

# 供应商自谋造车 银翔复产蒙阴影

在经历了5个多月的停产之后，北汽银翔终于恢复生产。然而，作为北汽银翔的动力系统供应商，比速科技近日却公开宣布欲收购拥有新能源汽车产销能力的一家公司，并以此涉足新能源业务和整车业务。业内人士认为，北汽银翔创造了从巅峰到谷底，甚至到停产的“最快奇迹”。如今关联供货方自谋造车，也意味着北汽银翔的前景并不被资本方看好。

北汽幻速销量变化(单位:万辆)



## 供应商转型

1月18日，比速汽车的发动机供应商比速科技发布公告称，公司作为潜在买方，与潜在卖方及目标公司就可能收购事项订立意向书。根据意向书，比速科技有意收购目标的部分股权。目标公司主要从事生产、研发及销售新能源汽车及零部件。截至公告日期，潜在卖方拥有目标公司约90.91%股权。

比速科技董事认为，该收购事项与公司扩张汽车业务策略一致，可令公司进一步将汽车业务自传统汽油车部分扩展至新能源部分，及自零部件供应扩展至整车生产。

事实上，比速科技谋求向整车业务转型背后所折射出的是其客户北汽银翔发展的不顺。尽管与北汽银翔在账面和股权上并没有直接关联，但比速汽车通过在重庆设立的重庆比速云博动力科技有限公司专为北汽银翔旗下的比

速汽车配套年产20万辆汽车发动机。

2018年7月，北汽银翔及相关公司发布的一份《关于公司停工待产的通知》显示，由于行业环境持续恶化，企业经营困难，公司决定停工待产40天，后续复产时间提前一周通知。彼时甚至还有传闻显示，由于销量暴跌，北汽银翔下一步还要大规模裁员。

随着北汽银翔陷入困境，作为供应商和服务商的比速科技也出现了业绩大滑坡。业内人士认为，从比速科技自谋收购新能源汽车整车生产企业，不难看出，北汽银翔出现的困境已拖累了合作伙伴。而作为供应商已对银翔失去了耐心，自谋出路也是无奈的选择。

## 艰难复产

值得关注的是，此次北汽银翔复产是在合川政府、北汽集团、银翔实业三方共同努力下实现的，而复产下线的首款车型为北汽幻速S3L。

北汽银翔成立于2010年8月，是由北汽集团、重庆银翔等企业共同建立的车企。2014年3月，北汽集团在重庆西南基地发布了“幻速”品牌，同时宣布幻速S2/S3两款车型正式上市。2015年4月，北汽幻速销量达15万辆，创造了自主品牌上市一年就超过15万辆的行业纪录。到2016年，北汽幻速实现全年销量26.68万辆，同比2015年增长19.5%。

趁着北汽幻速的销量势头，北汽银翔又打造了比速汽车这一新的自主品牌。2016年末，比速汽车品牌正式发布，至今已推出比速T5、比速T3和比速M3三款车型。

由于产品定位相对低端，加之市场竞争压力巨大，北汽幻速的销量也在2017年出现暴跌，仅为15.21万辆，更与此前计划35万-40万辆的年销量目标相去甚远。进入2018年前5个月，北汽幻

速销量仅为89012辆，下滑高达16%。

同时，在2018年9月停产期间，北汽银翔重庆总部大楼遭遇大量员工围堵抗议的消息又开始传出。

## 新能源战略难落地

目前，北汽银翔的复产计划尚未透露。但在停产风波之后，北汽幻速和比速汽车显然正逐渐失去“存在感”。北京商报记者注意到，自2018年7月停工风波爆发后，北汽幻速和比速汽车官网的新闻中心已经完全停止更新。

不仅是营销宣传上，比速汽车的上市交付计划也已受到了停工的波及。2018年5月，比速汽车官网曾发布消息称，比速全新旗舰SUV车型T7正进行规模量产前的各项准备，并将于2018年内正式上市销售，但该车至今仍未上市。

与比速汽车相比，北汽幻速此前的规划显得更野心勃勃。2018年8月，北汽幻速发布的2018-2020年的产品规划称，幻速首款纯电动SUV车型S5-EV的首轮工装样车早在去年7月就已下线。然而，半年多过去了，北汽幻速官方几乎再未流出有关该车量产的信息。

随着国外车企和国内其他竞争对手的新能源产品加速量产交付，留给北汽银翔切入新能源汽车市场的时间窗口已经越来越小了。业内人士表示，在汽车消费持续分化的当下，倘若销量不振的北汽银翔再无法于产品上有所突破，仅仅依靠资金的注入来转型生产新能源汽车，即便再无停产之忧，前景也依然难言乐观。

北京商报记者 蓝朝晖 濮振宇

## 漪席谈

# 2019，与它们开年就要说再见

刘威漪

时光荏苒，仿佛昨天禁不住要写下2018年，今天2019年的第一个月就走到了尽头。

每一年，都有经典的车型逃离不了时间的魔咒。就算曾经辉煌，万人为之空巷，就算动辄几百万的销量，经销商不肯有丝毫退让，都终会有一刻，要与这个世界挥一挥手道别。

2016年，马自达6、三菱帕杰罗、路虎卫士、迈凯轮P1……的离开让粉丝们唏嘘不已；2017年，斯柯达野帝、普拉多2700、丰田锐志、大众尚酷……的退出也引起一众拥趸的忧伤。2018年，这个

名单上又多了丰田FJ酷路泽、雅阁3.0 V6……是的，每一年，都有经典车型成为历史，不断推进汽车产业前进。

2019年，即将远离我们的经典，注定会让更多车迷为之感伤。

如果说一款车引领一个时代，那无疑就是甲壳虫。因为甲壳虫的诞生，才有了德国大众的成立。追溯到二战时期的这款小车，不仅成就了德国大众，也成就了德系车亲民的代言人。它可爱圆润的造型，使其成为“20世纪最有影响力的车型之一”。2019年，甲壳虫停产是汽车界的一件大事。

自从2008年在巴黎汽车展上首次亮相，法拉利California不仅是有史以来第一款采用中前置V8发动机、第一款采用折叠硬顶敞篷的法拉利GT跑车，它还成为了跑车的销量担当。法拉利California T宣布在2019年停止生产，也预示着California那浪漫主义的色彩亦将翩然离去。

要是说到个人选项，凯迪拉克ATS是我最喜欢的一款凯迪拉克。因为后续产品的升级推出，ATS与ATS Coupe将在2019年底正式携手离开。基于全新轻量化后轮驱动平台、强劲的动力性能和出色的燃油经济性表现，使它成为凯迪拉克

家族中最敏捷、最轻盈的车型，也是同级产品中最轻的车型之一。它身上没有所谓大尺寸格栅等被过度使用的元素，懂得克制，看似简洁但细品却非常个性。

作为环保车型的元老，丰田普锐斯从2015年就已经停产了，北美的普锐斯即将在今年停产。还记得那句广告词“每一秒，都在重新定义驾驶”。普锐斯不仅定义了驾驶，也定义了情怀。丰田汽车从1997年推出这款世界上第一个大规模生产的混合动力车型后，它几乎在美国卖断货。不过，它的替代车型已经投入测试，喜欢它的粉丝也可以稍稍得以安慰。