

L3就在眼前，但何小鹏却不要了

来源：刘冠霖 发布时间：2025-11-23 14:32:02

关于智驾路线，何小鹏这一次站到了几乎所有车企的对立面，甚至还包括年初的自己。
在11月5日小鹏科技日的群访上，何小鹏表示：

附件

进入智能网联汽车准入和上路通行试点联合体基本信息				
序号	汽车生产企业	使用主体	车辆运行所在城市	产品类别
1	重庆长安汽车股份有限公司	重庆长安车联科技有限公司	重庆市	乘用车
2	比亚迪汽车工业有限公司	深圳市东潮出行科技有限公司	广东省深圳市	乘用车
3	广汽乘用车有限公司	广汽祺宸科技有限公司	广东省广州市	乘用车
4	上海汽车集团股份有限公司	上海赛可出行科技服务有限公司	上海市	乘用车
5	北汽蓝谷麦格纳汽车有限公司	北京出行汽车服务有限公司	北京市	乘用车
6	中国第一汽车集团有限公司	一汽出行科技有限公司	北京市	乘用车
7	上汽红岩汽车有限公司	上海友道智途科技有限公司	海南省儋州市	货车
8	宇通客车股份有限公司	郑州市公共交通集团有限公司	河南省郑州市	客车
9	蔚来汽车科技（安徽）有限公司	上海蔚来汽车有限公司	上海市	乘用车

以后一个是L2，一个是L4，没有L3。跳跃了L3，因为L3既不L2，也不L4。
很具反差的是，在今年初，何小鹏还曾说过L3或者L3+将是AI智驾的iPhone4时刻。
这才不到一年，L3就变成了何小鹏的弃子。



吉利首席智驾科学家陈奇的观点则跟何小鹏截然相反。

工业和信息化部等八部门关于印发《汽车行业稳增长工作方案(2025—2026年)》的通知

工信部联通装〔2025〕200号

各省、自治区、直辖市及计划单列市、新疆生产建设兵团工业和信息化、公安、财政、交通运输、商务主管部门，海关总署广东分署、各直属海关，各省、自治区、直辖市及计划单列市、新疆生产建设兵团市场监管局（厅、委）、能源局：

