

# 不卷“独门绝技”改拼“朋友圈” 2026北京车展映照车企“生态战”新逻辑

中经记者 夏治斌 石英婧  
北京报道

过去十年,中国汽车产业的主旋律是垂直整合与“全栈自研”,即车企试图把所有核心技术掌握在自己手中,以构筑壁垒。但在2026年北京车展上,一个明显的转向信号已经释放:竞争的逻辑正在从“单打独斗”的产品技术比拼,转向“生态共生”的体系能力较量。

《中国经营报》记者注意到,从合资巨头到商用车领军者,都密集释放了“开放合作”的信号。比如,上汽大众汽车有限公司党委书记、总经理陶海龙表示:“我们把中外双方最强的长板拿出来,共同定义产品。核心就是让技术真正服务于中国用户。我们坚信豪华品牌的电动化转型之路没有捷径,唯有深耕技术、读懂中国市场、贴近用户需求,才能走在前列。”

商用车领域也卷向“生态”。上汽大通发起“全球改装生态联盟”,并确立了三大使命:让改装有标准(建立高于国标的产品与施工规范)、让改装有保障(打通数据接口、共享技术资源)、让中国改装走向全球(输出中国标准、创意与品质),共筑商用车改装新生态。

上汽大通改企销售总经理余欣也向记者阐述了全球改装生态联盟对改装行业的意义:“大通牵头组建联盟,并为改装企业赋能。我们联合头部改装企业,不仅提供优质品牌产品,还开展质量认证、体系认证,通过认证保障最终产品符合C端用户需求,实现用户需求落地。依托大通全球2000多个售后网点,带动全国改装企业深耕国内市场,同时走向全球市场。”

## 智能生态重构

关于车企是否要将自动驾驶“灵魂”交给第三方,曾引发激烈争论。

众所周知,智能化,曾是合资品牌在中国市场最明显的短板。过去,关于车企是否要将自动驾驶“灵魂”交给第三方,曾引发激烈争论。但在2026年北京车展上,传统主机厂,尤其是合资巨头,正以前所未有的开放姿态,拥抱本土智能驾驶解决方案供应商,通过“双向奔赴”的深度合作,快速补齐短板,上演一场“中国速度”与“德系底蕴”的融合大戏。

2026年北京车展,上汽大众重磅车型ID. ERA 9X全球首搭Momenta R7强化学习世界模型。对于双方的此次合作,上汽大众汽车有限公司销售与市场执行副总经理、上海上汽大众汽车销售有限公司总经理傅强告诉记者:“ID. ERA 9X将德系造车的底蕴与中国高科技进行了融合,整合中德双方股东的核心技术,全面应用于这款产品之上,其中很多技术都是行业首发。”

Momenta为何选择上汽大众

## 生态共生升维

从“在中国,为中国”到“由中国定义,可反哺全球”,这一角色的转变正在成为行业的新常态。

如果说智能化领域的合作是补短板,那么更深层次的“生态战”,则体现在技术研发的源头。2026年北京车展释放出的另一个强烈信号是:中国不再仅仅是跨国车企的“销售市场”和“利润奶牛”,早已跃升为全球汽车技术研发的核心“策源地”和“试验田”。从“在中国,为中国”到“由中国定义,可反哺全球”,这一角色的转变正在成为行业的新常态。

上汽大众ID. ERA 9X是“合资2.0时代的首款力作”。陶海龙称:“中德双方团队在项目推进中沟通顺畅,对技术标准的认知高

ID. ERA 9X作为Momenta R7全球首发车型? Momenta CEO曹旭东解释道:“原因其实很简单,再聪明的大脑也需要一副特别强壮的身体,才能把能力真正发挥出来,R7的最终表现,不只看感知和决策,最后还得落在整车的执行能力上。大众一直以来对安全的坚持,比如行业AEB做到100km/h刹停就达标了,但大众直接拉到了140km/h,预留了充足安全冗余。这次Momenta还和大众共创了雨雪模式,经过反复验证和打磨,保障极端场景的安全。在底盘执行响应上,大众多轮调校,提升了各种路况下的行车安全。这种对安全的共同追求让Momenta坚信在ID. ERA 9X上首发的R7是最合适的选择。”

