



多车企接入DeepSeek，以AI为核心的智能化竞争加剧

DeepSeek热潮来袭，国内车企纷纷加急大模型“上车”

■ 近期，DeepSeek大火，电信、云计算、芯片、金融、汽车、手机等多领域已有超过200家头部企业宣布接入DeepSeek。聚焦汽车行业，吉利、岚图、智己、长城、广汽、长安、奇瑞等20多个车企纷纷宣布与DeepSeek深度融合，标志着汽车智能化进程的加速。

科技领域

全球20多家科技大厂官宣接入DeepSeek

国外巨头： NVIDIA  Microsoft

 AMD  AWS  Intel

国内大厂： HUAWEI  Tencent 腾讯


 Bai du 百度  阿里云  火山引擎




探索未至之境

通信领域

国内三大运营商全面接入DeepSeek

 中国移动 China Mobile 支持全版本覆盖及智能体编排

 中国联通 China unicom 应用于联通云桌面、编程等业务

 中国电信 CHINA TELECOM 覆盖科研助手、云电脑、AI社区等场景

汽车领域

目前已有**20余**家车企和品牌宣布与DeepSeek深度融合，覆盖智舱、语音交互、车控系统优化、AI运营等领域

自主车企：



造车新势力：



合资车企：



■ 近期，DeepSeek接连发布开源大语言模型DeepSeek-V3、推理模型DeepSeek-R1，凭借低成本、高性能、开源等特性在全球范围内迅速爆火出圈，国内外众多企业纷纷宣布接入DeepSeek模型，打破了传统AI市场的格局，为整个行业带来新的活力和可能性。

DeepSeek关键事件时间线



DeepSeek核心特点



- 低成本**
 - DeepSeek的训练成本为**557.6**万美元，仅为GPT-4o的**1/10**，API调用价格仅为OpenAI的**1/30**
- 高性能**
 - R1推理模型性能对标OpenAI的o1正式版，在**数学、代码、自然语言推理**等任务中表现出色
- 开源策略**
 - 模型代码和技术文档向公众开放，允许免费商用和二次开发，降低了技术门槛
- 轻量化架构**
 - 通过蒸馏技术与算法优化，显著降低算力需求，适用于边缘设备与实时场景部署
- 多平台支持**
 - 通过统一接口设计与跨平台优化框架，适配不同操作系统与硬件架构

DeepSeek技术驱动式崛起

• 截至2月9日，DeepSeek App的累计下载量超**1.1**亿次，周活跃用户规模最高近**9700**万



车企接入DeepSeek情况一览



■ 据不完全统计，已有20余家车企和品牌宣布接入DeepSeek，比亚迪、吉利、奇瑞、长安、上汽、东风、广汽等主流车企均在列，斑马智行、亿咖通等车机服务商也纷纷加入合作生态。

主流车企	概况
吉利	<ul style="list-style-type: none">自研的星睿大模型与DeepSeek已完成深度融合极氪自研Kr AI大模型完成与DeepSeek-R1的深度融合
东风	<ul style="list-style-type: none">岚图完成DeepSeek全系列大语言模型的接入工作猛士917汽车智能座舱已完成DeepSeek-R1模型的接入奕派、风神、纳米等自主品牌车型将陆续搭载DeepSeek
宝骏	<ul style="list-style-type: none">灵语智舱与DeepSeek大模型已完成深度融合
长城	<ul style="list-style-type: none">自研大模型Coffee Agent与DeepSeek完成深度融合
广汽	<ul style="list-style-type: none">自研的ADiGO SENSE端云一体大模型与DeepSeek-R1大模型完成深度融合
长安	<ul style="list-style-type: none">深蓝车机系统DEEPAL OS 3.0即将接入DeepSeek，预计一季度推送启源Q07搭载DeepSeek
奇瑞	<ul style="list-style-type: none">雄狮智能座舱系统Lion AI智舱大模型通过DeepSeek技术融合奇瑞墨甲机器人已将DeepSeek的V3模型、R1模型部署至机器人云平台
上汽	<ul style="list-style-type: none">荣威飞凡与DeepSeek完成深度融合智己智能座舱深度引入DeepSeek大模型，并与豆包、通义等大模型联合训练

