

技术投入进入兑现期

## 中国车企靠长期主义赢得市场主动

2026年的春天，中国汽车市场的竞争风向标发生了根本性偏转。曾经喧嚣的配置比拼、价格内卷逐渐退潮，取而代之的是一场静水流深的“技术大考”。在新能源渗透率突破临界点、用户消费回归理性的当下，车企之间的较量，不再是谁的声量大，而是谁的技术硬、谁的基础牢。

近期，比亚迪、上汽大众、长安汽车接连释放的重磅信号，恰好印证了这一趋势。这三家企业，一家是自主品牌的领军者，一家是合资转型的排头兵，一家是传统国企的革新派。它们不约而同地选择了在“长周期、高难度”的底层技术上亮剑。

## 全栈自研“闪存护城河”

如果说技术是护城河，那么比亚迪无疑是那家挖得很深的企业。多年来坚持的“技术鱼池”战略，在2026年迎来了集中爆发。

3月5日，比亚迪发布了第二代刀片电池及快充技术，这不仅是电池能量密度的提升，更是对“补能焦虑”的降维打击。这一技术迅速落地于腾势Z9GT之上，让这台豪华GT拥有了“5分钟充

好、9分钟充饱”的极致体验，CLTC纯电续航里程更是达到了惊人的1036公里。这组数据意味着，纯电车型的补能效率已经正式追平甚至超越了燃油车加油的速度。

更值得关注的是，比亚迪没有止步于卖车，而是将技术能力外溢到了基础设施端。腾势推出的“圆梦建站”计划，让用户的需求直接决定充电站的选址。上海金桥首座快充站从申请到建成仅用7天，这一案例生动诠释了“技术+服务”的双轮驱动。

目前，比亚迪已在全国建成近5000座快充站，这种“车桩协同”的模式，正在构建起一个难以被复制的生态壁垒。

## 合资品牌的“本土技术突围”

在自主品牌高歌猛进的同时，合资品牌也在寻找破局之道。上汽大众给出的答案是：不盲从，不照搬，用“中国技术”定义“合资品质”。

3月5日，上汽大众ID.ERA 9X首台量产车在宁波工厂下线，3月30日在深圳开启预售，预计4月正式上市。这款车并非海外车型的简单引进，而是中德双方技术合作的集大成者。它搭载的

EA211黄金增程器，基于家族成熟的1.5T EVO II发动机打造，但针对中国路况和用户习惯进行了深度优化。

ID.ERA 9X的技术亮点在于其“务实的先进性”。VTG可变截面涡轮增压器的应用，解决了增程车型常见的动力响应迟滞问题；深度米勒循环与高压燃油系统，则确保了极高的热效率。对于上汽大众而言，ID.ERA 9X不仅是一款新车，更是其“合资2.0”阶段的战略落子。它证明了合资品牌依然拥有深厚的制造底蕴，只要愿意俯下身于深耕本土技术，依然能造出懂中国用户的好车。

## 为燃油车提供“中国方案”

而当全行业都在谈论纯电时，长安汽车却选择了一条“更难”的路——为庞大的燃油车用户群体，提供一种无须改变习惯的极致高效方案。3月30日，长安正式发布蓝鲸超混混动系统。这套历时6年研发、投入千人团队系统，精准切入了“不充电、低油耗”的细分市场。其核心亮点在于超高压直喷技术，喷油压力较行业主流提升了42%，配合超高压压缩比，让发动机热效

率逼近45%。

数据不会说谎。经实测搭载该系统的蓝牌轿车，城区油耗低至2.98L/100km，这意味着用户在不具备充电条件的情况下，依然能享受到电车的低成本和静谧性。长安没有盲目跟风，而是基于对用户真实场景的洞察，用技术解决了“动力与油耗”的矛盾。这种“以用户为中心”的技术创新，不仅为长安在混动市场建立了独特竞争力，也为全球混动技术的发展提供了“中国方案”。

