

五年記錄中國車發展 用鏡頭打破偏見

美國「車輪哥」：「你們來中國吧，自己體驗一下」



2026年北京車展期間，汽車自媒體、美國人「車輪哥」伊桑·羅伯遜(Ethan Robertson)火了。他帶着十多個國家的粉絲們，組團來參觀當下的中國新能源汽車。「中國車為什麼這麼便宜?」「中國車的智能駕駛真的好用嗎?」「我好想開中國車!」聊起海外粉絲對視頻內容的反饋，「車輪哥」如數家珍。這也是他和團隊組織海外粉絲團實地參觀的初衷。

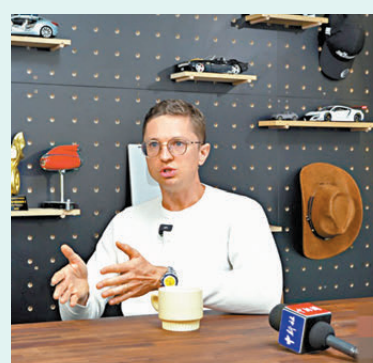
2019年，伊桑遇到了「車輪哥」團隊的創始成員，對方正在尋找能用中文介紹汽車的外國人。抱着試試看的心態，伊桑參與了部分拍攝工作。2021年，他辭去原有工作，正式成為「車輪哥」頻道的全職成員，用鏡頭記錄中國汽車發展的每一步。「車輪哥」說，他的成長和中國汽車行業的起飛是同步的，他做的事情很簡單，便是「把真實的中國車，拍給想看的人看」。

「如果你覺得我說的是謊話，你認為中國車肯定沒有我說得那麼好，那你們來中國吧，自己體驗一下，你看看我說的是不是對的。」這是「車輪哥」在招募海外粉絲時，最常說的一句話。

●文/圖：中新網



「車輪哥」的「海外粉絲團」已經成了固定節目。



▲2026北京國際車展上，人山人海，國產新能源汽車吸引大量外國參觀者。圖為「車輪哥」和他的粉絲團。

◀汽車自媒體、美國人「車輪哥」伊桑·羅伯遜(Ethan Robertson)

2024年廣州車展、2025年上海車展，「車輪哥」的「海外粉絲團」已經成了固定節目。他的團隊還給這個活動取了個名字叫「Wheelsboy EV Tour」——中國電動車體驗之旅。他還曾帶領粉絲團參觀中國汽車工廠，開展中國短途自駕遊活動。

「車輪哥」發現，對中國汽車感興趣的海外消費者，正面臨一個極其尷尬的局面——看得見，摸不着，更不容易買到。

3萬美元買頂配 海外粉絲「破大防」

在2026年北京車展上，「車輪哥」向粉絲介紹了一輛豪華電動SUV，「你看到的這款車可能只要3萬美元，配置齊全，帶大屏和後排冰箱。」

就這一個例子，足以讓海外粉絲「破大防」。因為在美國，3萬美元幾乎買不到任何電動汽車或混合動力車。

所以外國網友在「車輪哥」的評論區裏，問得最多的兩個問題——為什麼這麼便宜?為什麼這麼好用?——本質上是一個問題：憑什麼?

憑什麼中國車能用這麼低的價格，做出這麼好用的產品?

「車輪哥」自己總結了兩點：

產業前瞻性+供應鏈全面性

第一，產業的前瞻性。很早之前，中國已經意識到，在內燃機賽道上和那些擁有百年積澱的國際品牌比拚，勝算實在渺茫。因此，中國選擇不在舊賽道上追趕，而是決定把重點放在下一個發展階段，也就是電動汽車和混合動力汽車上。憑借對未來發展方向的精準布局，中國得以搶佔先機。

第二，供應鏈的全面性。中國擁有全球最大、最完整的新能源汽車產業鏈，涵蓋基礎材料、零部件、整車、製造裝備等全鏈條。從電池到電機到電控，核心部件領域優勢顯著；同時產業鏈覆蓋芯片、算法、傳感器等關鍵環節，真正實現了產業鏈各環節的自主可控與全面布局。「如果一個車上有冰箱，那麼六個月以後，可能所有的車子都有冰箱。」這種「中國速度」，國外的汽車品牌根本做不到。

