第413批新车公告申报量骤减

“速成车”监管信号持续收紧

日前,工信部第413批《道路机动车辆生产企业及产品公告》公示显示,本批汽车产品申报475个,较上批减少212个,新能源车型同步减少58个。具体来看,475个条目中仍以各类改款、配置增补型号和同平台衍生版本为主,全新车型寥寥无几,主流新势力全新车申报为零。

由于该数据骤减也引发行业关注,不少业内人士解读为“速成车”监管信号持续收紧。中国汽车流通协会乘联分会秘书长崔东树接受采访时表示,此次新车申报节奏有所调整,主要是为了进一步规范研发体系流程管理,确保新车实现高质量增长。

■新快报记者 陈镞

通常,进入工信部新车申报目录的车型,会在未来一到两个季度内陆续上市,该目录被视为新车供给的“蓄水池”。从最新一批申报名单看,行业上新节奏明显踩了刹车。

今年8月,工信部等四部门联合启动为期一年的道路机动车辆产品生产一致性和质量提升专项行动,并披露2025年度新能源汽车生产一致性监督检查结果,曝光部分典型案例。10月10日,四部门又公开发布研发测试验证管理征求意见稿,围绕虚拟操纵件、门把手、新型人机交互系统、大角度座椅等提出具体测试验证要求。两项动作前后衔接,共同抬高了车企对未来准入尺度的预期。

预期变化首先反映在本批次申报结构上。小改款、配置增补车型无需重新走完完整验证流程,尚可照常申报;从零开发的全新车型则须补足所有强制验证环节,新势力显然集体暂缓提交。

对此,有分析人士认为,车企并非无车可报,而是在按更严的门槛调整投放节奏。以本申报批次中出现的宝马、林肯、别克、荣威等为例,品牌自身具备成熟验证体系,受冲击相对有限;而奉行短周期迭代、依赖仿真试验压缩验证环节、寄望上市后OTA补全功能缺陷的品牌,则明显承压。

值得一提的是,征求意见稿明确了具体门槛:2027年1月1日落地,创新设计不能单凭仿真报告完成申报,实车验证记录、全流程试验档案须留存备查,高风险特色配置还需单独开展可靠性评估;可靠性行驶试验总里程拟统一提至不低于3万公里,环境适应性验证不少于1年,“两冬一夏”极限工况测试成为硬标准。

换言之,规则的核心是倒逼车企在上市前完成可靠性验证,避免把耐久试错成本转嫁给车主。不过,新增的验证投入,也存在向下传导至终端售价的可能,进而改变价格竞争的底层逻辑。

从本申报批次可以看到,车企“慢下来、重打磨”的趋势渐显。崔东树表示,新车供给收缩会在短期内扣制新车发布节奏,不利于销量平稳增长;不过,只要未来几期逐步改善,整体影响就不大。

乘联分会数据显示,10月全国乘用车零售169.3万辆,环比增长5%;新能源乘用车零售114.8万辆,环比增长6%,车市仍呈小幅回暖态势。

第413批新车公告重磅车型



1. 新世代宝马3系长轴版

作为这批目录里变化最剧烈的一款车,全新宝马3系长轴距版(代号G58)采用新世代设计语言,双肾格栅融入大灯,配半隐藏门把手,尾部设计抽象。尺寸为4865/1852/1461mm,轴距2970mm,比海外标轴版加长了110mm。申报的330L和325L都搭载2.0T发动机,对应高/低功率,数据分别是211kW和172kW。按现有节奏,新车预计2027年投放市场。

2. 别克Electra GS



作为别克新能源转型的重要产品,Electra GS定位与君威相仿,外观则延续概念车设计,溜背造型搭配锐利C型大灯与贯穿式尾灯,运动感突出。车身尺寸4979/1914/1492(1496)mm,轴距2865mm,配半隐藏式门把手、全景天幕,高配搭载激光雷达(预计采用Momenta方案)。动力提供1.5L与1.5T插混系统,发动机最大功率分别为72kW和115kW,均配磷酸铁锂电池。未来有望与至境L7形成合力,争夺B/C级轿车市场份额。

