

华为遭遇围剿？Momenta杀疯了，背后是两条路线的生死之争！

来源：施琇鸿 发布时间：2025-11-11 10:38:55

丰田、奔驰、通用等30多家车企，130多款车型，悄然投向了一家中国智驾公司的怀抱，这家公司不是华为，而是默默无闻的Momenta。

当消费者还在为“华为智驾还是小鹏XNGP”争论不休时，中国自动驾驶市场的一场静悄悄的革命已然到来。最新数据显示，一家名为Momenta的中国自动驾驶公司，已与全球30余家主流车企达成合作，覆盖130余款量产车型，成为中国智驾领域隐形的霸主。

Momenta的中国自动驾驶公司总部

华为ADS以“全栈交付”成为车企的“懒人方案”，而Momenta则靠“联合研发”绑定了一半以上的车企。两种技术路径，两种商业哲学，正在智能驾驶的下半场展开激烈厮杀。



01 技术对决：模块化与端到端，两条道路的优劣

在智能驾驶的技术世界里，华为和Momenta正走出两条截然不同的路径。

华为延续的是模块化架构，就像工厂的流水线：感知模块（如摄像头、激光雷达）负责“看”和“听”，决策规划模块充当“大脑”，控制模块则执行“手脚”的动作。



这种结构清晰的模式易于开发，但固有缺陷在追求高阶智驾时暴露无遗。

信息在模块间传递必然产生损耗与延迟，如同“传声筒”游戏，末端得到的信息可能已然失真。每个模块的误差会逐级累积，感知的一个微小误判，经过规划模块可能被放大为一个危险的决策。



更致命的是，其规则大多由工程师预设，面对海量、未知的“长尾场景”，系统容易因“没见过”而不知所措。

Momenta的“一段式端到端飞轮大模型”则是对上述范式的一次颠覆。它摒弃了传统的模块化拼装，转而采用一个统一的、超大规模的深度学习模型。

Momenta的“一段式端到端飞轮大模型”

这套系统直接从传感器输入的原始数据，一步到位地输出车辆的最终控制指令，更像是人类大脑所经历的“感觉-思考-行动”这一连贯的神经反应过程。

核心优势在于其“整体性”：系统不再割裂地处理信息，而是像人类驾驶员一样，对全局环境进行整体感知和判断，从根本上避免了模块间信息传递的损耗与延迟。

02 市场博弈：生态绑定与开放合作，谁更胜一筹？

在市场布局上，两家公司展现出截然不同的商业哲学。

Momenta选择第三方供应商角色，与全球20余家主流车企开展深度合作，覆盖130余款量产车型。它的“联合研发”模式成了许多外资品牌的“首选伙伴”，丰田、奔驰、通用等国际品牌纷纷投入其怀抱。

华为则通过鸿蒙智行联盟构建生态壁垒，深度绑定问界、阿维塔等品牌。这种“全栈交付”模式让车企能快速获得成熟方案，但标准化程度高，车企难以做差异化调整。

智界R7最低售价：24.98万起图片参数配置询底价懂车分4.11懂车实测空间·性能等车友

圈3.5万车友热议二手车17.68万起 | 231辆

华为鸿蒙智行联盟

市场表现上，华为ADS已成为高端智驾代名词，其高阶功能主要搭载于20万元以上车型。而Momenta则悄然占据中国智驾市场半壁江山，市场份额超60%。

华为的“便捷”暗藏局限：其方案的标准化程度高，车企难以做差异化调整。比如鸿蒙智行问界M9和极狐阿尔法S的智驾体验高度相似，消费者很难从智驾功能上区分两者差异。

而Momenta的“保留车企灵魂”的模式，则让每个品牌都能保持自己的技术特色。

03 成本较量：硬件降本与灵活适配的路径选择

在智能驾驶向主流市场渗透的过程中，成本控制成为关键胜负手。

Momenta通过硬件开放大幅降低车企适配门槛。其7V1R方案（7摄像头+1毫米波雷达）系统级有效算力达156 TOPS，硬件成本较行业均值低40%，同时可适配燃油车与电动车。

比如搭载Momenta 5.0的丰田铂智3X(图片|配置|询价)就仅售14万元，成为合资品牌中高端智驾的价格标杆。

铂智3X最低售价：10.98万起图片参数配置询底价懂车分3.76懂车实测空间·性能等车友圈2.2万车友热议二手车11.20万起 | 20辆

搭载Momenta 5.0的丰田铂智3X

华为则通过自研硬件实现成本控制，昇腾芯片、激光雷达等核心部件国产化后，ADS 3.0硬件成本较早期降低了60%。

今年的4.0版本更是在此基础上又降低了30%，已经进一步下探到了20万元级别的车型之上。

华为2025年推出的纯视觉方案（10摄像头+3毫米波雷达）进一步将高速NOA下探至15万元，而激光雷达车型均价仍维持在25万元以上。

商业模式上，Momenta的“灵活供应”模式显露出独特优势。不同于华为乾崮智驾ADS 4.0的“黑盒”交付，Momenta的方案允许车企深度参与工程开发。

以智己汽车为例，其智驾系统由上汽与Momenta联合调校，既保留了Momenta在感知决策层的技术积淀，又让上汽工程团队积累了数据闭环能力。

04 未来展望：数据飞轮与全栈自研的终极博弈

随着L3法规的临近，华为和Momenta的竞争重点开始转向数据积累和技术进化能力[citation:23]。

Momenta构建了全球数据网络，量产车日均采集1000万公里真实路况，结合模拟环境强

化学习，形成“数据-训练-迭代”闭环。

通过与不同车企合作，它能收集到从豪华车到家用、从一线城市到三四线城市的多样化路况数据，反哺算法迭代。

有业内人士透露，Momenta的城市NOA通过率已比行业平均水平高15%，这正是“多车企合作”带来的红利。

华为则依托5G-V2X技术推动车路协同，在深圳、苏州等试点城市实现红绿灯倒计时、盲区预警等功能。

华为则依托5G-V2X技术推动车路协同

其云端算力达5E FLOPS，支持实时更新高精地图与模型参数，问界M9等车型已接入城市级智能交通系统。

技术进化方面，Momenta的“飞轮”与“大模型”结合，构成了系统自我进化的核心引擎。

技术创新路径的分化，正在重塑整个汽车产业格局。华为与Momenta的技术路线谁更胜一筹？欢迎在评论区分享你的看法。

HTML版本： [华为遭遇围剿？Momenta杀疯了，背后是两条路线的生死之争！](#)