

看新车之合资转型篇： 以中国技术 满足中国需求 合资品牌集体醒悟

东风日产 N7

相比此前基于全球市场开发的 Ariya,东风日产 N7 是一款彻头彻尾的“中国车型”，它的到来,将东风日产的转型全面提速。

N7 诞生于东风日产全新新能源架构——天演架构下,新车沿袭了东风日产对家用、舒适的深刻理解,并注入了最前沿的智能化科技。N7 长宽高为 4930/1895/1487mm,轴距达 2915mm,将与 Model 3、小米 SU7 展开竞争,最终售价将在上海车展期间发布。

N7 将配备新势力上常见的“三件套”：同级独有的智能冷暖冰箱、15.6 英寸 2.5K 中控屏、零压座椅。而最让人惊喜的是，

N7 的智能化丝毫不弱于第一梯队的自主品牌。新车将搭载高通 8295 芯片，内置全新开发的 NISSAN OS 车机系统，系统融合 DeepSeek 大模型，语音车控更加自然、更加强大。同时,N7 搭载了 Momenta 高阶智驾系统,一段式端到端大模型,支持高速领航、城市记忆领航能力。

可以说,N7 的竞争力已经完全能够与自主车型抗衡,它的到来将揭开东风日产的转型新篇章。



广汽本田 P7

4月 15 日上市的广汽本田 P7 同样是日系车企的转型先锋。作为一款中型 SUV,P7 不仅有 19.99 万起售的诚意定价,在智能、驾控方面的实力同样不俗。

P7 搭载云驰智能座舱系统，

采用 12.8 英寸 +10.25 英寸的瀑布式双中控屏 +9.9 英寸全虚拟 TFT 数字仪表与 AR-HUD 的显示系统,内置高通 8155 芯片和全新的 Honda Connect 4.0 系统,车机操作丝滑流畅无卡顿，

语音指令可以 0.8 秒快速响应。

P7 还沿袭了本田对驾驶乐趣的追求,云驰智能高效纯电架构赋予了其前后 50:50 黄金重量配比,以及前双叉臂后五连杆悬架系统。P7 还配备了大直径的横向稳定杆与 BOSCH 高端转向系统,真正做到让驾驶者精准掌控车辆。而 ADS 自适应减震系统则让运动之余,车辆还拥有一流的舒适性表现。

P7 在智能、空间、驾控的表现可以说是面面俱到,是一个非常全面均衡的选择,这样的竞争力势必加速广汽本田的转型。



广汽丰田铂智 3X

在打出 10.98 万 -15.98 万元的惊爆价之后,铂智 3X 上市首小时便订单破万,堪称合资纯电的最强音。

堪称同级最佳的智舱、智驾是铂智 3X 爆火的核心原因。

在智驾方面,铂智 3X 配备 14 万级车型独有的激光雷达和英伟达 Orin X 芯片。同时,Momenta 最新“一段式端到

端”高阶智驾大模型,让铂智 3X 进入到了智驾第一梯队。而全系标配 14.6 英寸中控屏、高通 8155 芯片等高配设施,和智能化能力达到了同级一流的水平。

除此之外,铂智 3X 还传承了丰田的品质基因,采用“装甲车级”被动安全车身设计,高强度以上特殊钢材占比超 70%，

1500 兆帕热成型材料占比达 30%。车身中部的“十字贯穿式结构”和“5 道地板横梁”全部由热成型材料构成,被动安全能力超越同级。

铂智 3X 的到来,让广汽丰田终结了 BZ4x 的实力局面,实现了在智能纯电领域强势突围,我们有理由相信,广汽丰田的反击战已经开始了。



过去几年,合资品牌缓慢的电气化转型被消费者广为诟病,曾经强大的品牌力,在变革的车轮下愈发苍白。但面对庞大的中国市场,没有人愿意甘心放弃。近一年来,头部合资品牌纷纷开始提速,通过加深与中国技术、中国用户的链接,推出了一批更加符合中国市场需求的能源产品。

诸如东风日产 N7、广汽丰田铂智 3X、东风本田 S7 等新车,都展示了跨越式的产品力提升,一些车型甚至获得了不错的终端销量。显然,驶入转型深水区的合资车企已经开始重新回到主流市场。这次上海车展,就是他们反攻的开始。

闻言培

一汽大众 ID.AURA

本次上海车展,一汽 - 大众将携三款基于全新中国 DNA 打造的新能源概念车亮相,覆盖 A 级纯电轿车、增程式 B 级 SUV 及 B 级纯电 SUV 三大细分市场。其中,A 级轿车命名 ID.AURA。

这些概念车将使用基于中国技术、中国需求开发的 CMP 电动平台与 CEA 电子电气架构,标志着“一汽 - 大众从“全球车型导入”向“中国需求定义”的质变。

大众 CMP 平台开发周期缩短 30%,成本优化 40%,能够支持产品快速迭代。CEA 架构则采用域控与准中央计算,将车内控制单

元减少 30%,运算性能提升 50%,支持 L2++ 级自动驾驶与无缝 OTA 升级。配合 CMP 平台的高度灵活性,一汽 - 大众首次实现纯电、插混、增程多动力形式的兼容开发。

值得注意的是,一汽 - 大众这些概念车并非虚无缥缈的技术展示,得益于 CMP 平台开发周期的大幅缩短,概念车从亮相到量产仅需 12 个月,IDAURA 等车型的量产版将在明年初登场,这是提速提效后的一汽 - 大众,对新势力“快鱼吃慢鱼”法则的首次强势回应。



长安马自达 EZ-60

在 EZ-6 开启电气化转型后,长安马自达在 2025 年进一步加速变革,本次上海车展将在带来第二款新能源车型 EZ-60。新车将基于长安的技术体系打造,并深度融合马自达的设计、运动标签。EZ-60 定位于中型电动 SUV,车身长 4850mm、轴距 2902mm,提供纯电和增程式混动版本。

EZ-60 延续了马自达的魂动设计,溜背式车顶、隐藏把手、数字化后视镜、运动式低风阻轮毂,让其看起来要比马自达燃油车更加动感。内饰方面,EZ-60 全面向中国汽车看齐,采用了可以覆盖中控和副驾的 26 英寸

5K 超大连屏,并搭载中国开发的机系统。

EZ-60 纯电版本将搭载 78kWh 电池、续航约 550km;增程版配备 1.5L 发动机,配置 31.7kWh 电池,纯电续航 160km。

值得注意的是,长安马自达 EZ-6 已经通过 MAZDA 6e 实现出海,EZ-60 也将按照这一路径进入东南亚、欧洲等市场。另外,长安马自达也已经规划了 EZ 系列的第三款、第四款车型,显然,长安马自达已经进入到转型加速期。



写在最后：

在 2025 上海车展的聚光灯下,合资品牌的战略转向清晰可见：从依赖全球车型的缓慢导入,转向基于中国本土需求、本土技术的价值重构与产品迭代。从东风日产 N7 的全栈智能化突围,一汽-大众 ID.AURA、到广汽丰田铂智 3X、长安马自达 EZ-60 的产品定义来看,合资品牌已经学会了中国车市新的生存法则——唯有深度融入中国产业链,才能重获市场话语权。