现将《汽车行业稳增长工作方案（2025—2026年）》印发给你们，请结合实际认真抓好落实。

工业和信息化部

公安部

财政部

交通运输部

商务部

海关总署



他在前不久的华汽研究院智驾科普沙龙中表示，L3会占据主流很长时间。

再纵观这两年的车圈，从去年争L3测试牌照，到今年提前在车端部署L3能力，各路玩家正普遍抢先在L3市场排兵布阵，跑得快的华为甚至已经发布了高速L3的商用方案。

宏观条件也出现了积极的转变，工信部等八部门9月份联合发布了《汽车行业稳增长工作方案（2025-2026年）》，从政策上批准了L3级车型的生产准入。

政策允许，行业集体努力向前，L3的落地几乎就在眼前。

怎么小鹏这时就非要跟别人不一样，跳过L3，直接开干L4呢？

L3到底是什么

首先需要翻译一下何小鹏说的“L3既不L2，也不L4”到底是什么意思。

L2大家都很熟悉了，指的就是组合驾驶辅助，驾驶员需要时刻监控车辆状况和车外环境，随时准备接管。

一旦出现事故，第一责任人就是驾驶员。

L3指的是有条件的自动驾驶，即在设计运行条件内，系统可以实现自动驾驶。

而驾驶员也可以脱手脱眼先忙自己的事情，比如刷个短视频、看个剧等等。

可万一系统需要，驾驶员还是必须及时响应，最新的标准是系统必须提前10秒提醒接管。

如果发生了事故，当自动驾驶处于激活状态时，责任在车企；当驾驶员违规操作或者提示接管而未接管时，责任则又来到了驾驶员身上。

不过这样责任划分看似清晰，实则在具体情况中非常难以处理。

危险发生，驾驶员只要一接管，责任瞬间就完成了主体转移，可驾驶员接管并不代表危险就能解除。

若是驾驶员接管后事故还是发生了，驾驶员可以说是L3前期没处理好，导致自己接管也

无用；

车企可以说已经及时接管了，再发生事故就与我无关了。

这样一来，吵架、扯皮自然就是免不了的，甚至还有可能打官司。

别说是L3了，就是责任划分很清楚的L2，这两年也没少出现吵架扯皮的事。

事实上，L3既允许驾驶者脱手脱眼，又要求驾驶者及时接管，对驾驶者的状态和反应能力其实也是个考验。

所以同济大学教授朱西产曾说“L3还要进行人因安全的研究.....与其去研究更复杂的人，还不如研究比人复杂程度低一点的交通环境，到底走L3还是走L4，其实从L3分级出来的时候一直有争议，有的公司认为干脆跳过L3直接干L4”。

Cybercab最低售价：暂无报价图片参数配置暂无报价懂车分暂无报价懂车实测暂无报价车友圈368车友热议二手车暂无报价

L4指的是高度自动驾驶系统，在设计运行条件内，系统可以实现自动驾驶。

人在其中，所扮演的完全就是乘客的角色。

发生事故后，责任划分自然也很清晰，就是车企的问题。

这时再看“L3既不L2，也不L4”，就能一定程度上理解何小鹏到底在说什么了。

L3处于一种权责比较模糊的过渡状态，既不像L4那样完全解决了接管问题，又不像L2那样在即使有接管的情况下，还能划分清楚明确的责任界限。

不过何小鹏的观点如果让理想智驾负责人郎咸朋看到的话，他可能会同意一半。

在去年底的AI Talk中，郎咸朋曾表示L3不是L2的延续，但却是L4的先导。

小鹏定位变了，视角也变了

之所以选择跳过L3，跟小鹏现在定位的变化还有着莫大的关系。

小鹏科技日上，何小鹏宣布明年会试运营Robotaxi、量产人形机器人和飞行汽车，转型成一家“面向全球的具身智能公司”。

也就说，小鹏跟特斯拉一样，对AI的物理应用展开了跨域的商业探索，并不能算是一家纯粹的车企。

既然不是一家车企，考虑问题的视角自然也跟车企会有很大的不同。

尤其是小鹏所涉及的Robotaxi业务，也要求小鹏必须要落地L4，以保证用户有良好的体验，同时清晰划分好与用户之间的权责。

很早便布局Robotaxi业务的百度董事长李彦宏也在2022年就已经提到过，L2和L4责任界定清楚，L3事故责任难界定，可能会被跳过。

此外，在技术层面，模型和算力的快速提升也为小鹏落地L4创造了现实条件。

L4的实现除了依赖云端的模型训练以外，还非常依赖海量的车端模型参数，而要解决海量的车端模型参数，则又需要高算力芯片。

这些方面，小鹏恰好都已经有了布局。

在云端，何小鹏背靠老东家阿里巴巴，拥有阿里云3万卡的云端大算力集群，大模型参数则达到720亿，并且每5天全链路迭代一次。

在车端，何小鹏在小鹏科技日上说小鹏对芯片-算子-模型进行了全链路的优化。

芯片用的就是小鹏自研的图灵AI芯片，单颗有效算力为750TOPS，而在Robotaxi上，更是直接上了4颗，算力达到3000TOPS。

算子方面，通过针对性的优化，小鹏官方数据显示模型推理效率提升了12倍。

至于车端参数，小鹏官方数据只是说第二代VLA应用的模型参数较主流提升了10倍，不过据了解，第二代VLA应用的模型参数量应至少是70亿。

基于此，何小鹏在小鹏科技日后的群访上表示很多AI技术的开发、算力的提升，已经能够很好地去催生Robotaxi的机遇，这和半年前、两年前已经完全不一样，我们见证了涌现的力量，技术革新非常快。

