

# 车展听潮：新老玩家打响变革“发令枪”

中青报·中青网记者 张真齐文并摄

与以往不同，近两年在各大汽车企业的新车发布会上，各大经销商工作人员的身影出现得愈发频繁。

他们虽然来自全国不同地方，操着不同口音，但都早早地到场，架起手机支架，在各自的直播平台账号上熟练地进行直播。每当公布价格或有车型亮点时，经销商们一边拍手喝彩，一边把编辑好宣传词快速在各个微信群中转发传播……

杨朝路是某合资品牌在山东一名经销商，在从事该工作的7年时间里，杨朝路感觉自己“越来越忙”。“过去只需要管理好店面，按时协调新车的到店时间，执行厂商的政策，消费者就会到店买车。”杨朝路说，“但就在近几年，车市竞争变得愈发激烈，我们不仅要发布新车时进行现场直播进行宣传，平日还要自己组织组织各类活动去吸引顾客。”

事实上，杨朝路的经历只是当下汽车市场“内卷”的一个缩影。2019年开始，中国汽车市场正式从“增量时代”进入“存量时代”。激烈且残酷的市场竞争一方面加速了末尾车企淘汰的速度，另一方面则推动着车企们在“新四化”的浪潮中寻找新的发展机遇。

## 一季度自主品牌市场份额创新高

近日，中国汽车工业协会（以下简称“中汽协”）公布的数据显示，3月，汽车产销分别完成268.7万辆和269.4万辆，环比分别增长78.4%和70.2%，同比分别增长4%和9.9%。



中国汽车工业协会公布的数据显示，3月，汽车产销分别完成268.7万辆和269.4万辆，环比分别增长78.4%和70.2%，同比分别增长4%和9.9%。为了实现二季度车市“开门红”，各大车企、经销商使出了浑身解数。图为4月23日，问界M5上市发布会结束后，销售顾问围着新车进行直播。

今年1-3月，汽车产销分别完成660.6万辆和672万辆，同比分别增长6.4%和10.6%。其中，国内销量539.6万辆，同比增长6.2%；汽车出口132.4万辆，同比增长33.2%。

“一季度数据来看，自主品牌乘用车累计市场份额达到55%，较去年同期提升5.4个百分点。”在中国汽车工业协会副秘书长陈士华看来，自主品牌乘用车在新能源车市场和出口市场获得明显增量，头部传统车企转型升级表现优异，比亚迪、奇瑞汽车、吉利汽车、长安汽车等传统汽车品牌市场份额提升明显。

其中，伴随着公司3月份新能源汽车销量重新回到30万辆水准之上，比亚迪一季度“先抑后扬”，销量呈现V字形走势。

今年一季度，比亚迪以62.63万辆的销售成绩保持领先。从电池装机角度看，3月份比亚迪新能源汽车动力电池及储能电池装机总量约为11.76GWh，1至3月份累计装机总量约为29.74GWh，同比增速分别为18.91%、10.19%。

2023年销量和新能源汽车销量均创下历史新高，吉利汽车，则延续了增长势头。今年一季度，吉利汽车累计销售47.57

万辆，同比增长49%，其中新能源汽车销量达14.41万辆，同比增长143%。

“吉利汽车有能力在新能源和智能化上，与新势力竞争，并最终战胜他们。”吉利汽车控股有限公司行政总裁及执行董事桂生悦直言，“我们将保证公司健康稳定地向前发展，重塑吉利在2017、2018年的辉煌。”

此外，奇瑞集团一季度累计销量约52.9万辆，同比增长60.3%；长安汽车自主品牌一季度销量达到58.88万辆，同比增加13.57%；长城汽车一季度销量约为27.5万辆，同比增长25.11%……各大汽车品牌纷纷加速发展的步伐。

在造车新势力方面，问界一季度销量实现显著增长，累计销售新车8.58万辆，同比增长逾600%，在新造车品牌中同比增速最快。理想汽车一季度交付8.04万辆新车，同比增长52.85%，小鹏汽车一季度则实现了2.18万辆的交付成绩，同比增长19.87%。

