

深陷美国造车纷争的乐视汽车 已在德清低调办公一个多月

仅用3年推出概念车 在公众面前只行驶了50米 贾跃亭坦承错估了汽车的投入

记者 张钱 梁应杰

在近期大部分关于乐视危局的分析中,占用大量资金的乐视汽车被视为压垮乐视的最后一根稻草。这也给德清超级汽车项目的未来,蒙上了一层阴影。

不过,就目前来看,乐视并没有放弃汽车,也没有放弃德清的项目。一个多月前,乐视汽车派出的一支“前期规划团队”入驻德清经济开发区管理委员会大楼,至今仍在办公。

两个人低调办公一个多月

虽然乐视超级汽车项目的名头不小,但在大楼里显然并不太出名。

“我们并不清楚里面具体入驻的企业有哪些。一二楼主要是街道人员办公,三四楼的北边办公室会外租给企业,你们可以去看看。”当询问乐视规划团队的具体办公点时,门口的保安表示不知道。

在四楼食堂,一名正在准备午餐的厨师大哥说,此前一名姓余的乐视人员在食堂登记办过饭卡,来了有一个多月,大多时候在这里吃饭。“他们一共有2个人在这里办公”。

在四楼西侧有四五间紧闭大门的办公室,保洁阿姨确认,这就是乐视规划团队的短期办公点,门上并没有明显的标识标牌。

“这些屋子都是乐视的,不过只有一两个人会每天在这儿,大部队应该还没来吧。”保洁阿姨指着一间开着门的办公室说。

办公室的桌上留着一本厚厚的名片册,一两个杯子,一些与建筑相关的材料,还有件毛衣外套挂在椅子背上。

在拨通余先生的电话后,对方以“不方便和记者谈话,不了解情况”为由,拒绝回答及见面。

内华达造车的纷争

乐视的“造车梦”最早为人知晓,是在2014年11月。当时,贾跃亭滞留海外5个月 after 回到国内,超级汽车“SEE计划”是他对外界质疑的回应。2个月后,乐视智能汽车公司正式成立,推出首款操作系统,透露“造车计划”已潜行一年多。

然而,不到一年,这家公司就被另一家来自美国的公司夺走了光环,那也是贾跃亭作为创始成员创立的公司。也许是为了致敬同行特斯拉,他们采用另外一位伟大物理学家法拉第的名字,并在后面加上“未来”二字。

去年12月,法拉第未来宣布投资10亿美元在内华达州建超级汽车工厂,主要资金来源是贾跃亭和乐视。然而,在随后一年里,这笔投资频频拉响警报。

早在今年10月,法拉第未来的建设承包商AECOM就发信表示,法拉第未来拖欠2100万美元的工程款,如果不在10天内付清,就将停工。不过,法拉第未来很快就否认了这一消息。

可就在前天,来自内华达州财务官 Dan Schwartz 的表态,让乐视汽车处于尴尬境地。他声称,乐视和法拉第未来在导演一场庞氏骗局,“你有一家从未造过汽车的新公司,在沙漠之中兴建一家新工厂,有一名神秘的中国富豪出资。在某种程度上,和麦道夫(金融巨骗)如出一辙,游戏结束了”。

对此,乐视发布声明称,近期,由于对外沟通中出现问题,造成了一些关于内华达工厂项目的误解。目前,项目的资金已陆续到位,内华达工厂从未停工,已顺利完成第一阶段的建设,并将于明年2月进入建设的第二阶段。

根据此前相关报道,乐视投资的法拉第未来内华达工厂项目,事实上是一个政府合作项目。与内华达州的协议显示,企业在内华达州投资10亿美元建设新工厂的同时,州政府提供逾2亿美元的鼓励与优惠政策。该项目预计可创造4500个工作岗位。

就目前来看,乐视并没有处理好与当地政府的合作关系。



贾跃亭和他的乐视超级汽车(概念车)

频繁露面却开不起来的概念车

今年1月,乐视和法拉第未来站在国际消费类电子产品展览会上,发布首款电动超级概念车。从开始造车到首款概念车诞生,乐视用了3年时间,这是一个相当快的速度。同样瞄准未来汽车的特斯拉,首款跑车 Roadster 实现交付,前后用了5年多。

不过,乐视这辆概念车的问题在于,至今很少有人见到它正常行驶过。今年4月,它亮相北京五棵松,只开了不到50米距离。半年后,贾跃亭想在美国开发布会时驾驶这辆汽车上台。结果,一辆车在运往旧金山的途中遭遇车祸,另一辆则没能及时送到。

空有酷炫的外表和诱人的PPT,用户无法近距离体验,这是乐视汽车受外界诟病的主要原因。即便这样,贾跃亭的“造车梦”还是越做越大,并且做到了跟离杭州不远的德清。

造车到底有多难?

