

6年烧光270亿，1人负债750亿！“山寨神车”跌落神坛，凉了？

来源：林建旭 发布时间：2025-11-23 10:24:19

“众泰还活着？

”——这是很多人看到T300又出现在中东沙漠试车照片时的第一反应。

答案很残酷：车确实在跑，但公司只剩最后一口气，随时可能断。

2025年11月最新数据：中东经销商律赛国际原本一口气订了500辆T300，一年过去只交出去300辆，剩下的200辆被直接喊停。



原因不是价格战，也不是关税，而是两个看似“小问题”的硬伤——空调在50℃环境里直接“罢工”，故障率飙到四成；配件等三个月才到，车主只能把新车扔车库当摆设。

口碑一崩，订单立刻冻结，众泰的海外“续命通道”被沙漠高温一把烤断。



这还不是最惨的。10月28日，重庆生产基地的二手设备被人以1.2亿元打包拖走，只有当初评估价的四成。



买家不是神秘产业资本，而是一家本地废品回收公司——他们看中的不是生产线，而是废钢称重后按吨卖的钱。

同一天，杭州研发中心那块曾被估值5亿元的地皮，被政府无偿收回，换来8000万元补偿款，却要先拿去堵1.7亿元的员工欠薪窟窿。

把资产卖成废铁价，仍然补不上工资缺口，这就是众泰当下的真实资产负债表。

更魔幻的是，9月份公司突然宣布和华为车BU签了个“智能驾驶框架”。

消息一出，股吧里一片“民族品牌合力逆袭”的欢呼。

可业内人士一句话戳破窗户纸：华为只给了技术验证接口，一毛钱没掏，众泰三季度研发费用只有312万元，相当于比亚迪两天烧掉的钱。

没有真金白银，只剩PPT里的“华为赋能”，资本市场连涨停都懒得给。

把镜头拉远，你会发现众泰的坠落像一部按了快进键的警示片：

——生产端：工厂停产、设备当废铁，整车靠库存零件拼装，资产负债率97.3%，离“资不抵债”只剩最后一根稻草。

——市场端：中东折戟、北非计划取消，海外战略从“三线开花”变成“全线熄火”；国内更惨，新车公告目录连续八个月查无此众。

——技术端：有效专利从高峰时的300多项掉到87项，其中八成是外观专利，说直白点就是“会画壳，不会造芯”。

——资金端：创始人应建仁身上已挂34起诉讼，最新一笔是2.4亿元票据追索；员工被欠工资、供应商被欠货款、银行被欠利息，所有人都在排队等一个永远不够分的“卖锅钱”。

为什么曾经年销30万辆、靠“保时泰”名号出圈的网红，短短五年就把家底败光？

答案其实不复杂：模仿只能赚快钱，无法积累护城河；当颜值红利吃完，技术、品质、品牌一个都拿不出来，消费者自然用脚投票。

比亚迪、吉利同样走过模仿弯路，但人家把利润砸进发动机、变速箱、电池、芯片，最终熬出核心技术；而众泰把利润拿去扩产能、买新壳，债务雪球越滚越大，一旦销量下滑，雪崩瞬间埋到天花板。

现在留给众泰的选项已经写在了墙上：

1. 退市：净资产只剩1.32亿元，前三季度再亏2.23亿元，交易所的“面值退市”警钟随时敲响。

2. 重整：江南汽车股权已被长城资管以债转股形式收走，下一步大概率是“壳资源”甩卖，原股东净身出户。

3. 卖标：T300生产线+外观专利打包给低速电动车厂，换一笔清算现金，但这点钱对近百亿债务只是杯水车薪。

三条路都指向同一个终点——“众泰”这两个字，正在从中国汽车工业的花名册里被橡皮一点点擦掉。

对于还在苦等的车主和供应商，现实可能有点冰冷：配件仓库大门贴上了封条，售后电话转接语音提示“号码已停机”；对于曾经押注众泰翻身的股民，也该认清一个事实——故事讲到尽头，没有奇迹，只有清算。

沙漠里的T300照片很快会被新热点淹没，但它留下的教训值得每个从业者把屏幕截下来存进相册：汽车这门生意，风口上猪能飞，可风一停，只有翅膀硬的企业才能继续翱翔。

靠模仿起飞，终究会在技术与信任的双重沙漠里，被高温烤回原形。

HTML版本：[6年烧光270亿，1人负债750亿！“山寨神车”跌落神坛，凉了？](#)