

# 今年或将迎来自动驾驶元年

日前,工信部正式公布我国首批L3有条件自动驾驶车型准入许可,两款分别适配城市拥堵、高速路段的车型将在北京、重庆指定区域开展上路试点。几乎同时,在近日举行的CES(国际消费电子展)上,以吉利和长城为代表的自主品牌开始向AI大模型和高阶智能发起冲锋。业内人士表示,智能化将成为2026年汽车行业主旋律,今年或将迎来自动驾驶元年。



■封闭测试场内,一辆汽车正在进行自动驾驶主动安全功能测试。

新华社记者 孙凡越 摄

## 智驾成为消费者选购汽车的考虑因素

“自动变道还挺丝滑,比我自己开省心多了!”日前,记者在石家庄长安汽车园一家汽车4S店遇到了刚刚完成试驾的李女士,她对这款车的智能功能非常赞赏。她对记者说,刚开始的时候还是忍不住把脚放刹车上,怕机器判断不准,后来就感觉越来越放心了。“自动泊车很实用!我最怕停车入位了,有它一把就进去了,这个功能必须有。”

陪同李女士试驾的销售顾问王先生对记者表示,现在智驾已经成为多数消费者选购汽车的考虑因素,特别是在20万元以上的车型中,智驾功能几乎成为消费者的“刚需”,有的消费者甚至表示:没有城市NOA(Navigate on Autopilot,即“导航辅助驾驶”)不考虑。

对很多消费者来说,智驾已经不是“噱头”,而是“刚需”了。记者身边有位朋友去年11月买了一辆带智驾功能的新能源汽车,买车前他说:“智驾这玩意儿我不太敢用,还是自己开踏实。”一个月后,他又说:“智驾真香,现在上下班全程智驾很省心。”

一项统计数据显示,2025年新能源车市场有一个明显变化:带智驾功能的车型销量占比首次突破60%。很多消费者对智驾的态度,从“可有可无的配置”变成了“买车必看的硬指标”。业内人士普遍认为,虽然现在市面上在售的所有车辆的技术特征均属于L2级智能辅助驾驶,也就是要求驾驶员和智能驾驶系统共同完成车辆的动态运行,但是在拥堵路段和长途场景中,智能驾驶可以大幅降低驾驶疲劳,受到越来越多用户的青睐。

## 智驾功能重新定义豪华汽车

近年来,随着新能源汽车的迅速发展,消费者的心态也在发生变化,对“豪华”的定位从品牌溢价转向实际使用体验。

有业内人士向记者分析,过去消费者购买豪车,一部分是因为品牌标识带来的社会认同感,也就是所谓的“面子”,但现在大家察觉到,“里子”更重要,包括车机系统是否流畅、充电是否便利、智能配置是否先进等问题都被重视起来。

目前,豪华车大部分的细分市场、主要的价格区间都有自主品牌覆盖。资料显示,蔚来、理想、鸿蒙智行、阿维塔、腾势等多个自主及新势力品牌在30万—50万元中高端市场占据一定市场份额。蔚来ET9、比亚迪仰望、尊界S800等车型,则面向价格更高的豪华车市场发起挑战。在高端豪车市场板块,自主品牌通过丰富场景与功能提升,如智能驾

驶、智能座舱从而获得消费者的认可。

反观传统豪华品牌的新能源车型,如宝马iX3、奔驰EQC、奥迪Q4 e-tron等,由于智驾功能落后(大多只有基础的辅助驾驶,没有NOA),销量远不如同价位的自主品牌新能源车型,很多消费者认为“它们的豪华已经过时了”。

国产新能源豪华车型借助成熟的三电技术和国内汽车产业链成本优势,在动力性能、整车操控等基本产品力上逐步追赶传统燃油豪华车型。以智能驾驶、智能座舱为核心的智能科技构成了国产豪华品牌的核心竞争力,预计国内自主豪华品牌在智能化方面的优势将进一步扩大。

## 中国自动驾驶进入规模化发展阶段

据了解,目前我国将驾驶自动化分为0级到5级共6个级别,其中L3对应的是有条件自动驾驶。在特定条件下,驾驶任务可以交给自动化系统,驾驶员无需持续关注路况,但必须在系统请求时及时接管。这一级别,被视为从辅助驾驶迈向自动驾驶的分水岭。