长期主义是穿越周期的唯一船票。从比亚迪的快充生态，到上汽大众的本土化增程，再到长安的超高压混动，这三家企业的实践共同指向了一个结论：汽车产业没有捷径。

短期的营销喧嚣终会散去，唯有技术的沉淀历久弥新。在2026年的今天，我们清晰地看到，那些坚持长期主义、敢于在底层技术上“死磕”的企业，正在将技术红利转化为市场优势。这不仅是企业的胜利，更是中国汽车产业从“大变”变“强”的缩影。未来，随着更多核心技术的兑现，中国车企将在全球舞台上赢得更多的话语权。（丁延吉）

## 大众汽车与小鹏汽车联合开发与众08正式开启预售

3月26日，大众汽车与小鹏汽车联合开发的首款车型——与众08正式开启预售，预售价区间为23.99万至29.99万元。作为大众品牌首款全时互联全尺寸纯电SUV，该车型专为中国市场打造，从双方签署联合开发协议到量产落地仅用时24个月。

新车采用贯穿式车身中轴线设计，车长5000mm，搭配短前悬长后悬的车身姿态，车尾配备发光标识，前脸及尾部搭载由400颗独立LED灯珠组成的智能动态灯语系统，可实现解锁、停泊时的灯光交互效果。

车顶配备1.74平方米智能调光天幕，支持透光度调节。中控台采用贯穿式联屏设计，搭载高通骁龙8295P座舱芯片，支持多模态交互功能。副驾座椅

支持多向调节及按摩功能，后排配备折叠桌板，兼顾家用与商务场景需求。在核心性能配置上，与众08基于800伏高压碳化硅平台打造，支持315kW直流快充，5分钟可补充150km续航里程，CLTC工况下最高续航达730km。智能驾驶方面，新车全系标配小鹏VLA全场景智能驾驶辅助系统，搭载双图灵算力芯片，算力达1500TOPS，配备26个高精度感知硬件，支持高速NOA、城市NOA及车位到车位辅助驾驶功能。

安全方面，新车车身结构中高强度钢占比达80%，整车完成31项安全碰撞测试，测试标准高于国家相关标准。电池系统通过436项安全测试，采用空腔灌蜡工艺提升防腐性能。（静醇雅）

## 途虎联合全球七大轮胎品牌推出12款顶级新品

3月30日，途虎养车举办春季轮胎新品发布会。本次发布会上，途虎养车联手米其林、德国马牌、普利司通、朝阳、东风胜利、雷神、飞跃七大国内外知名轮胎品牌齐聚一堂，携12款顶级新品轮胎，登陆途虎养车首发。此次新品汇聚了国际大牌与国产标杆，覆盖家用舒适、运动操控、越野路况、适配新能源等多元用车场景。

发布会上，米其林两款旗舰新品重磅首发。全新浩悦SE搭载双胎面科技，在持久安全、安静舒适的基础上，进一步升级节能，适配燃油车与新能源车。米其林相关负责人表示，途虎是米其林的重要合作伙伴，对于此次发布有极高期待，途虎售出的米其林产品均为官方供应，享受米其林官方提供的权益

保障。德国马牌在此次新品发布会上，带来全新第七代高端轮胎系列产品。旗舰产品XC7 Pro Max集自修补、静音棉双重科技于一身，轻松应对日常轮胎穿刺隐患。马牌负责人表示，包括XC7 Pro Max轮胎在内，德国马牌一直将顶尖品质的轮胎提供给途虎养车，共同服务中国车主。

作为途虎养车轮胎节的硬核展示部分，春季轮胎新品发布是展现平台与全球轮胎品牌携手，共同推动行业升级、服务车主的具体动作。与此同时，途虎养车轮胎节在车主端也已经开启持续让利，全面回馈车主。包括上述首发轮胎在内，即日起至4月16日，在途虎养车下单并安装轮胎的车主可在途虎养车App参与抽奖。（丁延吉）

50.8万元起  
全新莲花ForMe正式上市

3月29日，莲花跑车宣布旗下首款插电混动SUV全新ForMe正式上市，新车共推出2款车型，官方指导价区间为50.8万—55.8万元，限时售价为48.8万—53.8万元。新车可视为莲花ELETRE插混版，定位中大型5座SUV。

