

威马汽车：沉寂后启幕 “复活”，挑战与希望并存

来源：郭淑亦 发布时间：2025-11-13 02:08:03

据报道，11月3日威马汽车通过官方社交媒体发声，发布“好事将近，敬请期待”海报并配文“念念不忘，必有回响”。结合多家媒体消息，该品牌预计月底召开新车发布会。这是威马自9月6日发布《致供应商白皮书》后，时隔59天的首次公开动作，暗示这家沉寂已久的新势力车企或即将重启生产。

从“四小龙”到破产重整：威马的起伏过往

威马曾是中国造车新势力的明星企业，2015年由前吉利控股集团副总裁沈晖创立，一度与蔚来、小鹏、理想齐名，跻身“造车新势力四小龙”。



2018年，首款车型EX5量产交付，此后连续40个月稳居A级纯电SUV销量前列。2019年，凭借EX5车型拿下新势力单车销量冠军，累计融资规模达350亿元，创下当时行业融资纪录。后期受市场竞争加剧影响，威马陷入产品力下滑、资金链紧张困境。审计数据显示，其账面资产总额仅39.88亿元，负债却高达203.67亿元。2023年10月，威马正式申请破产重整，生产全面停滞，十万车主面临售后无门问题。三阶段复兴计划：新威马的未来蓝图

今年 4 月 3 日，上海市第三中级人民法院批准威马重整计划，深圳翔飞汽车销售有限公司正式接管其旗下四家主体公司，并制定 2025-2030 年三阶段发展战略。



复兴阶段（2025-2026 年）：复产 EX5 与 E5 车型，目标年产销 1 万 - 2 万辆，同步布局泰国工厂，开拓东南亚及中东市场。发展阶段（2027-2028 年）：冲刺年销量 25 万 - 40 万台，量产高阶辅助驾驶车型，启动 IPO 筹备工作。跨越阶段（2029-2030 年）：挑战 2030 年 100 万辆年产量、1200 亿元营收目标。多重挑战待解：资金、竞争与信任的三重考验

威马的 “复活” 之路并非坦途，仍面临三大核心挑战：

资金实力不足：深圳翔飞初期计划投资 10 亿元用于设备升级与供应链恢复，但在新能源行业百亿级研发投入的背景下，这笔资金难以缓解燃眉之急。股东关联风险：企查查信息显示，深圳翔飞与 “宝能系” 资本关联密切，而截至 2025 年 6 月，宝能投资集团被执行总金额已超 500 亿元，自身经营深陷困境。市场与产品代差：中国新能源汽车年产量已从 2021 年的 352 万辆升至 2024 年的约 1300 万辆，市场格局巨变。威马计划复产的 EX5（2018 年推出）与 E5（2022 年推出），技术层面与当前主流产品存在明显代差。品牌信任危机：尽管公司已与超 80% 供应商完成签约，但如何挽回十万车主信心、解决售后遗留问题，仍是当前最大难题。局部重启进行时：办公、招聘与售后逐步推进

目前威马已进入局部重启阶段，具体进展包括：

办公复工：9 月 8 日记者探访发现，威马汽车设计·采购中心已悄然复工，约有五六十人在岗办公。人员招聘：深圳翔飞已释放近百个岗位，工作地点集中在温州与上海，采取 “召回老员工 + 新招聘” 双轨模式，部分前员工已收到回归问询。售后恢复：相关人士表示 “售后团队已上岗”，虽未完全恢复，但后续建网工作正在推进；同时深圳翔飞正重启车机系统，预计今年 10 月恢复 APP 功能。待解问题：截至 11 月初，威马官网与官方 APP 仍未完全恢复正常，官方微博留言区仍有大量老车主追问售后维修与车机服务恢复时间。

HTML版本： [威马汽车：沉寂后启幕 “复活”，挑战与希望并存](#)