## 车市消费急需北京车展注入强心针

尽管在一季度，许多车企尤其是自主品牌的销量持续上涨，但是放眼整个市场和全年来看，各大汽车企业的压力依然不小。

记者统计后发现，在所有公布2024年全年销量目标和一季度销量的车企中，没有一家车企的一季度销量达到25%的平均线，有些车企一季度甚至仅完成全年销量目标的10%。“这意味着后面的三个季度，车企要投入更大的精力保证销量的稳步增长，以此才能填补一季度的空缺，实现全年的销量目标。”汽车行业分析师刘志超对记者说。

然而，日趋激烈的价格战却给车企们出了一道难题。“近段时间以来，新能

源汽车掀起一股降价、补贴潮，小鹏、问界新M7等陆续宣布降价。”在刘志超看来，国内汽车市场竞争残酷，价格没有最低，只有更低。

在涨价不到一个月后，特斯拉中国又宣布降价。4月21日，特斯拉中国官网显示，特斯拉Model 3/Y/S/X全系在中国市场降价1.4万元。其中Model 3起售价降至23.19万元，Model Y起售价降至24.99万元。

随后的4月22日，理想汽车全系车型下调售价，纯电车型MEGA起售价为55.98万元降至52.98万元，L9、L8和L7三款L系列增程车型也有不同程度降价，总体降幅在1.8万至3万元不等。

记者了解到，这是理想汽车首次针对全新车型官方明确降价。去年底，理想汽车通过地方补贴和终端优惠举措，成交价最高下降3万元；今年初，理想汽车L系列车型改款，2023款车型降幅最高达到3.3万元。此次理想汽车宣布官方调价，也标志着汽车价格战蔓延至30万元以上价格段，行业竞争进一步升级。

面对波诡云谲的市场前景，不少车企都把即将到来的2024年北京国际车展视为展示新产品、传递新形象的重要舞台。官方数据显示，本届北京车展覆盖117个全球首发车型及41个概念车型，参展的新能源车型达到278个。

记者走访了位于北京朝阳区的东方基业汽车城发现，包括长安汽车、问界、东风本田、一汽-大众在内的多个品牌的销售都向记者表示，店里都制定了与北京车展相关的优惠和宣传活动。

“我的同事被借调去北京车展现场进行宣传和讲解工作。”某汽车品牌的销售人员徐莉对记者说，“现在市场的竞争确实非常激烈，希望我们能在北京车展上为二季度拼个‘开门红’。”

# 2024北京车展如约而至 同济学子共话“新汽车”

青年说(第74期)

王志远



同时，在科技配置上，自主品牌的科技体验感也有所提升。集成多项功能的中控大屏、高通8155及8295的芯片、强调调用户体验以及与手机联动的车机系统……这些搭建出更适合年轻人的智能座舱。此外，与高阶自动驾驶相关一系列功能的落地，也给未来出行留下了广阔的发挥空间。

希望在本届北京国际车展上，能看到更多自主品牌的优秀新产品。我相信自主品牌的发展会越来越好，也会持续关注自主品牌的发展动向，为它们的每一次进步鼓掌喝彩。

请为当代青年带来一场汽车科技盛宴  
唐上钦(硕士)  
方向：能源动力

随着全球对环保和可持续发展的重视，新能源汽车已经成为汽车行业的重要发展方向。在本届北京车展上，我们有望看到更多新款纯电动汽车、插电式混合动力车以及氢燃料电池汽车。它们或将展示最新的电池技术、充电解决方案和环保设计理念。

中国自主品牌汽车经过多年的积

累和发展，正逐渐走向成熟，本届北京国际车展将是它们展示自主创新成果和技术的舞台。

除了新产品和新技术外，不知道在本届车展上，行业专家学者和车企高管是否会就“碳中和”“智能交通系统”等热点话题进行专题展览和讨论。非常期待能看到关于智能出行、车联网、汽车共享等新兴话题的“头脑风暴”。



总体来说，北京国际车展不仅是汽车行业最新技术和产品的展示窗口，也是观察汽车市场趋势和消费者偏好变化的重要平台。无论是新能源汽车的创新，还是自主品牌的年轻化战略，还是对于新主题和新内容的探索，都将为参观者带来一场精彩的汽车科技盛宴。

