

马斯克豪言特斯拉FSD全面入华，为何没了任何响声？

来源：蔡辰纶 发布时间：2025-11-22 02:18:24

在股东大会批准了1万亿美元薪酬方案后，马斯克似乎一下子又找回了活力，开始“火力全开”，号称要特斯拉市值提升至8.5万亿美元、售出1200万辆汽车、部署100万辆Robotaxi等等。

当然，也不忘再提一下FSD技术（完全自动驾驶）。马斯克表示，FSD预计将在2026年2月或3月获得中国全面批准。还声称这套技术正以指数级速度进步，安全性将远超人类驾驶。

有意思的是，这条消息发出后，国内媒体似乎毫无动静，甚至远不如何小鹏“剪机器人”的热度大。为何马神的搞流量能力退化这么快？FSD入华将会有怎样的影响？让功夫汽车带大家一起看一下。

（1）全面落地，依旧是饼？



根据马斯克的说法，当前特斯拉FSD在国内只有“部分批准”，功能范围和覆盖区域严重受限。等到明年2月份获得全面批准，特斯拉将在国内解锁复杂路口通行、城市道路自动变道、自动泊车等完整的FSD功能，整个性能会“大不一样”。

“完整版”的FSD系统将远比现阶段的增强辅助驾驶要强，特斯拉也针对国内的道路进行了专门的训练。可以识别中式环岛、礼让行人，也能应对非机动车混行这样的本土场景，甚至特斯拉还针对“加塞文化”优化了变道策略。总之，这一次的FSD会更加好开。



特斯拉还举出了一系列的数据，当前Model Y的高速NOA的自动变道效率已经达到90%，等全面批准的新版本实施，城市道路的自动通行能力会让通勤时间减少30%。

而且FSD的订阅模式会同步升级，国内用户既可以买断，也能以每月640元的价格解锁完整功能，这个价格比美国市场低了15%，足以可见特斯拉对中国市场的重视。

个人看来，说法非常美好，但依然是避重就轻。特斯拉确实针对国内数据进行了训练，但因为国内法规要求自动驾驶数据必须在境内存储和处理，禁止未经批准的数据出境，这意味着训练效果一定不会太好。这也很好理解，谁会允许自己国家的海量路况数据直接“出国”？



特斯拉无法像中国车企那样获取实时、海量的本土道路数据，只能通过互联网公开视频进行模拟训练，这种“隔空学习”的模式无疑难以覆盖真实路况中的复杂变量，比如突发施工、临时交通管制等等。

而特斯拉也一直反对将训练中心移入国内，不论是系统更新还是算法模型迭代都跟不上节奏。所谓的“全面入华”，依然是镜花水月，与之前的试用版本不会有太大的差异，顶多就是闯红灯少一些罢了，也很难真正变得好用。

（2）满血版FSD，并不那么美？

从另外的角度，即使没有这样那样的限制，包括最核心的数据出境限制，特斯拉FSD的表现也远远称不上优秀。

特斯拉坚持“纯视觉+端到端神经网络”方案，没有激光雷达，甚至连普通的毫米波雷达都没有。这种路径在北美简单路况下可行，在中国复杂环境中短板非常明显。

激光雷达能够提供三维空间数据，在障碍物识别、距离测算上更加精准。而纯视觉方案只依赖摄像头图像分析，很容易受光线、遮挡影响。比如在雨雾天气，或者夜间照明不足的路口，FSD对临时障碍物、道路标线的识别准确率就会大幅下降，很容易导致“视而不见”。

还有北方冬季冰雪路面、南方暴雨大雾天气、山区盘山公路等场景，对依赖摄像头的纯视觉方案都非常不利，FSD的感知精度会大幅下降。别说这种情况特殊，驾驶安全本就是“一次性”的事。

国内道路经常会出现“窄路会车”“加塞博弈”以及“无保护右转”等场景，这就更需要精准的距离感知和快速决策。这倒不是说纯视觉方案的响应时延长，而是决策精度不足，很容易出现“过度激进”或“过度保守”的操作。

这在当前用户不多的情况下或许不是问题，这些人都是忠粉，哪怕不那么好用也会选择“原谅”。一旦后续用户增多，这些缺点无疑会暴露无疑。

最后就是价格了，目前FSD的买断价是6.4万元，月租价格大概率会是640元，也就是7680元一年。而国内高阶辅助驾驶要么是“半卖半送”，比如小鹏、理想，要么价格是2-3万元。在性能不占优甚至的情况下，特斯拉FSD价格是竞品的2倍以上，又怎能动摇市场呢？

（3）不再信“狼来了”？

关于为什么这次的“全面入华”宣言没有响动，还有一个重要原因，那就是国内消费者已经倦了，不再相信“狼来了”。特斯拉最近这些年的各种“跳票”，已经耗完了大家的信心。

比如最早的4680电池，2020年就官宣了，号称可使车辆续航提升16%（长期有望净增56%），还能让生产成本下降54%，这不是天顶星科技是什么？结果从概念发布到规模化落地历经多次波折，至今仍处于技术完善与产能扩张的阶段，甚至连消费者都忘了这回事了。

还有Cybercab自动驾驶出租车，2016年的《特斯拉蓝图续集》就提出了自动驾驶出租车和“共享出行”愿景，声称“车主可在不使用车辆时将其出租”。截至2025年11月该车型仍未量产，无方向盘、踏板的设计通不过严格安全认证，低成本量产的技术难题也无法完全解决。

至于FSD，跳票史更是丰富。2015年马斯克公开宣称“特斯拉距离完全自动驾驶仅需两年时间”，2019年承诺“2020年底前完成完全自动驾驶功能”，还号称2020年将有100万辆自动驾驶出租车上路，2020年还进一步强调“已非常接近L5级自动驾驶，有信心当年完成L5级别基本功能”。

结果到了2024年仍旧是“监督版”，期间还到国内秀了一把，差点把车主们的驾照分都扣光。在这种情况下，大家已经不会因为一两句话就被煽动了。是骡子是马，拉出来遛遛，国内消费者已经吃不进大饼。

（4）功夫拍案

最近有行业分析师预测，如果按照马斯克宣传的节奏进行，到2026年底特斯拉FSD在中国的用户渗透率将突破15%。这意味着会有15%的用户花6.4万购买这项功能或者花640元月租，个人觉得有点太过于乐观了。

相比国内厂商更完善的功能，更快的迭代，以及更合适的价格，特斯拉FSD并没有什么优势。更不用说所谓的全面入华，训练模型依旧在国外，迭代也不会太快，大家还在期待什么？

HTML版本：[马斯克豪言特斯拉FSD全面入华，为何没了任何响声？](#)