

中国汽车正从跟随者向引领者跨越

4月24日,以“领时代·智未来”为主题的2026第十九届北京国际汽车展览会(下称“北京车展”)正式拉开帷幕。本届车展有来自21个国家和地区的2000多家企业参展,现场共展出1451辆车,其中全球首次发布的车型有181款,概念车有71辆,不管是首发车的数量还是技术含量,都超过了以往车展。北京车展作为汽车行业的风向标,显示出中国汽车正从跟随者向引领者跨越。



■北京车展上,参观者熙熙攘攘,人头攒动。 新华社记者 鞠焕宗 摄

自主品牌: 丰富的产品阵容和充足的技术储备

在以往的车展上,自主品牌包馆参展并不罕见,但在今年的北京车展上,这种大规模展出有了更高的技术含量。比亚迪独自包下了整个E3馆,奇瑞汽车独自使用E1馆,吉利也用半包馆的形式进行布局。车企能以独立包馆的形式参展,体现的不仅是资金实力,更多的还是靠丰富的产品阵容和充足的技术储备。

比亚迪携王朝、海洋、仰望、方程豹四大品牌全阵容亮相,大唐、海狮08、全新元PLUS、方程豹首款轿车、仰望U8L四座版等车型亮相车展。除整车展示外,车展现场还专门设置了“天神之眼”和快充技术专区,彰显比亚迪在智能辅助驾驶与电动化领域的前沿技术成果。同时现场还有-30℃低温闪充实测、天神之眼全场景泊车辅助、易三方、越野等技术体验区,体现了中国汽车的不凡实力。

奇瑞汽车携奇瑞、iCAR、星途、捷途、纵横五大品牌包揽E1馆,展示了全矩阵产品线。在车展前夕,奇瑞汽车推出了“全域AI油电同权”的燃油车首个全域融合智能架构,在智能化上实现了油电同效、油电同智、油电同享。

作为河北省的本土企业,长城汽车携旗下哈弗、魏牌、坦克等品牌的多款新车亮相北京车展,包括哈弗全新旗舰SUV、魏牌V9X以及坦克300Hi4T在内的多款车首发亮相,继续巩固在越野及家用市场的优势。

值得注意的是,本届车展多家自主品牌在大六座旗舰SUV市场集体发力。鸿蒙智行将在车展前举办春季发布会,全新问界M9首发搭载6颗激光雷达方案,配备全主动悬架系统;尚界Z7/Z7T以22.98万元起预售价切入市场,CLTC续航最高905公里;华为与奇瑞联手打造的50万级

MPV智界V9、东风与华为联合开发的奕境X9同场亮相。

外资品牌: 再次强调了中国市场的重要性

面对中国新能源汽车市场的快速发展,奔驰、丰田、大众等国际品牌以全面电动化、深度本土化、技术中国化为核心,加速在华战略转型。本届北京车展期间,多家头部外资品牌再次强调了中国市场的重要性,并对外公布最新的本土化战略和进展。

本届车展上,梅赛德斯-奔驰发布了全新奔驰纯电GLC SUV,它搭载了源自S级的底盘科技,配备800伏电气架构、前后双永磁同步电机等主流技术,车身尺寸也提高到4.9米级别。新一代奔驰S级轿车则是奔驰与国内自动驾驶独角兽Momenta合作推出的产品,搭载了Momenta的辅助驾驶方案。奔驰集团负责人表示,至2027年梅赛德斯-奔驰将推出超过40款全新车型,覆盖多元动力形式,其中包括7款专为中国市场打造的车型。

宝马全球首发了专门为中国市场研发的新世代i3、iX3长轴距版车型,这两款车都基于纯电专属平台打造,彻底告别了在燃油车基础上改造电动车的过渡方案。奥迪同时布局燃油车和纯电车两条赛道,纯电A6L e-tron基于PPE平台开发,支持800V高压快充;新一代燃油版A6L则首次搭载了华为乾崮智驾系统,让传统燃油车实现了智能化升级。

现代汽车在车展上发布了全新品牌战略,旗下新能源品牌IONIQ(艾尼氪)落户中国,IONIQ(艾尼氪)品牌旗下首款量产车型也在本届车展全球首发。现代汽车负责人强调:想要具备全球竞争力,就必须在中国市场真正

