

“碰瓷”小米 智己汽车24小时“三连跪”



智己L6

智己汽车意识到，小米可能是不好惹的。在小米汽车发布“最后一次敦促智己立即正式道歉”后，短短24小时内，智己汽车开始“疯狂”道歉。截至目前，智己汽车和联席CEO刘涛，已就此事道歉三次，并强调主观上不存在抹黑意图。

刘涛可能是公开场合道歉最多的汽车“一把手”。今年1月，大量智己车主反馈称遇到了车机故障，刘涛在微博中“深表歉意”。去年10月，App后台服务器宕机，刘涛“万分抱歉”。更早之前，刘涛因在高速试驾智己L7违停、连续变道及超速等违章行为，受到行政处罚，向公众道歉。

刘涛的诚恳，未能带动智己汽车的销量。今年一季度累计销量，仅为销量目标的1/12，很难完成年度目标。

A 3次道歉“碰瓷”小米

4月8日晚间，智己汽车发布新车L6，其在发布会中直接拉出了小米SU7 Max版本全面对标，并在介绍中误标小米汽车参数，称“小米汽车电机采用前IGBT后碳化硅模块的电驱，而智己L6则采用了前后双碳化硅电驱”。

但很快，智己汽车遭到小米汽车的强力回击。4月8日晚到9日凌晨，小米公司发言人连发三条微博敦促智己汽车道歉。

在小米汽车发言人看来，智己公司作为上汽集团旗下控股子公司，竟会出

现如此谬误的错误，要么是其“专业能力缺失”，要么是“有意造谣抹黑”。这一做法和上汽集团声誉无法匹配，公司作为同行无法理解。

或许是迫于压力，截至目前，智己汽车和刘涛已3次公开道歉，“对标近期同级流量热议的小米SU7产品介绍过程中，由于团队内容审核疏漏，造成一处关键参数的错误标注。”

智己汽车这一连串的操作，不仅让消费者们看得一头雾水，也让业界深受震撼。

B “喜欢”道歉的一把手

事实上，这不是刘涛首次向公众道歉。今年1月3日，刘涛刚因为智己汽车车机大面积故障问题进行过一次公开道歉。

今年初，大量智己汽车车主反馈称遇到了车机故障，出现的问题包括：车速、挡位不显示；无转向声音、无雷达提醒且流媒体后视镜也出现了无法正常工作的情况。这一系列问题导致车辆驾驶中存在安全隐患。

当时，对于这一问题，刘涛曾公开道歉称：“对于近期部分车辆出现的屏显信息和倒车提示音缺失的问题，给大家带来的不便和麻烦，谨代表智己汽车向用户们深表歉意。”

而在此之前，2022年12月5日，刘

涛也曾因为在高速试驾智己L7违停、变道不打转向灯、实线变道、连续变道及超速等违章行为，受到行政处罚，向公众进行道歉。

当然，刘涛也有不道歉的时候。据报道，早在智己汽车发布首款车型智己L7时，刘涛曾在发布会上公布了一项“天使轮车主”权益：车辆完成交付后，只要车主每年正常行驶超过5000公里，所产生的数据权益可以用于选择兑换下一代激光雷达融合支架系统，或在正常行驶三年，后去升级一块不低于120度电的高阶能量电池。但随后，公司变动了该项政策，导致452名车主集体维权，但刘涛至今未对此事进行过公开回应。

C 完成年度目标有点难

在经历了2023年的“价格战”后，进入2024年，国内汽车行业“卷”的程度，并没有丝毫减弱。

一方面，降价依然是各大汽车厂商惯用的促销手段。据统计，仅今年2~3月，便有比亚迪、问界、零跑、小鹏、东风、长城、奇瑞、广汽、上汽大众等30家车企加入了价格战，通过直接降价、赠送权益、保值回购等方式拉客。

另一方面，华为系智能车企销量的快速提升，以及小米汽车等新造车势力的加入，也在抢占市场份额，加剧行业内卷。

汽车行业资深分析师梅松林认为：“汽车市场的决战已经开始，淘汰赛正在上演，有技术、有根基、产品有特色、

品牌被市场认可的企业最终才能活下来。”

作为上汽集团、张江高科和阿里巴巴联手打造的高端纯电品牌，含着“金汤匙”出生的智己汽车，似乎并未在这场竞争中“卷”出理想结果。

据刘涛此前透露，2024智己汽车目标销量12万~13万辆。不过，据上汽集团最新公布的销售数据，截至今年3月31日，智己汽车1~3月累计销量10001辆，一季度累计销量仅为销量目标的1/12，年度目标完成度较低。