这是莲花跑车自2017年并入吉利控股后，首次将插混技术路线引入量产产品序列，标志着该品牌在纯电之外开辟第二条动力路径。

此前，莲花的产品序列以纯电为主。但纯电天花板很明显：续航顾虑与充电基础设施差异，使部分目标用户持续观望。

ForMe的技术定位坐标明确：对标兰博基尼Urus（指导价297万元）与法拉利Purosangue（指导价498.8万元）。核心功能上，车型搭载莲花路遥X-Hybrid超混架构，基于900V高压平台，配备205kW 2.0T混动专用发动机与前后双永磁同步电机，综合峰值马力达952Ps。官方实测百公里加速3.3秒（满电状态），馈电状态下成绩为3.5秒。驱动模式涵盖纯电、混动、增程、发动机直驱四种，搭配70千瓦动力电池包，CLTC综合续航1416km，CLTC纯电续航420km。150kW随车发电系统在120km/h巡航条件下可实现每小时额外补能

25千瓦时电，这意味着超跑不用再担心“耗油”，真正实现说走就走。再聊驾控，很多人觉得，5米1的全尺寸SUV，不存在驾驶乐趣。然而为了保持驾驶乐趣，莲花让这台大车直接减重500公斤。

500公斤，意味着在过弯时，更轻的车身带来的是更灵活的转向响应、更短的刹车距离。它的百公里刹停距离做到了33.9米，比同级标杆还短60厘米，赛道上，这是半个车身的差距；生活里，这就是故事和事故的距离。

马力数字之外，更有意思的是它的底盘调校：搭载LDDC莲花6D数字动态底盘，采用前双叉臂式独立悬架、后多连杆独立悬架的经典组合，这也是超跑级车型的专属配置，搭配双腔空气悬架与双阀CCD电磁减震器，还配备48V主动稳定杆，硬件配置拉满。双腔空气悬架支持5档高度调节，拥有75mm的动态调整范围，相比标准状态，可降低25mm，提升高速行驶稳定性；高可升高50mm，轻松应对非铺装路面。

50.8万元起售，这个定价直接把百万级超跑SUV的核心能力，拉进了50万元级的主流价格带，也传达出莲花这次的理念——超跑体验，从来不该是少数人的专属。（丁楠）

医学眼科中心实测：什么样的车内灯光才算合格？

## 儿童近视防控再添新盲区，车内灯光品质引关注

文/ 丁楠

“刚开学，孩子突然说看不清黑板了，学习马上跟不上了，赶紧请假来挂了眼科。”

随着全市中小学迎来开学季，一波配镜与视力检查的小高峰也随之到来。开学首月，上海多家三甲医院的眼科门诊候诊区早已座无虚席。队伍中，眉头紧锁的家长与频繁揉眼的孩子构成了主要画面。因排队人数众

多，眼科甚至被家长们戏称为比热门景点更拥挤的“6A级景区”。

最新数据显示，我国儿童青少年总体近视率已高达50.3%。其中，6岁儿童近视率为11.0%，小学生为34.3%，初中生攀升至69.7%，高中生更是达到了81.0%。如何有效预防儿童近视，已成为全社会高度关注的公

共卫生议题。

为守护孩子双眼，各类护眼产品走红家长圈层，高价定制眼镜、护眼贴、眼部按摩仪备受青睐，主打全光谱、低蓝光的家用户眼灯更是成为刚需好物。家长倾力打造居家护眼环境，却普遍忽略了孩子日常通勤、亲子出游时，长期接触的车内灯光隐患。

护眼灯风靡背后：  
家庭照明受重视  
车内环境却成盲区

为守护孩子的视力，各类护眼“黑科技”在家长圈中迅速走红。从动辄上万元的特殊功能眼镜，到数千元的护眼贴、按摩仪，家长们掏钱时往往毫不手软。其中，宣称“全光谱、无蓝光频闪、模拟自然光”的护眼台灯更是成为网红单品，直击家长对孩子居家光线不足的痛点。

