



游侠造车到底靠不靠谱

2013年5月 游侠X1设计启动
2014年4月 成立游侠汽车母体
2015年7月 X1概念原型发布
2017年4月 签约湖州超级工厂
2017年10月 完成A轮12.2亿元融资
2018年3月 完成B轮50亿元融资

沉寂两年之后,游侠汽车再度重回人们的视野。近日,成立于2014年的游侠汽车宣布完成50亿元的B轮融资,目前游侠汽车已累计融资62.2亿元,整体估值122亿元。由原来的不被看好,到如今引入新的投资者,业内人士认为,游侠汽车经历了涅槃重生的过程,但这一次能否挽回外界对游侠汽车“不靠谱”的印象,仍需要时间来检验。

PPT造车光环

实际上,作为造车新势力的“元老”,早在2013年10月,游侠汽车的项目就成立了。2015年7月,游侠发布了量产车型概念版“游侠X”,这距离游侠汽车成立不到两年。

游侠汽车创始人黄修源对游侠汽车的定位是打造中国的特斯拉,而游侠汽车也因为首款产品被扒出,游侠X原型根本就是一辆特斯拉后,让游侠汽车饱受业内质疑。两年间,游侠汽车一度被传言已经散伙,甚至已经“吃了散伙饭”。一直到2015年底,西拓工业董事长卫俊携资金及团队加盟游侠,并担任游侠董事长,才令游侠有了喘息的机会。

在卫俊接手后,游侠开始低调下来,仅在2017年,游侠才对外宣布在湖州投资115亿元建超级工厂,产能规划为每年20万辆。卫俊表示,游侠在前期已经赚足了声量,接下来需要的是推出一款好的产品去证明。

据了解,从2016年起,游侠X已完成4轮试制及核心测试,基础版车型性能就已超出概念发布时所提出的产品

指标。游侠X试制有4个版本车型,其中3个车型将会在量产首发出现。而游侠汽车的50亿元B轮融资由前海梧桐、中国环保产业有限公司、中创海洋、南太湖建投、湖州东弘等多家机构共同投资。同时,卫俊还公布了游侠2018年新的融资计划——10月前,完成5亿美元或等额的人民币融资。

业内人士认为,虽然黄修源团队要资金没资金、要技术没技术,但是,拥有类似“互联网造车”开创者这样的“光环”,注定游侠依旧具备相当大的潜力。

紧迫的窗口期

不过,正是前期造“不靠谱”的印象,令游侠造车的融资进度和量产时间表也一再推迟。

此前,卫俊曾表示,湖州生产基地的启动时间是2017年6月,但实际上启动的时间是在今年4月。同时,游侠汽车计划2017年就实现首款车的量产,但按照最新的时间表,游侠对外发布量产版X1将在2018年四季度,而真正交付使用则在2019年进行。

汽车分析师贾新光表示,对新造车

企业而言,新能源汽车市场的窗口期有限,虽然游侠汽车起步较早,但从开始就被贴上“不靠谱”的标签,这无疑耽误了太多时间,也让游侠在各个进度中落后于竞争对手。

资料显示,成立时间晚于游侠汽车的新造车企业,在工厂筹备上均在按计划实施——小鹏汽车目前已拿到了首张新能源汽车牌照,威马汽车首款量产车的试装车已经从生产线上下线等。相比之下,游侠汽车的造车进程依然不紧不慢,依靠前期的概念车继续开发。

业内普遍担心,游侠X在概念阶段就已被质疑,而在量产阶段依然采用概念车的设计,是否能得到公众的认可。汽车评论员凌然表示,游侠X如此借助前期外界对游侠汽车不靠谱的印象产生的名声,继续延续造车的概念,极易让人产生炒作的嫌疑。

跨不过的资质难题

实际上,如何跨域生产资质这道门槛,是目前造车新势力都面临的难题。而以互联网造车起家的新造车企业获得生产资质,主要靠两种途径——其

一,选择与有生产资质的传统车企合作,让传统车企为其代工生产;其二,选择收购拥有资质的工厂,如威马汽车收购中顺汽车后,将资质转移到自建的温州工厂,解决了合法性问题。

值得关注的是,游侠汽车并不打算采取代工的方式。据悉,游侠汽车希望通过正常途径向相关部门申请生产资质。然而,自去年中所有新建电动汽车生产企业生产资质停止审批后,大批新造车企业仍在为生产资质而奔波,但从去年中开始,没有一家通过国家发改委的审批。显然,游侠汽车通过正常途径将量产车交付给用户的意愿,在2019年依然可能落空。

同时,黄修源曾在知乎上称,游侠的名称并未通过工商注册,这也意味着游侠在正式落地量产,能否使用游侠的品牌还很难说,而游侠的最大价值恰恰是前期积累的“名声”。

业内人士认为,虽然游侠已经做了调整,并获得了新的融资,但如果造车进度并不能按照时间表实施,恐怕又将陷入新的困局。

北京商报记者 蓝朝晖/文 李杰/制表

纸上谈车

均胜靠收购还能走多远

蓝朝晖

近年来,均胜电子在海外的收购动作相当频繁,尤其是去年11月以不高于15.88亿美元收购高田气囊各区域子公司后,均胜电子陷入了舆论的漩涡。中国汽车零部件行业内对均胜电子的评价是:“这家中国企业虽然没有特殊技术优势,但擅长收购,通过各种类型的零部件实现了增长。”目前看来收购也不能成为这家企业的优势,成也收购,败也收购。

4月8日,均胜电子再次发布补充公告,明确表示,高田气囊交割后存续业务而引起的赔偿,均不由买方承担。

不过,这纸公告并没有打消业内对均胜电子后续发展的担心。有声音认为,接管并运营一家全球品牌将面临诸多风险,高田安全气囊事件所导致的汽车召回量在全球汽车历史上堪称史无前例,均胜电子也有可能受到拖累。

作为国内一家汽车电子供应商,均胜电子从2009年开始实施并购战。回顾均胜的收购历史,2009年并购上海华德,2011年并购德国普瑞。2016年6月,均胜收购了美国百利得。

实际上,从美国百利得的收购开始,均胜已经走得很艰辛。百利得是一

家美国文化的全球企业,而在千辛万苦甚至不惜以9.2亿美元完成对百利得的收购后,趾高气昂的均胜认为自己无所不能,对百利得的业务插手干预过多,造成与百利得管理层的矛盾。随着百利得原总裁的辞职,整个百利得的发展并没有像均胜的预期。在苦寻不到合适的继任者后,均胜只能赤膊上阵,派出均胜电子的总裁临时接手管理,在其管理下,百利得不仅财务状况并无起色,而且随之而来的对公司中高级管理队伍的清理更是激起大量纠纷,涉事员工已经在美国通过律师走法律程序。

以百利得为主体对高田的收购,均胜也是骑虎难下。有业内人士认为,在中国,均胜收购高田对中国汽车安全气囊市场影响不会很大,既不会改变高田在中国市场的形象,也不会改变延锋百利得在中国的业务现状。“高田危机涉及面广,不单单是钱可以解决的。”

其实,跨国并购的最大变数就是管理难题。后续均胜走向如何,是被收购拖入泥潭还是壮士断腕?把企业的发展赌在收购上,而企业本身的管理能力、国际化都跟不上,这几年失败的案例太多了,希望均胜不会是下一个。