

FSD有望全面入华，L3延期到2026年，华为与特斯拉将有一战？

来源：宋健铭 发布时间：2025-11-15 23:50:00

不到29万元的价格，超800公里的纯电续航，5.6秒的加速，以及新车一发布就给到了5年0息的金融方案.....11月8日正式上线的Model Y长续航后轮驱动版，毫不掩饰特斯拉想走量的目标。

就在一天前，特斯拉给马斯克开出了价值约万亿美元的薪酬方案，条件是他口中2000万辆的汽车伟业、1000万个FSD订阅、8.5万亿美元的市值目标.....前两个很大程度上都要依仗中国市场。

在11月7日特斯拉年度股东大会上，马斯克在介绍FSD进展时称，即将上线的FSD V14.3版本将迈向“无需干预”的真正端到端自动驾驶。“FSD在中国获得了部分审批，有望在2026年一季度获得全面批准。”这是继今年三月份FSD入华以来，取得的最关键进展。

此外，基于纯视觉方案的自动驾驶出租车Cybercab预计在明年二季度量产。同一时间，在第一届自动驾驶出行生态论坛上，华为引望智能驾驶产品线总裁李文广中国自动驾驶落地节奏进行了预判：2026年，高速L3规模商用、城区L4试点商用。



不管是L2辅助驾驶的推广，还是L4自动驾驶的试点与商用。2026年，华为与特斯拉之间将有一战。



L3延期，华为依然领先一个身位

李文广在发言中指出，目前华为乾崮智驾搭载量已经突破100万。第三方统计数据显示，今年1~9月，城区辅助驾驶的搭载量，华为乾崮智驾以 45.2万辆占 27.8%份额，位居第一；在 35 万元以上的豪华车市场，华为乾崮智驾以 25.9万辆的销量和52.7%的份额位居第一。不难看出，在高端市场，华为已经占稳了生态位。



如果以城区智驾为对比，华为在中国市场的渗透力远远超过了特斯拉的全球数据。在前不久的三季度股东大会上，马斯克首次公布了FSD的付费转化率是12%。他表示，自己对这个数据并不满意，还有很大的提升空间。参照马斯克在股东大会上的立下的目标：2000万辆新车，1000万个FSD订阅。相当于，FSD的渗透率要达到50%。

由于最新的FSDV14的软件版本只支持HW4硬件的车型，特斯拉将为HW3硬件的车主专门开发一个V14的Lite（轻量化）版本，就好比华为ADS的se版。

道理也很简单，想快速提高FSD的订阅量，必须照顾到数百万辆的存量老车。再结合马斯克所说的，FSD有望全面获得中国审批，这就意味着，中国约200万个特斯拉老车主，也可以升级到FSDV14的版本。

自今年10月份起，FSD V14开始面向HW4用户开启更大范围分发；FSD V14.1.3版本已经向员工与小范围用户推送。FSDV14继续强化了“端到端”架构，从视觉感知到决策过程，尽可能减少中间模块化处理和人为干预规则。最关键的是，它在实测中被验证为有效。

10月份，深圳引望智能技术有限公司副总裁迟林春在公开发言中透露，华为乾崮智驾的ADS 5版本正在研发中，预计投资约100亿元人民币。在此之前不久，华为ADS 4开始向用户规模推送。此前，华为智能汽车解决方案BU CEO靳玉志曾在公开场合表示，ADS 4在2025年会具备高速L3的试点商用能力以及城区L4测试能力。

现在看来，原本最早今年9月就能实现L3级自动驾驶的乐观预期，大概率将延期到2026年。另一边，特斯拉也在为L3蓄力。马斯克形容，FSD V14.3 将实现“几乎可以睡着并在目的地醒来”的程度.....这种放在国内会被痛批为“不正确引导”的话术背后，是马斯克暗暗地向L3对齐。

用特斯拉的方式能打败特斯拉吗？

随着FSDV14在美国取得突破性进展，中国自动驾驶的技术路线也开始出现了动摇。主流自动驾驶玩家开始集体“反思”自身的技术路线。

郎咸朋在接受采访时称“不可能用华为的方式打败华为”。因此，车企必须提前研发下一代技术，于是理想选择在2025年转向“端到端”，再到今年主动选择VLA路线。

靳玉志评价称VLA看似取巧但无法真正走向自动驾驶。“华为采用 WA 方案，省掉语言环节，通过视觉、声音、触觉等多模态信息直接控车。虽然挑战更大，但这才是真正通向自动驾驶的方案。”

今年4月，华为乾崮推出了面向L3/L4的WEWA架构，宣布端到端时延降低50%，通行效率提升20%，

重刹率降低70%，让驾驶体验从“类人”向“超人”转变。而ADS4正是基于全新WEWA架构打造。

如果不能用华为的方式打败华为，那能否用特斯拉的方式打败特斯拉？如果明年的FSD全面入华，这是所有车企和华为都会面对的问题.....而有的玩家已经率先做出了回答。

小鹏在最近的科技日上官宣第二代VLA，首个量产物理世界大模型，取消语言转译环节，实现端到端直接生成动作指令。理想汽车自动驾驶研发高级副总裁郎咸朋在最近接受采访时称，特斯拉的模型架构与理想的VLA“理念高度一致”，特斯拉的“端到端”中也有language（语言）模块。

总之，在鲜少有人能真正理解特斯拉自动驾驶的全部技术栈时，逐渐向它靠拢或者局部对齐是最保险的方式了。舆论场上甚至出现了，“WM、VLA等本质上都是端到端，只不过在

细节和路径上有差异”的论调。一夜之间，曾经“百花齐放”的自动驾驶技术路线集体转向。

华为的世界模型对云端算力的需求巨大，华为曾公开过，ADS云端算力有45EFLOPS。在股东大会上，马斯克说，现有台积电和三星的产能已不能满足特斯拉的需求，考虑自建“超级晶圆厂”，专门生产特斯拉自研的AI芯片，包括AI5和AI6。这些芯片将驱动其自动驾驶技术、AI软件以及Optimus人形机器人。他形容AI5芯片在能效比方面“碾压竞争对手”。

总之，不管是自动驾驶的软件和硬件层面，华为与特斯拉都已经为即将到来的竞争做好了充分的准备。

今年三季度，特斯拉净利润暴跌29%，没逃过卖的越多挣得越少的魔咒。马斯克在财报会议上说，除了卖车的主业，接下来要通过软件和服务贡献利润。一旦FSD全面入华后，它最大门槛将变为高达6.4万元的订阅费。但是，考虑到FSD渗透率要达到50%的军令状已经立下了，车主可以期待，FSD将用降价或订阅的方式，来降低门槛。

HTML版本：[FSD有望全面入华，L3延期到2026年，华为与特斯拉将有一战？](#)