老外最驚豔的其實不是中國汽車本身?如果你以為海外粉絲只是被價格和配置打動的，那你可能低估了「智能化」的殺傷力。

「車輪哥」講了一個很有意思的、他自己的觀察：很多外國網友一開始都說——「我不喜歡大屏幕」「我不喜歡語音控制」。

但後來他發現，這些網友真正想表達的是：「我不喜歡這個不好用的屏幕」「我不喜歡這個像個傻子的語音控制。」

因為他自己的粉絲在體驗完中國車之後，基本都是大型「真香」現場。

因為國外的部分智能座艙，用戶體驗做得不盡如人意。「你說要導航到一個地址，得跟車機喊好幾遍，它還聽不懂。但中國車的語音交互不一樣。你基本可以像跟人聊天一樣跟它對話，它聽得懂，反應快，還能連續對話。」

再比如輔助駕駛。「車輪哥」告訴記者，國外品牌常常把「標配ACC自適應巡航」拿出來當賣點。但在中國，連很多入門級車型都標配NOA(領航輔助駕駛)——車子能在市區自動轉彎、自動等紅綠燈。「這種功能在國外，只有頂級的系統才有。」

帶老外粉絲「漂洋過海來看車」

特稿

「車輪哥」對於來中國工作生活，可謂是「蓄謀已久」。

早在高中時期，他就開始對中國文化感興趣。「對中國越感興趣，你就會發現中國(在世界格局上)是非常重要的國家。」在大學時期，他還修了中文課程，並來到北京和上海進修語言。「回國之後，我就確定了自己一定要來中國生活工作。」

2021年，他辭去原有工作，正式成為「車輪哥」頻道的全職成員，用鏡頭記錄中國汽車發展的每一步。「如果早三年開始，赛道還沒起來，太難做。如果晚幾年，赛道已經擠滿了人，也難做。」

得益於中國汽車行業的飛速發展，「車輪哥」的頻道發展勢頭也十分可觀，截至2026年3月，「車輪哥」在國內全網粉絲量超200萬，全平台播放量超一億；YouTube粉絲訂閱數超21萬，累計閱讀量超2,000萬。

中國車遠比想像的好得多

百聞不如一見，全球各地的粉絲通過「車輪哥」的內容與活動，紛紛被中國的新能源汽車圈粉。「這麼多次活動下來，從來沒有人說我在說謊，大家親身體驗後，都認為中國的汽車遠比他們想像的好得多。」

談及此番北京車展之行，「車輪哥」用了一個詞形容：「過分。」「這個地方大得有點過分了，一天肯定是逛不完的。」

一位澳洲粉絲也讓「車輪哥」印象深刻，他已經連續三年參加「車輪哥」的活動，此前也參觀過很多國家的汽車工廠。「看完小米工廠他告訴我，這是他認為最震撼、最先進、最有科技感的工廠。」

還有一位愛爾蘭的粉絲評價中國車：「我覺得中國車安全，看起來不錯，價格很划算。說實話，所有看過的人都問哪裏能買到。」

這就是「車輪哥」想做的事——用事實打破偏見。

共吸引海外觀眾6.5萬人次

2026年北京車展的事實也佐證了這一點：本屆車展共吸引海外觀眾6.5萬人次。而自主品牌海外出口數據同樣亮眼：2026年1至3月，中國汽車出口222.6萬輛，同比增長56.7%；新能源汽車出口95.4萬輛，同比增長1.2倍。

「車輪哥」這群「漂洋過海來看車」的外國粉絲，就是中國汽車出海最生動的代言人。「車輪哥」告訴記者，「未來我還想帶我的粉絲們去體驗川西自駕，在體驗自然風光的同時感受中國的基礎設施建設……」

珠海廣州交通樞紐收尾 灣區機場群「空鐵聯運」加速



●珠海機場T2航站樓項目近期完工，總建築面積超19萬平方米。圖為旅客在珠海機場T1航站樓值機。



●被譽為珠海空港「中樞神經」的珠海機場綜合交通樞紐項目最近正式竣工。

大灣區快線

香港文匯報訊(記者方俊明 珠海報導)灣區機場群「空鐵聯運」加速!珠海機場T2航站樓、綜合交通樞紐近期相繼竣工並即將投運，並通過珠機城際銜接廣珠城際，「空鐵聯運」短板逐步補齊。同時，穗莞深城際銜接廣州白雲機場的相關城際路段已進入收尾階段，擬今年內建成通車，屆時串聯廣深兩大機場的軌道網絡將全線貫通。從珠海機場綜合樞紐到廣深機場軌道牽手，再到灣區六大機場均規劃銜接軌道，灣區「軌道上的機場群」加快成型。

作為廣東省重點工程，珠海機場T2航站樓項目近期完工，總建築面積超19萬平方米。未來投入使用後，珠海機場將正式邁入「雙航站樓」時代，年旅客吞吐能力可實現倍增，達到2,750萬人次。

