

华为干翻老规矩，车企排队求合作，智驾江湖重洗牌

来源：邓淑青 发布时间：2025-11-21 11:59:22

#头条媒体人计划#

2024到2025年，一批车企的负责人陆续前往深圳与华为会面，包括小鹏汽车的何小鹏、理想汽车的李想、广汽集团的冯兴亚以及长安汽车的朱华荣，他们都亲自上门洽谈合作，原因在于华为的乾崮智驾系统销量增长迅速，2025年前九个月，城区智能驾驶新车销售总量为162.8万辆，其中乾崮系统贡献了45.2万辆，占比接近三成，在35万元以上高端车型中，超过一半都搭载了该系统，许多车企由于自身研发进度缓慢，转而寻求外部合作支持。



过去人们普遍认为智能驾驶必须自己研发才可靠，如今情况已经改变，华为采用软硬件结合并自主开发全链条技术的方式，与鸿蒙智行、阿维塔、深蓝等品牌合作，覆盖十五万元到百万元级别的车型，比亚迪、蔚来、小鹏仍在投入大量资金自主研发，但更新速度偏慢，生态规模有限，用户增长缓慢，地平线、Momenta这类开放方案供应商处境更艰难，它们需要依赖车企进行定制开发，缺乏统一标准，容易导致市场割裂，乾崮的优势不在于功能繁多，而在于实际体验出色，从2024年10月到2025年6月，其城区行驶里程实现翻倍增长，甚至在高速场景下也超越了其他方案。

很多人觉得数据堆得多就可以，其实不是这样，华为做的是先把高阶技术推出来，再把能力逐步放下来，ADS 5研发投入超过100亿，连入门版SE都和高阶系统共用数据和算力，系统更新特别快，每周都有新版发布，别人家一般两个月才更新一次，激光雷达、芯片和算法都是自己做的，不依赖外部，适配其他品牌也更快，2025年还会再投一百亿到ADS 5上，这笔钱花得比谁都多，效果也是最明显的。



最让人意外的是，现在连燃油车也开始用乾崑系统了，2025年上汽奥迪A5L Sportback成为全球第一款标配乾崑智能驾驶系统的燃油车型，以前大家觉得只有电动车才能实现智能驾驶，现在发现动力形式不是关键，智能交互才是重点，华为不只是卖零件的供应商，它负责设计整个智能座舱和智驾系统，传统车企终于明白，未来竞争的核心不再是发动机技术，而是车内那块屏幕和背后的算法能力。

数据这东西只看总量没有用，关键要看每天有多少人在用，截至2025年10月底，乾崑的辅助驾驶已经累计行驶了58亿公里，每个月还新增6.8亿公里，停车功能使用了三千多万次，主动避撞二十多万次，语音唤醒超过三亿次，用户不是简单试用一下，而是真正依赖上这些功能，这种高频使用产生的数据，才是实现L3自动驾驶的关键支撑，如果没有足够真实的场景数据，再先进的算法也发挥不了作用。



业内都在谈论2026年智能驾驶市场会迎来一次大洗牌，可能最终只剩下三家公司，这个行业的门槛很高，需要积累上亿公里的行驶数据，配备双冗余硬件系统，实现毫秒级别的响应速度，还要符合法律法规的各项要求，华为在这些方面都占据了优势，它在研发投入、生

态合作和用户规模上都形成了完整的闭环，马太效应开始显现，强者变得更强，弱者追赶起来越来越困难，这不是因为谁的技术差，而是资源和数据的积累跟不上发展节奏，有人想要走捷径，却发现道路早已被铺好了。

HTML版本：[华为干翻老规矩，车企排队求合作，智驾江湖重洗牌](#)