

小鹏从造车到押注“物理AI”，一场豪赌还是未来已来？

来源：李宛玲 发布时间：2025-11-15 08:27:06

11月5日举行的2025小鹏科技日上，何小鹏没有选择保守的渐进式创新，而是进行了一场激进的战略宣告：小鹏汽车正式升级为“全球具身智能公司”。这一转变意味着，小鹏不再满足于仅仅制造智能电动汽车，而是要成为物理AI时代的重要参与者。

物理AI：小鹏的“星辰大海”还是“过度延伸”？

在数字AI领域被互联网公司占据先机的背景下，小鹏选择押注物理AI，这确实是个明智的差异化战略。何小鹏敏锐地意识到，纯粹的数字智能存在天花板，而将AI与物理实体结合才是下一个爆发点。然而，从造车到机器人、飞行汽车的多线作战，对小鹏的研发资源和资金实力提出了极高要求。在新能源汽车价格战愈演愈烈的当下，如此广泛的投入是否会影响其核心业务的竞争力，这是个现实的问题。

第二代VLA：技术突破背后的隐忧



小鹏第二代VLA确实展现了令人印象深刻的技术实力——取消“语言转译”环节实现端到端生成，这在整个行业都具有突破意义。其接近1亿clips的训练数据量，相当于人类驾驶6.5万年的经验积累，这种数据优势一旦转化为产品力，将形成强大的竞争壁垒。

但我们也要清醒地看到，大模型在车端的部署仍面临可靠性挑战。虽然小鹏声称在2250TOPS的Ultra版车型上实现了数十亿参数模型的部署，但其在实际复杂路况下的表现仍需大规模用户验证。特别是在安全性要求极高的驾驶场景中，任何决策失误都可能造成严重后果。



三大载体齐发：野心勃勃但前路漫漫

小鹏同时布局Robotaxi、人形机器人和飞行汽车，这种全方位出击在科技公司中实属罕见。

Robotaxi领域，小鹏计划在2026年推出三款车型，采用纯视觉方案且不依赖高精地图，这在技术路线上与特斯拉相似。但其能否在两年内解决L4级自动驾驶的长尾问题，仍需打上 一个问号。



人形机器人IRON的“极致拟人”理念颇具前瞻性，但当前人形机器人行业普遍面临商业化难题。即使如特斯拉的Optimus也尚未实现规模化量产应用。小鹏目标在2026年底实现“规模量产高阶人形机器人”，这个时间表显得相当激进。

飞行汽车方面，陆地航母7000台的订单确实创造了行业纪录，但低空出行作为新兴领域，其基础设施、法规政策等都存在不确定性。小鹏能否在2026年如期实现大规模交付，并推动相关配套措施的完善，将直接影响其商业化进程。

生态开放：明智之举但挑战不小

小鹏宣布第二代VLA将向全球商业伙伴开源，同时Robotaxi和机器人IRON都将开放SDK，这体现了小鹏打造生态的野心。引入大众作为VLA首发客户，与高德在Robotaxi领域合作，与宝钢在机器人应用场景上探索，这些合作确实能够加速技术落地。

但我们要认识到，构建生态不仅需要技术实力，更需要行业影响力和标准化能力。相比于华为等在ICT领域深耕多年的企业，小鹏在生态建设上还是个新手。

结语：勇气可嘉，但考验刚刚开始

小鹏的“物理AI”战略展现了中国科技企业少有的前瞻性和勇气。在科技自立自强的大背景下，小鹏选择攻坚底层核心技术，从芯片到操作系统再到应用载体进行全栈自研，这种长期主义思维值得肯定。

然而，从技术展示到商业化成功还有很长的路要走。多线作战对任何企业都是巨大考验，更何况小鹏还面临着新能源汽车市场的激烈竞争。何小鹏为各项业务设定的2026年量产时间表，既是对团队的鞭策，也是对外界的承诺。能否如期兑现这些承诺，将决定小鹏能否真正成为“全球具身智能公司”，而非只是又一个“PPT造梦者”。

物理AI的未来确实令人向往，但通往未来的道路上布满荆棘。小鹏已经掷出了骰子，现在要看它如何走好接下来的每一步。

HTML版本： [小鹏从造车到押注“物理AI”，一场豪赌还是未来已来？](#)