

坦言成功率僅10% 每天工作逾15小時 沈海寅「無知無畏」的造車者

一年前，智車優行聯合創始人兼CEO沈海寅宣布了他的高調造車計劃：中國的特斯拉，汽車界的小米。當時，除了會開車外，他的汽車知識幾乎為零。人們紛紛猜測，這個人能成為中國的馬斯克（特斯拉首席執行官）嗎？

財經人物 >>>

大公報記者 熊君慧

今年七月，在深圳舉行的第九屆APEC中小企業技術交流暨展覽會上，智車優行展示了其純電動概念車——奇點汽車，沈海寅親自為奇點汽車站台。他透露，這款純電動車將在2017年第四季度實現小範圍量產。此時，他身上的標籤是「內地互聯網造車第一人」。

2007年1月，第一代iPhone問世；13個月後，特斯拉第一輛Roadster落地。這兩個對各行業帶來深遠影響的時間節點，深深烙印在沈海寅心中。「特斯拉整個系統架構對於汽車行業產生深遠影響，媲美與蘋果對手機行業帶來的變革。」在接受《大公報》記者專訪時，沈海寅回憶了當年Roadster落地給他帶來的震撼，「取消了很多物理按鍵之後，特斯拉汽車幾乎所有傳感器、執行機構包括油門剎車參數跟中央CPU連接起來，汽車變成了軟件平台。」

沒有汽車專業知識卻毅然轉行

沈海寅曾任360副總裁、金山軟件集團副總裁，並在日本多次創業。2007年，他創辦的日本金山首創殺毒軟件免費模式，讓金山軟件在日本成為知名中國互聯網品牌；而2013年回國進入360後，他認準智能硬件是未來的風口，先後建立了智能硬件產品部，以及智能硬件投資團隊。

創辦智車優行初期，沈海寅幾乎不認識汽車行業的人才，第一個說服的聯合創始人也來自互聯網公司——樂視的一位高管。「直到2015年2月，也就是公司成立四個月之後，才有了汽車方面的聯合創始人。」他向每位加盟的聯合創始人都說過同樣一番話，「我們現在成功的概率只有10%，但我堅信，未來十年汽車行業會發生翻天覆地的變化。現在不去做就是零，去做了成功概率就大於10%。」

沈海寅向記者坦言，90%創業失敗因素包括：找不到代工車企；說服不了合適人才加盟；說服不了供應商配合；無法融到資。任何一個環節失敗，對於創業公司來說都是致命的打擊。

「看起來小米和汽車不一樣，但事物的本質是一樣的。」與小米創始人一樣，沈海寅每天工作超過15個小時，沒有在凌晨兩點前睡過覺。他說，有了特斯拉、小米之後，互聯網行業精英紛紛殺入傳統行業，帶來創新思維，供應商、消費者都受到非常大的教育。

融資數億元 2020年量產10萬台

沈海寅強調，互聯網造車與傳統汽車的區別。首先，設計工作從智能系統開始；其次，外觀上更酷更炫；第三個要求，就是瞄準一、二線城市的年輕人。「奇點汽車是一輛善於學習的智能車，而且在安全方面更關注主動安全。」他透露，這款純電動概念車未來的續航里程為350公里左右，採用掀背式門設計和炫酷的鷗翼門，預計將在2017年第四季度實現幾千輛的小範圍量產。

這款概念車並不是停留在PPT上，而是於今年一月份在北京高速公路上進行了首次路測。早在今年初，智車優行就宣布投資日本電動超跑公司GLM並達成戰略合作，智車優行將基於GLM三電技術共同開發三電系統，同時智車優行研發的智能系統也將安裝在GLM的跑車上。

奇點汽車也得到了投資人的認可，他們認為，錯過了蘋果之後的小米時代，不該錯過特斯拉之後的智能電動時代。所以，智車優行除了最初沈海寅個人投入1000萬元（人民幣，下同）外，一年後很快得到天使投資，總金額達數千萬元。之後，智車優行很順利獲得A輪共數億元融資，目前B輪融資也已完成。「融資額高於上一輪，資金全部來自國內。」沈海寅透露。

「希望2019年至2020年達到量產10萬台。」不過，他承認，奇點汽車的產量跟外部因素緊密相關，「但奇點汽車的成長速度不低於電動車市場增長速度。」

►奇點純電動概念車樣車，預計將在二〇一七年第四季度實現幾千輛的小範圍量產
受訪者供圖



智能汽車 可以虛擬陪駕

智能電動車將讓汽車從「功能汽車」時代邁入「智能汽車」時代。沈海寅認為，與傳統汽車最大的不同，智能電動車將成為一個平台，通過軟件不斷更新，為用戶提供新的服務、體驗、功能，同時平台也可以開放給第三方，使得車的功能無限延展。

沈海寅以行車記錄儀為例，暢想智能車走入我們生活的一幕幕場景：過去的行車記錄儀將拍攝內容存儲到一張卡上，而未來行車記錄儀的內容將隨時存儲到雲端。行車記錄儀也成為車輛的「眼睛」，直接讓汽車成為一個直播平台。「用戶可以將車開到風景如畫的青海湖作直播，一邊開車一邊介紹沿途風景，也許不小心就成了「網紅」。這個功能不需要添加任何新的硬件，只是在系統上把攝像頭開放出來。」