此外,落地研发过程中的深度协同同样关键。曹旭东称,R7系统之所以能通过强化学习应对“万中无一”的长尾场景,离不开上汽大众团队的魔鬼式路测配合。从东北的

极寒团雾到南方的复杂路况,上汽大众团队每月寻找的极限场景,成为算法进化的最佳“练兵场”。

对于产品在技术融合与极限测试双重加持下的竞争力,陶海龙称:“我们强调的是智能辅助驾驶的综合能力,与Momenta深度融合,结合产品能力和双方团队对汽车、智能辅助驾驶的理解,做了大量的协同开发,我们的产品一定处于智能辅助驾驶的国内第一梯队。”

谈及东风本田如何打破外界对合资品牌“智能化落后”的刻板印象,东风本田汽车有限公司执行副总经理曹东杰告诉记者:“此前东风本田坚持自研智能化,和国内头部新势力确实存在一定差距。(但)智能化不是新势力的专利,所有用户都有享受智能化的权利,目前东风本田正在与中国头部供应商携手推进智能化业务,不仅覆盖未来的新能源车型,也包括现有燃油车,不久后会发布合作成果。”

此外,曹东杰告诉记者:“CR-V



上汽大众ID. ERA 9X全球首搭Momenta R7强化学习世界模型。

夏治斌/摄影

已经率先搭载华为云赋能的云车机应用功能,通过App和其他方式让现有用户也能尽快感受到更多元的应用。目标是将本田在底盘、动力、空间、品控上的长期可靠耐久优势,与中国最先进的智能化能力联合起来,形成强强联合的效应。”

正是基于这样的思路,东风本田的智能化布局正在提速。东风

本田汽车有限公司执行副总经理助理、营销领域负责人龚熙补充道:“整体上,我们会通过与本土头部科技企业合作,提升东风本田车型智能化水平,力求跻身国内智能化的第一梯队。同时我们也会继续秉持本田对于产品可靠、耐用、安全的理念,让用户放心使用,这个会在后续的产品中有所体现。”

将持续提升本地化决策与开发效率,其首个成果——全新本土开发的中国专属信息娱乐系统将于年内落地。

记者注意到,上汽大通的生态合作更具生态特色,其在车展期间发起成立全球改装生态联盟。“改装市场确实十分广阔,涵盖旅居、房车、医疗、冷链等领域,我们大致将其划分为7—8个应用场景。大通从去年开始高度重视改装业务,去年8月,我们邀请全国头部改装企业召开专项研讨会;今年1月在深圳举办生态联盟会;今年3月又邀请改装企业针对即将上市的产品开展交流沟通。”对于改装市场

的发展前景以及上汽大通采取的举措,余欣说道。

对于联盟的作用,余欣称:“第一,我们会联合全国乃至全球改装企业,逐步搭建涵盖设计、质量的合作联盟,开展体系认证、质量认证;第二,企业加入联盟后,大通作为主机厂,会在国内外市场同步推进整车联盟服务。不像目前部分企业,改装车出现问题,底盘故障找底盘厂家,售后问题找销售方,未来在我们的联盟体系内,用户只需联系大通官方渠道,我们将全权负责解决问题,这是我们未来的服务方向,让用户一站式解决问题,放心用车。”

# 从幕后走向产业C位 解码“中国芯”的强势崛起之路

中经记者 郭阳琛 石英婧  
北京报道

“这是我们首次以参展方身份参与车展,一家欧洲汽车品牌的电子架构部门负责人专门和我讨论了针对800V平台的保护方案。我还亲眼看到好几个合资品牌的技术高管走进中国芯片和方案商的展台,询问具体的落地细节。这些都是中国芯片‘反向技术输出’的真正开端。”4月28日,江苏晟驰微电子(以下简称“晟驰微电子”)总经理李姓在接受《中国经营报》记者采访时表示。

