因逾期未缴1亿欧元保证金 特斯拉柏林超级工厂再停工

在用时10个月“神速”建成上海超级工厂后，特斯拉斩获了“基建狂魔”称号。然而，柏林超级工厂却让CEO埃隆·马斯克(Elon Musk)犯了难，从项目审批、招募员工、缴纳押金，到一片森林、冬眠的蛇，都影响着德国工厂的建设进度。

当地时间12月18日，特斯拉德国柏林工厂部分在建工程被叫停，原因是未向当地(勃兰登堡)政府按时缴纳1亿欧元保证金。

德国勃兰登堡市(Brandenburg)环境部指出，特斯拉需向当地政府缴纳1亿欧元押金，以备在项目万一未能获得最终批准的情况下支付拆除工厂的费用。然而，当地时间周四(12月17日)这个最后期限之前，特斯拉仍未缴纳。

环境部表示，新的最后期限为明年1月4日，若到期仍未缴费，那么该公司此前拿到的初步建厂批准将被撤销。与此同时，当地时间12月18日同天，为了重新审核环保条件，特斯拉被迫暂停德国超级工厂项目的部分建设工作，包括砍伐森林等。

此前，环保人士曾向法兰克福法院提出起诉，要求阻止特斯拉该工厂在建设中的清理和砍伐森林行为。环保人士指出，特斯拉柏林工厂所在地居住着蛇和蜥蜴等动物，它们可能遭遇特斯拉砍伐森林行动的威胁和损害。同时，当前滑鳞蛇可能正在地下冬眠，而树木砍伐活动可能会打扰其冬眠。

不过，经过最终评审，特斯拉德国工厂建设获得德国司法部的批准，特斯拉公司可以恢复砍伐树木以建造超级工厂，并在近日由当地州法院作出裁定。负责评估的评委们认为，当地的蜥蜴和蛇类主要的种群都生活在这个项目区域之外，并且特斯拉公司也承诺会采取必要的预防措施以确保它们的生存。

特斯拉德国工厂的建设可谓一波三折。

在此之前，因招不到员工，特斯拉德国工厂投产被曝恐将延期。熟悉特斯拉招聘工作的内部人士告诉《欧洲汽车新闻》(Automotive News Europe)德语姊妹刊物《Automobilwoche》，在计划投产前大约8个月，7000名生产工人中仍有5000名需要招聘，缺口比例高达70%。此外，特斯拉还需要雇佣100多名工程师。

在德国人眼中，特斯拉并非“香饽饽”。柏林民调机构Civey为Automobilwoche进行的一项调查显示，36%的受访者认为特斯拉是一个有吸引力的雇主，但32%的人持相反看法，还有近三分之一的人不愿回答这个问题。

此外，特斯拉德国超级工厂一直在进行一项漫长的环境审计。格鲁海德和勃兰登堡当局迄今只批准了有条件的建设，还没有正式的规划许可。

特斯拉柏林超级工厂是特斯拉第四家生产汽车和电池的工厂，也是特斯拉位于欧洲的第一家工厂。对特斯拉而言，建厂工程如有任何重大延误，都将对其原定于明年年中之前建成德国“超级工厂”并投入运营的计划造成打击。

特斯拉此前宣布，计划在2021年7月1日前建成柏林超级工厂投产，开始生产其电动跨界车特斯拉Model Y。特斯拉对这座工厂的最终产能目标是年产50万辆汽车，而这将对其德国竞争对手大众汽车、戴姆勒和宝马构成严峻挑战。

宝马将与诚迈科技携手建立合资公司

12月18日，宝马中国与诚迈科技(南京)股份有限公司达成协议，双方将合作成立一家专门从事汽车软件开发的合资公司以进一步提升数字化进程，宝马也在与中国高科技企业的跨领域合作中迈出了新的一步。

双方计划共同投资5000万元人民币，该合资公司依托宝马在整车集成方面的能力和特长，并同时拥有诚迈科技在敏捷软件开发方面的专业实力。

公开信息显示，诚迈科技成立于2006年，专注于智能终端、汽车电子、人工智能、物联网及移动互联网等领域的技术研发和解决方案服务，在嵌入式软件开发和云计算应用方面具备丰富的经验，同时对汽车行业和相关的软件开发也有深入研究。

