



10月25日,张雪在家乡湖南麻阳,驾驶改装机车MX450,以40.74公里成功刷新“改装摩托车在开阔水域行驶最远距离”吉尼斯世界纪录。



吉尼斯官方认证团队工作人员向张雪颁发证书。

张雪在家乡刷新吉尼斯世界纪录 驾改装机车“水上漂”40.74公里

河面水花飞溅,岸上人海如潮,鼓声呐喊连天……在湖南麻阳,这本是龙舟竞渡专属的恢宏场面,却因为张雪机车的“水上漂”挑战而复现眼前。10月25日,张雪机车创始人张雪在家乡父老的见证下,驾驶改装机车MX450,成功刷新“改装摩托车在开阔水域行驶最远距离”吉尼斯世界纪录。

25日11时,张雪驾驶的改装机车发出嗡嗡轰鸣,转眼间冲入清澈的河水中,激起白色浪花。改装机车在江面上秒变“快艇”,丝滑飞驰、如履平地。数公里的河道中,张雪驾驶机车数次折返,最终完成40.74公里的水上行驶距离。

2009年,张雪曾驾驶简易改装的摩托车挑战“水上漂”,连人带车4次摔进水里,最远滑行20米。“我对做成这件事情有足够的信念,即使失败了也义无反顾,非常享受这个过程。”张雪说,“做以前没做过的事情,或者现在不会的事,都会促使团队去成长。就像这次冲击吉尼斯世界纪录,也让我们提升了很多。”

本次用于挑战的张雪机车MX450,是专门为了应对水上滑行而改装的型号。据张雪机车研发工程师邓连松介绍,改装摩托车以标准摩托车车架和动力总成作为基础,技术团队进行了相应的优化升级。“我们不是把摩托车改成船,而是加装了越野摩托车两栖滑行橇套件,油箱加大保证续航,同时做了防水处理。”邓连松介绍,机车在陆地助跑阶段,依靠原车行驶系统加速,蓄积初始动能。入水后,前转向橇随车头转向,充当水舵,后轮深齿胎局部浸水,向后拨水提供持续推力,让机车在水面上“打水漂”式滑行。

麻阳是张雪的故乡,当地龙舟以逆水行舟而闻名。在张雪挑战成功之后,乡亲们以龙舟表演等方式为张雪团队庆祝胜利。

“不同的地域文化都会影响人的性格,我骨子里不服输的性格就来源于这片可爱的土地。”张雪说,“这次选择把挑战的地点放在麻阳,也是想在故乡圆梦,让这里被世界看见。”

2024年4月,张雪机车在重庆两江新区注册成立。两年后,它的赛车在11个分站里6次登顶,站上制造商积分榜第三位。这束胜利之光,照见的不只是一台赛车的速度。看上去是一段热血爽文,实际是一场补了40多年的课:在全世界最窄的一条赛道上,中国制造第一次装上自己造的“心脏”,赢下比赛。

10月18日,2026赛季世界超级摩托车锦标赛(WSBK)在西班牙赫雷斯落幕。中国摩托车制造商张雪机车的法国车手瓦伦丁·德比斯获得WorldSSP组别年度车手亚军,张雪机车获得该组别制造商年度第三名。

一个人的突围,一家“两岁”的国产赛车厂,凭什么赢下百年豪门? 赢了赛道,又如何赢得市场?

□从“不可能”到“我也能” □从“拼零件”到“造心脏”

创吉尼斯纪录 登顶世界赛道 张雪机车 底气何来



当地时间9月27日,世界超级摩托车锦标赛意大利站 WorldSSP 组别第二回合正赛在克雷莫纳赛道举行,图为张雪(右)与车手瓦伦丁·德比斯在比赛前。

赫雷斯是一条讲究刹车与出弯的老赛道,维修区的通道里,雅马哈的蓝、杜卡迪的红、川崎的绿、凯旋的黄——每一种颜色背后,都站着一个持续了半个世纪乃至上百年的“工业王朝”。而在走廊中间,有一个两岁的中国名字:张雪机车。



当地时间9月27日,世界超级摩托车锦标赛意大利站 WorldSSP 组别第二回合正赛在克雷莫纳赛道举行,张雪机车车队车手瓦伦丁·德比斯(53号赛车)在比赛中获得第五名。