主流车企	概况
smart	<ul style="list-style-type: none">自研的AI Agent与DeepSeek-R1大模型融合测试，smart智能语音助手将集成DeepSeek-R1大模型能力
零跑	<ul style="list-style-type: none">智能座舱部署DeepSeek-R1大模型
江汽	<ul style="list-style-type: none">智能座舱系统接入DeepSeek大模型
比亚迪	<ul style="list-style-type: none">整车智能“璇玑架构”将全面接入DeepSeek-R1大模型
一汽-大众	<ul style="list-style-type: none">新媒体AI内容运营数字化平台已全面接入DeepSeek大模型
一汽红旗	<ul style="list-style-type: none">九章平台灵犀座舱与DeepSeek完成深度融合
上汽通用	<ul style="list-style-type: none">首家宣布将DeepSeek深度融合智能座舱的合资车企凯迪拉克、别克品牌新车型将陆续搭载使用
东风日产	<ul style="list-style-type: none">新车型N7与DeepSeek大模型完成深度融合
理想	<ul style="list-style-type: none">理想同学App全面接入DeepSeek R1&V3 671B满血版，并实现与理想自研MindGPT大模型的双向自由切换
车机服务商	概况
斑马智行	<ul style="list-style-type: none">元神AI系统和DeepSeek大模型完成技术融合正式上线
亿咖通	<ul style="list-style-type: none">ECARX AutoGPT完成DeepSeek-R1模型深度适配

目前DeepSeek在汽车领域的应用主要集中在智能座舱方面

- 借助DeepSeek的理解与推理能力，提升车辆座舱语音交互、感知决策等多方面能力，为用户带来更加智能化、个性化的用车体验；从技术实现路径看，车企主要采用直接接入、多模型联合协同部署、模型深度融合与蒸馏三大接入方式。

【初级实现】- 模型直接接入

- 许多车企选择直接接入DeepSeek大模型，这种方式可以充分利用DeepSeek在人机对话、语义识别、信息检索等方面的优势，大幅提升智能座舱的语音识别、用户画像处理和生成信息的能力。
- 代表车企：东风乘用车系列、东风日产、深蓝汽车等

典型案例

接入DeepSeek，东风汽车将实现三方面的用户体验升级，交互从“被动执行指令”到“主动理解需求”



- 语音交互更自然
实现多轮对话和上下文理解
- 场景理解更智能
提供个性化主动推荐服务
- 功能迭代更快速
大模型持续学习与进化

【基础融合】- 多模部署与协同

- 部分车企选择通过联合训练的方式接入DeepSeek和其他多个大模型，这种联合训练的方式可以实现模块化AI能力，进一步提升智能座舱的交互体验和应用场景的多样性。
- 代表车企：上汽智己、零跑、极狐等

典型案例

智己汽车深度引入DeepSeek大模型，并与豆包、通义等大模型协同部署，构建多场景插拔式AI矩阵平台。



deepseek



豆包大模型

通义千问

- 针对特定场景调用最优模型，既降低了单一模型的技术风险，也为未来的商业化合作预留了接口。

【深度整合】- 模型融合与蒸馏训练

- 部分车企选择与DeepSeek进行深度技术融合，这种融合方式可以让车企在保持自身技术特色的同时，引入DeepSeek的先进技术，提升智能座舱的交互体验和复杂逻辑推理能力。
- 代表车企：吉利、极氪、比亚迪、广汽等

典型案例

吉利汽车采用“双脑联动”模式，利用DeepSeek-R1模型对自研的星睿车控FunctionCall大模型、汽车主动交互端侧大模型等进行蒸馏训练。



deepseek



星睿AI

- 整体交互响应速度提升40%
- 意图识别精度提升到98%
- 驾驭超过2000个车载接口的复杂操控
- 为用户主动提供车辆控制、主动对话、售后等服务

大模型在接入智驾方面有前景，但仍具较大挑战

- 一方面，DeepSeek为智驾带来了算法、算力和数据多维度的借鉴，助力后发企业追赶第一梯队；另一方面，想要直接把DeepSeek直接应用到自动驾驶，还需要很漫长的探索过程。

