

粤港澳大湾区车展即将开幕 华南车市年中大战一触即发

北京车展的硝烟尚未散尽,下一场硬仗已经箭在弦上。2026(第三十届)粤港澳大湾区车展将于5月29日至6月7日在深圳国际会展中心(宝安)盛大举办,并以“面向科技、面向未来、面向市场”为主题,启用11个展馆及户外展区,总规模达30万平方米,将汇聚100多个品牌、1300多款车型。

今年3月开始,中国汽车市场就进入了“新车轰炸”模式,几乎每周都有三至四款重磅车型发布上市。这场从年初延续至今的激烈竞争,将在粤港澳大湾区车展迎来年中最高潮。无论是合资品牌的智能化转型、自主品牌的高端化突破,还是科技巨头的跨界发力,都将在这个“湾区风向标”舞台上集中展现。

■新快报记者 刘佳淇

●上汽大众ID.ERA 5S 大众全球首款城市NOA轿车



5月初在工信部完成申报的上汽大众ID.ERA 5S,这次终于要正式和公众见面。它不仅是ID.ERA系列的首款轿车,更是大众全球第一款能跑城市NOA的量产车。

智能化是这款车最大的卖点,全系标配“行云智行”高阶智驾和“云栖智舱”智能座舱。从工信部申报图来看,车顶没有激光雷达凸起,目前业内普遍猜测它走视觉为主的技术路线,外后视镜和尾灯上的“智驾小蓝灯”就是这套系统的专属标识。

●猛士M817 Ultimate 被视为智能越野天花板



东风猛士全新M817系列即将在车展开启预售,顶配专属版M817 Ultimate备受关注,直接把华为全栈智能技术和硬派越野的军工底子焊在了一起。

它基于MTECH智能越野架构打造,搭载1.5T增程器+双电机四驱,智能是它和其他硬派越野最大的区别,全球首搭华为乾崮ADS 5智驾系统+896线双光路激光雷达,能稳定探测120米外仅14厘米高的障碍物,戈壁碎石、泥泞陡坡都能精准识别。

●零跑D99 打破MPV空间想象力



和市面上多数MPV扎堆卷“冰箱彩电大沙发”不同,零跑D99没在基础配置上死磕,而是把核心竞争力放在了别人想不到的场景玩法上。

D99车身尺寸5280×1995×1900mm,轴距3110mm,采用2+2+3七座布局,空间灵活性十足。第二排零重力座椅支持90°和180°旋转,第三排也不是凑数的,不仅带加热功能,还能完全放平收纳进后备厢形成纯平地台,甚至可以向后翻转变成“钓鱼座”或“观景座”。



●启境GT7 华为与广汽联手打造的猎装黑马

作为华为与广汽联合打造的首款车型启境GT7即将在车展上开启预售。这款定位30万-38万级的智能猎装轿跑,集高颜值、强操控、长续航于一身,将直接对标极氪001、蔚来ET5T等热门车型。

启境GT7基于华为乾崮赤兔平台打造,提供纯电和增程双版本,新车全球首批搭载华为乾崮ADS 5智驾系统,采用全链路冗余架构,标配896线双光路激光雷达,可稳定探测120米外可乐罐大小的障碍物,目前已获得广州市L3级自动驾驶道路测试许可。

●奥迪E7X 订单量持续走高车展迎上市



作为上汽奥迪AUDI品牌专为中国市场打造的第二款车型,奥迪E7X即将在车展上市。自5月8日以28.98万元起的价格开启预售以来,这款车型获得了市场

积极反馈,订单量持续走高。

新车定位中大型纯电SUV,全系标配900V高压快充平台,充电10分钟最高可补充429km续航,彻底驱散了纯电车型的里程焦虑;在底盘与操控方面搭载了前后桥全铝底盘、焕新quattro全时智能四驱系统,并全系标配后轮转向功能,零百加速时间为3.9秒。智能辅助驾驶方面,搭载Momenta强化学习大模型,实现全场景辅助驾驶,未来还将升级至L3级自动驾驶。

●东风奕派M8 东风华为首款量产车

已于5月23日完成全球首秀的东风奕派M8,是东风与华为乾崮战略合作升级后的首款量产车型,定位中大型六座新能源SUV,计划今年三季度正式上市。

核心亮点是满配华为乾崮六件套,包括首批搭载的乾崮智驾ADS 5 Pro、鸿蒙座舱5.2、乾崮车控车云、鲸鲨通信和21扬声器HUAWEI SOUND音响。车顶“风启蓝眸”智显小蓝灯可直观提示智驾状态,50英寸AR-HUD实景导航和16.1英寸中控屏搭配,交互流畅。动力提供纯电和增程双版本,底盘由赛事冠军团队调校,搭载ICCD智慧悬架和铝合金H臂后悬架,滤震表现出色。



|一周人物|



小米创始人雷军 “输给特斯拉不丢人”

5月21日,小米创始人雷军接受媒体采访时,罕见公开复盘小米YU7与特斯拉Model Y的市场竞争,直言10个月对战“八败两胜”,并坦承砍掉标准版是战略失误。

此次复盘,雷军率先亮出核心战绩,2025年6月上市至2026年4月,小米YU7累计交付23.2万台,同期特斯拉Model Y交付35.8万台;10个月的月度对决中,YU7仅2个月销量领先,8个月不敌对手,4月销量更是跌至9876辆。“去年YU7发布时成绩惊艳,本以为能击败Model Y,结果却是八败两胜,”雷军坦言,输给特斯拉不丢人,只要我们永不放弃、持续改进,终会有赢的一天。”

对于失利根源,雷军分享了调研中印象最深的一幕:一位特斯拉车主告诉他,市区通勤五六百公里其实就够了。这句话点醒了雷军,市场数据也印证了这一点——70%的Model Y用户选择的正是593公里续航的入门版。而小米当初为简化产品线,主动砍掉了YU7标准版,仅保留长续航及以上版本。雷军说:“那一刻我明白了,当用户不需要那么多配置、那么长续航的时候,小米的‘高配低价’反而显得有点贵了。”

▶ 记者点评

从“对标特斯拉”的高调开局,到直面“八败两胜”的坦诚复盘,雷军此次放下“偶像包袱”,既展现出互联网人快速迭代、知错即改的特质,也戳中了新势力造车的核心痛点——脱离用户真实需求的“堆料式”竞争,终究难敌精准匹配市场的务实策略。

小米造车五年,凭借雷军的个人影响力与“性价比”打法快速起量,但面对特斯拉这样的全球巨头,单纯靠“高配低价”难以持续取胜。此次回归标准版,本质是从“技术导向”向“用户导向”的回归,也是对“过度智能化”的理性纠偏。不过,对雷军而言,补齐产品线只是第一步,后续能否稳定产能、提升交付效率、持续优化用户体验,才是小米YU7真正缩小与Model Y差距的关键。(新快报记者 刘佳淇)

|一周股市|

汽车整车动态行情

5日跌幅前九 (05.20-05.26)	
江淮汽车(600418)	-12.07%
东风股份(600006)	-6.34%
海马汽车(000572)	-6.13%
江铃汽车(000550)	-5.99%
长城汽车(601633)	-5.42%
广汽集团(601238)	-4.17%
长安汽车(000625)	-3.71%
上汽集团(600104)	-3.01%
北汽蓝谷(600733)	-0.30%



更多优质汽车资讯
请关注新快报汽车视频号及新快报汽车频道