然而，高昂的价格并不等同于合格的光源品质。究竟什么才是合格的护眼灯光？生活中还有哪些被忽视的“灯光杀手”？

“很多家长对灯光品质的关注度远远不够，”上海大学医学院附属眼科中心院长肖建业指出，“合格的护眼灯光有三个核心标准：第一是规避有害蓝光，短波长蓝光对视网膜具有潜在伤害；第二是无频闪，确保光线、色温及色差的稳定性；第三是高显色指数，即灯光照射下物体颜色不失真，视觉感受舒适。”

除了学校和家庭环境，肖建业特别强调了一个容易被家长忽视的“光照盲区”——车厢内部。“现在市面上的智能汽车普遍配置了多块屏幕，‘冰箱彩电大沙发’成为趋势，导致儿童在车内的用眼时间大幅增加。车内的灯光环境，同样建议按照健康标准进行打造。”

盲测实验：  
车内“护眼灯”是真是假？

在调研市面主流家用车辆的灯光



配置时，笔者发现：几乎没有车企明确强调车内灯光的健康标准。调查显示，一般车辆二排阅读区的照度常低于100lux，仅为国家A级标准的三分之一。在如此低照度的环境下阅读或使用电子屏幕，儿童睫状肌持续收缩，调节痉挛的风险增加60%。

此外，绝大多数车辆的阅读灯仅为一个小灯泡，照明范围有限。当光照均匀度大于5时，边缘照度不足中心的30%，极易诱导儿童养成歪头、前倾等不良用眼习惯，连续使用45分钟以上，眼

干发生率上升41%。

在显色指数方面，虽然国标基础要求Ra≥80，但大部分车内LED灯的Ra值仅为70—80。临床数据显示，当Ra<85时，儿童对相近色块的识别错误率上升27%。

相比其他环境，车辆行驶中屏幕随车身晃动，外界光线明暗交替，瞳孔需频繁缩放，眼睛比在静止环境下更容易疲劳。然而，这个本应更重视灯光质量的区域，却长期未得到应有的重视。

近期，一款号称获得车内护眼灯光

认证的新车——别克至境E7即将上市。为了验证车载灯光是否真正达到护眼标准，笔者团队携带市面上两款热门护眼台灯，与这款车一同前往上海大学医学院附属眼科中心实验室进行盲测。

一般来说，显色指数正常应达到90，最优为95；色温标准应达到4000K；照度方面，根据《中小学校教室采光和照明卫生标准》，课桌维持平均照度应不低于300lux。”肖建业表示。一般认为，300lux即达到护眼灯光标准。

综合测试结果显示，别克至境E7的



护眼灯显色指数高达95.1，色温为4289K，基本与市面上两款专业护眼台灯持平。此外，其照度达到326.1lux，已符合合格护眼灯光的标准。

多重打磨：  
车内护眼灯如何“炼”成？

来到上汽通用泛亚技术中心，笔者见到别克至境E7实车：二排护眼灯旁边贴了一个带文字的小标签，工程师解释：这是南德TUV护眼认证的专业标签，每一台别克至境E7车辆上都会携带，证明车辆的灯光质量。

“为了降低蓝光，我们联系专业供应商，通过添加多种荧光粉并优化配比，使得光谱连续性更好，显色指数RA达到了90以上。”工程师表示。

有车市调查显示，家庭用车大多选择在娱乐配置上做堆砌。“很多带着老人孩子选车的用户，只要孩子上车玩起了平板用上了大屏幕，那基本就定下50%了。”但别克却做了一个“逆流而上”的选择。

工程师说：“过去我们考虑车内照明，主要关注照亮和氛围，但在别克至境E7上，我们把座舱定义为家庭的‘第三空间’。现在的孩子待在车里的时间越来越长，不仅是通勤，还会在车里看书、看平板，这时候车内光源就不再是单纯的照明工具，而是影响儿童视觉发育的关键环境因素作为工程师，我们的目标就是把健康做进看不见的细节里，保护孩子的视力，就是给他们一个更清晰明亮的未来。”