

特斯拉降价，华为延期，谁握方向盘？

来源：谢婉婷 发布时间：2025-11-18 01:56:07

特斯拉今天推出新举措，Model Y长续航版价格降到29万以内，还提供五年免息分期，这个定价明显面向普通家庭用户，马斯克在股东大会上提出年产2000万辆车的目标，希望让千万用户用上FSD全自动驾驶功能，他提到的FSD V14.3版本即将上线，宣传可以实现全程无需手动操作，如果真能实现这个功能，确实会带来很大改变。

FSD在中国的事快要落实了，官方说部分审批已经通过，2026年初可能全面放开，现在中国有200多万辆特斯拉，只要系统一启动，很多人马上就能升级，目前只有12%的车主使用FSD，如果实际使用人数降到一半，订阅费就能支持很大一部分收入，V14.1.3版本已经在进行小范围测试，这个系统完全依靠摄像头，不依赖地图和规则，自己学习驾驶方式，很像人在开车。

华为这边也有进展，乾崮智驾系统装车数量超过百万辆，其中豪华车型占了一半以上，不过原本计划去年底推出的高速L3功能，推迟到2026年才能上线，目前ADS 4系统已经投入使用，ADS 5还在持续投入研发，新架构有望提升响应速度、增强刹车稳定性，华为采用的技术叫做“多模态直接控车”，它绕开中间转换步骤，直接理解环境并执行操作，虽然听起来有点抽象，但华为表示这是实现真正自动驾驶的唯一路径。



行业内不少人开始向特斯拉那边靠拢，理想汽车说2025年会转向端到端技术，小鹏汽车也推出了第二代VLA系统，连郎咸朋都承认他们的想法和特斯拉差不多，以前大家走的路线不一样，现在突然都变成“端到端”了，有人说其实WM、VLA都属于端到端的范畴，只是叫法不同，这话听起来有点含糊，但也说明大家都认为特斯拉的方案更实用一些。

特斯拉通过销售硬件来扩大用户数量，再依靠软件服务赚钱，这条路他们走得比较顺利，不过要让更多人购买全自动驾驶功能，就需要把价格降下来，马斯克还提到要自己建设芯片工厂，制造下一代AI芯片，直接解决算力供应问题，华为这边仍然依赖代工厂生产芯片，他们把算力提得很高，云端算力达到45EFLOPS，但成本问题始终存在，一个方向是想节省开支，另一个方向是追求稳定优势，两家公司的策略确实很不一样。



2026年第一季度是个关键时间点，特斯拉的FSD系统会全面进入中国市场，华为也将在城市里测试L4级别的自动驾驶，并在高速公路上推广L3功能，这是两套系统首次在中国道路上正面相遇，特斯拉的优势在于数据积累多、模型能力强、车辆数量大，而华为则凭借算力充足、架构新颖以及高端用户群体广泛，一个通过软件服务获取收入，另一个依靠系统体验赢得市场，两家公司实力都不弱，但最终谁能更贴合中国用户的使用习惯，谁就能胜出。

说到底，技术再厉害，车子开起来顺手才算数，特斯拉价格合适又好用，适合大多数人，华为做得精细又稳定，适合追求体验的人，中国用户选择多，但也容易拿不定主意，毕竟买车不是买手机，换车成本高，选错了很难回头，到时候路上跑的车，可能一半是特斯拉，一半是华为合作车型，场面挺热闹。



现在没人争论哪家技术更厉害，问题变成你愿意让谁来开车，是那个经常降价、用算法学习的美国公司，还是把云服务跟汽车绑在一起、讲究整体配合的本土企业，这事没有固定答案，但2026年春天，答案会在街上慢慢出现。

HTML版本： [特斯拉降价，华为延期，谁握方向盘？](#)