在核心技术领域攻坚克难永无止境  
陈思琦(博士)  
方向：电化学电源

在全球能源与环境危机形势日益严峻的背景下，构建低碳环保、高效安全的新能源体系是实现“双碳”目标的必由之路。未来能源的生产、存储、运输与消费或呈现出

分布式发展趋势，因此先进储能技术成为构建未来新能源体系的核心。

在国家政策支持和产学研多方共同努力下，中国已在锂离子电池产业化应用规模和增长率上处于世界领先地位。同时在锂离子电池的基础理论研究和产业化开发方面，也在进行深入研究和积极探索。

此次北京国际车展上，我希望看到中国固态电池、Cell to Chassis (CTC) 等高比能、长续航电池技术的落地应用。这些技术将成为推动中国由“汽车大国”迈向“汽车强国”的战略推动力。



未来5-10年，随着电动汽车和储能电站量级与市场规模的不断扩大，中国的高比能、大容量、大尺寸锂离子电池系统将进一步突破和产业化应用的关键时期。然而，想要实现上述目标绝非易事，需要相关科研人员、企业和政府的多方协作与努力。

我相信在不久的将来，能听到国内电池企业、整车厂们在相关技术上有重大进展，助力中国汽车产业持续向上发展的好消息。

跨领域融合勾勒出更有想象力的蓝图  
张兆思诺(本科)  
方向：电子与智能化

2024年对于中国汽车行业与市场来说，都是一个标志性年份。尤其在新能源汽车市场上，如蔚来、理想等车企不断创新属于自己的高光时刻。与此同时，全球汽车行业正面临着产业形态和格局的深刻重塑。

在汽车“新四化”的浪潮下，2024年北京国际车展以“新时代 新汽车”为主题盛大开幕。我认为本届车展上，各大车企将推出更多舒适、豪华、高性能的电动车型，从家用轿车到SUV，从MPV到旅行车……充分展示出新能源汽车的发展和进步。

而在“智能化”阵地上，随着华为、小米等企业进入汽车圈，跨领域融合正在为新时代汽车铺开一幅充满无限想象力的蓝图；更先进的信息娱乐系统、更高阶的人机交互技术，以及会进化的整车软件等，都将成为各厂商争相展示的重点。



除此之外，如固态电池、数字底盘、跨域融合智能芯片等“黑科技”同样会引发行业的高度关注。我相信2024年北京国际车展将以“百家争鸣”的方式，为消费者带来更多惊喜和期待。

# “人车共驾”的时代距离我们还有多远



4月20日，蔚来宣布全域领航辅助NOP+城区功能，将于4月30日起向蔚来Banyan·榕智能系统用户进行全量推送。这标志着全国用户规模最大的验证可用范围最广、验证可用道路里程最长的智能驾驶系统即将服务用户。

中青报·中青网记者 张真齐

“拥有一台召之即来，挥之即去的汽车伙伴”“无须驾驶，坐在汽车内安心休息，车辆就会自动前往目的地”“危急时刻手机遥控，汽车就会抵达身边”……这些曾经多次在科幻电影中出现的场景，如今在技术的加持下，正一步步成为现实。

4月20日，以“全域全量”为主题的蔚来智能驾驶发布会在北京举行。发布会上，蔚来宣布全域领航辅助NOP+城区功能，将于4月30日起向蔚来Banyan·榕智能系统用户进行全量推送。这标志着全国用户规模最大、验证可用范围最广、验证可用道路里程最长的智能

驾驶系统即将服务用户。

“这几年关于智能驾驶的讨论有很多，各家主机厂也争先推出了自己的技术路线，呈现百花齐放的局面。但是却鲜有厂商能给智能驾驶的发展方向定下一个明确的发展目标。”在活动现场，蔚来创始人、董事长、CEO李斌直言，“蔚来的意图很明显，我们希望开启一个‘人车共驾’的新时代。”

在他看来，充沛的硬件算力、统一的算法架构，是智能驾驶实现全域应用场景覆盖的关键。为此，近两年，蔚来加大了这方面的投入和创新，并取得了一定的成果。

如今，蔚来二代平台所有车型均搭载Aquila天鹰座超感系统和ADAM中央计算平台，搭建起行业领先的智能驾驶硬件体系。Aquila天鹰座超感系统和ADAM中央计算平台相互配合，能够处理超大数据量信号输入，并且满足群体智能系统的群体学习和分布式验证算力需求。

