

汽车快讯|丰田为什么干不过特斯拉？

产品名称	汽车快讯 丰田为什么干不过特斯拉？
公司名称	上海市隆橙营销策划中心
价格	.00/个
规格参数	
公司地址	闵行区
联系电话	15121196695 17269427257

产品详情

近日特斯拉和拼多多在网上开撕，在一旁的丰田大哥偷偷地笑了。

要知道丰田和特斯拉过节也不小。7月1日，丰田市值直接被特斯拉给超了。当天特斯拉的市值约2070亿美元（约合22万2400亿日元），而丰田则是21万7185亿日元。网友纷纷调侃，丰田大哥被小弟给吊打。

资料来源：Bloomberg

据媒体爆料，丰田火冒三丈，转身买了一辆特斯拉回去，一边拆一边吐槽，电阻是歪的，焊锡水平又不行，凭什么他卖得好？可销量数据确着实打丰田的脸。2019全球电动车销量前十品牌中，特斯拉稳居，销量为36.8万辆，而丰田垫底只有5.5万辆。

丰田，这个于1937年就已成立市值的巨头，为什么会在电动车领域输给2003年才成立，中途还遭遇资金危机、产能危机差点破产的毛小子特斯拉呢？

这要从1970年开始说起。

1970年-2005年，混动诞生

其实丰田早在上世纪70年代就已经着手研究电动化技术了，并走上混动、氢燃料电池和纯电共同发展的道路。

当时石油危机爆发导致油价飙升，日本经济增长放缓。不仅如此，日本政府还在1971年实施了一些世界上严格的污染标准。日本国内市场萎靡，污染标准又严格。这导致丰田想要去研发更省油并且可以打开海外市场的汽车。

丰田首先尝试了发展电动汽车。这的确可以解决油耗问题，但是当时使用的是铅酸电池，而这种电池是有毒的。其次，电动车是需要充电的，而燃油车不需要。丰田的不愿意冒风险去改变消费者的使用和驾驶习惯。

不仅如此，要全面推广电动车就必须建造足量的充电桩，否则无法解决充电的难题。

2003年，丰田放弃了坚持7年的纯电动汽车RAV4 EV，纯电探索折戟背后有电池技术，市场要求，政策限制，配套设施，资金投入这些绕不开的产业化难题。

接下来，丰田选择了一条更适合自己的道路：发展油电混动。

混动通常是指一辆车有两个动力源：电池和发动机。除此之外，一些混合动力汽车还用了天然气，丙烷，乙醇燃料等作为第二动力。混动的优点在于可以减少油耗和尾气排放的有害物质，油电混动车不需要充电，也不必建充电桩。

对丰田来说，发展混动还有一个直接的好处，传统燃油车的三大件（发动机、变速箱、底盘）并没有被彻底丢弃，改装创新，一体两用。相比之下，发展纯电动直接换道从零开始，改良式的创新更能减少大公司的内部阻力。

对大公司来说，能渐进创新，就不要另起炉灶。

于是丰田在1997年推出世界产的油电混合动力乘用车普锐斯，并于2000年进入美国市场。

2003年，以色列和巴勒斯坦发生了严重冲突，全球油价飙升。当时也没有很多充电桩，普锐斯能省油，百公里油耗仅3.22L又不用充电，深受消费者喜爱。普锐斯在全球20多个国家共售出12.3万辆，战绩颇佳。

2006年-2014年，遭遇三大危机由于普锐斯销量可观，于是丰田决定在2006年进军中国市场，结果遭遇了个危机:普锐斯在华水土不服。2006年普锐斯才销售了2152辆。到了2007年，其销量仅414辆，其中12月仅销售了9辆。2008年丰田决定打价格战降价2.4万，但是一汽丰田相关人士说，由于销量低，普锐斯不降价也是赔本在卖。

在2008年下半年，丰田迎来了第二个难关——金融危机。亏损和裁员成为丰田2008年的两个关键词。2008年12月22日，丰田宣布本财年（截止于2009年3月底）营业利润预期将出现1500亿日元（约17亿美元）的亏损。这将是丰田汽车71年以来出现年度亏损。不仅如此丰田还决定裁员3000人。2009年丰田宣布丰田章男为下任社长。希望可以力挽狂澜，然而屋漏偏逢连夜雨。

2010年丰田遭遇了第三个危机——踏板门事件。

踏板门事件是指，油门踏板因设计问题在踩下去之后可能无法恢复到正常位置，很容易出事故。路透社表示,和踏板门事件关联的事故死亡者已上升到34人。

丰田章男公开道歉并宣布召回所有有问题的车辆。

浙江工商局统计称，自2004年7月至2009年8月，丰田在中国共有24次召回，涉及车辆近120万辆。而同期丰田在中国销售的汽车也就130万多辆。就意味着大约90%的车都存在安全隐患。踏板门事件之后，有调查表示一万多名网友中约73%的人不会买丰田汽车。

入华失败，金融危机，踏板门。丰田从2006至2010年不断解决危机的同时，特斯拉也并不好过。2008年，特斯拉也差点在金融危机中破产，还是丰田从中帮了一把。

2010年5月，丰田向特斯拉投资5000万美元，协议共同开发纯电动汽车市场，并把硅谷附近的弗里蒙特工厂卖给了特斯拉，这个工厂负责生产日后大名鼎鼎的sexy系列：Model S / X / 3 / Y，成为了特斯拉主要的产能基地。

那是丰田和特斯拉罕见的蜜月期。丰田社长丰田章男对着媒体不吝赞美之词，“希望学习特斯拉作为新创企业的挑战精神”。马斯克也很乖巧地进行了商业互吹，“这是与令人尊敬的丰田展开合作的历史性日子。”

