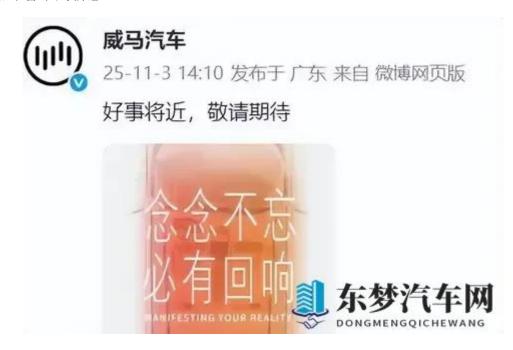
## 威马汽车复活,没那么简单

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。



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