对于个人消费者来说,想要拥有一辆挂着被国家认可的L3级车型牌照的车,还需要等些时日,但自动驾驶离个人消费者又近了一步。据了解,今年第一批申报的新车名单中包括了特斯拉、蔚来、理想、比亚迪等国内外知名品牌的自动驾驶示范车。比如,某些车型已经实现了L2+甚至L3级别的自动驾驶功能,能在高速公路上实现自动变道、跟车、自动泊车。

不久前,工业和信息化部公布了两款L3级有条件自动驾驶车型准入许可。L3级自动驾驶车型获得准入许可,意味着其安全运行能力通过初步验证,也意味着其需以相应标准担负社会责任。当车载系统成为重要的法律责任主体,交通事故责任认定、保险产品、人机共驾伦理准则等,都需要随之更新。在真实场景中,开展商业闭环验证,并推动交通管理、保险理赔等配套制度同步完善,是自动驾驶向更高级别有序进化的必由之路。

业内人士普遍认为,随着2026年L3的商业化破冰,标志着中国自动驾驶已进入规模化发展的关键阶段。未来2年,随着技术成熟度持续提升与核心部件成本进一步下探,高阶智驾将加速向中端市场渗透,中国有望成为全球自动驾驶商业化落地的核心市场。对于车企而言,这场围绕智能驾驶的竞赛,早已超越技术比拼的范畴,更关乎市场份额、品牌生存的战略决战,唯有持续创新、精准布局,才能在激烈的竞争中站稳脚跟。

本报记者 王力

## 制定自动泊车系统安全要求强标 工业和信息化部公开征求意见

新华社北京电(记者 唐诗凝)工业和信息化部日前发布关于公开征求《智能网联汽车 自动泊车系统安全要求》等7项强制性国家标准制修订计划项目意见的公示。

据悉,《智能网联汽车 自动泊车系统安全要求》具体内容包括动态驾驶任务执行、人机交互、功能要求、用户告知、保障要求、安全档案、试验方法等。

据介绍,自动泊车行业发展迅速,制定统一的安全要求可以为整个行业提供明确的标准和规范,引导企业遵循安全原则进行技术研发和产品生产,促进自动泊车技术的健康、有序发展,避免因恶性竞争或技术滥用导致的安全隐患。

此外,通过制定安全要求,能够规范自动泊车系统的设计、开发与测试,确保其在各种复杂交通场景下都能准确、可靠地运行,最大程度减少因系统故障、误判等原因导致的交通事故,降低人员伤亡风险。

### 车主课堂

## 掌握用车小妙招儿

## 克服新能源车“冬季焦虑”

对于新能源车主而言,冬天不仅会因路面结冰或积雪过深等复杂路况威胁行车安全,还会因低温而导致冬季续航里程下降、掉电快、充电慢、电量不准、动力不足等问题,引发“冬季焦虑”。在冬天,新能源车主只要掌握一些驾驶技巧和用车妙招儿,就能克服“冬季焦虑”,让爱车安稳过冬。

### 新能源车“冬季焦虑”原因

#### 掉电快

气温降低时,新能源车主常发现车辆“掉电”加速。主要原因是电池包电芯活性降低,电池容量随之减少,续航里程自然缩短。此外,冬季车辆风阻和轮胎阻力增大,也会导致耗电量上升。

#### 充电慢

当环境温度过低,电池内部电解液浓度增加,导电能力下降。此时,汽车系统会启动电池加热功能,待电池温度达标后才开始充电,这无疑延长了充电时间。

#### 充电电量不准

低温环境下,新能源车的充电机、电池及电池加热散热系统在充电过程中可能相互损耗,导致显示的可用电量大于实际电量。

### 冬季用车充电妙招儿

#### 选用正确的充电方式

一般而言,最佳充电电量区间是20%~90%,在此区间充电可减少对动力电池的影响,延长其使用寿命。若时间允许且担心续航,也可选择充满电。

#### 选择适宜的停车/充电场所

冬季停车应尽量选择地下车库,并使用车衣或其他挡风材料遮挡车辆,避免冷空气侵袭。充电时,优先选择室内或白天温度较高的时段,这样能提高电池活性,提升充电效率。

### 养成良好的驾驶习惯

出发前适当热身很重要,但新能源车不能采用“原地热身”方式。正确做法是冷车启动后低速行驶2分钟再正常行驶,这样既能延长电动机寿命,又能提高电池耐用性和车辆续航里程。此外,在低温环境下驾驶时,要保持平缓状态,减少深踩油门、急刹车等激烈操作,才能更好地保护车辆。

本报记者 王力 综合整理