可此时的丰田依然没有在纯电上花太多心思，虽然重新推出了“RAV4”SUV的电动版，于2012年上市。但核心的锂电子电池电动机和相关软件依然是特斯拉提供的，这款车销量平平。

丰田的RAV4纯电动SUV顺利达成了加州空气资源委员会的零排放汽车要求。但美国能源署特别顾问、《未来汽车的全球争霸赛》作者利维·泰尔曼给出一个评论：丰田汽车的RAV4是一款完全值得赞赏的电动汽车，但它不是一个重量级的产品，也不是一个规则改变者。

这一年丰田也积极在中国推出混合动力电动汽车凯美瑞，依然希望通过发展混动车逆转局势。

2015年至今，追赶纯电动来得及吗？

到了2015年，丰田出现了一个清晰的战略转向：逐渐开始重视纯电动。侧重点分别为提高销量目标，产品逐渐转型，创新商业模式。

为什么一直执着于发展混动的丰田，开始侧重纯电了呢？

这是政策改变、市场变化、竞争激烈三个原因造成的。

2010年以后的全球新能源市场，各国对油电混动越来越不感冒，纯电成了香饽饽。世界各国加速禁售燃油车的进程，并对购置纯电动汽车给予较高的补贴。然而油电混合动力汽车属于燃油车，不属于新能源车所以也无法拿到补贴。

各国选择发展纯电是因为油电混动没有解决石油进口的问题。此外，还有一个很现实的问题：其他国家当然不希望在核心技术上依赖于日本。若能弯道超车，谁想受制于人？

此外，插电混动虽属于新能源车，但也没变成主流。

插电混合动力车有两套电力系统，这导致了其价格更贵系统更复杂。未来当纯电动车和插电混合动力汽车续航里程相近时，插电式混合动力汽车由于存在着以上问题，可能会失去其吸引力。

竞争对手也给了丰田极大的压力。

尤其丰田的“前任”特斯拉。特斯拉和丰田两家公司在渡过短暂的蜜月期后于2014年正式分手，两者对外声称是由于战略方向不和。

两者的一个重要分歧是：燃料电池。燃料电池是指把燃料所具有的化学能直接转换成电能的装置，比如说氢气与氧气反应能产生电流。

从性能上来看，燃料电池的充电时长、续航、排放方面更胜锂离子电池。但一个现实的问题是：丰田押注的氢能源产业化黄金期迟迟没有到来。

马斯克坚定地站在了锂离子电池这一边，认为燃料电池不是新能源车未来发展的可行方向。他的理由很简单：由于氢燃料电池结构十分复杂，氢气罐容易发生事故，它的续航也不稳定，氢气更适合做火箭燃料而不是车用燃料。

丰田一方也不甘示弱，一位首席研发专家声称，“特斯拉并不适合大众市场。”

从商业互吹到商业互踩，特斯拉和丰田的分歧确有屁股决定脑袋之嫌，但事实上发展燃料电池的确面临着几个难点：氢气成本太高，产业链不完善，配套设施匮乏。

2019年特斯拉全球新能源乘用车销量为36.78万辆，而丰田看好的氢燃料电池乘用车Mirai，累计销量也不超过一万多辆。

丰田也将氢燃料用于研发载人月球探测车。全国政协副主席、中国科学技术协会主席万钢曾表示，业界达成了短途纯电、长途氢燃料汽车的未来愿景。

总结说：氢前景虽好，但现实骨感。

为什么赢不了特斯拉？

2019年，丰田仍然是全球燃油车No.1，但它必须面对一个极为尴尬的产业现状：

全球汽车行业的百年变局，从燃油车转向新能源的产业化大浪潮，它落后了。

这波大浪潮，就是纯电化。而始作俑者，就是初期几乎无人看好的特斯拉。作为一个初创公司，特斯拉从零开始，跟丰田、大众、通用这些巨头比，没钱、没人、没资源。但它也有一个天然的优势：没包袱。

2003特斯拉才成立，08年发布了汽车产品Roadster，2015年交付Model X，2017年交付Model 3。这其中历经财务危机、产能地狱，硬是熬了下来。现在成了纯电动。它在全球新能源乘用车中的市场份额稳居。2020年H1市占率达到了18.8%。

而丰田今年才慢慢悠悠上市了C-HR和奕泽EV版。

试水纯电，浅尝辄止。发展混动，全球不理。押注氢能源，未来遥遥无期。这其中，还遇上了一个不要命的特斯拉。

特斯拉号称是新能源车届的苹果。就像苹果智能机的出现击垮诺基亚一样，特斯拉没有硬拼燃油车技术，而是改变了竞争的维度。

特斯拉超越丰田的主要关键在于：拿着硬核技术换道超车。

丰田霸占了全球90%的混动份额，地位无可撼动。特斯拉也不想以卵击石，趁着丰田纯电化发展缓慢之际迅速切入赛道占领市场份额。当初被所有人不看好的纯电产业化，特斯拉自己杀出了一条血路。

而且这场较量，是软硬件全方位的竞技。

特斯拉声称今年要实现L5级无人驾驶的基本功能。而丰田今年才可以推出真正可以上路的自动驾驶，明显又比特斯拉晚了一步。日经网称特斯拉的2019年发布的FSD芯片，早能在2025年普及，所以特斯拉在电子平台设计的应用上就已经对手六年了。

在丰田眼里特斯拉配置粗糙到一言难尽，门都装不好还漏水，缺点够丰田吐槽一万回。然而它选择了改变竞争的维度和方向。不与丰田争混动，而是另辟蹊径。

打不过混动，那就做纯电霸王。

丰田跟特斯拉的竞技过程，有种既生瑜何生亮的悲情。丰田不是不强，只是时代变了。

（素材来源：未来汽车Daily）