在拥有更出色硬件和算力的同时，为实现智驾全域应用场景的覆盖，蔚来还使用了统一算法架构让智驾模型拥有通用泛化能力，创新性地打造出NA-DArch智能驾驶架构，该架构包含Lane 2.0感知网络、NADCloudM、NADHVVH等先进算法模型应用。

“Lane 2.0能支持城区场景路口

行的实时感知，NADCloudM则是借助云端更强的大模型，提升感知能力。NADHVVN通过全数据驱动的规划网络，使全域领航辅助NOP+拥有更加细腻交互能力。”李斌解释道。

需要注意的是，在每一辆蔚来NT2平台车型上，其标配4颗NVIDIA Drive Orin-X芯片中，有一块就是用来执行高算力群体智能与个性化训练的芯片。单颗芯片的算力达254TOPS——相当于有一支20万辆级的量产智能车队，持续在各个城区进行道路验证和更新，这也为蔚来的“人车共驾”目标打下了坚实的基础。

记者了解到，根据蔚来在发布会上公布的推送计划，自2024年4月30日起，伴随Banyan·榕 2.6.0版本升级，全域领航辅助NOP+城区功能将以按路线开通、路线共享、汇路成网的方式开启交付，这次全量推送涉及至NT2平台，使用Banyan·榕智能系统近23万用户，这也是目前国内最大的城区智能驾驶用户规模。

事实上，早在2023年9月的“蔚来创新科技日”上，蔚来智能驾驶研发副总裁任少卿就宣布，蔚来城区领航辅助NOP+将以按路线开通、路线共享、汇路成网的方式开启交付，实现“高速+城区”全域应用场景覆盖。

不过，在使用智能驾驶的过程中，不同道路环境、交通状况的复杂程度，会带来一

系列问题，不仅考验着智驾系统的可靠性，同样关乎着行车的安全。

李斌透露，为了确保全域领航辅助NOP+的高安全性与高可用性，蔚来的开发团队甚至做出了对每一条道路都进行验证的规划，并利用群体智能付诸实施。蔚来对每一条道路针对性地学习并解决问题，优化后开通，并且持续进行运营。

蔚来还推出了群体智能系统，该系统可以利用大量的用户基数进行道路分布式验证。“只要是可以使用智能驾驶功能的车主，他所行驶的道路以及使用过的智能驾驶功能，都会在云端形成路况数据，并实时更新。”李斌对记者说。

基于这套群体智能的思路，蔚来每月实车验证里程超2000万公里，单一路线5次验证自动准出，帮助蔚来的智能驾驶系统的更快、更高效地升级迭代。

截至4月20日发布会当日，蔚来全域领航辅助NOP+道路最长验证里程已实现120.79万公里，覆盖726座城市，已达99%全国最严验证城区可用范围，其中高速、城市快速路可用里程36万公里，城区道路可用里程达到84.7万公里。

需要注意的是，相较于友商“解放双手”的激进表达，在蔚来的价值观当中，“人车共驾”才是对智能驾驶理念更合理的解读。蔚来认为，智能驾驶是为用户驾驶技能赋能的，绝不是简单地去取代人。李斌表示，要想实现“人车共驾”，



在4月25日开幕的2024北京国际车展上，不少自主品牌、外资品牌重点推出了MPV新车。其中，红旗HQ9 PHEV的上市，不仅体现出红旗节能车子品牌的转型升级，还有望将中国高端MPV市场电动化转型推向高潮。

中青报·中青网见习记者 王志远 记者 张真齐

# 新能源MPV各显神通 红旗如何脱颖而出

在家庭自驾出行需求攀升、新能源汽车加速普及等因素的综合影响下，兼具轿车舒适性和SUV车型空间感的MPV车型，成了不少消费者讨论的热点。在今日开幕的2024北京国际车展中，无论是通用、沃尔沃、奔驰等外资品牌，还是红旗、极氪、理想等自主品牌，无不重点推出MPV新车。

