

停产500天后官宣“好事将近”，威马车主们等来了“回响”吗？

来源：王佩蓉 发布时间：2025-11-15 00:19:55

11月3日，沉寂已久的威马汽车通过其官方微信、微博账号发布了一则消息，仅有简短的八个字：“好事将近，敬请期待”，配图文案则是“念念不忘，必有回响”。这条看似简单的动态，在汽车圈内引起了不小的震动。

自2023年陷入经营困境并最终申请破产重整以来，威马汽车几乎已经从公众视野中消失。此次突然发声，似乎预示着这家曾经被誉为“造车新势力四小龙”之一的企业，在经历了一年多的生死挣扎后，可能即将迎来转机。

威马困局



成立于2015年的威马汽车，曾是中国最早的造车新势力之一，与蔚来、小鹏、理想几乎同时起步，一度被业界称为“新势力四小龙”。



2018年，威马汽车首款车型EX5上市，并迅速获得市场认可。到2021年，威马全年销量

达到4.4万辆，创下品牌历史最佳业绩。

然而好景不长，2022年以来，威马汽车开始深陷经营危机。据媒体报道，车间前台考勤表显示，2022年11月以来，车间已经处于半停工状态，特别是12月前半月，只有5天有员工打卡，每次一人，停留时间约半小时左右。

2022年12月，有消息称，由于拖欠供应商货款，威马工厂已陷入停产状态。一位当地人士透露：“现在温州工厂里都没人了。”

在销售和服务终端，威马也处于瘫痪状态。2023年2月，有消息称北京威马朝北售后群已经解散，这是北京的最后一家门店。

位于北京合生汇的体验中心也早已关闭。据旁边的极氪直营店销售顾问介绍，威马这个体验中心2022年12月就已经没人没车了。

更为严重的是，威马官网早已打不开，官方购车小程序每次启动均以失败告终，官方客服无人接听。这一切都表明，威马汽车的经营已经陷入了实质性的停滞。

破产重整

面对严峻的经营形势，威马汽车在2023年10月正式申请破产重整。

根据上海市第三中级人民法院在预重整阶段的审计评估，威马汽车负债高达250亿元，资产价值仅约96亿元。另有数据显示，威马汽车破产重整时留下了450亿债务。

威马汽车的崩塌不仅留下了巨额债务，更直接影响了大批员工和车主。

2023年，威马汽车被曝无故拖欠248名员工2023年2月至5月期间工资报酬共计约1339万元。到次年3月，威马汽车拖欠的员工薪资、赔偿金和福利金已超过4000万元，人均债权金额超过10万元。

对于车主而言，威马汽车的破产更是让他们陷入了困境。

“没有人比车主更希望威马活下去。”一位北京威马车主表示，自己才买不到半年的车现在没了售后保障，威马APP功能无法正常使用。他担心十几万元打了水漂。

白衣骑士

在威马汽车面临绝境之时，深圳翔飞汽车销售有限公司的出现为其带来了一线生机。

2025年6月，威马汽车破产重整管理人透露，深圳翔飞成为威马重整投资人。9月6日，威马汽车正式发布《致供应商白皮书》，宣布根据2025年4月3日法院裁定批准的重整计划，深圳翔飞已接管威马四家公司，正在全力以赴推动威马EX5和E5车型在温州基地快速恢复量产。

公开信息显示，深圳翔飞汽车销售有限公司成立于2023年9月22日，经营范围仅为汽车

销售、小微型客车租赁、货物进出口及企业管理咨询等。

就是这样一家主营业务并非造车的公司，如今却肩负起了威马汽车重整的重任。

深圳翔飞在重整计划中展现了雄心勃勃的规划。据《致供应商白皮书》显示，翔飞将在初期注入10亿资金保障运营，预计于2025年9月复产威马EX5和E5车型，确保今年产销1万台。

复工疑云

然而，威马汽车的重整之路并非一帆风顺。

按照白皮书规划，承担主要生产任务的温州基地应在9月复产。但白皮书发布10天后，南都·湾财社记者实地走访威马汽车温州基地时，却发现这里较为安静。

记者在现场观察到，当天下午，在隔壁工地有规律的敲打声衬托下，威马温州基地显得十分沉静。从基地多侧的护栏朝内看去，停车区等室外空旷区域难见人员走动。

驻守出入口的一名安保人员确认了基地内有一些人员的车辆，但对于复产计划，他认为“难说，可能原计划是这个时候。”

甚至有多名基地安保人员给出了“基地未复产”的答复。其中一名安保人员称，基地内的工作人员并非从事生产，主要是返聘回来的工程师在进行清点工作。

对于安保人员给出的回复，深圳翔飞沟通联系人不予认同。9月17日，他告诉湾财社记者，安保人员属于外包公司，不清楚内部情况。

该联系人表示，温州基地确已复产，但目前处于“拉产阶段”，需要联调整个产线，生产时间不连续、不固定。他解释称，“整车厂拉产最快的都要一到三个月。”

前路挑战

即便威马汽车成功复产，其未来发展仍面临诸多挑战。

品牌信誉的重建是威马汽车必须面对的首要难题。破产前，威马已因2020年多次自燃事故、2021年“锁电”风波引发车主集体投诉、2022年登上广东315晚会黑名单等问题，严重损害消费者信心。

产品竞争力的不足同样不容忽视。威马即将复产的EX5、E5车型产品竞争力明显落后，仍采用2018年的400V平台技术，而行业已普遍升级至800V高压和4C/5C超充技术。

威马宣称未来五年将推出超过10款新车型，但纵观其历史，2018至2022五年间仅推出6款车型。在新能源汽车行业“半年一改款，一年一换代”的快速迭代背景下，这一计划实现难度很大。

此外，资金问题也将是威马能否走远的关键。根据重整计划，深圳翔飞初期将投入10亿元资金。但在新能源汽车行业，10亿元资金可谓杯水车薪。

相比之下，其他新动辄投入数十亿甚至上百亿进行技术研发和市场拓展。

政府支持

值得注意的是，威马汽车的重整得到了政府层面的有力支持。

《致供应商白皮书》显示，当地政府给予了大力支持，温州市政府不仅会专班协助复工复产工作，还会协调供应链、给予融资与补贴支持，以及帮助恢复信用评级。

今年4月，温州市发改委曾发布《温州市支持新能源汽车产业发展十条政策意见》，其中多条政策针对企业开发新车型、建设新能源汽车领域创新平台、整车技术攻关等举措进行数十万至上千万补贴奖励。而威马汽车是目前温州市内唯一一家具备生产资质的整车制造公司。

今年7月，温州市特种设备检测科学研究院也给予了直接帮助，组建了由多名专家领衔的专业检验团队，深入威马汽车生产一线，检测并逐一排查了压力管道、压力容器等特种设备。

威马汽车规划到2026年量产10万台，2030年挑战100万台。但现实情况是，即使在其销量最好的2021年，威马的全年销量也仅为4.4万辆。

HTML版本： [停产500天后官宣“好事将近”，威马车主们等来了“回响”吗？](#)