在2026(第十九届)北京国际汽车展览会(以下简称“北京车展”)上,由中国汽车芯片联盟打造的“中国芯”展

## “无名英雄”闪耀北京车展

记者在现场看到,在“中国芯”展区C位,是全球首台全尺寸汽车芯片可视化车模,将国产芯片与整车功能域进行系统性映射,通过磁悬浮与动态灯光,直观演示了芯片在新能源智能汽车中的分布与功能,成为连接技术与应用的桥梁,为产业决策者提供了一套直观评估国产芯片上车可行性的“全景作战图”。

作为中国汽车芯片联盟成员,晟驰微电子是北京车展汽车功率保护与安全防护领域的唯一参展芯片厂商。李姓告诉记者,随着汽车电动化、智能化推进,国产芯片产品力与硬实力显著提升,企业底气增强,得以在



本届北京车展上,国产汽车芯片从幕后走向台前,备受业内关注。郭阳琛/摄影

区成为创新焦点,以近百家公司领军芯片企业的全链条集展示了国产芯片的“硬实力”,展示了我国汽车芯片产业从单点技术突破迈向全链条生态共生的跨越式发展。

记者注意到,中国芯片在短时间内完成规模化“上车”后,甚至借助中国汽车智能化优势进入合资车企和跨国零部件企业的视野。

例如,博世在其新一代ADAS(高级驾驶辅助系统)解决方案中,就选用了地平线的Journey 6芯片。

李姓表示,北京车展国产MCU、智驾SoC、功率半导体的展台上,人流量完全不亚于一些整车展台。芯片终于从一个藏在车身铁壳里的“无名英雄”变成了可以摆在展台上堂堂正正讲述自己技术故事的“主角”。

顶级车展中直面国内外整车厂。中国汽车芯片联盟相关负责人表示,“中国芯”展区展品涵盖控制、计算、传感、通信、存储、安全、功率、驱动、电源、模拟等十大类,向产业界传递了明确信号:中国汽车芯片不仅能够填补空白,更能够在主流应用中担当重任,为中国乃至全球汽车产业发展贡献稳定的供应链保障能力。

此外,作为国产汽车模拟芯片领域的“龙头”,纳芯微在亮相“中国芯”展区的同时还独立设置了主展区,全面展示适配三电系统、ADAS、智能座舱、车身控制、车灯系统的一站式芯片解决方案。

仁芯科技则携R-LinC全系产品与方案重磅亮相北京车展,全面呈现面向智能驾驶与智能座舱的高速数据互联全栈解决方案,其中32Gbps车载高速SerDes座舱新品更是引起关注。

“与行业主流方案相比,仁芯科技的32Gbps芯片实现了跨越式提升,在不压缩画质的前提下,一颗芯片可以完成过去多颗芯片才能承载的任务。”仁芯科技相关负责人表示,对于主机厂而言,这不仅意味着系统设计的简化,更直接带来成本降低和开发复杂度的降低,为未来座舱更高分辨率、更多屏幕的演进预留了充足空间。

## 规模化“上车”已成现实

国产芯片规模化“上车”的速度十分惊人。

记者了解到,从2022年成立到2025年7月首款车型量产,仁芯科技仅用3年多时间便实现了从产品研发到规模化上车的跨越。

上述仁芯科技负责人表示,截至目前,仁芯科技车规级高速SerDes产品已成功落地近40款2026年量产车型,标志着其已具备大规模量产和稳定交付的能力,这也意味着国产高速传输芯片正加速进入规模化上车新阶段。

纳芯微则围绕模拟、传感器、MCU+及SerDes等核心方向持续推进产品升级。例如,功能安全隔离栅极驱动芯片已实现规模化量产,4通道75W Class D音频放大器已量产,150W产品进入小批量验证阶段,车载SerDes接口芯片完成DV验证。

“公司汽车电子业务持续放量,2025年出货量达7.5亿颗,累计出货

量超过14.18亿颗。”纳芯微相关负责人告诉记者,随着产品矩阵完善和系统级能力提升,截至2026年年初,纳芯微汽车电子单车价值量已超1500元,长期有望提升至3000—4000元。

