

# “技术顾问”威马加持 重整后的猎豹汽车还能跑起来吗?

从2019年4月停产至今,猎豹汽车“摆烂”已经超过三年,如今重整终于拉开帷幕。7月15日,湖南猎豹汽车股份有限公司(下称“猎豹汽车”)等6家企业合并重整第一次债权人会议正式召开。重整草案初步确定了猎豹汽车的后续路径,造车新势力威马汽车也或作为“技术顾问”为其提供支持。

■新快报记者 张磊/文 廖木兴/图

## 猎豹汽车后续或成为代工厂

《合并重整计划草案》显示,此次参与重整的长丰集团、猎豹汽车、长丰猎豹、长丰动力、长城华冠和风顺车桥6家企业主体均予保留,企业股权将全部无偿转让给弘电新能源。弘电新能源将以投入8亿元清偿债务为代价,取得“长丰系”6家公司相应的整车生产资质、整车生产基地、发动机生产基地、汽车研发基地、车桥生产基地等资产。

作为“长丰系”重要一员,猎豹汽车共经历过两段高光时刻。1995年,长丰集团与日本三菱汽车达成合作引进帕杰罗整车生产技术。依靠三菱技术,2005年,猎豹汽车的生产规模已经达到了10万辆,一度占到中国国内轻型越野车市场43%以上的市场份额,成为了当时国内最大的SUV制造商。

在与广汽集团“分手”之后,猎豹汽车寻求搭建研发、销售、供应链和制造体系,2015年第一款转型发展之作猎豹CS10也面市,销量实现大涨,2016年实现销量9.32万辆,2017年,猎豹汽车销量更是来到了历史巅峰12.5万辆,同比增长近40%。

2018年中国汽车市场不佳,叠加产品力因素,猎豹汽车开始进入下行期,公司正常经营也变得困难。去年4月,猎豹汽车在长沙中院申请破产审查,8月被裁定破产重整。

重整方案还提及,若最终重整完成,猎豹汽车整车生产资质和产能预计将利用起来。弘电新能源也不排除引进其他传统汽车企业或其他汽车产业投资合作者,利用永州工厂现有能力,生产传统品牌汽车。而这也是债权人会议中提到的“长丰系”唯一优势——猎豹汽车拥有整车生产资质。

这也意味着,重整后的猎豹汽车不



排除成为其他厂商代工厂的可能性。

具体来看,“落魄”车企选择国内代工生产的也不在少数。2019年海马集团面临退市风险,紧急出售房产股权套现求生,随后转变思路通过给小鹏代工的方式“续命”;在深陷自身盈利能力不足的困境下,江淮汽车也果断地选择了代工的道路,与大众合推大众安徽项目,研发中心正式投入使用;与蔚来持续合作,成立江来公司。

根据江淮财报显示,2021年江淮纯电动乘用车累计销量13.4万辆,同比增长169.12%。其中为蔚来代工占据绝对大头,约为9.3万辆,江淮自有品牌新能源乘用车销量仅有4万辆。这样来看,代工的效果是显著的。

业内人士分析认为,对于像猎豹汽车这样自有品牌业务边缘化,但拥有较大产能的车企来说,从销售卖车到代工算得上是赚钱的一大路径。而此前猎豹汽车也已经有过代工经验,吉利集团在2020年曾托管猎豹汽车,让其从事新能源汽车整车生产和销售。

## 扮演“技术顾问”角色的威马 自身难保?

天眼查信息显示,弘电新能源由两家股东控制,衡阳市国资委控股的衡阳弘智投资有限责任公司持股96%、剩余则由威马汽车科技(衡阳)有限公司持股,股比占4%。也正因为威马汽车持股比例并不高,所以威马参与猎豹重整的方式或将以“技术入股”这种形式。

尽管威马汽车在此次重整投资人中的股比不高,但也将在场重整后扮演“技术顾问”的角色。

按照重整草案,弘电新能源在收购“长丰系”后,将聚焦15万~25万元/辆的纯电动乘用车大众市场,威马汽

车将提供从三电到整车标定、智能座舱和智能驾驶的技术支持,并考虑通过威马汽车已经建成的销售体系作为渠道方进行销售。另外,威马汽车的人才内部培训、激励政策、薪酬体系和监督机制也将作为管理经验输出给猎豹。

但数据显示,今年上半年,威马汽车仅售出16031辆汽车,同比增长2.3%,而行业整体增速为122.8%。作为曾经处在新势力第一梯队的威马来说,目前的市场表现已经严重掉队。此外,威马目前在国内已经有温州和黄冈两个生产基地,产能大幅高于实际销量水平。

针对此事,有威马内部人员表示,对威马来说,现阶段最关注的仍是公司的上市进程。此外,威马汽车于今年6月1日正式递交港股上市申请后,融资方面尚未有动向。目前来看,威马加入到猎豹汽车的重整计划中,更多扮演的是“技术顾问”的角色。

