

威马汽车复活，没那么简单

来源：陈韦行 发布时间：2025-11-20 23:26:59

威马汽车曾经也风光无限，2019年销量仅次于蔚来汽车，随后的两年内销量连续翻番，累计融资超370亿，离上市也仅仅一步之遥，却在2022年瞬间崩盘。虽突然但也是必然，相对明星企业“蔚小理”，营销光环不足，研发投入较少，车型各个方面叫较为传统，虽是新势力产品却看不到新意。



近几年威马汽车复活的信息层出不穷，但这次有了实质动作。

近日，威马官方账号发布“好事将近，敬请期待”，并且还附上一张新车预告图。结合此前消息，威马曾在9月发布《致供应商白皮书》，并表示威马汽车即将迎来复产。车内APP已重新在iOS和Android平台上线，其蓝牙车控、远程车控、蓝牙钥匙、车辆信息同步等主要功能均已恢复使用。并且据消息传言，威马汽车预计将在本月底开一个关于新车的发布会。

《白皮书》规划到2026年计划实现10万辆满产运行，预计收入近百亿元；到2027年至2028年销量扩大至30万辆以上。

cornex 楚能



楚能新能源获一汽奔腾 动力电池项目定点



威马汽车虽然破产仍频频被关注，无疑是还有剩余价值，就是其稀缺的生产资质与工厂资产——两大核心资产：新能源汽车生产资质与温州、黄冈两座年产能合计25万辆的工厂。

其一：深圳翔飞汽车销售有限公司正式接管了威马四家核心公司（含温州工厂），推出复活计划，深圳翔飞投资10亿元。表面是翔飞，背后却是宝能汽车集团。翔飞是新成立的公司，宝能也是深陷债务危机，天眼查显示，宝能汽车被执行金额超85亿元，还被列为失信被执行人；去年威马负债总额超过200亿元，宣称投资十亿元对于还债和研发投入都是杯水车薪。大概率还是为了讲故事，续命罢了。

其二：未公开发表声明但已有多方报道的楚能集团，将会复产威马黄冈工厂；这家成立于2021年的企业背靠全国第四大经销商集团恒信汽车，相比于宝能系，楚能造车是所谓的“经销商造车”更有看头，且储能也的确有实力复活威马汽车，楚能成立短短几年已经跻身国内锂电池行业前列，储能行业、商用车、乘用车均有涉及。楚能背后的恒信集团，是华中地区最大的经销商集团，并且是全国第四大经销商集团。2024年，恒信集团的总营收达785.12亿元，总销量超过41万台，如果楚能接手，自产动力电池，现有的销售渠道是核心优势。



据悉，楚能汽车研发技术中心已经建好，从目前公开的信息来看，楚能对外展示的野心不小，楚能汽车也在猎聘上挂了很多招聘职位，项目工程、采购、产品、人机交互、造型、CAS汽车数模、流程体系管理等各方面的人才都在招揽，甚至包括底盘、三电、智能驾驶、智能座舱等方面的人才，明显是新能源整车制造的方向布局。但近期最多也就几百人的团队，与乘用车动辄几千至几万的团队比，差距甚远，应该还在初期，离自身真正的造车还早；楚能的掌舵人代德明军人出身，看过了造车的九死一生，大概率不会贸然巨额投入。

然而，威马复活谈何容易，即使政策与资本可以重启工厂实现“复产”，但和“复兴”之间还有很长的一段路要走。

早在破产前，威马便已深陷信任危机，用户心中崩塌的信任，远比工厂复工要难；破产停摆后，问题彻底爆发。车机系统停止更新、手机APP服务中断、官方售后服务基本缺失，导致车主连门把手损坏这类小问题，都不得不寻求“拆车件”解决；其次，破产前的在售车型竞争力本身就差，新能源汽车经过几年的大迭代，威马原产品早无竞争力可言；重新投入打造新车型是重新进入市场的必要条件，但无论是人力、财力都是巨大的考验。

你会看好威马复活吗？

HTML版本： [威马汽车复活，没那么简单](#)