诚迈科技(300598)也是创业板上市公司。该公司发布的公告显示，宝马中国拥有合资公司51%的投票权，诚迈科技拥有其余49%的投票权。合资公司董事会由4名董事组成，双方各提名2名董事。其中，董事长由宝马中国提名，副董事长由诚迈科技提名。“宝马在中国的数字化战略致力于为客户提供无缝顺畅的车内数字体验。我们期待新的合资公司能够成为这一战略的重要组成部分，”宝马集团大中华区总裁兼首席执行官高乐先生表示。“我们视中国为全球数字创新的前沿阵地。新的合资公司体现了我们继续深耕中国市场、与中国创新力量携手共进的决心。”

“诚迈科技很高兴和宝马中国成立合资公司，成为其车内数字化战略的合作伙伴”，诚迈科技董事长王继平说，“ 软件在数字汽车时代的比重会越来越大。诚迈科技将多年汽车嵌入式系统的经验积累赋予合资公司，携手宝马为消费者提供更好的驾乘体验”。在获得相关部门的审批后，该合资公司将有助于进一步加强宝马在中国的数字化能力，有力地支持宝马为中国客户打造更加出色的数字化产品和服务。

劳斯莱斯回应电商补贴百万元卖车：愿意看到不同尝试

900多万就能买劳斯莱斯幻影！这不是凡尔赛文学，而是拼多多的补贴活动！配置价为1068万元的劳斯莱斯幻影直降122万元，补贴后仅需946万元。

众所周知，此前拼多多补贴特斯拉闹出“拒交门”，如今拼多多补贴劳斯莱斯，对此，劳斯莱斯最新回应：愿意看到电商和商家的不同尝试。

拼多多补贴122万元开卖幻影，超10万人想拼单

近日，拼多多平台一家名为“托海汽车官方旗舰店”的店铺挂图售卖劳斯莱斯幻影，配置价为1068万元的劳斯莱斯幻影直降122万元，补贴后仅需946万元(含消费税)。值得注意的是，该商品订单为订金订单，支付99999元订金可发起拼单，目前已有10万+人想拼。

劳斯莱斯回应，愿意看到电商的不同尝试

12月17日，针对此前拼多多补贴122万元开卖幻影一事，劳斯莱斯汽车方面回应称，已关注到这一消息。该行为是拼多多平台和商家的个人行为，与劳斯莱斯汽车品牌无关。劳斯莱斯方面同时表示：“在不伤害消费者利益和劳斯莱斯品牌形象的前提下，我们愿意看到电商平台和商家针对产品销售和宣传的不同尝试。”

网友：我是缺那122万的人？ 也有认为：和特斯拉形成鲜明对比

针对拼多多补贴122万；有网友直言：我是缺那122万的人嘛??? 我是缺那946万好不好。

也有的认为，拼多多都开始卖劳斯莱斯，一下子显得高大上了。

此外，还有人将劳斯莱斯和此前特斯拉的回应放在一起对比。众所周知，8月，拼多多推出特斯拉团购活动，结果特斯拉不认，说两家公司并无任何合作，认为拼多多扰乱特斯拉价格体系，坚持直营模式。

如今，劳斯莱斯坦然接受拼多多的补贴，有人觉得形成鲜明的对比。

但也有网友指出，没什么可比，特斯拉是厂商直销，全国一个价，劳斯莱斯一大段肉都是经销商吃的。

昂克赛拉改款遇冷再遇召回 长安马自达能否借高端化突围

虽然2020年日系阵营已注定成为今年国内车市市占率增幅的最大赢家，但同在日系阵营内的马自达，却没有跟上主流梯队，全年销量恐将迎来连续第三年销量下滑。

其中，占据着走量重任的合资公司之一长安马自达，在去年改款上市的次世代MAZDA 3昂克赛拉未获市场认可，以及压燃板车型的向上突围失败的情况下，近期出现的产品召回，或将导致消费者进一步丧失购买信心。

主力车型频召回，新车改款销量不升反降

近日，长安马自达根据《缺陷汽车产品召回管理条例》和《缺陷汽车产品召回管理条例实施办法》的要求，向国家市场监督管理总局备案了召回计划。将自即日起，召回2020年7月26日至2020年9月26日期间生产的共计5664辆MAZDA CX-30和次世代MAZDA3昂克赛拉(2.0L)汽车，

这是继9月长安马自达宣布召回昂克赛拉后，这款车系今年以来的第二次召回，也是次世代昂克赛拉新车的首次召回。

据悉，此次召回范围内的车辆，由于供应商在发动机水管座生产过程中对水管压装不良，造成水管座密封性不强，防冻液可能会渗出。当车辆遇到较大振动时，水管会从水管座中脱出，防冻液接触到发动机舱内高温部件后产生水雾，可能影响驾驶员视线。