在汽车行业竞争加剧的当下，车辆问题不断，新车事故不断的智己汽车，处境堪忧。

据澎湃新闻、北京商报等

“救星”退场 恒大汽车5年亏损超1100亿



恒大汽车生产基地装配车间

曾被视为恒大汽车“最后救命稻草”的纽顿集团，选择撒手退场。4月5日晚间，恒大汽车发布公告称，其与纽顿集团签订的战略投资协议终止，公司此前拟议的交易及债转股的条款修订尚未取得任何进一步进展，拟议交易及债转股将不再进行。

在全联车商投资管理(北京)有限公司总裁曹鹤看来，纽顿集团与恒大汽车合作协议的失效，可能是因为其发现当前投资恒大汽车存在较大风险。

“纽顿集团投资恒大汽车是一种资本投资，主要目的还是想从中获利。当纽顿集团发现在此次合作中难以获利时，就会果断退出。”曹鹤在接受记者采访时表示。

A 投资协议终止早有预兆

据了解，纽顿集团计划向恒大汽车注资的合作，可追溯至去年8月。去年8月14日，恒大汽车宣布，其获得由阿联酋国家主权基金持股的上市公司纽顿集团(NWTN.US)首笔5亿美元战略投资，另有6亿元人民币过渡资金将自公告后5个工作日开始陆续到账，双方拟议的交易将于2023年第四季度完成。交易完成后，纽顿集团对恒大汽车持股比例占扩大后已发行普通股总数的27.5%。

彼时，恒大汽车刚经历了历时一年多的停牌。不仅如此，截至2022年年末，恒大汽车负债总额高达1838.72亿元，剔除其中的预收账款33.14亿元后的负债规模为1805.58亿元。

在外界看来，纽顿集团的这笔资金对于连续多年亏损的恒大汽车是“救命钱”。按照规划，纽顿集团的所有战投资金将全部用于恒大汽车天津工厂，确保恒驰5的正常生产和恒驰6、恒驰7的陆续量产。

同时，为支持恒大汽车的业务复苏及增长，纽顿集团旗下纽顿(浙江)汽车有限公司与恒大新能源汽车(天津)有限公司签署了一份过渡期资金支持协议。双方约定，在满足该协议

中的先决条件的情况下，纽顿方面应分三笔向恒大汽车等额提供总金额为人民币6亿元的免息及有担保过渡性资金，用于恒大汽车的研发、生产及销售业务。

然而，2023年10月8日晚间，恒大汽车发布公告称，因中国恒大近期发生的变化，战略投资方纽顿集团暂停对公司的过渡期资金支持，并针对拟议交易方案所需的调整进行重新谈判。

今年1月1日晚间，恒大汽车再发公告称，由于纽顿集团股份认购协议及债转股认购协议的订约方并未同意延长截止日期，纽顿集团股份认购协议及债转股认购协议已于2023年12月31日失效。

恒大汽车在公告中强调称，纽顿集团股份认购协议及债转股认购协议的订约方，以及若干利益相关方一直并将继续就修订拟议交易及债转股之若干关键条款进行磋商。

一位证券行业专家分析称，纽顿集团从来没有表现出比恒大汽车更加专业的经验和能力，它不过是资本市场的“游猎者”。恒大汽车没了恒大概念的光环，在纽顿集团眼中就失去了价值。

B 累计亏损超1108亿元

值得注意的是，纽顿集团战略投资的终止，或将加剧恒大汽车的困境。

3月27日，恒大汽车发布的2023年度财报显示，截至去年年底，恒大汽车的资产总额为348.51亿元，负债总额则高达725.43亿元。

财报还显示，恒大汽车2023年营收约13.4亿元，上年同期营收约1.34亿元。对营收同比增加的原因，恒大汽车方面解释称，这主要是由于汽车及汽车零部件销售额的增长。但从恒大汽车2023年营收占比来看，有约11.36亿元收入来自物业销售，占据了整体收入的八成以上，而汽车及汽车零部件贡献率不足11%。

2022年9月，恒驰汽车首款车恒驰5正式量产。公告显示，截至2023年12月31日，恒大汽车共生产下线1700辆恒驰5，累计交付超1389辆。

财报显示，截至2023年12月31日，

恒大汽车累计亏损及股东亏损分别为1108.41亿元(2022年为989.06亿元)及376.93亿元(2022年为686.51亿元)；现金及现金等价物为1.29亿元(2022年为2.2亿元)。

记者了解到，由于资金原因，集团安排部分人员放假，天津工厂已暂停生产。恒大汽车方面表示，未来，集团将全力以赴引入战略投资者积极筹措资金以维持集团生存及未来的发展计划。在引入战略投资者并资金到位的情况下，集团计划继续推进恒驰5年度改款和改款，以及恒驰6、恒驰7的开发验证及量产。同时，集团也将根据市场需求，继续推进新平台、新车型的研发。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树分析称，除自身发展问题外，国内新能源汽车市场竞争日趋激烈，在这种情况下，恒大汽车想要破局非常困难。

据每日经济新闻