几十家海外经销商自费来华，这场新能源轻型车发布会这么“香”？

9月21日，上汽大通MAXUS新能源轻型车品牌“大拿eDeliver”正式发布。新品牌之下的首个“全球纯电智慧轻型车架构平台”MILA同步推出，基于MILA平台打造的首款车型大拿V1、大拿T1上市，售价分别为15.38万元起和19.98万元起。

按照产品命名与现场所见，大拿V1和大拿T1分别是一款纯电动轻客（中VAN）和一款纯电动轻卡，它们竟然来自同一平台？此次把新能源轻卡整合到“大拿”品牌旗下，能否有1+1 > 2的效果？大通此前在新能源轻客领域做得确实很不错，说是“大拿”也够格，但新能源轻型车远不止有轻客，还有市场容量更大、竞争也更激烈的新能源轻卡市场，大通真的准备好了吗？

带着这些问题，上汽集团副总裁蓝青松接受了第一商用车网等专业媒体的采访。

开启新能源轻型车“未来之门”的MILA平台

本次品牌发布会上，上汽大通发布了全新品牌、全新平台、全新车型，可谓是“大招齐发”。在第一商用车网看来，本次发布会最核心的部分，一是首次打出了“全球新能源轻型车领导者”的口号和愿景，二是推出了新品牌“大拿eDeliver”之下的首个“全球纯电智慧轻型车架构平台”——MILA平台。

“在轻型商用车全球电动化的趋势下，我们三年前开始打造MILA新能源技术平台，这个模块化平台要做到既能涵盖新能源轻客（VAN），又能涵盖新能源轻卡（Truck）。所以，今天我们实际上发布的是一个技术架构。”上汽集团副总裁蓝青松在发布会当天这样介绍MILA。

上汽大通副总经理谢嘉悦在介绍MILA平台时则是这样说的：“通过SMIT共用接口和即插即用技术，MILA平台可实现整车结构、电池系统、驱动系统和悬架系统四大模块灵活组合，从而快速构建出多达15种的多场景、多品系、多维度产品矩阵，并且研发周期从24个月大幅缩短至12个月。基于‘千变万化’的MILA平台，上汽大通可以真正做到‘用户需要’什么车，MILA就可以‘快速定制’出什么车。”这也解释了为何大拿V1和大拿T1能源自同一平台的疑惑。

不只如此， MILA平台拥有行业最薄的“蜘蛛电池”，不仅在安全方面超越了国家标准和全球标准，也让“大拿”系列产品可以实现整车空间最大化。大拿V1货仓实际利用率最高可达98%，大拿T1则可节省出车架两侧400L容积，对于物流车用户来说，多出的空间都是“钱”。因此，将MILA平台称为大通开启高品质新能源轻型车市场“未来之门”的“金钥匙”，一点也不夸张。

把更多资源投入到电动轻卡上，同时兼顾国内外

茂植梧桐树，引得凤来朝。

据观察，前来参加本次发布会的海外经销商来了30几家，甚至比国内经销商来得还多。“有从英国来的，有从智利来的，都是自费来的。”说到这种“盛况”，蓝青松已习以为常。这些海外经销商自掏腰包来参加本次活动，主要就是为了大通的全新一代新能源轻卡。发布会现场，在诸多海外经销商的共同见证下，上汽大通同步开启大拿T1国际版产品的海外上市，首批上市国家包括英国、法国、智利、澳大利亚等多个国家和地区。

“从大拿（T1）开始，上汽电动轻卡的技术标准、规范、开发流程都要完全‘接轨’大通的标准，也就是达到国际标准。截止目前，我们的大拿T1已经通过欧洲ECE认证。”按照蓝青松的说法，从大拿T1开始，上汽轻卡的新能源业务将会进一步整合进入大通体系。换言之，上汽新能源轻卡从即日起，将以“大拿”之名，依托上汽大通在过去12年里积累起的海外资源，“飞”向全球。“这是上汽轻卡业务面向未来的一次产品和品牌的整合。未来，上汽新能源轻卡既要面向中国用户，也要面向全球用户。”

“轻卡市场的电动化速度很快，渗透率在商用车领域是比较高的。我们计划把更多的资源投入到电动轻卡业务上，燃油轻卡也会植入大通的‘打法’，也就是要同时兼顾国内和海外市场。”蓝青松进一步介绍道，“未来上汽轻卡的团队会和大通的轻型车事业部进行全方位的协同与资源整合，我相信这是一个1+1 > 2的过程。”

1+1能否 > 2现在还无法看到，但对于上汽轻卡（跃进）来说，新能源业务整合到“大拿”品牌旗下，无疑是一次再次腾飞的机会。对于上汽大通来说，“大拿”又能为其“拿”到些什么呢？

“大拿”要为大通“拿”到什么？

“拿更多的销量，拿更多的市场份额。”蓝青松直接表明自己的态度。“大拿要在轻客和轻卡两个细分领域，同时面对国内和海外市场，用电动化来重新定义用户和市场的需求，提高电动产品的渗透率，替代传统燃油车市场。”蓝青松的描述，指出了“大拿”如何“拿”更多销量和市场份额的总体思路，也就是既要争夺现有的新能源市场份额，也要进一步对传统轻型车行业格局进行重构和改造。

“就目前而言，在全球新能源轻型车领域，上汽大通就是领导者，包括全球范围的市占率、产品价值等，这是客观事实。而且我们还要继续做这个领导者，‘大拿’在一定程度上就是要表达这个意思。”在蓝青松看来，“大拿”既是上汽大通对自己在新能源轻型车领域过往成绩的“认证”，也是未来要在新能源全球轻型车领域继续开拓的美好愿景。

实际上，蓝青松所言并不算夸张，大通过去几年在全球多地的新能源轻型车领域取得的成绩有目共睹，也配得上“大拿”之名。比如EV系列在欧洲，去年EV90在挪威、EV30在西班牙已经纷纷拿下市占率第一；今年上半年，EV90在意大利、EV30和EV90在葡萄牙、EV30在西班牙也拿下了细分市场市占率第一。再比如纯电皮卡T90 EV，去年欧洲上市，在细分领域实现了“0的突破”，是首款登陆欧洲市场的中国品牌纯电皮卡，也是欧洲首款量产化的纯电皮卡；接着在澳新市场上市，同样是当地细分市场的“首款”。

“我们非常清楚，未来新能源轻型车的竞争会更激烈。过去的积累让我们有了一定的先发优势，尤其是在海外市场的优势，‘大拿’也是我们的态度，未来我们仍然要保持领导者的地位。”据蓝青松透露，上汽大通与上汽轻卡的整合工作在“大拿”品牌发布会之前就已基本完成。结合上汽新能源轻卡今年的市场表现（1-8月累计销量大涨183%，排名行业第3，市场份额较去年同期大幅提升6.17个百分点），毫无疑问，这些“提升”肯定有这次“整合”的贡献。

第一商用车网注意到，在工信部9月份发布的第375批《道路机动车辆生产企业及产品公告》新产品公示中，上汽大通申报了两款大拿T1车型，分别是一款纯电动载货车和一款纯电动仓栅式运输车；而在更早之前371批新车公示中，“大拿”系列的另一款车型V1就现身过了（从申报照片看申报名为MILA1）。另据谢嘉悦介绍，未来2年内，大通还将基于MILA平台推出10款全新新能源车型。可见，上汽大通新能源轻型车的节奏非常紧凑，“大拿”品牌发布之日，也就是大拿V1和T1全面征战国内外市场之时；在大拿V1和T1开启征程的同时，后续产品又会不断上新。