



“193场发布会集中亮相第二十一届上海国际汽车工业展览会。”

最近这几天,在对上海车展“铺天盖地”的宣传中,这个数据已经被无数次提及,而这一亮眼的成绩也成为上海车展四十年的特殊“礼物”。车展这十天中,新车一辆接一辆地发布,各家车企的“黑科技”让人眼花缭乱。

在四十年前的第一届上海车展上,展厅还是露天的,面积大概仅有现在的3%……四十年的时间,见证了几代汽车人的奋斗。在这四十年的岁月中,汽车消费市场经历了一轮又一轮的变革。在当下的新能源时代,智能化浪潮席卷而来,而中国汽车人,已经成为了那个当之无愧的“弄潮儿”。

青年报 实习生 张振宇 记者 陈嘉音



车展现场。

本版摄影 青年报记者 郭容(除署名外)

上海车展40年:见证中国汽车工业奋斗史 当年拼命追 今朝看我秀

几十年奋起直追 从依赖进口到掌握专利

在中国汽车工业起步阶段,时任一机部副部长的饶斌提出了“以市场换技术”的策略,旨在通过合资引进新技术、开发新产品,进而推动中国汽车产业的升级。

1984年,中国第一家轿车合资企业上海大众正式成立,桑塔纳成为了中国汽车工业史上的第一款合资轿车,上市头5年累计销量就达200万辆。

1985年7月3日,第一届上海车展开幕,那一天上海展览中心人来人往,有媒体曾发布过一组数据,开幕首日约有2万人来到现场参观,而那届车展,参展的车辆仅有100多辆。也就是说,开幕第一天,每辆汽车都要“迎接”大约200人的观摩。这一组数据既反映了车迷对汽车的

热爱程度,又有力地证明了中国人民对建立起汽车强国的强烈渴望。

但在那个年代,造好“小汽车”对我国来说并不简单。上汽大众公布的数据显示,在上汽集团和大众汽车合资早期,桑塔纳轿车国产化率过低仍然是一个棘手的问题,当时桑塔纳轿车的国产化率甚至不到4%。

随后几十年汽车工业的故事,是一代又一代汽车人奋起直追的故事,关注汽车发展的人或多或少都有所耳闻。这个故事很长,要跨过几十年。这故事也很短,2023年,话题“大众旗下ID系列电动车因中国和德国市场售价的巨大差异引来德国消费者不满”迅速登上社交媒体的热榜。据媒体爆料,当时ID.3在大

众的“老家”德国售价比中国高出近20万元人民币。

“产生这种现象的核心是我们国家制造业在不断发展。一方面,我们自己供应链企业生产产品的加工工艺提升了,不管是材料的强度还是精度和40多年前上汽大众刚成立的时候是完全不能比的;另一方面,我们国家自己的技术积累也越来越雄厚了。”上海大众的邓工程师向记者解释道。之前车价很贵,是因为消费者支付的车价很大一部分是供应链企业或是车企使用国外技术专利所必须支付的费用。但是现在,我国已经形成了完备的汽车供应链,其中有不少企业通过自研等方式绕开国外的专利,专利费省下来了,车价自然就便宜了。

“黑科技”越来越多 从交通工具到智能平台

在最近几届的上海车展上,无论是车企还是上下游供应链,厂商们的“黑科技”是越来越多了。

比亚迪的“天神之眼”智能驾驶辅助系统让智驾下探到10万元以下的汽车级别;小鹏汽车则展示了XNGP 5.0系统,复杂立交场景通过率得到了大幅度提升……

在MediaTek的展台,工作人员向记者展示了他们最新的天玑智能座舱的概念产品。“请向我介绍一下上海车展。”工作人员唤醒语音助手,用英文说出这一串指令后,几乎是眨眼间的工夫,车机屏幕上就弹出一段关于上海车展的介绍。“我们的车机之所以这么智能化,其实是得益于我们已经接入了DeepSeek模型。和传统的AI语音助手不同,接入DeepSeek功能可以让车机有推理和思考的能力,它可以智能识别我们现在的场景,从

而增强交互的体验。”

看完这段展示,一位观众在惊叹之余询问工作人员:“它那么智能,我孩子有时候会问一些天马行空的问题,那是不是也可以让它来帮我解答呢?有的时候孩子的数学题我也不太会,是不是我把卷子放在摄像头前面照一下,让它帮我辅导孩子呢?”

