

零跑汽车又被传卖了？朱江明这次回应更直接，但事情没那么简单

来源：周梅辰 发布时间：2025-11-11 18:44:52

2025年11月4日，零跑汽车官方直接甩了三个字：“不实信息”。创始人朱江明也紧跟着辟谣，话里话外就一个意思，没这回事。

其实这戏码八月份就演过一回了，当时一汽也是立马否认，零跑倒是留了点余地，只说了句“不予置评”。

可这回，连那点余地都没了，双方口径齐刷刷的，直接打脸那些说“方案已获批、11月17日就官宣”的爆料。



传闻传得有鼻子有眼，说什么一汽要通过定向增发一步步吃进零跑股权，最后要当上第一大股东。听着挺像那么回事，可仔细一想，零跑现在的股权结构，可不是说动就能动的。

朱江明和一致行动人还握着近25%的股份，第二大股东Stellantis集团（就是那个菲亚特克莱斯勒和标致雪铁龙合并的全球巨头）占了21.26%。



一汽要想当老大，得跨过Stellantis这一关，这里头涉及的可不只是钱，还有复杂的资本运作和各方平衡，没那么容易。



那为什么这种传闻一而再、再而三地冒出来？说到底，还是因为双方确实越走越近。今年3月，零跑和一汽签了战略合作备忘录，白纸黑字写着要一起搞新能源车开发。

已经有实锤了，红旗有款代号G117的车型，用的就是零跑的技术平台。零跑的财报里也提了，双方第一个合作车型已经启动，计划2026年借一汽的渠道卖到海外。

技术输出这块，零跑是玩真的，它的LEAP 3.5架构已经授权给一汽用了，合作车型B10甚至都量产了。

再看一汽，它确实着急。2025年1月到10月，一汽自家品牌的新能源车渗透率才10%，这个数字在如今这市场，压力太大了。

自己从头研发，时间耗不起，风险也大，直接拿零跑现成的、已经经过市场验证的技术平台，无疑是条快车道。

而零跑呢，虽然今年势头很猛，10月交付量破了7万，连续八个月当上新势力销冠，上半年还实现了盈利，成了蔚来、小鹏之后第二家赚钱的新势力，但它缺的正是像一汽这种老大哥的供应链、生产能力和海外渠道。

尤其是Stellantis入股后，零跑的国际扩张明显加速，如果能再绑上一汽的资源，无疑是如虎添翼。

但合作归合作，控制权是另一回事。朱江明多次公开强调要“坚持独立发展”，看得出他对自己一手创办的公司有着极强的掌控欲。

对零跑来说，最好的局面就是“技术换市场”，用我的核心技术，换取你一汽的制造和渠道资源，但公司的方向盘还得握在自己手里。一下子把控权交出去，可能性微乎其微。

所以，这收购传闻一次次被否，根本原因在于：双方深度合作的需求是真实的，但现阶段，远没到要卖身那一步。

资本市场对这类消息总是敏感，8月传闻一出，零跑股价还小涨了一点。但普通投资者真得冷静，别被传闻带了节奏，一切还是得以官方消息为准。

这事说到底，反映的是当下新能源车行业残酷的洗牌现实。传统大厂急着补课，新势力有了技术优势后，也在寻找更强的靠山和更广的出路。

合作共赢是主旋律，但谁主导未来，还得靠实力说话。零跑用技术打开了合作的大门，这条路要是走通了，说不定能给其他新势力打个样。

HTML版本： [零跑汽车又被传卖了？朱江明这次回应更直接，但事情没那么简单](#)