DeepSeek多维度催化智驾发展



算法：提升性能和效率

- 感知层多模态融合+决策层策略优化+知识蒸馏等，助力**算法提升**
- **提升云端模型训练效率**并降低训练成本



算力：降低算力要求

- 通过知识蒸馏压缩大模型，**车端算力需求下降**，降低对高算力硬件的依赖
- 相同算力下，**推理速度提升**，极端路况表现优于传统模型



数据：加速数据闭环

- 助力实现数据的**自动采集、标注、训练与反馈**，加速数据闭环
- 数据蒸馏可节省约90%的标注成本
- 通过**数据共享**机制，打破车企间的数据壁垒

技术深度和实际应用有很大提升空间



技术尚不成熟

- 智驾模型的研发和上车需要全面的安全验证，**大模型的幻觉问题**是固有缺陷，必须谨慎对待其生成的信息
- DeepSeek还处于**大语言模型阶段**，直接利用DeepSeek开发智驾的可能性不大



应用仍需探索

- 针对不同车型算力和架构，**蒸馏后仍需要完成定向开发**
- 企业对DeepSeek的**探索处于初期阶段**，对于技术赋能的效果，乃至基于DeepSeek直接进行开发，均存在不确定性。

此次DeepSeek大规模接入之前，主流车企AI大模型发展现状



■ AI大模型作为近几年的行业风口，国内车企也较早的做出布局，在智能座舱大模型方面，多数车企选择自研的方式，以更好的与自身车机系统融合；而在智驾部分，车企间对大模型的开发程度差异较大，目前仅部分头部品牌可借助大模型实现车位到车位的智驾能力。

车企	智能座舱		智能驾驶	
	大模型	模型供应商	大模型	是否实现车位到车位
小鹏	XGPT灵犀大模型	自研	AI天玑分段式端到端大模型	√
理想	Mind GPT	自研	DriveVLM端到端大模型	√
蔚来	NOMI GPT	自研	蔚来世界模型NWM	-
鸿蒙智行	盘古大模型	自研	乾崮ADS3.0分段式端到端大模型	√
小米	小爱AI大模型	自研	小米端到端感知决策大模型	√
吉利	星睿 AI 大模型	自研	星睿车控FunctionCall大模型	-
极氪	Kr AI大模型	自研	浩瀚智驾端到端大模型	- (预计2025.H1推送)
比亚迪	璇玑 AI 大模型	自研	比亚迪端到端架构	-
智己	通义千问、豆包等	阿里云、字节跳动	智己一段式端到端大模型	-
长城	Coffee Agent	自研	长城SEE端到端智驾大模型	-
广汽	ADiGO SENSE端云一体大模型	自研	-	-
长安	通义千问、文心一言	阿里云、百度	天枢大模型	-
奇瑞	Lion AI智能座舱大模型	自研	奇瑞智驾大模型	-
零跑	小零 GPT （基于通义千问）	阿里云	-	-

生态与开源之争，部分智能化第一梯队品牌暂未接入

- 此轮DeepSeek上车潮本质上仍是对更加智能的交互体验的追逐。相较于部分主流车企对DeepSeek的热情，鸿蒙智行、小鹏、小米等新势力迟迟未官宣合作，这背后则是各车企对生态控制权的考量。

部分智能化第一梯队品牌迟迟未接入DeepSeek的考量

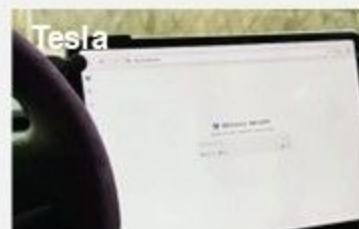
- 目前DeepSeek对车企的提升点主要在智舱方面，类似的功能头部新势力已经实现，DeepSeek的增量价值有限



