Elektriautofirma Xpeng tuli välja oma humanoidrobotiga

21 min tagasi - 26.11.2026 Autor: AM

Hiina elektriautotootjad vorbivad ohtralt "ratastel nutitelefone", kuid mitte ainult. Meilgi tuttav Xpeng keeras äsja vinti korralikult peale. Ettevõte esitles oma kaheksandal AI Day üritusel Guangzhous uut üldotstarbelist humanoidrobotit IRON, mis ei jää pelgalt laborisse trikke tegema, vaid asub juba järgmise aasta alguses tööle päris klientide keskel päris majapidamistöid tehes. Nüüd vorbitakse ka "kahejalgseid nutitelefone".

Esimesena saavad uue kolleegiga harjuda Xpengi enda autosalongide töötajad. Robotite masstootmine peaks käivituma jaanuaris ning 2027. aasta esimeses kvartalis alustab IRON väljaõpet klienditeenindajaks.

Avalik müük on plaanitud teise kvartalisse ja esimesed tarned hiljem samal aastal.

Kuid sellega Xpengi ambitsioonid ei piirdu. Ettevõtte kaasesimees Brian Gu rääkis CNBC-le, et pärast edukat katsetamist ärikeskkonnas võib kuluda vaid üks kuni kaks aastat, enne kui humanoidid hakkavad vaikselt ka kodudesse kolima.

Aju ja keha peavad koos kasvama

Miks on seni paljud humanoidrobotid jätnud pigem kohmaka tsirkuseartisti mulje? Brian Gu sõnul peitub konks selles, et üksikuid trikke on lihtne teha, kuid terviku sünkroonis hoidmine on ülikeeruline.

„Sa võid alati panna pea rääkima, jalad jooksma ja käed kindlaid ülesandeid täitma," selgitas Gu, „aga teha mingit tööd samal ajal kõndides ja küsimustele vastates – see on kõige raskem osa. Ja teha seda kõike hästi, ilma kukkumata ja hajevil olemata - mudel peab töötama sünkroonis."

Just selle probleemi lahendamiseks esitles Xpeng oma uut *Turing Physical AI Architecture* (VLA 3.0) arhitektuuri, mis ühendab tehisaru ja füüsilise keha üheks tervikuks. Ettevõtte tegevjuhi He Xiaopengi sõnul on tehisarutööstus aastaid keskendunud ainult aju targemaks tegemisele, kuid inimesed ei õpi pelgalt mõeldes – me õpime ka katsudes, liikudes ja eksides.

Uus arhitektuur jagab roboti (ja ka auto) töö kolmeks kiirustasemeks:

- System 0 (ülikiire): tegeleb otsese riistvara, energia ja keha refleksidega, andes tehisarule reaalajas tagasisidet.
- System 1 (kiire): põhineb VLA 2.0 mudelil, tõlgendab ümbritsevat keskkonda ja muudab selle kohe liigutusteks.
- System 2 (aeglane): kõrgema taseme mõtlemine, mis planeerib keerukamaid ülesandeid ja juhib nende täitmist.

IRON ise on tehniliselt päris muljetavaldav masin. Sel on 76 vabadusastet, üle 1500 puutetundliku sensori (mis katavad enam kui 80% keha võtmepiirkondadest) ning kolm Xpengi enda loodud Turingi tehisarukiipi. Robot oskab iseseisvalt liikuda, võtta vastu käske hääle või äpi kaudu, käia ise laadimas ja anda märku, kui midagi on viltu.

Video URL

Auto kui robot ja robotaksod juba silmapiiril

Xpengi suur trump on see, et nad ei ehita roboteid tühjalt kohalt. Sama füüsilise tehisaru vundamenti jagavad nii nende humanoidid, elektriautod kui ka lendavad autod. Ettevõtte sõnul aitab see kulusid kokku hoida ja kiirendab arendust – näiteks uus VLA 2.0 versioon 6.4.0 treenib end suletud ahelas 10–12 korda kiiremini kui varem.

Autode puhul tähendab see, et tehisaru ei tegele enam ainult rooli keeramisega, vaid juhib X-VMC 2.0 süsteemi kaudu kogu sõidukit – alates vedrustusest ja piduritest kuni energiakasutuseni. Juba 2026. aasta detsembris jõuab üle õhu (OTA) uuendusena autodesse VLA Adaptive Deceleration, mis kohandab gaasipedaali vabastamisel pidurdusjõudu ja energia taastamist vastavalt liikluspildile. Linnaliikluses andis see Xpengi testides 12,4% rohkem sõiduulatust.

Lisaks teatas ettevõte, et nende VLA 2.0 mudeli kasutuselevõtt on vähendanud Hiinas autode kindlustusjuhtumeid 13,93% võrra. Novembris avati Pariisi esinduses isegi avalikud linnasõidu proovisõidud Xpengi NGP juhiabisüsteemiga ning 2027. aasta esimeses pooles plaanitakse sellega laieneda globaalselt.

2027. aastal on oodata ka Xpengi esimest spetsiaalselt kommertskasutuseks loodud robotaksot YOYO-01. Guangzhous on ettevõttel juba 4. taseme (L4) juhita katsetuste luba käes ning esimesed näidissõidud reisijatega algavad enne selle aasta lõppu. Samal ajal katsetab tütarfirma ARIDGE Araabia Ühendemiraatides oma mehitatud elektrilisi lendavaid sõidukeid (eVTOL).

Investorid on siiski ettevaatlikud

Kõik see kõlab nagu ulmefilmi stsenaarium, kuid börsil ei ole Xpengi aktsia viimasel ajal sugugi pilvedes hõljunud. Hiina autoturu jahtumise ja tiheda konkurentsi taustal on ettevõtte aktsia tänavu kukkunud üle 55%.

Ka Hiina humanoidrobotite sektor tervikuna on pärast Unitree börsidebüüti ja sellele järgnenud aktsialangust sattunud regulaatorite teravama pilgu alla. Investorid küsivad üha valjemalt: kas kogu selle suure kära taga on ka reaalne äri ja toimiv tehnoloogia?

Brian Gu jääb siiski optimistlikuks ja usub, et robootika on autotööstusest oluliselt kasumlikum äri. Kuna Xpeng kasutab omaenda kiipe, ei sega neid ka USA kehtestatud piirangud Nvidia tippkiipide ekspordile. Gu prognoosib, et robootikaüksus, mis kaasas suvel 900 miljonit dollarit 6,3 miljardi dollari suuruse väärtuse juures, võib kasumisse jõuda juba järgmisel aastal.

Koduabilise rolliga tuleb aga veel veidi oodata. Kui autosalongis piisab humanoidroboti puhul viisakast jutust ja toodete tutvustamisest, siis kodus peab kahejalgne masin saama turvaliselt hakkama laste, eakate, lemmikloomade ja ootamatute hädaolukordadega. See paneb nii akudele kui ka töökindlusele hoopis teistsugused nõudmised.

- Uudised

- Robotid
- Hiina ime

Pilt

