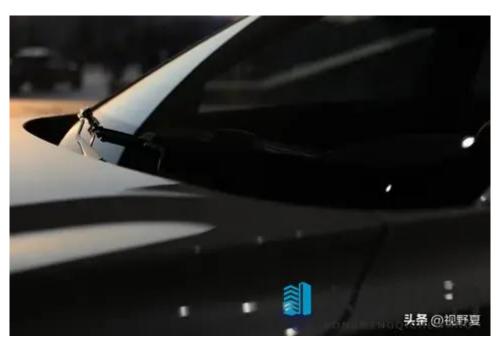
威马月底开新车发布会? 复活之路坎比蜀道

来源:黎宏儒 发布时间:2025-11-13 10:59:09

11月3日傍晚,沉寂许久的威马汽车官微突然更新: "好事将近,敬请期待",配图里"念念不忘,必有回响"的文字格外醒目。据知情人士透露,这场预热直指月底的新车发布会,同时涵盖产品、供应链等多重动态,曾深陷破产重整的"造车新势力四小龙"之一,似乎要正式宣告回归了。

威马的"复活大戏"早有铺垫。今年4月,深圳翔飞汽车销售有限公司通过法院裁定接管威马核心资产,9月披露的供应商白皮书更是抛出了激进的"三步走"规划:2025年9月复产EX5、E5车型,冲击2万辆年销;2026年产能目标跳升至10万辆;最终在2030年剑指百万辆产销与1200亿元营收。此次新车发布会,正是这份蓝图的关键落地动作。

但热闹的预热背后,是难以忽视的现实困境。最核心的疑问是"钱从哪来"。新东家翔飞与负债超500亿元的宝能系渊源深厚,其法定代表人黄晶同时掌控宝能汽车核心企业。宝能自身正低价甩卖金融资产度日,能否持续为威马输血存疑,而威马复产与渠道重建至少需要数十亿启动资金。



更棘手的是信任崩塌与市场脱节。破产前的自燃事故、"锁电"纠纷早已消耗品牌信誉,破产期间车机停更、售后瘫痪的经历,让老车主成了最坚定的"质疑者"——官微评论区满是"先解决售后再谈新车"的吐槽,目前全国仅90多家售后网点在维持运营。产品层面,计划复产的EX5车型还是五年前的旧平台,在智能化、续航能力上已落后于主流竞品,所

谓"新车"能否突破技术瓶颈仍是未知数。

不过威马也并非毫无支撑。温州市政府成立专项工作组协调供应链,不仅提供复产补贴,还将其纳入公共采购优先名录,地方政策托底为其争取了喘息空间。而其规划的网约车定制、东南亚出海等路径,也试图避开与比亚迪、小米等品牌的正面厮杀,寻找差异化市场。

在我看来,威马的发布会更像一场"信任重建发布会"。消费者关心的绝非蓝图多宏大,而是新车是否解决了老款的缺陷、售后网点何时全面恢复、储值卡与维修遗留问题如何处理。若只谈新车不谈责任,恐怕难以打动市场。

当下的新能源车市早已不是威马退场时的模样:头部品牌占据近七成份额,二三线玩家生存空间被严重挤压。威马想用旧车型+新故事突围,难度堪比登天。月底的发布会,与其说是新品亮相,不如说是对其"复活资格"的首次公开大考。至于能否真正"回响",还要看市场用脚投票的结果。

HTML版本: 威马月底开新车发布会? 复活之路坎比蜀道