十来岁辍学 车铺学徒工从小有个冠军梦

张雪,1987年生于湖南怀化麻阳县的一个偏远山村,十来岁辍学,到县城的摩托车铺当学徒,在机油和扳手里泡大。他后来练成一个绝活——蒙着眼睛,能把一台发动机装回去。

2006年,19岁的他在电视上看到摩托车拉力赛,心里便有了一个念头:有一天,我要去世界赛场上拿冠军。那年他给湖南卫视反复打电话,说自己车技好,想上节目。节目组来了,他频繁翻车,摄制组觉得“不过如此”,决定收工。

车队开动时,他跨上一辆破旧的“老爷摩托”,跟了上去。大雨里追了三个多小时、100多公里,只为求一个出镜的机会。摄像机终于对准他时,这个浑身湿透的少年对着镜头喊:“因为勇敢,我的人生更精彩!”20岁,他到江苏泗阳一支车队报到,做特技车手兼机械师,也看清了产业的短板:我们有

庞大的产量,却缺乏核心的技术灵魂。

2013年,他揣着2万元积蓄只身入渝。在重庆的修车圈子里,他是出了名的“手艺人”,发动机拆了无数遍,零件摸在手里就知道型号。2017年,他参与创办凯越机车,2021年凯越第一台自主研发的双缸800cc发动机成功点火;2023年,他带领凯越车队站上达喀尔拉力赛的起点。

2024年2月底,他在朋友圈发出辞职信:“本人决定辞职,去追求我的星辰大海。”

两个月后,一个用他自己名字命名的品牌在重庆成立。张雪机车成立时只募到3800万元。他把账算到了每一天:“如果产品到2025年3月还没有上市,我们的资金链就会断裂。”十几个人的团队吃住都在工厂,发动机拆了装、装了拆,无数次失败,无数次从头开始。市场,也用真金白银回应了这份执拗。张雪首款车500RR一年

核心技术托底 从四处“拼零件”到动手“造心脏”

1979年,嘉陵机器厂的工程师拆开一辆国外摩托车,逐件测绘,手绘复原出一台50cc发动机——那一年,张雪还没出生。当年国庆,中国第一辆民用摩托车嘉陵CJ50驶入工业记忆。此后嘉陵、建设先后引进本田、雅马哈技术,力帆、宗申、隆鑫又从维修铺和作坊里起家,与两大国企形成“五虎争霸”。到上世纪90年代末,重庆已有零部件工业企业近600家。2000年前后,重庆成了“摩托车之都”,全国每4辆摩托车里就有1辆是重庆造。

重庆人对“世界冠军”并不陌生。2002年,中国宗申车队拿下世界摩托车耐力锦标赛年度总冠军,实现中国摩托在世界赛场“零的突破”。但那是一场“拼”出来的胜利:为了让战车扛住连续24小时的高负荷,车队四处“化缘”——发动机底座是国内一点点敲出来的,减震要去意大利买,刹车得去日本淘。赢了冠军,却没有一辆真正的中国车。

1.0时代的关键词是“造得多”,不是“造得精”。发动机是仿的,电喷是买的,产品主打代步、竞争靠压价。重庆汽车摩托车行业协会副会长李学平的评价很直接:“量再大,也站不直腰。”这是重庆摩托一度

“大而不强”的病根。

进入2.0时代,重庆需要回答的问题是:能不能造好?

答案是——先造“心脏”。

如果说产业链是骨架,那么核心技术就是心脏。那台在波尔蒂芒拿下中国制造商历史首冠的820RR—RS赛车,搭载自研三缸发动机,飙出1.5万转以上的极限转速、爆发153.6匹马力;其量产版820RR国产化率达97%,发动机、电控、车架三大核心系统100%自主化。在重庆,宗申产业集团董事长左宗申紧盯着手机里的冲线回放,久久没有出声。从“拼零件”到“造心脏”,他这样说:“今天能全链国产,背后有整个中国制造的崛起在托底。”这不是一场孤胆英雄的独角戏,而是一次产业际际的接力。

“不自研发动机,永无出路!”张雪这句话,是一个造车人对核心技术的执念。这份执拗是有代价的——2025年,张雪机车把总产值的9.33%、约6958万元砸进研发,换来的是账面亏损2278万元。他自己还公开披露:个人尚欠公司3000万元,“好多人说我是亿万富翁,我是负,负债的负”。而这份执拗换来的另一头,是扛得住

把道路打通 赢了赛场也能赢得市场

一台车造出来,还得卖得出去。赛道夺冠只赢了一回掌声,能不能变现、能不能持续,靠的是通道。

今年6月,200余辆张雪机车从重庆果园港启程,经上海转海运驶向波兰——这是该品牌首次批量出口欧洲,此后又有330辆发往西班牙。8月,500RR拿下欧盟WVTA整车型式认证。从夺冠到整车发运欧洲,只用了3个多月。