具备竞争力。现代汽车“重仓”中国绝不退出。这一表态向市场传递了现代汽车扎根中国、长期发展的决心与信心。

此外,日产、本田等日系车企也加速在华转型步伐,在车展上不仅推出多款专为中国市场打造的电动化车型,还发布全新在华战略规划,为自身电动化转型明确方向。

智能化: 从概念验证向集中量产落地

2026年被业界公认为L3级自动驾驶规模化商用关键节点与AI大模型上车爆发年,智能化技术已从概念验证转向工程落地,从高端选配下沉为大众标配,这一趋势在北京车展集中呈现。

在本届车展上,智能化技术的集中量产落地,华为ADS 5.0、小鹏XNGP 4.0、地平线征程6P等智驾方案,已经成为20万到30万元级主流市场车型的标配。车展期间,问界M9、岚图泰山Ultra等将在现场演示L3智驾实车表现。车展前夕,启境GT7宣布获得广州市批准的L3级特定场景自动驾驶测试许可,将在广州指定高快速公路上测试。

智能座舱领域,全域AI大模型上车成为标配,高通8295P、自研5nm旗舰芯片实现规模化搭载,多模态交互、全域免唤醒语音、车家互联成为车内的基础功能。吉利、蔚来等车企在车展上展示了场景化智能座舱,可根据驾驶状态、乘员需求自动调整座椅、空调、影音系统,并实现超大视角实景导航,全息投影、多屏联动带来沉浸式驾乘体验。同时,座舱系统可实现OTA全域升级,数据本地化处理保障用户隐私,让智能体验兼顾便捷与安全。

本报记者 王力 综合报道

更安全、更智能 中国汽车安全测评迈入新阶段

□新华社记者 唐诗凝

4月21日,中国汽车技术研究中心有限公司安全试验室,一场模拟真实道路场景下连续碰撞的演示试验在这里进行。试验车辆以56km/h速度正面撞击刚性壁障,紧接着又承受了侧面台车的二次碰撞——这是为了验证车辆在多向连续冲击下的安全防护性能。

结果显示:电安全表现正常,约束系统正常,安全气囊正常点爆,危险警示灯正常点亮,车载紧急呼叫系统及启动,非碰撞侧车门可正常打开……一系列稳定表现给现场参加“汽车测评创新大会暨C-NCAP二十周年活动”的嘉宾留下深刻印象。而类似的碰撞试验几乎每天都在进行。

安全,是汽车工业的生命线。C-NCAP是中国新车评价规程,自2006年启动以来,已累计测评600余款热销车型,覆盖120余家整车企业,完成近2000次实车碰撞。

中汽中心董事长安铁成表示,伴随中国汽车产业的

蓬勃发展,C-NCAP持续迭代评价维度,从“引进借鉴”到“自主创新+全球输出”走出了一条具有中国特色、服务全球产业的安全发展之路。

“这二十年,是中国汽车产业由大变强的二十年,更是中国汽车安全理念从‘被动合规’走向‘主动引领’的二十年。”安铁成说,全球主要测评组织评价称,C-NCAP已成为全球NCAP体系中最活跃、最具创新力的力量之一。

汽车安全测评创新,从来不是一家机构的“独奏”,而是全产业链协同的“大合唱”。

多年来,中汽中心与主机厂并肩攻关,破解高强度车身结构设计难题;与零部件企业携手研发,推动国产气囊、雷达、摄像头等核心部件性能跃迁;与高校科研院所深度合作,孵化原创性安全算法与仿真模型……目的就是持续完善的测评体系推动汽车安全技术的进步,守护公众安全。

面向智能电动时代,汽车安全的边界正在被重新定义。智能辅助驾驶场景下的全新安全问题如何评价?新能源汽车电安全如何保证?新形势下,评价维度怎样迭代升

级以适应新情况?

活动期间,《C-NCAP 2027版规程及测评战略前瞻》正式发布,布局三大方向——

一是强化新能源专属安全体系,全面评估动力电池在极端工况下的抗冲击、耐火、防泄漏能力;二是拓展智能系统可靠性验证,新增复杂交通流中的自动紧急制动(AEB)误触率、车道保持稳定性等真实场景测试;三是构建全生命周期安全数据库,基于实际事故数据反哺测评逻辑优化。

“最新版规程对新能源汽车电安全提出更高要求,增加大角度坐姿正面碰撞、雨雾环境AEB测试等场景。C-NCAP始终走在技术应用最前沿,引导企业不断提升安全性能。”安铁成说。

面向未来,中汽中心副总经理李洵表示,既要与全球NCAP技术协同发展,也要保持中国特色,基于中国道路交通事故分析与测试场景构建更加全面的测评体系,积极布局新兴安全领域,聚焦前沿技术,持续为出行安全保驾护航。