我還大膽假設，通過對內的攝像頭實現虛擬陪駕。「在開車的時候，我可以向家人介紹行車體驗，指導新手開車。這個屬性已經不僅僅令攝像頭有拍照、攝影功能，而且有了社交應用的屬性。」

►沈海寅是內地互聯網造車第一人
(受訪者供圖)



沈海寅簡介

現任智車優行科技有限公司CEO、聯合創始人。曾任360副總裁、金山軟件集團副總裁，並在日本多次創業。

2007年 他創辦的日本金山首創殺毒軟件免費模式，讓金山軟件在日本成為知名中國互聯網品牌。

2013年 回國進入360後，認準智能硬件是未來的風口，先後建立了智能硬件產品部，以及智能硬件投資團隊。

2014年 以天使的身份投資了一群來自互聯網及汽車等不同行業的夥伴，創立了智車優行科技有限公司。這次，他自己也加入團隊，成為自己投資公司的CEO。

2016年 3月9日，沈海寅把新車開到發布會現場。

眾裏難尋代工廠

公司完成了車載智能系統研發、與第三方設計公司合作之後，沈海寅面對的新難題，就是說服傳統汽車企業為奇點汽車作代工。

當沈海寅去找傳統汽車企業談合作時，有人認為他說的是「天方夜譚」。「代工在汽車行業並不成熟。我先後接觸過七、八家國企、合資企業。」他說，「大多數國企完全沒有做過代工，而且內部決策流程複雜，改造生產線、佔用研發資源等都是車企顧慮

的因素。」

就像從金山出來時雷軍不懂手機一樣，通過與汽車企業的接觸，沈海寅也從一個「只會開車的人」到今天能夠與汽車專業人士對話。

他很快發現了轉機：2010年汽車行業產能利用率為90%，到2015年已經下降到不足60%，很多企業不得不去為生存求變。以大眾汽車降價作為標誌，汽車行業進入到洗牌期，代工也並非不可能。他透露，目前，奇

點已找到一家北方汽車企業代工。

如今，從特斯拉、寶馬、奔馳到比亞迪、百度、樂視，都紛紛宣布推出智能電動車的投產時間表或直接展示了概念車，明年量產的奇點汽車面臨極大挑戰。對此，沈海寅並不避諱奇點未來需要面對的問題：奇點汽車必須通過代工方式，品牌不完全是奇點汽車，還有代工廠商的品牌；隨着電動車行業炙手可熱，行業人心浮躁，人力成本大大提高。



▲今年5月的北京科博會上，沈海寅向北京市委書記郭金龍、北京市長王安順等領導介紹奇點汽車
受訪者供圖



▲智車優行團隊
受訪者供圖

無人駕駛成新風口

2014年，谷歌一段四分鐘的Self-Driving Car視頻短片讓人腦洞大開。今後五至十年，人類會迎來一個怎樣的Self-Driving Car時代？沈海寅表示，作為改變人類生活的科技創新之一，Self-Driving Car將與智能、新能源、「互聯網+」密不可分。

未來90%的汽車將「觸網」，無人駕駛將成為汽車產業變革的下一個風口。全球各行業紛紛跳入藍海，通往羅馬之路可以分為三大路線：一路是寶馬、特斯拉為首的封閉派，從智能系統到整車製造，自成天地；一路是以谷歌、百度為代表的單點發力，希望操作系統「控制」未來；一類則是以樂視和蘋果為代表的生態發展模式。

那麼，何時可以真正解放雙手，任由機器去引領我們前行呢？沈海寅認為，目前大多汽車屬於輔助駕駛階段，高度自動駕駛預計2020年可實現量產，最終完全自動駕駛預計將於2025年實現。

「如果將汽車比作手機，我們現在買的

汽車就像是當年的諾基亞功能機，出廠時車的功能已經定好了，用戶不可以改變。而未來我們買到的汽車則是「智能機」，不僅可以Self-Driving，其性能還可以通過加載各種APP無限延展。」他說。

從「互聯網」到「物聯網」

「self-driving被翻譯成「無人駕駛」其實是偏概全。實際上，self-driving包含着



▲今年7月，奇點純電動概念車樣車在第九屆APEC中小企業技術交流暨展覽會上展出
熊君慧 攝

自動駕駛和無人駕駛兩層含義。」沈海寅顯然更願意用「自動駕駛」或「輔助無人駕駛」這樣的詞彙，「谷歌認為未來車上不應該有方向盤，人不應該開車。而現實中，更可行的方式是通過技術的不斷迭代，讓人在很多場景下可以不用自己開車或者不用太專心的開車。」

美國國家公路交通安全管理局（NHTSA）將高度自動化和全自動化的無人駕駛歸為四級，零至二級仍是以手動駕駛為主的多功能輔助駕駛，需要駕駛員觀察周邊駕駛環境；三級是有限路況下的自動駕駛，比如高速公路和停車場；四級才是全路況下的駕駛。

「二至四級涵蓋面很寬，絕大部分智能駕駛還停留在二級，小部分車企兩年後可望達到三級。」沈海寅認為，未來科技將從「互聯網」向「物聯網」發展，智能駕駛是「萬物互聯」的最好載體，「無人駕駛」是汽車智能的終極發展方向。