听到这里,MediaTek的工作人员先是愣了一下,随即诚恳地说道,“您确实给了它一个不小的考验,我们在设计的时候还没有测试过此类的场景。但这也确实是很多人在开车时会面对的问题,好在这款产品还没有量产,我们会持续优化的。”

在汽车科技及供应链的展台区域,记者见到了一位格外认真的观众。他拿着本子和笔,一路逛展,一路记笔记。“我是做芯片的,所以特别关注汽车在智能座舱领域的发展,毕竟智能化是

现在汽车发展的大趋势。两年一届的上海车展,我至少参加了三届。来上海车展,我一方面是想寻找潜在的客户,另一方面是想看一下行业的发展动向。”

在他看来,智能化革命依旧在如火如荼地进行中,这和新能源汽车的发展是密不可分的。“我们现在很多人会在车里午休,如果去露营的话,甚至会在车里过夜。如果是燃油车时代,在车里睡觉其实是一件很煎熬的事情,因为你没有办法开空调,毕竟谁也不想一氧化碳中毒。但在新能源时代就不是这样了,在车内睡觉变成了一件很正常的事情,这也诞生了很多新的场景,比如在车内看电影、打游戏等,这就是智能座舱新的发展方向。同样的,新方向也给芯片、人机交互等细分赛道提出了新要求,要想造好车,就得在这上面下功夫。”

供应链企业“出海” 从“学生”到向外输出者

在过去四十年间的每届上海车展上,你都能听见来自世界各国的语言。

据媒体报道,在首届上海车展上,外国工程师在分享汽车业务时,台下的中国汽车工程师为了能多学一点甚至拿出了望远镜。不少技术人员为了学习外国汽车工业的成果,他们会拿着游标卡尺一点一点地测量数据。

在这届上海车展上,中国工程师依然会前往奔驰、奥迪等多家外国车企的展台进行学习。同时,无论是上汽、奇瑞、吉利等国产车企的展台还是供应链企业的展台,各种肤色的外国人随处可见。

在四维图新的展台,记者就见到某家车企的工作人员在向四维图新的技术人员了解某款入门智能座舱级平台的参数以及功能。“很多出海的车企要想选择当地的软件生态进行适配,说不定反而是更贵的。可能一个地图就要几百元,这对于成本控制非常严格的入门级车型来说,其实并不友好。而我们的平台是支持多种手机互联生态的,单从这一点,就让很多用户选择了我们。”四维图新的工作人员向记者介绍道。

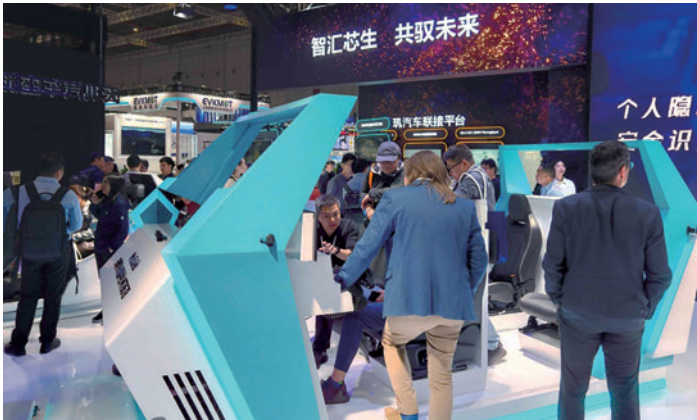
其实,四维图新并非只开发入门级的智能座舱平台。在本

届上海车展上,四维图新和深圳卓驭科技有限公司(以下简称“卓驭科技”)联合推出了中高阶行泊一体解决方案。

被国外车企“盯上”的远不止四维图新一家公司。“这次车展,我们和通用别克、一汽丰田、本田中国、凯迪拉克等多款品牌都宣布了战略合作。”北京初速有限公司的工作人员对记者说道。

记者了解到,在合作中北京初速有限公司主要负责向各家车企提供智能辅助驾驶解决方案。“北京初速有限公司的智能辅助驾驶为用户提供了丰富的功能使用体验。以‘绕行场景’为例,面对诸如在积水坑中避让对向大车、连续绕行路面异物、夜间避让倒下树木等人类驾驶员很难预见的极限场景,我们的智能辅助驾驶都能应对自如。”北京初速有限公司的工作人员自信地说道。

北京初速有限公司、地平线、华为乾崑智行等多家来自中国的科技企业都纷纷宣布,公司已经与多家外国车企达成了合作。在智能化这场新的汽车革命下,曾经站在后面,需要拿着望远镜“听课”的学生,已经悄然成长了,现在它们就像一棵又一棵参天大树。



在Mediatek展台,一名外国友人正饶有兴趣地听工作人员讲解。

青年报记者 陈嘉音 实习生 张振宇 摄