或者也正是“涌现的力量”，让何小鹏改变了年初还认为L3或者L3+将是AI智驾iPhone4时刻的想法，转而跳过L3，直奔L4。

地平线副总裁邢勋在今年的一次活动上也有类似的看法。

他表示从L2++到L4有一个从量变到质变的过程，当L2++有足够量的时候，那就是L4落地的时间，而从量变到质变，这个点什么时候来，则取决于数据驱动到什么程度。

车企的L3现在什么情况？

跳不跳过L3本质上只是企业定位不同带来的路线差异，很难说有什么对错之分。

相比小鹏，国内车企对直接做Robotaxi业务普遍不太感冒。

李斌曾说蔚来坚决不做Robotaxi，因为他认为这会跟网约车、出租车司机抢饭碗，解放精力、减少事故才是智能驾驶真正的意义。

李想的想法则更从业务角度考虑。

他说5年或者10年后到底是 Robotaxi 成为了主流，还是更多人能够拥有一辆自动驾驶

的车，并且使用率很高，能够为自己的家人朋友所享用是一个主流，未来几年是个分水岭。

Robotaxi不仅仅是一道有待探索的商业问题，还是一道左右为难的社会问题。

相对于跳过L3、直奔L4，或者涉及Robotaxi业务，大多数车企显然对路径更直接、商业化更清晰的L3更感兴趣。

早在去年6月份，工信部等有关部门发布的国家首批智能网联汽车准入和上路通行试点企业名单就有长安、比亚迪、广汽、上汽、北汽、一汽、蔚来。

紧接着，有了母公司开路，昊铂、智己、深蓝、阿维塔便顺势宣布了自己拿到了L3测试牌照。

此外，没在名单上的赛力斯和极氪也先后宣布了拿到L3测试牌照。

理想和小鹏拼死拼活卷了这么多年智驾，目前倒是还没有拿到L3测试牌照。

不过测试牌照归测试牌照，实际落地就是另外一回事了。

华为在智驾上向来跑得快，它率先搞出了多位L3预备役选手。

今年4月份，华为发布的ADS 4 Ultra 旗舰版支持高速路况的L3，而搭载了ADS 4 Ultra 旗舰版的问界M9 Ultra、享界S9 Ultra以及尊界S800都具备高速L3的能力。

这其中，尊界S800在硬件上的冗余，很显然就是为落地L3做了充足准备。

根据规划，华为预计明年会实现高速L3的商用。

作为华系车中的全新重磅成员，岚图泰山也搭载了华为的ADS 4 Ultra 旗舰版，明年预计也能实现高速L3。

搭载了千里浩瀚H9的极氪9X Hyper版具备L3的能力，而千里浩瀚H9在官方口径中更是“行业首个为L3级智能驾驶打造的方案”。

令人意外的是，广汽的L3竟然比华为还激进。

在今年初，广汽宣布第四季度上市销售全国首款L3自动驾驶车型。

现在四季度已经过半，不知道广汽的L3自动驾驶车型是否已经在快到达的路上了。

总的来看，L3的商业化落地虽然已经有了初步的苗头，但限于早期开发过高的软硬件成本，所搭载的车型基本都是四五十万以上的高端车，距离规模化应用还有一段不小的距离。

写在最后

伴随着向L3、L4的进发，中国智驾终于驶入了一片未经探索过的全新海域。

与以往不同的是，这一次，特斯拉已经很难再扮演灯塔的角色。

毕竟，无论是有监督的FSD，还是无监督的Robotaxi，它自身也仍在技术和商业的交叉路口中摸索方向。

因此，面对前方未经探索过的全新海域，中国智驾的船员们只能自己在未知中破浪前行。

何小鹏说跳跃L3在当下看似突兀，实则是小鹏公司定位转变、技术演进下的自然结果。

当然由于投入高，跨度大，小鹏显然面临更大的商业落地难题。

行业把L3当成主流选择，也并非渐进式的从L2到L3的保守演进，而是就短期视角来看，站立到一个商业、技术、体验和法规的平衡点。

这并非是一道不同不相为谋，而是用两种路径奔赴同一片大海。

HTML版本： [L3就在眼前，但何小鹏却不要了](#)