3. 荣威家越06

荣威家越06定位10万级中型SUV,尺寸4815/1900/1695mm(1687mm),轴距2825mm,较家越07小一圈。核心亮点是双动力布局:插混版搭1.5L发动机(82kW)+175kW电机,配宁德时代磷酸铁锂;纯电版提供235kW三元锂与176kW半固态电池(清陶供应)两套方案。设计延续家族语言但更年轻化,贯穿灯带强化,可选激光雷达与后摄像头。参考家越07限时11.98万元起的热销表现,06有望以更低门槛承接家用市场。





4. 林肯飞行家EX8

这是工信部目录中体量感最突出的车型,或将于今年广州车展亮相。车长5055mm、宽1995mm、高1800mm,轴距3010mm,定位中大型五座SUV,强调大五座空间。动力搭载1.5T插混系统,发动机最大功率110kW,配磷酸铁锂电池。车顶搭载激光雷达,智能辅助驾驶采用本土供应商方案。该车由长安与林肯合作打造,为中国市场量身定制,外观延续林肯设计风格,被视为林肯回归主流豪华市场、追赶智能化第一梯队的重要产品。

5. 新款极氪001

新车预计2027年一季度上市,其核心变化在于动力与个性化:搭载370kW自研单电机,最大功率约503马力,最高车速可达280km/h;电池由此前的三元锂调整为磷酸铁锂,续航与售价有望进一步优化。外观延续猎装造型,新增含大尾翼、运动包围在内的FR风格套件可选,选装后车长增至5029mm。轴距维持3005mm,选装空气悬架时车高为1533mm。此次改款以更务实的电池方案降低门槛,同时强化运动个性,意在助推这款国产猎装标杆重回销量巅峰。



|一周人物|



博世智能驾驶与控制系统事业部中国区总裁吴永桥:

“汽车永远不会成为第三空间,车机不该重复手机已经做得很好的事。”

11月5日,在2026世界互联网大会·乌镇咖荟·汽车夜话上,博世智能驾驶与控制系统事业部(XC)中国区总裁吴永桥抛出了与行业主流叙事相反的判断。当车企纷纷将“第三空间”作为智能座舱的终极故事时,吴永桥直言:“现在很多人都说AI座舱,说汽车会成为第三空间。我认为永远不会。”

这一判断源自博世遍布全球的项目经验与后台数据。吴永桥透露,博世为全球客户完成了100多个智能座舱项目,其中不乏在车上订咖啡、订餐馆、订机票、订酒店的功能集成。“后来发现,用的人特别少,几乎没有人用。”在吴永桥看来,即便自动驾驶演进至L3、L4阶段,用户双手得到解放,也不会转而用车机订火车票或酒店。根本原因在于,手机的迭代速度、算法、模型以及App服务生态,“远远超过汽车”。

记者点评

吴永桥的“冷水”,泼向的是智能座舱领域愈演愈烈的功能堆砌之风。但这并非否定座舱智能化的价值,而是提醒行业厘清边界:车机的核心竞争力,不在于复制手机已有的服务,而在于依托车辆自身的数据与硬件,把导航、车控、补能这些与行车强相关的功能做深做透。在智能座舱同质化竞争加剧的当下,吴永桥的判断提供了一个值得正视的反思角度。

(新快报记者 陈镞)

|一周股市|

汽车整车动态行情

5日涨幅前五 (截至11月10日)	
江淮汽车(600418)	+10.54%
众泰汽车(000980)	+4.35%
广汽集团(601238)	+2.67%
海马汽车(000572)	+2.19%
赛力斯(601127)	+1.24%
5日跌幅前五 (截至11月10日)	
长城汽车(601633)	-4.45%
上汽集团(600104)	-3.25%
江铃汽车(000550)	-2.32%
长安汽车(000625)	-0.70%
比亚迪(002594)	-0.60%

新快报汽车
更多优质汽车资讯