

对标特斯拉 Model Y 发布纯电 SUV “高配低价”考验小米产能

海尔成立机器人事业部 人形机器人是未来目标

本报讯 记者卢梦琪报道：6月26日，海尔集团董事局主席兼首席执行官周云杰在第十六届夏季达沃斯论坛现场透露，海尔已成立机器人事业部，不仅研发工业机器人，还涉足家政服务相关领域，如陪伴型机器人、康复型机器人。

周云杰指出，机器人走进家庭是必然的事情，这些机器人最初可能未必是人形形态，还需要一步一步来，但未来的形态会朝人形机器人方向演进。

当被问到未来家政人员是否会被取代时，周云杰表示，海尔并没有想做一个功能集成很强的、要替代一个家政人员的机器人，因为它太复杂，而且成本也非常高。“我们是将功能和场景进行切割，做康复的就康复，把它进行分解。这样一来，一个家庭可能花万把块钱，而不是花几十万。将来你的家庭里可能会有三四个小型机器人，和家里的小家电一样，这是我们的方案。”他说。

2025年，中国机器人产业迎来历史性拐点——工业机器人国产化率突破58.6%，人形机器人市场规模预计达200亿元。今年以来海尔在机器人领域也动作频频。

记者了解到，今年1月，由海尔智家

全资持股的海尔兄弟机器人科技（青岛）有限公司成立，经营范围含智能机器人销售、工业机器人销售、特殊作业机器人制造、人工智能硬件销售、人工智能应用软件开发、人工智能基础软件开发等。

6月26日，海尔集团宣布战略入股上海新时达，双方将在智能机器人等领域展开合作。新时达作为国内唯一拥有全自主可控控制技术的机器人厂商，其SCARA机器人出货量全球第四、全国第二，海尔集团通过卡奥斯工业互联网平台构建“硬件+软件+生态”闭环，入股新时达是其“平台+机器人”战略的关键落子。据悉，二者将共同研发家庭服务机器人与工业场景机器人的技术和产品协同方案，新时达提供底盘、关节部件，海尔智家提供家庭场景大模型，拓展具身智能在家庭与工业场景的全生态应用。

同日，海尔联合7家具身智能代表企业以及上海人工智能行业协会等产学研各界代表，共同倡议成立“具身智能创新生态联盟”，基于海尔拥有的家电应用场景和智能制造基地，为具身智能、人形机器人等落地提供丰富的应用场景，推动相关技术和产品在实际应用中的深度应用。

雷克萨斯新能源项目 在上海金山开工

本报讯 近日，雷克萨斯新能源项目基地建设启动仪式在上海金山区举行，该项目预计2026年8月竣工、2027年投产，第一台车将于2027年下线，年产能可达10万辆。

据了解，2025年4月22日，上海市政府与丰田汽车公司签署战略合作协议，金山区政府与丰田中国签署合作备忘录。

根据战略合作协议，丰田在上海设立集研发、制造、销售等功能于一体的新能源汽车公司——雷克萨斯（上海）新能源有限公司。新公司注册资本达1071亿日元，占地总面积约113万平方米。

此外，根据协议，双方还将在智能驾驶、氢能、车用动力电池回收再利用、物流及供应链等领域开展广泛合作，携手打造在中国乃至全球范围内具备影响力的引领示范项目。

如今项目如约正式开工建设，从签约到开工仅用时两个多月。

作为丰田高端品牌，雷克萨斯新能源项目是丰田汽车公司电动化发展战略的重要布局。

项目投产后将生产雷克萨斯新一代纯电动车型，并计划量产能量密度突破400Wh/kg的固态电池，涉及的碳化硅电驱系统、车规级无线充电等9项核心技术已被纳入丰田2030全球技术战略。

项目投产后生产的车型将主要服务于中国市场，计划中国本土零部件使用率达95%以上，丰田意在借助该项目快速实现电动化、智能化战略转型，以推出更多更好适应中国本土和国外市场的电动汽车品牌。（车讯）



图为小米人车家全生态发布会

本报记者 谷月

今年1月，特斯拉发布新款Model Y时，以一句“尽管对比”向行业对手发出挑战。当时，小米集团创始人、董事长兼CEO雷军仅用两个字回应“好的”，并附上小米YU7的标签，被网友戏称为“最简短宣战书”。半年后，这场被外界视为“新势力挑战行业巨头”的对决终于拉开序幕。

6月26日晚，小米正式发布首款纯电SUV——YU7，售价25.35万元起。

小米YU7在续航、性能、配置及价格上全面对标特斯拉Model Y。

电动车最关键的价值指标就是续航。小米YU7标准版车型搭载96.3kWh电池，CLTC续航835km，比Model Y后驱版（593km）多出242km；Max版车型搭载101.7kWh电池，续航760km，远超Model Y Performance的615km。

智能化一直是特斯拉的优势，但这次雷军也算“拼了”。YU7搭载英伟达Thor芯片，配备激光雷达+4D毫米波雷达，而Model Y依赖纯视觉方案在自动驾驶领域不占优势。

性能方面，YU7 Max零百加速3.23

秒，极速253km/h，超越Model Y Performance的3.7秒。此外，小米在硬装配置方面可谓下了本钱。除了激光雷达和英伟达Thor芯片，此次YU7全系还标配了连续阻尼可变减震器、天际屏、800V高压快充等，高配版还提供双腔空悬、电吸门、25扬声器音响等豪车配置。

价格是小米的“撒手锏”，小米YU7共推出标准版、Pro版和Max版3款车型，售价分别为25.35万元、27.99万元和32.99万元，均低于Model Y对应版本1万至3.36万元。

发布会后，小米宣布YU7开启预订3分钟大定突破20万台，相当于特斯拉Model Y去年国内销量的一半。这一成绩印证了小米“高配低价”策略的成功，但在挑战特斯拉这座行业“高峰”时，小米仍需面对诸多现实挑战。

据悉，北京亦庄工厂一期年设计产能仅15万辆（双班制下极限提升至约30万辆），按此计算月均产能约2.5万辆，但实际周交付量仅5000辆左右（月交付2万台左右），而小米SU7月订单如今已近3万台。

订单积压导致交付周期增加（部分车型等待时间达50周）。据业内人士透露，这次发布的YU7与SU7共用部分产线，产能利

用率下降势必会再次增加交付时间。而特斯拉在Model Y在加州、得州、上海和柏林4个工厂同时生产，产能可观，能够覆盖超过120万辆的全球年销量。

补能是否便捷也是对小米这个后进者的考验。虽然雷军强调，小米YU7 800V高压平台支持15分钟补能425km（Max版可达620km），大幅领先特斯拉超充，但特斯拉在中国拥有超过2000座超充站，覆盖川藏线等高难度路段和偏远地区，而小米依赖第三方充电桩，长途场景便利性存疑。小米的补能网络布局还需时间。

在智驾方面，Model Y的纯视觉方案虽未落地FSD（完全自动驾驶），但特斯拉算法成熟度领先，全球百亿美元数据积淀仍是护城河，而小米的智驾系统仍需市场验证。雷军也坦言：“Model Y在能耗和FSD上确实领先，我们仍需学习。”

业内人士认为，特斯拉的技术护城河仍坚固。而小米“高配低价”策略并非不能复制，特斯拉生产成本还有下降空间，未来或可通过降价对小米施压。

截至6月27日下午，小米美股ADR一度暴涨10%。这场较量，或许才刚刚开始。

大力推进现代化产业体系建设 加快发展新质生产力