关于造汽车,吉利董事长李书福当年有个经典的表述:“汽车就是4个轮子2排沙发”。但在20多年后,面对互联网造车热潮,他的态度相当谨慎:“造车需要有打持久战的心理准备”“特斯拉10多年每年都亏钱”。

一直以来,汽车是公认的资金密集型,外加技术密集型的行业。关于前者,眼下的贾跃亭再清楚不过。他在接受腾讯科技专访时表示,自己错估了汽车的投入,目前已陆续把通过股票质押出来的100亿元“真金白银”投进去,依然很不够。

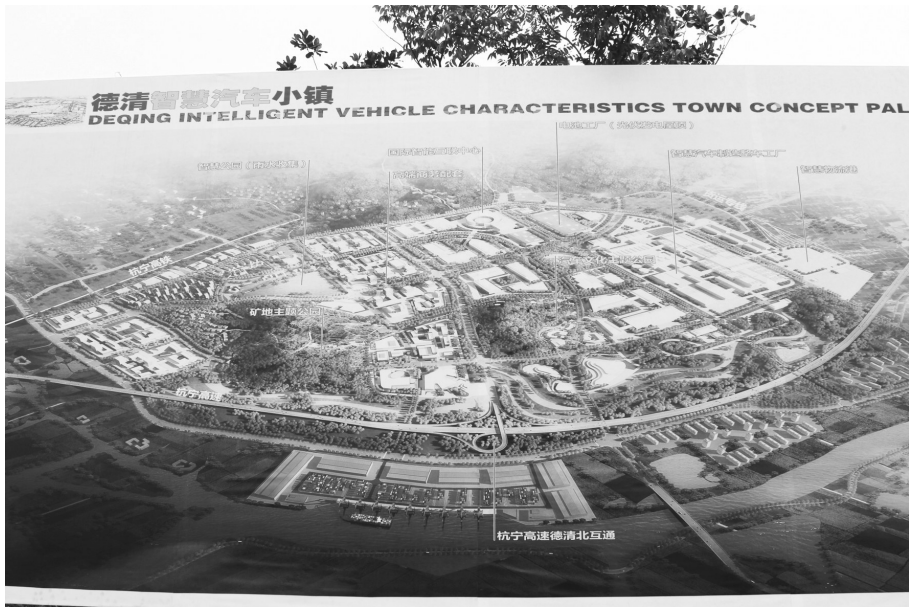
他说,目前乐视汽车在美国每个月人工成本为2000万美元左右,一年研发需2亿-3亿美元,另外还有设备和零部件的采购,以及工厂的资金。这三块资金加起来需求量非常大。

在造车过程中,特斯拉经历了多次资金链断裂危机。其中一次,依靠老牌车企奔驰和丰田的支援才走出困境。2010年,特斯拉终于在纳斯达克上市,上市以来一直处于亏损状态。习惯于打“性价比”牌的乐视,想要在汽车红海里分一杯羹,难度可想而知。

几乎在乐视与德清合作的同一时间,从1999年就开始做“造车梦”的万向,也宣布在杭州建设一家电动汽车厂,建成后的产能将达到5万辆。为了这一梦想,万向先后收购汽车电池厂商A123以及美国菲斯科公司,而其本身就在汽车零配件领域深耕了几十年。

在贾跃亭主动反省战略失误后,前天,乐视控股确认获得6亿美元投资,将分为两期投向乐视汽车生态和LeEco Global。其中,一期3亿美元将在12月中旬到账,主要投入乐视汽车,而剩余的3亿美元要看乐视的需求。

然而,面对庞大的造车计划,3亿美元似乎帮不上什么忙。



德清智慧汽车小镇规划图 摄影 严嘉俊



每 日 杭 州

关注

「杭州

」