



长安赛力斯齐上阵，车企为何集体押注机器人 第二增长曲线已现 车企“造人”不是跨界是必然

老记伏枥

联系电话
17708339062



2026年4月，北京车展上演一幕标志性场景：长安汽车展台上演着机器人拳击表演，双拳上下挥动，与观众互动频繁。与此同时，天枢智能机器人原型机“小安”在展台另一侧展示了精准的动作模仿能力——这不是科幻展，而是量产倒计时的预演。今年4月初，赛力斯召开分析师会，宣布双足、四足、轮式及轮足复合智能机器人“预计今年内会与大家见面”。

从年初特斯拉官宣以“AI、Robotaxi和人形机器人”为核心的未来转型，到长安汽车3月成立天枢智能机器人公司，再到比亚迪、小鹏、赛力斯、奇瑞、广汽集体入局，为何车企集体押注机器人赛道？记者调查发现，从制造端的机器人到具身智能的人形机器人，一个清晰的信号已经释放：车企正在将机器人列为继新能源汽车之后的“第二增长曲线”。重庆市汽车商业协会常务副会长兼秘书长陈学勤强调，这一轮集体转向，是技术禀赋、产业周期与战略逻辑三重力量交汇下的必然选择。

长安机器人离量产不远了

4月24日，第十九届北京国际汽车展览会开幕，长安汽车展台的机器人表演成为全场焦点。天枢智能机器人原型机“小安”身高169厘米，体重69公斤，拥有40个自由度，搭载长安自研的“天枢大模型”，既能实时对话，也能精准模仿各类动作，配备的1颗激光雷达和5颗摄像头，让它具备了出色的环境感知与行走避障能力。一旁的机器人拳击表演互动感十足，双拳上下挥动，与观众频频互动，这不是科幻场景，而是长安机器人量产倒计时的真实预演。

相较于车展上的夺目表现，长安在机器人领域的产业布局更为扎实低调。5月11日，记者走进长安阿维塔数智工厂，这座由长安联合华为、中国联通打造的“全球首个全域5G数智AI柔性超级工厂”，已实现从订单到整车的全流程数字化控制。车间内，AGV机器人往来穿梭运送零部件，全车间369套监测设备、26道质量门配合73个工位的AI视觉监测系统，能精准捕捉生产中的微小缺陷。底盘、动力、内饰等关键环节，AI机器人已完全替代人工，生产线可同时生产三个品牌数十种车型，支持7000多种个性化配置，交付周期压缩至18天。

当天上午，长安天枢智能机器人（重庆）有限公司内一片繁忙，研发人员们专注于机器人研发与测试。“公司2026年3月成立以来，以‘具身智能重塑泛出行生态’为核心，明确了三阶段规划。”公司相关负责人介绍，依托长安自研天枢大模型，企业聚焦汽车制造与用户服务，以长安工厂为“试验场”，突破灵巧操作、复杂环境导航等关键技术，同时推进核心零部件国产化，保障供应链安全与成本可控。

据规划，长安2026年将发布首款车载组件机器人，聚焦车载服务、智能交互等场景；2028年实现人形机器人量产，主打泛出行场景，兼顾工业辅助、户外巡检等需求；2030年后拓展至家庭服务场景，让机器人走进寻常百姓家。

赛力斯机器人也加速赶来

几乎与长安同步，赛力斯也在加速“汽车×机器人”的融合步伐。5月11日上午，记者走进赛力斯龙兴超级工厂，3000多台机器人昼夜不息协同作业，从零部件搬运到整

车装配，每一个环节都精准高效。来自砾石机器人的数十台CR系列柔性协作机器人，已全面落地赛力斯动力长寿工厂总装产线，覆盖发动机装配、螺栓拧紧、视觉检测等核心场景。

全流程数字孪生技术的应用，让工厂管理更高效。工作人员通过屏幕就能实时监控每一个生产环节，机器人运行状态、生产进度等信息一目了然。目前，工厂关键工序自动化率达100%，装配合格率达99%，错漏装等质量问题降低40%，数字化转型成效显著。

赛力斯的机器人布局不止于工厂内部。记者获悉，今年4月初，赛力斯在分析师会议上透露，双足、四足、轮式及轮足复合智能机器人预计今年内与公众见面，其中人形机器人上半年产能将达6000台/年，工厂轮式机器人已实现规模化部署。

