



月开始，我国新能源汽车渗透率从最高的 53.7%，一路下滑，到了 2024 年 12 月直接逼近了 50% 的临界点达到了 50.6%。

原本被认为快速走向衰落的燃油车，依然可以占据着半壁以上的江山，同时展现出“逆袭”之势，尽管其中蕴含着价格大幅下调、季节性消费多种因素的共同作用，但也足以让人们重新审视燃油车在汽车市场中的地位和未来发展潜力。

事实上，“蒙尘”许久的内燃机技术，得到了顶层设计的重新重视。在政策导向层面，作为汽车行业的重要监管和引导部门的工信部，去年以来已不断放出要重视油车的信号。在 2024 年 11 月举行的中国汽车工程学会年会上，工信部装备工业一司副司长郭守刚明确表示：

“坚持稳妥转型，要在大力发展新能源汽车的同时，同步推动内燃机技术发展，激发传统能源汽车和内燃机产业发展活力，实现高水平转型升级，以更高站位、更大格局、更为理性地看待产业变革与市场竞争。”

这一表态明确传达出国家对于燃油车技术发展的支持态度，强调了燃油车在汽车产业中的重要地位。让市场看到了燃油车未来发展的可能性。

对于车企而言，政策的支持意味着在燃油车领域的投入将更具价值，促使它们加大在燃油车技术研发上的力度，推出更多符合市场需求的燃油车产品。同时，消费者也从政策中感受到燃油车并不会被迅速淘汰，从而在购车决策时更加理性地考虑燃油车的优势。

技术创新“油电同智”提升战力

支撑燃油车“反攻”的重要力量，有相当大的一部分来自坚持油电“两条腿走路”的车企。对于这些车企来说，新能源是未来，而燃油车业务仍是当下生存的根本保障。而随着技术进化，燃油车的智能化不再遥不可及，被看作“功能机”的燃油车也迎来了更多可能。

大力发展混合动力技术成为很多传统车企的选择，这种车型结合了燃油车和新能源车的优点，既能加油又能充电，有效缓解消费者续航焦虑，成为燃油车向纯电过渡的重要桥梁；另一方面，在提升传统燃油发动机效率上也加大研发投入，比如长安汽车推出 500Bar 超高压直喷新蓝鲸发动机，燃油喷射更充分，动力增强的同时降低油耗与排放，让燃油车具备与新能源车同维竞争的實力；广汽在内燃机技术方面也表现突出，其单缸机指示热效率已超过 52.5%，而可搭载整车的多缸机有效热效率也超过 46%。

在上周举行的 2025 奇瑞汽车混动之夜上，奇瑞宣布依托 46.5% 热效率新一代混动发动机和 93% 综合效率混动箱的黄金组合，其鲲鹏混动系统开启油耗“2”时代。同时揭晓的新一代鲲鹏天擎混动专用发动机，可实现 48% 以上的全球最高热效率。奇瑞相信，超级混动技术会是全球各种不同汽车市场共同的新的增长点。

上汽大众前不久上市的途昂 Pro，该车在动力系统和越野性能上进行了重点优化，搭载了第五代 EA8882.0T 发动机，结合了 VTG 可变涡轮技术和 500Bar 高压直喷技术，动力堪比以前的 3.0T 发动机，而油耗却降低了 8%。在下周的 2025 上海车展上，上汽大众还将揭幕一款采用增程式动力系统的 B 级 SUV。

2025 年被业界称作“全民智驾元年”，智驾普及已经成为确定的趋势，燃油车智能化也成为传统车企不约而同的选择，通过努力提升燃油车的智能化水平，以“油电同智”作为新的市场突破口，打破传统认知边界，加速向智能出行时代跃迁。在技术突破、车企战略以及市场需求等多重因素的共同驱动下，燃油车的智驾普及可能会比想象中更快。

3 月初一汽大众、上汽大众发布燃油车智驾路线图，随后奇瑞也提出“油电同智”战略。上汽大众在途昂 Pro 上配备的与大疆合作开发的智能驾驶系统，进一步增强了这款大型燃油 SUV 的科技含量。

将在上海车展上开启预售的全新奥迪 A5L，是在