爱芯元智于2021年开始设计车规芯片,2023年6月第一颗芯片上车量产,2025年年底实车上量量突破百万辆。目前,M55H芯片已在多家主机厂规模量产并实际部署;M57芯片已在头部新势力车型的爆款车型上实现量产。

爱芯元智创始人、董事长仇肖莘表示,车规级芯片“上车”的过程非常漫长。爱芯元智前两年都在为增长打基础,包括导入新的车企、在车企里导入新车型等,但后续来自智能汽车解决方案的收入增长速度会很快。

“中国完成初始突破后,硬件迭代会越来越快,很少有例外。”千里科技联席董事长赵明认为,回顾产

业历程,无论是能源行业还是机械加工制造行业,但凡在硬件体系中完成了从0到1的初始突破,其后续的迭代速度会越来越快。

“国产芯片不仅更安全,成本更低,而且迭代效率更高,未来必将形成差异化竞争力。”赵明强调,选用国产芯片已不仅是出于供应链安全的考量,更是基于对未来产业格局预判所做出的最优选择。

为何中国芯片能够快速崛起?在李姓看来,一方面,这是汽车本身的价值链在重构。过去整车厂拼的是发动机、变速箱,现在拼的是算力、传感器和电子架构。芯片从BOM表里的一个普通料号,变成了定义整车性能和差异化体验的核心战略资源。另一方面,供应链安全这个血淋淋的教训,也让整个行业彻底明白了,没有自主可控的本土芯片供应,量产爬坡时脖子被卡住的痛苦会反复上演。

## 中国芯片开始“反向技术输出”

4月24日,上汽奥迪推出的全新纯电车型E7X,率先应用Momenta的L3级有条件自动驾驶量产能力,这是奥迪品牌在全球范围内首次应用L3级高度自动驾驶技术。

此前,博世在其新一代ADAS解决方案中,选用了地平线的Journey 6芯片,这标志着中国智驾芯片的核心技术成功进入了欧洲传统汽车供应链体系。

中国芯片企业正迎来历史性机遇,从“国产替代”到“全球标准参与”的窗口正在打开。李姓表示,合资品牌或零部件跨国企业选择中国的智能驾驶或座舱方案时,不会只是采购一颗SoC,而是会引入一整套围绕这个方案建立起来的芯片生态。

“当然也包括我们这样的保护器件供应商,有机会把晟驰微电子

定义的保护窗口、残压指标、封装标准,写进下一代全球车型的物料清单。”李姓认为,合资品牌反向采用中国方案,绝不仅仅是买一颗芯片,而是在寻找能一起面向下一代电子架构,能一同进行安全、可靠、快速创新的深度合作伙伴。这个机会对于已经完成车规体系重建,经过竞争洗礼的中国芯片企业来说,既是国内市场深耕的红利出口,更是技术品牌走向世界的起锚点。

仇肖莘也认为,爱芯元智除了跟着中国车企“出海”外,也需要获得海外车企的认可。“这是一个共赢的过程,但让海外车企能够认可中国芯片这件事要花点时间。”

据悉,爱芯元智面向全球市场设计的SoC M57芯片,已成为多家国际知名一级供应商的选定平台,

并将于海外市场量产搭载。

“产品技术没有太大的差别,本质的就是信任问题,国际市场对中国芯片正在建立信任。”仇肖莘指出,中国汽车芯片不能只在红海里“卷”价格,也要超过海外供应商的性能,同时保留性价比优势。

李姓也表示,合资汽车品牌的平台通常是全球性的,一旦中国芯片企业进入其供应链,就意味着产品会随着整车出口走向欧洲、北美、东南亚。

“在北京车展上,已有一家欧洲品牌的电子架构部门负责人专门和我讨论了针对800V平台的保护方案。他们最关心的不是价格,而是我们的全追溯体系和零缺陷能力能否匹配他们的全球质量体系。”对于未来,李姓信心十足。