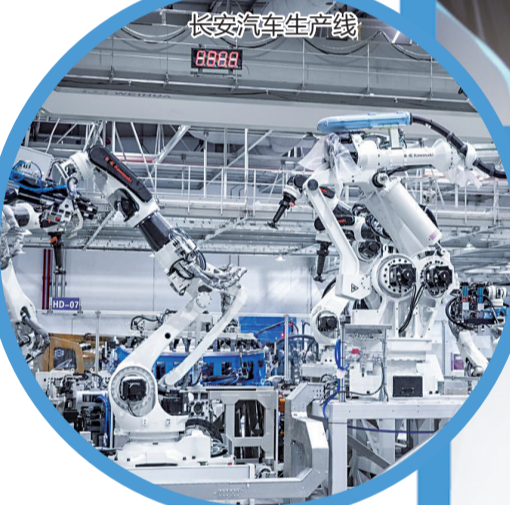
早在去年10月，赛力斯旗下重庆凤凰技术有限公司就与北京火山引擎签署合作协议，围绕机器人核心技术协同攻关，构建“技术研发—场景验证”闭环机制。赛力斯集团董事长张兴海表示，将抢抓“人工智能+汽车”融合机遇，加大机器人领域投入，推动产业持续升级，打造“汽车+机器人”全新生态。

全球超20家车企争相入局

长安与赛力斯的布局，只是车企集体进军机器人赛道的一个缩影。记者梳理发现，小鹏、理想、小米、奇瑞、比亚迪、广汽、吉利、中国一汽等十余家车企，均已明确公布机器人布局与量产计划。据不完全统计，全球明确进军人形机器人领域的车企已超20家，一场全行业跨界竞争已然展开。

造车新势力姿态最为激进，小鹏汽车便是其中的代表。作为最早入局的车企之一，小鹏2018年启动机器人预研，2024年底IRON机器人进入广州工厂实训，2026年1月首台量产样机下线。截至今年3月，已有超500台IRON机器人在小鹏广州、肇庆工厂试运营，让生产效率提升30%，人工成本降低35%。今年4月北京车展期间，小鹏宣布向“具身智能公司”转型，明确IRON机器人2026年底量产，2027年开启商业化销售，年底月产能目标上千台。目前，小鹏已更名为“小鹏集团”，将“成为全球具身智能公司”定为未来十年核心定位。

传统车企也密集布局，



长安汽车生产线



长安汽车

呈现差异化竞争。今年2月，广汽孵化成立广东慧云科技，承接全集团机器人业务，旗下GoMate人形机器人已迭代至第四代，规划2026年小批量试产。奇瑞2026年1月推出“墨茵M1”人形机器人，用于销售、接待等场景。比亚迪走“自研+生态协同”路线，其人形机器人项目已完成第六代原型机进厂测试。中国一汽自主研发的智能机器人在北京车展首次亮相，四大产品线集中展出，全尺寸人形机器人可实现互动、巡馆等服务。

陈学勤指出，雷达、算力、AI智能的快速发展，以及车企生产环节涉及的同源技术众多，构成了车企相较于其他科技企业的独特优势。他注意到，多家车企已形成“车机+机器人”技术同源的核心战略。记者也了解到，国际车厂特斯拉的机器人Optimus计划第二季度正式启动量产，年产能目标100万台。



赛力斯参加北京车展

专家观点

造机器人机遇挑战并存

对于车企集体跨界造机器人，行业专家既有前瞻洞察，也有审慎分析，普遍认为这一趋势机遇与挑战并存。

在重庆，由“33618”现代制造业集群体系引领的机器人布局全面铺开。重庆工商大学研究员莫远明介绍，重庆已形成涵盖研发、制造、检测、配套的全机器人产业链生态，2024年全产业链产值超370亿元。今年3月，宇树科技与重庆大渡口区政府签约，建设具身智能机器人西部创新运营中心，打通全产业链条，进一步完善产业生态。

陈学勤表示，长安、赛力斯等龙头企业布局机器人，是智能网联新能源汽车与智能装备两大产业协同联动的体现。“这一轮集体转向，本质是用AI重新定义汽车安全与制造，工业质检模型的应用也降低了AI使用门槛。”

不过，中国汽车工业协会原常务副会长董扬表达了审慎态度。他认为，车企不宜贸然跨界，当前更紧迫的是巩固汽车主业，我国汽车产业在精密机床、测试设备等高端装备上仍有短板，需重点弥补。同时，国内头部车企利润水平不高，尚未具备充足实力开拓相邻赛道。“车企应各有所长、各司其职，有条件的可与具身智能领域领先企业合作，而非盲目追求全栈自研。”董扬提醒，机器人领域技术壁垒高、投入大、回报周期长，盲目布局可能带来经营风险。

陈学勤最后表示，车企布局机器人是大势所趋，但也面临诸多挑战。面对“33618”现代制造业集群的机遇，考验企业家的不仅是技术优势，更是成本控制、可靠性与场景落地能力。唯有精准把握市场需求、持续创新，才能在具身智能时代的全球竞赛中站稳脚跟，真正将机器人打造成“第二增长曲线”。

上财经—重庆晨报记者 郑三波 摄影报道