“直接在果园港报关出口非常方便,特别是江海联运模式,让我们的摩托车可以更加‘轻装上阵’走向国际市场。”张雪机车外贸部部长黄秦这样说。

“轻装上阵”四个字背后,是一整套通关流程的重写。过去,重庆出口货物沿长江到沿海港再转海运,光国内段就要15至20天——这意味着“重庆造”从工厂装箱到海外客户收货,往往比竞争对手慢10到15天。如今重庆海关用多式联运实现“一次申报、一单贯通”,企业不再重复办转

关手续;渝甬班列把重庆到宁波压进50小时,2025年这条线运了1.4万标准箱摩托车货物,约占其货运总量的三分之一。

一个品牌的出海,背后是一座城市的出海。重庆不沿边、不靠海,却把短板做成通道;西部陆海新通道、中欧班列、长江黄金水道在此无缝衔接,果园港成为中欧班列与西部陆海新通道的交会点——一座内陆城市,把自己修成了出海口。重庆把“通道”从一条路,变成了一个可预期的交付时间。

变化还不止于卖车。2026年10月1日,WorldSBK公布2027赛季赛程:上海国际赛车场将首次承办这一赛事,且为亚洲唯一一站、全年收官之战。此前是我们把车运向世界,现在是世界把决赛送到我们的主场。张雪机车用两年半走完的路,也是重庆用几十年走完的路:先把通道修通,再把规则接上,最后让世界来敲你的门。

张雪机车的启示,远超出一家企业的

卖出2万多台,硬生生把一个“来不及解释”的品牌做成了爆款。

真正把这个品牌推到世界面前的,是在2026年3月。葡萄牙波尔蒂芒赛道的双冠让张雪机车一战成名,820RR订单24小时增长158%,重庆地区3天增长200%。“周日比赛,周一卖车”的经典法则得到了印证。资本也随之涌来:从2024年天使轮1亿元的估值,到2026年8月红杉中国入局后的60亿元,打动投资人的,是张雪对产品近乎执着的追求。

一个人选择一座城市,往往是因为那里有托得起梦想的东西。他只身入渝,看中的不是补贴、不是招商承诺,而是“产业集群”四个字——从一颗螺丝到一台发动机,图纸画出来,当天就能找到愿意打样的供应商。这种土壤给了一个创业者最奢侈的东西:试错的速度。

追问的底气:夺冠之初,“昙花一现”“碰巧而已”的说法不绝于耳。回应的方式只有一种:继续赢……匈牙利站最后一圈绝杀,捷克站一鼓作气再夺两冠,艾米利亚—罗马涅站最后一圈反超。于是这个带着嘲讽的词,被中国网友一次次改写:昙花一现、三现……直到“昙花六现”。词还是那个词,意思却彻底反了过来——赢一次或许是运气,赢六次呢?

今年9月在重庆举办的第二十四届中国国际摩托车博览会上,1120家企业、67项先进技术集中亮相,其中20项填补国内空白。整车域控、毫米波雷达、智能悬架、车规级芯片——这些原本属于汽车工业的技术,正加速向摩托车迁移。中国摩托的向上攀登,从来不是单点突破,而是全链并进、百花齐放。

核心技术买不来,也换不来。规模可以靠引进堆出来,但“心脏”只能靠自己造。没有“心脏”的规模,本质上是在替别人保管产能,订单再多,定价权仍在别人手里。从“以量取胜”到“以质图强”,从“价格竞争”到“价值竞争”,重庆摩托车产业的转型,正是中国制造整体升级的一个切片。

成与败:个人的突围离不开产业链的支撑,技术的突破源于对核心自主权的坚守,创新的勇气得益于制度环境的包容,市场的广阔则依托于开放通道的畅通。

一个人在自己的赛道上奔跑,恰好与一个时代同向。今天的中国,完备的产业体系为个人创新探索提供深厚土壤,多元的市场需求为各领域深耕打开广阔空间,日益完善的制度环境让“英雄不问出处”有了现实的可能。那些相信自己“也能”的人,也因此获得了把念头试成事业的底气,并汇聚起推动时代前行的强大合力。

一个人跑得快,靠的是狠劲;一群人跑得远,靠的是通道、规则和土壤。

赫雷斯的引擎声终将平息,中国制造向上的脚步声却越来越清楚。这声音属于每一个在深夜台灯下不肯放弃的人,属于每一个相信“我也能”的普通人。这些声音合在一起,就是这个时代最深刻的叙事。

本版图文综合新华社