目前,威马在售的车型仅有四款,分别为EX5、EX6、W6和E.5,售价区间为16万~27万元,而这也是目前新能源汽车竞争最为激烈的细分市场,车型单一也是威马的痛点之一。从财报来看,威马汽车在过去三年内的净亏损达到了136亿元。而从市场来看,频繁的自燃、“锁电”风波等安全缺陷事件也让威马品牌力大打折扣。

显然,相比兼顾猎豹汽车重整后的“技术顾问”角色,威马汽车要处理的自身麻烦事更多。在其他新势力都在加速前进时,威马目前还要摆脱持续亏损、销量下滑等困境。不过,业内人士分析认为,此次对“长丰系”重整后提供技术支持或许会对威马目前略显低迷的销量带来刺激作用。

## 广汽菲克将退出历史舞台,Jeep品牌未来仅保留进口车业务



新快报讯 记者张磊报道 7月18日,广汽集团官方宣布,鉴于其与Stellantis集团携手成立的合资企业广汽菲克一直处于亏损状态,且从今年2月以来一直无法恢复正常生产经营,双方共同决定终止该合资公司,有关资产减值

已在广汽集团去年年度财务报告中进行了确认。目前,相关程序正在协商过程中。而此举意味着,广汽菲克将退出历史舞台。

同日,Stellantis集团也在其官网发出正式公告。由于之前宣布的Stellantis获得与广汽集团合资企业广汽菲克多数股份的计划缺乏进展,Stellantis将采用轻资产方式在中国发展Jeep品牌,并与广汽集团协商终止本地合资企业,今后Stellantis将专注于在中国分销Jeep品牌的进口汽车。

目前,广汽菲克位于广州市番禺区的全球先进工厂已经正式转交广汽埃

安,并将改造为广汽埃安的第二工厂。

据了解,广汽菲克近年来一直处于亏损状态,根据广汽集团财报,2017年,广汽菲克净资产达到峰值44.22亿元,经历持续亏损后,2020年其净资产减少至负3.31亿元。三年时间里,广汽菲克累计亏损近50亿元,成为广汽集团最大的“拖油瓶”。

广汽集团产销数据显示,今年3~6月,旗下合资公司广汽菲克已连续三个半月产销几乎为零,生产处于停滞状态。今年1~6月,广汽菲克累计产量822辆,销量1861辆,分别同比下跌89.35%和84.18%。

## 理想L9试驾车空悬断裂 官方回应:升级空气弹簧质保方案

新快报讯 记者张磊报道 理想L9空气悬挂断裂事件继续发酵。7月17日,社交媒体上出现有关L9车型在试驾过程中,疑似发生空气悬架断裂的情况。从曝出的截图可以看出,车辆左前轮与车身之间完全失去支撑,或由于空气悬挂出现故障所致。

当天理想汽车方面回应表示,首先不是悬架断裂。这是重庆的试驾车90公里/小时的速度冲过一个超过20厘米的深坑,导致空簧内部的缓冲环破损。

“因为供应问题,部分试驾车使用了试制阶段的缓冲环。试制版虽然满足安全标准,但遇到大冲击工况会偶发失效。实际量产版的缓冲环强度是试制版的2.5倍,面对更大的冲击也不会有问题。”理想汽车方面表示。



理想汽车的回应并没有得到业内人士和消费者的认可。理想L9空气弹簧供应商之一的保隆科技发布声明表示“与我无关”。原吉利研究院院长、现顺为资本投资合伙人胡峥楠在社交媒体上表示:“‘90公里时速过20厘米的坑’不太符合实际情况。一般车辆的离地间隙都没20厘米。且正常人不会对着20厘米的坑高速行驶。而如果真是这种工况,那我只能说您家的轮胎真棒,这工况轮胎没爆只干燥了空悬,牛就一个字。”

7月18日,理想汽车在社交媒体就L9车型出现质量问题一事发布公开回应。理想表示,出于对产品质量的信心,同时为了打消用户对空气弹簧的顾虑,我们决定将理想L9的空气弹簧(包含空气弹簧本体、空气泵、储气罐)质保方案提升到与三电系统相同的8年或16万公里,且二手车交易不影响质保的有效期。

今年6月21日,理想L9正式发布,新车定位大型SUV,售价为45.98万元。在发布会上,理想汽车CEO李想表示:“理想L9是500万内最好的家用旗舰SUV。”这一言论也遭到网友热议,并被打上夸大宣传的标签。空气悬挂也是理想L9的产品亮点之一,优点能大幅提高车辆的稳定性和舒适性,缺点是空气悬架系统的寿命一般为5~6年,此后的故障率将大幅提升。



请关注  
新快报  
汽车  
资讯  
频道