江明曾说过，“以全域自研的姿态，造有灵魂的汽车”。

但从零跑目前搞出来的几项产品技术来看，“全域自研”似乎有不少水分。例如，零跑在去年推出的CTC(Cell to Chassis)电池底盘一体化技术，并非是将电芯直接集成到整车底盘上，而是将电池模组集成到底盘上，并不是严格意义上的CTC。而零跑搞出的芯片01，算力只有4.2TOPS，很难与目前市场主流的芯片竞争。

2021年，朱江明曾对外宣称：“3年内，智能驾驶领域超越特斯拉”“2025销量达80万辆”。这些豪言壮语如何实现，值得期待。

而一度陷入停工的威马汽车，曾在2021年上半年宣布推出全国首款具备无人驾驶技术的量产车型——威马W6。但事实上，这款车只能做到自动泊车而已，并不能达到完全无人驾驶的上路状态。

淘汰赛谁去谁留？

4月11日，一张爱驰汽车人力资源部发布的《关于三月工资延迟发放的通知》内部邮件截图，在网上流传。通知写道，公司因客观原因不得不做出工资延迟发放的决定，但员工3月的社保、公积金正常缴纳。对于延长到何时，通知并未交代。

而就在3月底，天际汽车(长沙)集团有限公司，宣布部分岗位于4月1日起停工停产。今年2月底，威马汽车多地4S店也被爆关门、工厂停工。3月29日，威马又新增一则股权冻结信息，股权被执行企业为威马汽车制造温州有限公司，冻结股权数额约人民币40亿元。

理想汽车CEO李想曾表示，2023年到2025这三年间，是极为残酷的淘汰赛，因为市场上不需要那么多公司。

过去两年，赛麟、拜腾、自游家等一些造车新势力，纷纷走向终结，有的甚至连名字都没被记住。有些品牌早已名存实亡，只是还未官宣而已。有业内专家指出，预计3—5年后还将有60%—70%的品牌面临关停并转。

在封士明看来，如今问“下一个倒下的新势力是谁”，就像去年12月问“谁会阳”一样。“我们更应该要问的是谁可能会留下？在可预见的未来，‘蔚小理’大概率不会倒，其他谁倒下都不意外。”

2023上海国际车展展出的理想L9 SUV。摄影/刘朝晖