值得一提的是，得益于核心技术进步，不少自主品牌正试图通过新能源MPV“后来居上”。近日，在以“超级混动 旗驭新境”为主题的试驾活动中，一汽红旗详细展示了红旗HQ9 PHEV的新实力。

此次革新中，HQ9 PHEV应用了红旗品牌最新的“超级混动”技术，成为首个搭载这一技术的红旗车型，同时全面升级豪华舒适配置，展现“东方豪华旗舰MPV”的魅力。“一汽红旗相关产品负责人表示，自2022年上市以来，红旗HQ9以“待万物以和”的中式豪华及待客处世之道，开启了高端MPV的豪华新篇章。

据他介绍，作为重要产品革新点，红旗HQ9 PHEV采用的PHEV技术在能源利用效率、智能、绿牌权益等用户权益上均取得了突破。

针对多人乘坐、多频高速的MPV商务场景特性，红旗HQ9 PHEV采用的2.0T高功率发动机，在高速发动机直驱以及增程模式下，合理转速即可满足需求。这意味着，相比市场中采用1.5T发动机的PHEV车型，该车不仅动力更强劲，还能带来更优的静音舒适性。

此外，在高端商务接待场景中，红旗HQ9 PHEV“超级混动”技术能为用户带来高效节能、静谧舒适、绿牌权益等实际收益，舒适体验，例如，该车采用了“4擎8模”技术，可实现更静音的电动起步与更顺畅的动力输出。

据介绍，红旗HQ9 PHEV的最大功率、峰值扭矩分别高达300kW和820N·m，这意味着，即便是一台大尺寸MPV，红旗HQ9 PHEV的百公里加速也仅需7.7秒。此外，该车WLTC综合工况油耗为2.2L/100km，加速、续航和能耗均优于同级竞品。

值得一提的是，在豪华科技配置上，红旗HQ9 PHEV配备360°全景影像、智能动力回收、二排独立扶手屏，以及全景大幕、20路气动热石按摩、丹拿12扬声器、Nappa真皮零重力座椅、滑动迎宾踏板与升降香氛，能够大幅提升乘坐舒适度。

此外，红旗HQ9 PHEV还首创了“一键商洽”“一键休憩”等一键场景模式。在试驾体验中开启“一键商洽”模式后，整车多媒体暂停播放，音量自动调低至中档多等级，同时车窗关闭、车门闭锁、遮阳帘关闭，调整为航空灯亮起，各位置座椅自动调节到正常坐姿。

《2021-2027年中国MPV行业竞争格局分析及发展趋势预测报告》称，在未来MPV产品造型趋势上，使用功能与造型美观将进一步平衡化发展。MPV需要一边保持内部空间、载人舒适性、灵活布局等功能性，一边在设计上更多融合SUV、商务轿车等产品的特征，呈现多元化风格。

在设计上，红旗HQ9 PHEV以内兼修的魅力设计，充分展现中式豪华的高端范。一方面，新车承袭了“红旗造型语言”家族外观设计，有高山飞瀑的格栅、中流砥柱的旗标，加之振翅飞翔的大灯、旌旗画卷的侧身，以及多处匠心雕琢的细节，树立极具辨识度的外观。

另一方面，在车辆内部，得益于足够大的车身尺寸，红旗HQ9 PHEV的配有1.25㎡一体式全景天幕，“梦想之翼”的主视觉灯光与“飞鸟之光”的侧身迎宾光毯，以及其他中式豪华精致内饰。

据了解，红旗HQ9 PHEV系列产品预售价格为36万元起，油电同价，至高可享价值7万元权益。该车将于2024年北京车展上正式上市。

独立汽车分析师白德认为，红旗HQ9 PHEV的到来，不仅体现出红旗节能车子品牌的转型升级，还有望在2024北京车展上，将中国高端MPV市场电动化转型推向高潮。

“红旗品牌作为新中国汽车制造业的一面旗帜，承担着引领中国品牌持续向上的使命。”他表示，随着销量和市场占有率水涨船高，新能源汽车将被用户寄予更多期望，例如“延长续航里程”和“提高乘坐舒适性”。因此，以红旗HQ9 PHEV为代表的的新能源MPV将有更重要的角色。