对于长安马自达而言，在目前整体下行车市持续马太效应加剧，作为承担销量主力的昂克赛拉销量不及预期的情况下，两款车型近期的召回对或将导致消费者进一步丧失购买信心。

在今年包括丰田、本田、日产等品牌销量均实现逆势增长，市占率连续创造新高的背景下，日系阵营在华迎来的整体上升周期，却没能带动马自达品牌在华销量提升。根据马自达中国数据显示，今年11月马自达在华销量18，727辆，同比下降13.44%，1-11月累计销量为191，737辆，同比下降5.67%，若12月没有大幅改善，马自达2020年恐将迎来自2018年后，全年销量连续三年的销量下跌。

其中，一汽马自达今年并无全新车型导入，依靠阿特兹和CX-4两款产品苦苦支撑，相比之下，一直承担马自达在华销量多数比重的长安马自达，一年来新车和改款车型均有导入，却仍旧没能改善市场颓势，尤其是主销车型马自达3昂克赛拉改款上市后销量反降，成为了马自达今年在华销量下降的主因之一。根据官方数据，今年11月昂克赛拉销量为8342辆，同比去年下降了16.6%，今年1-11月累计销量8.7万辆，同比去年下降8.9%。

记者调查发现，消费者认为其诚意不足是昂克赛拉销量改款销量不升反降的原因之一。在昂克赛拉去年9月完成改款上市后，由于新款车型将后悬挂从多连杆调整为扭力梁，改款后硬件规格出现了“缩水”，结合对比其他品牌长期极为有限的终端车价优惠幅度，市场竞争力不足的问题愈发突出。

剑走偏锋事与愿违，押宝燃发动机遇市场、技术两大难关

作为一个以不走寻常路著称的品牌，马自达在技术路线的选择上经常其他品牌风格迥异。如今，在传统创世蓝天技术SKYACTIV-G在华大规模推广数年，技术领先性和新颖度均已落后的情况下，马自达今年在中国市场导入了创驰蓝天X汽油压燃发动机(SKYACTIV-X)技术。

官方表示，创驰蓝天汽油发动机是汽油发动机压燃点火的首次量产使用，通过采用火花控制压燃点火技术实现了高压缩比及稀薄燃烧，为提高发动机热效率和减少汽车CO2排放量做出贡献。

目前，搭载压燃技术的长安马自达昂克赛拉以及CX-30已于今年9月上市。不过，从近两个月市场反馈上看，这种被誉为下一代内燃机技术并未得到市场的广泛认可。

一方面，压燃板车型虽然技术较为新颖，但实际效果并不优秀，有车主表示，昂克赛拉压燃板车型实际节油效果和动力表现与同级别采用混合动力和传统小排量涡轮增压的车型相比表现均不突出，不仅无法形成技术碾压，同时压燃板车型高昂的售价也导致鲜有消费者问津，搭载压燃发动机的昂克赛拉指导价为18.99万元，已进入主流爱B级轿车终端价区间。

另一方面，压燃发动机作为以改善内燃机效率为目标的技术路线，与国内市场整体以电气化实现节能的路径也存在较大不同。在今年发布的《节能与新能源汽车发展路线图2.0》中提出，到2035年传统能源动力乘用车全部为混合动力，节能汽车与新能源汽车年销量各占50%。来自市场、技术的双重压力，让压燃发动机很难帮助马自达成功翻身。

乘联会秘书长崔东树认为，马自达如今销量表现不及主流日系品牌与其技术形态有关，后续或将面临自身产品的调整。

崔东树表示：“日系主流梯队，现在来看还是以丰田、本田为代表的混合动力产品，得到了消费者的认可，尤其是拥堵城市的消费者对混合动力的认可度相对是比较高的，也带动了丰田本田整个产品的技术提升和售价的提升，形成了一个销量良好表现，而马自达推出的创驰蓝天技术，城市内的效果并不是十分理想，表现并不如丰田、本田那么好。”

“马自达追求的是内燃机极致的燃烧技术和独特的技术创新，这个难度实际上是极其巨大的，与现在电动化转型带来的节油效果相比的话，应该说，不如这种电动化转型的更加节油，也不符合这种发展的趋势方向。”

“走高端化路线对马自达来说是一个机会，但是还是要技术线路有更多的新突破，实现技术亮点被消费者认可。”崔东树表示。