

2026年的智驾竞争，只有两种选择

来源：涂杰嘉 发布时间：2025-11-23 22:38:01

Momenta CEO曹旭东一句“2026年之后，中国只会剩下三家智驾公司”的预言，在智驾圈扔下了一颗震撼弹，这场生死淘汰赛的倒计时已然开启。

据报道，曹旭东断言，“汽车辅助驾驶竞争将在2026年结束，国内只会有三家参与者胜出。”这一判断揭开了智驾行业不得不面对的现实：从摸索尝试到遍地开花的混战多年后，智驾竞争即将迎来阶段性“总结”。



表面上看，智驾发展有生态闭环型、车企自研型和开放赋能型三条路径，但实际上，车企面临的选择只有两个：自研或抱大腿。



这看似是路线选择，实则是场关乎生死存亡的赌博。

01 自研之路：几十亿砸出的“灵魂”与风险

自研之路等同于一场构筑技术壁垒的长征，时间、实力、金钱缺一不可。



车企投入几十亿资金，结果未必能在市场翻起浪花，一旦技术路线错误或市场需求变化，前期投入直接打水漂。

奇瑞曾试图通过旗下大卓智能推进自研智驾路线，然而受限于研发投入不足、核心算法突破乏力，最终量产方案高度依赖外部供应商。

为扭转劣势，奇瑞将雄狮科技、大卓智能与研发总院相关业务整合，成立统一的“奇瑞智能化中心”，这才有了“猎鹰大模型”。

自研压力的确巨大，但其优势在于技术同质化可能性降低，更能形成差异化优势。

这算得上是长期主义道路，让大厂曾提及的“灵魂”得以坚守。

02 抱大腿：借船出海的务实选择

对于实力单薄的车企而言，活着都已困难，根本没必要去搞自研。

选择与华为或Momenta合作，借助成熟技术快速推出智能驾驶产品，既能满足市场需求，又能控制成本，这比可能把自己“耗死”的自研更为务实。

据报道，华为智能汽车解决方案BU CEO靳玉志透露，搭载乾崑智驾的上市车型已达28款，覆盖多个品牌，累计交付量已突破100万辆。

这一数据证明，“抱大腿”对许多车企来说，确实是一条光明大道。

03 软硬一体：智驾平权的唯一路径

在智能驾驶加速成熟、大规模上量的关键阶段，软硬一体已成为既能保证性能又能控制成本的必然选择。

经历软硬解耦的中间阶段后，进入成熟期的自动驾驶领域正朝着软硬一体的方向快速发展。

以特斯拉、蔚来、小鹏、理想为代表的车企纷纷自研自动驾驶芯片，以期掌握核心技术主导权；

而地平线、华为、Momenta为代表的科技公司则向车企提供芯片+算法的软硬一体方案。

考虑到Momenta的智驾芯片已流片成功进入装车测试阶段，有能力实现真正软硬一体的本土智驾方案供应商可能只有地平线、华为、Momenta三家。

这正好印证了曹旭东的预测。

04 2026年：竞争终局还是格局初定？

行业预计，到2026年将实现高速L3规模商用，2027年实现城区L4规模商用。

随着特斯拉FSD有望在2026年一季度获得全面批准，华为与特斯拉之间的正面竞争已不可避免。

在高端市场，华为已经站稳生态位。今年1-9月，城区辅助驾驶的搭载量，华为乾崑智驾以45.2万辆占27.8%份额，位居第一。

而特斯拉FSD的付费转化率仅为12%，马斯克目标是将其提升至50%。

车企们正站在岔路口做出选择：吉利、奇瑞、比亚迪等传统车企凭借强大的技术研发能力和资金实力，可以采取自研与合作并行的策略；而实力单薄的车企则更倾向于选择“抱大腿”。

这场竞争已不再是单纯的技术秀，而是成本、规模与政策的三体游戏。Robotaxi的落地已从“遥远的未来”变成“触手可及的明年”，留给玩家们的时间不多了。