威马打复活赛? 先平息"评论区的债主"吧

来源: 吴允汉 发布时间: 2025-11-12 06:19:08

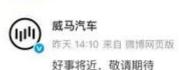
见过官方微博官宣"好事将近",评论区却被"讨债大军"围堵到水泄不通的吗?

11月3日,威马汽车在官微发了张海报并置顶,配文"念念不忘,必有回响"加"好事将近,敬请期待",本想营造王者归来的气场,结果评论区直接变成大型讨债现场,前员工追着要欠薪,车主哭求修电池,连社保和充电桩的账都被翻了出来,愣是没一条提"期待好事"的。

这哪是复活预热,分明是旧账被集体翻牌啊!



这是威马自9月6日发《致供应商白皮书》后,时隔59天的首次官方发声。可谁还记得, 这家2015年成立的车企曾是造车新势力的黑马?



沙 圖顶



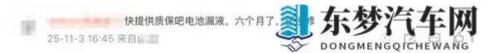




百度、腾讯、红杉资本这些明星资本加持,温州自建生产基地说建就建,2018到2020年销量一度能和"蔚小理"掰手腕。但三次冲击IP0接连失败后,这家企业就彻底掉了链子。

2019到2021年累计亏损174亿元,2023年10月申请破产审查时,账面资产39.88亿元,负债却飙到203.67亿元,还有说法称总债务达450亿元,堪称"债台高筑"。

如今深圳翔飞接盘成为新股东,号称初期投10亿元重启,还搞了个2025到2030年的三阶段战略,喊出2030年100万台年销、1200亿元营收的目标。可这份雄心壮志,在评论区里连个水花都没掀起来。



前员工抱团喊话: "2023年的欠薪啥时候发? 248人被欠1339万,滚到现在超4000万了,人均十万的债要拖到猴年马月?"社保断缴的投诉更是刷屏。

车主的处境更糟,有车主直言"电池漏液6个月没处修",当初承诺的"终身质保"被调侃成"终身自保",车机网络、官方APP全瘫痪,全国仅剩的售后网点没几家,第三方维修连原厂配件都找不到,二手车商收车都嫌是"烫手山芋"。

威马想复活?想要变回原来那样?个人感觉概率恐怕不高。先看资金,10亿元要填203亿元的债坑,还要复产、建售后网、搞研发,简直是杯水车薪。再看信任,评论区的"债主"就是最直观的口碑写照,员工不信其能发薪,车主不信其能售后,供应商吃过断供的亏更难再合作。

更别说行业现状,现在新能源市场早不是当年的蓝海,"蔚小理"站稳脚跟,问界、极 氪等新贵辈出,威马复产的还是EX5、E5这些老车型,规划的增程路线和高阶辅助驾驶,连 二线品牌都玩得很熟练了,它拿什么突围?泰国KD工厂的海外布局,更像是没摸到东南亚市场脉络的盲目跟风。

退一万步说就算真"复活"了,也得先把旧账理清楚。得先把欠员工的薪资社保补上,重建团队信任;把车主的电池修了,车机恢复了,90多家售后网点扩充到能覆盖主流城市,不然新车型谁敢买?可按目前进度,官方APP都没恢复,这些基础问题都没落地,谈100万台销量纯属画饼。

电动EV:

威马的"复活剧"对行业倒是有警示意义,造车不是靠资本讲故事,更不是靠激进目标画大饼。2025年的市场早过了"野蛮生长"的阶段,现金流、品控、售后才是立身之本。

连员工和车主这些"自己人"的诉求都满足不了,再响亮的口号也只是空谈。威马要是真想"念念不忘有回响",不如先把评论区的"债主"安顿好,毕竟,连旧账都不清的车企,没人会信它的新故事。

HTML版本: 威马打复活赛? 先平息"评论区的债主"吧