- 鸿蒙智行、小米等车企已经拥有多端设备，拥有自己的生态壁垒，现阶段接入DeepSeek可能无法做到生态协同



- 头部新势力标榜“全栈自研”，强调从算法到硬件的深度绑定，探索更多深度接入可能性，构建差异化优势；目前很多车企只是调用一下DeepSeek接口，其通用性也可能导致同质化风险



- DeepSeek的开源模式因其开放性和高效性受到开发者青睐，但它并非专门为汽车智能化开发，面临诸多安全威胁



技术可靠性问题：

安全机制不完善，可能会给车辆带来安全与数据泄露风险；

数据准确性问题：

存在信息不准确的问题，可能会影响车辆的用户体验；

系统稳定性问题：

在高并发访问场景下容易发生宕机风险，影响车辆使用体验

■ 传统车企接入DeepSeek有望实现AI功能的跃升，然而DeepSeek并非万能，也会给车企带来诸如战略整合难题、技术依赖风险、同质化竞争加剧等挑战

自ChatGPT爆火后主流车企均已推动问答模型上车

国内主流车企自然语言大模型上车时间

厂商	模型	上车时间	是否已融合DeepSeek
蔚来	NOMI GPT	2024年4月	否
小鹏	天玑AI	2024年5月	
理想	Mind GPT	2023年12月	是
零跑	小零GPT	2024年9月	是
智己	智己生成式大模型	2023年10月	是
比亚迪	DiGPT2.0	2024年8月	是
吉利	HAM-TTS语音大模型	2024年9月	是
奇瑞	雄狮智云AI	2024年10月	是
长安	天枢大模型	2025年2月	是

- 综合来看自主品牌中传统车企普遍已经接入DeepSeek，而AI技术储备较深的部分新势力车企尚未有接入DeepSeek的计划

DeepSeek对车企带来的机会与挑战

机会：利好智能化偏弱的品牌，有望借DeepSeek实现AI功能的跃升



- 此前传统车企接入百度文心一言和阿里通义千问等大模型后续反响均较为一般，体验上与华为智舱和其它新势力车企有一定差距

挑战：DeepSeek并非万能，车企需要具备自身的数据分析和训练能力



- DeepSeek的作用仅体现在智能座舱的语音控制和训练方面：较少与更为复杂的智能驾驶相关联，日后效果将存疑



- 技术依赖风险：过度依赖外部模型可能导致核心技术空心化，“DeepSeek+自研”混合模式是降低依赖的方式




- 同质化竞争可能加剧：导致功能体验可能趋同，不同品牌之间差异可能只在UI设计层面

- ◆ **DeepSeek大火，电信、云计算、芯片、金融、汽车、手机等多领域已有超过200家头部企业宣布接入DeepSeek。聚焦汽车行业，吉利、岚图、智己、长城、广汽、长安、奇瑞等20多个车企纷纷宣布与DeepSeek深度融合，标志着汽车智能化进程的加速。相较于部分主流车企对DeepSeek的热情，部分新势力车企迟迟未官宣合作，这背后则是各车企对生态控制权的考量。**
- ◆ **车企接入DeepSeek的方式各有不同：**借助DeepSeek的理解与推理能力，提升车辆座舱语音交互、感知决策等多方面能力，为用户带来更加智能化、个性化的用车体验；从技术实现路径看，车企主要采用直接接入、多模型联合协同部署、模型深度融合与蒸馏三大接入方式。
- ◆ **车企扎堆布局“DeepSeek”的思考：**综合来看自主品牌中传统车企普遍已经接入DeepSeek，而AI技术储备较深的部分新势力车企尚未有接入DeepSeek的计划。传统车企接入DeepSeek有望实现AI功能的跃升，然而DeepSeek并非万能。车企需要有自身的数据分析和训练能力，过度依赖DeepSeek等外部模型还容易产生技术依赖风险，此外同质化竞争可能加剧，导致功能体验可能趋同，不同品牌之间差异可能只在UI设计层面。



THANK YOU

 +86 135 1210 2701

 xifuz@chinaautomarket.com

 <http://www.chinaautomarket.com>



扫码关注微信公众号