進一步激活珠海空港戰略能級

被譽為珠海空港「中樞神經」的珠海機場綜合

交通樞紐項目最近也正式竣工。中建二局珠海機場綜合交通樞紐項目經理唐明成表示，這座總建築面積逾16萬平方米的超級綜合體是銜接T1、T2航站樓與城際鐵路的關鍵節點；啟用後將實現航空、軌道、公路的無縫銜接，進一步激活珠海空港的戰略能級，強化珠江口西岸核心城市的輻射能力，也助力珠海機場更好地融入大灣區世界級機場群。據悉，該樞紐在通過珠機城際銜接廣珠城際，直通廣州南站的時候，還在毗鄰橫琴口岸的橫琴站與澳門輕軌銜接，從而連通澳門機場。

穗莞深城際收尾 貫通廣深機場

與此同時，廣州白雲機場T3綜合交通中心也按照空陸換乘一體化設計，打造「航空+高鐵+城軌」聯運綜合體。隨着廣州新塘至竹料擬今年內完工，新白廣城際(新塘經白雲機場至廣州北站城際鐵路)計劃今年底全線建成通車，加上既有的穗莞深城際，促使廣州白雲機場與深圳機場實現軌道互通。還值得關注的是，穗莞深城際

將在前海站與規劃建設的港深西部鐵路銜接，而港深西部鐵路在整體規劃中預留延伸至香港機場的條件，未來將實現穗深港三大機場的軌道串聯。

據最新規劃，白雲機場T3綜合交通中心除了引入新白廣、穗莞深城際外，還將逐步集廣湛高鐵路、廣珠(澳)高鐵路、廣深第二高鐵路等多條高鐵路。其中，計劃今年底開建的廣珠(澳)高鐵路，將實現白雲機場與橫琴口岸約30分鐘直達，並銜接澳門輕軌連通澳門機場。

規劃建設的廣深第二高鐵路，未來更讓白雲機場與深圳機場進一步實現「高鐵路直達」，最快僅需20分鐘左右。據了解，目前在建的深圳機場車站不僅是廣深第二高鐵路始發站，也規劃引入深圳一江門、深圳一南寧等高鐵路，從而讓深圳機場與位於佛山高明的廣州新機場高鐵路互通。廣東省交通運輸廳相關負責人表示，隨着大灣區「軌道上的機場群」加快成型，助力建設大灣區世界級機場群，將進一步促進資源要素高效流動，推動粵港澳大灣區高質量協同發展。

香港文匯報訊(記者方俊明 廣州報導)「粵港澳大灣區機場群加速推進『空鐵聯運』，將釋放多重顯著利好，涵蓋交通效率提升、旅客體驗優化、區域協同深化以及經濟發展帶動等多個維度。」中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥指出，「空鐵聯運」不僅有助於提升大灣區內部互聯互通水平，更將成為支撐世界級城市群建設和高水平對外開放的關鍵基礎設施。

專家：深化區域協同 帶動經濟發展

一站式購「機票+高鐵路」

「『空鐵聯運』將有效提升旅客在灣區的出行效率與便捷程度。」鄭天祥表示，未來旅客可在航站樓內直接換乘高鐵路或城際列車，大幅壓縮通車時間。例如，廣深機場之間通過規劃中的廣深第二高鐵路，有望實現「地鐵式」高頻互達，互為彼此的「第二機場」。同時，「一票到底」的聯程票務模式也有望深入推進，旅客可一站式購買「機票+高鐵路」組合產品，實現更順暢的無縫出行體驗。

鄭天祥認為，「空鐵聯運」將強化區域一體化與協同發展格局；一方面，推動灣區各機場從「競爭」轉向「競合」，形成「1+1>2」的協同效應，提升灣區機場群的國際整體競爭力；另一方面，進一步拓展機場的服務腹地，比如位於粵東的潮汕機場、粵西的湛江機場等區域機場，可通過高鐵路接入吸引周邊城市旅客，促進粵東西北地區與粵港澳大灣區的深度融合。

「『空鐵聯運』還將釋放消費與文旅潛力。」鄭天祥指出，位於機場的綜合交通樞紐可融合商業、會展、餐飲等多業態，將旅客的中轉時間轉化為消費場景。「空鐵聯運」也將降低大灣區的出行成本，使灣區全域資源更易串珠成鏈，推動嶺南文化、濱海風光等跨城文旅消費走向常態化，不斷拓展灣區旅遊的深度與廣度。此外，「空鐵聯運」還將助力灣區構建高效供應鏈。廣州空港經濟區、深圳空港新城等依託這一模式，進一步吸引航空物流、保稅展銷、生物醫藥等高端產業集聚，為灣區臨空經濟發展注入新動能。