

2025广州车展，合资品牌都在积极“自救”

来源：叶婷玮 发布时间：2025-11-23 14:02:57

2025广州车展逛完之后，最明显的感受就是，曾经躺赢的合资品牌，如今都在努力“自救”，推出的新车不再是简单换个壳、加个大屏的敷衍升级，而是实打实补短板，要么抱上中国科技巨头的大腿，要么跟本土伙伴深度绑定，曾经的高傲姿态已经不复存在。

毕竟数据摆在那，2025年合资品牌新能源渗透率仅7.4%，市场份额从2020年的55%骤降至32%，再不发力真要被市场甩在身后了。

把华为、小米搬上车，补齐智能短板



以前总吐槽合资车机是“老年机”水平，现在这种认知则被彻底打破，核心玩法就是“跨界组队”。比如东风日产，这次的动作就不小，不仅带来了首款插混车型N6，还把华为鸿蒙座舱塞进了天籁里，推出天籁·鸿蒙座舱版，上市价格为12.99万-15.79万，拿出了较大诚意，不知道大家会不会买账。

实际体验下来，鸿蒙座舱5的表现依旧出色，15.6英寸2K大屏操作丝滑，语音响应说完就能执行，连调节座椅这种操作都几乎零延迟。作为首款搭载鸿蒙座舱的燃油车，它把“油电同智”玩明白了，既保留了天籁标志性的沙发座椅和舒适底盘，又补上了智能化的短板，对看重实用性的家庭用户来说很有吸引力。

广汽丰田更狠，铂智7直接搞了个“华为+小米”双buff。不仅有华为鸿蒙座舱5

和DriveONE电驱系统，还接入了小米“人车家”生态，下车前喊一句就能打开家里的空调，这种全场景体验以前只有新势力能提供。

智能驾驶方面搭载了Momenta的端到端大模型，城市和高速的高阶辅助驾驶都能覆盖，再加上15万左右的起售价，把合资车的智能门槛拉到了新高度。

燃油车也没躺平

不是所有消费者都想换电车，合资品牌也看清了这点，开始给燃油车的智能化“补课”。大众和卓驭科技合作的辅助驾驶系统，就是专门为燃油车打造，2026款帕萨特Pro、途观LPro、揽境等车型都能选装，顶配免费、选装只要5000元，性价比相当高。

这套系统最贴心的是“人机共驾”理念，高速上能自动导航变道、智能避障，上下匝道时还会自动调节车速过弯，就算你临时干预变道，它也不会直接退出功能，而是重新规划路线。不依靠激光雷达和高精地图，仅凭双目摄像头就能实现360°感知，对燃油车用户来说，花小钱就能得到省心的辅助驾驶，确实很有吸引力。

别克的至境L7也采用了类似路线，搭载了Momenta R6飞轮大模型，智能驾驶的决策逻辑更贴合中国人的驾驶习惯。而它的新能源旗舰MPV至境世家，则盯上了健康需求，首发的“五恒”健康座舱（恒温、恒湿、恒氧、恒洁、恒静）能智能调节温度、湿度和空气质量等，精准击中商务和家庭用户的痛点。

放下身段，借本土力量加速转型

如果说科技联名是“临时组队”，那平台合作就是“深度联姻”。比如马自达终于想明白了，和长安汽车合作推出了基于EPA平台打造的首款SUV——EZ-60，摆脱了以往“小众冷门”的标签，平台技术更贴合中国市场的路况和用户需求。

这种合作不是简单的技术授权，而是从商品企划到开发验证的全流程协同。就像广汽丰田已经放权让中国首席工程师主导下一代汉兰达、赛那等核心车型的开发，不再照搬海外版本，而是精准对接中国用户的需求，铂智3X上市后能稳定月销破万，就是这种策略的最好证明。

其实合资车的核心优势一直都在，扎实的机械素质、靠谱的品控和多年积累的口碑。以前输在反应慢、不了解中国用户需求，现在放下身段，主动拥抱中国科技，和本土供应商合作，总算是找对了自救的方向。

不过，这种跨界合作还需要时间验证，比如鸿蒙座舱在燃油车上的长期稳定性、不同生态系统的适配流畅度，都是用户后续会关注的点，但至少从广州车展来看，合资车已经主动跳出舒适区，开始寻求改变。

对于消费者来说，这无疑是好事。以后选车不用再在合资品质和智能体验之间纠结，15

万左右就能买到合资大厂出品+科技配置丰富的车型，选择权越来越多。

HTML版本： [2025广州车展，合资品牌都在积极“自救”](#)