

2025年主流车企城市NOA试驾报告 —11月深圳篇

证券分析师：黄细里

执业证书编号：S0600520010001

联系邮箱：huangxl@dwzq.com.cn

2025年12月17日

- **2025年是汽车智能化拐点之年**，开启3年周期推动国内电动化渗透率实现50%-80%+的跃升，整车格局迎来新的重塑阶段。头部智能驾驶主机厂/方案供应商已实现包括环岛、掉头等复杂场景的城市NOA落地体验，并完善车位到车位、场景理解等高阶功能，加强Corner Case的处理能力，提升乘客与安全员的驾驶体验。
- **本报告进行了大样本集中路测以及小样本深度路测两种形式**，从场景实现、接管频率、舒适性等维度对问界、蓝山、小鹏、理想、腾势、小米、蔚来共7家智能驾驶主机厂/方案供应商的智驾体验进行定性和定量的横截面评价。由于主观尺度、实际路况、安全员对智驾的信任度等因素的限制，本报告不涉及具体**车企/方案供应商**的智能化能力排序（表格先后顺序不代表排序情况），也不涉及具体**车企/方案供应商**的投资建议。
- **本次深圳智能化对智驾的理解和复杂场景处理能力提出一定要求**。深圳存在路侧临停、复杂路口、窄道通行等需要理解的复杂场景，主动理解型智驾风格更加适配。华为和小鹏在总体接管次数和细分场景中表现依然领跑，各项维度评价优秀且均衡，尤其在困难场景中展现出及时反应。魏牌蓝山在大样本集中路测中展现出较强的复杂场景处理能力。
- **相比Q1，Q4各家车企智驾能力差距呈现不断缩小的趋势**。主要体现在：1) Q1第二梯队主机厂/方案供应商不断完善例如环岛、掉头等城市断点场景；2) Q1第二梯队主机厂/方案供应商路测接管次数明显减少且向第一梯队趋近；3) Q1第一梯队主机厂/方案供应商处于底层架构切换期，具体落地效果仍需等待迭代验证。
- **风险提示**：全球AI技术创新低于预期；国内L3智能化渗透率低于预期等。



■ 深圳智能化路测基本情况

■ 大样本集中路测

■ 小样本深度路测

■ 核心结论及风险提示

一、深圳智能化路测基本情况

- **本报告内容均不涉及具体的车企智能化能力排序（表格先后顺序不代表排序情况），也不涉及具体车企的投资建议。**本报告所涉及的路测比较尽可能追求客观，但由于实际情况的限制，同一车型在不同时间、不同路况的表现可能会存在差异，同时品牌的智能化表现也会受到不同智驾版本、不同车型、不同智驾模式的影响。我们进行了两种形式的路测，具体优点和差异可能体现在：
 - **一、大样本集中路测：**大样本集中路测是指近50人集中于8:00-18:00时间段、基于固定路线的智能化体验测试，但不同车型的驾驶员难以保持一致。
 - ✓ 其优点为：1) 涵盖同时段不同车型路测信息；2) 路线较为标准化；3) 样本量较为丰富。
 - ✓ 其反馈一般会受到：1) 不同评价员主观评价尺度不一致的影响；2) 不同安全员驾驶安全边际（安全员的保守或激进程度）不一致的影响；3) 路测时长较短，无法全方位深入体验的影响。
 - **二、小样本深度路测：**小样本深度路测是指相同安全员和评价员于不同时段、基于相似路线的智能化体验测试，安全员与评价员均为东吴汽车组内成员。
 - ✓ 其优点为：1) 评价员的主观评价尺度一致；2) 安全员的主观安全边际（安全员的保守或激进程度）一致；3) 路测时长长，涵盖场景丰富；
 - ✓ 其反馈一般会受到：1) 不同时段路况不一致的影响；2) 细微路线差异路况不一致的影响。3) 样本量单一的影响。

- 2025年11月深圳试驾车型共以下10款：问界M7，小鹏P7，理想i6，魏牌蓝山，小米YU7，腾势Z9GT，蔚来ES8；相应试驾版本分别为：华为 ADS 4.0.2，小鹏 XOS 5.7.8，理想 OTA 8.0，蓝山 CP Ultra 3.9.0，小米 V1.9.7，腾势 OTA 1.6.2，蔚来 cedar 1.3.1。
- 注：本次路测不涉及特斯拉、极氪方案主要系其架构或版本未明显迭代。

图：2025年11月深圳试驾车型及版本

11月试驾车型&版本号			
问界M7 ADS 4	小鹏P7 XOS 5.7.8		理想i6 OTA 8.0
			
魏牌蓝山 CP Ultra 3.9.0	小米YU7 V1.9.7	腾势Z9GT OTA 1.6.2	蔚来ES8 cedar 1.3.1
			

智能化路测版本——尊界 华为 ADS 4.0



■ 华为ADS智驾系统（带激光雷达）历经四次迭代，尊界上车ADS 4.0。华为ADS 4.0全新WEWA架构升级，CAS4.0全维防碰撞系统，推出车位到车位2.0、泊车代驾2.0。

表：华为ADS持续进化历史迭代

版本		ADS 1.0	ADS 2.0	ADS 3.0	ADS 4.0
发布时间		2021.4	2023.4	2024.4	2025.4
软件	架构	模块化	模块化，感知端到端	感知GOD大网，规控决策PDP端到端	端到端
		BEV网络	BEV网络+GOD网络	GOD大网，输入PDP端到端落地	WEWA架构，云端世界引擎强化学习+车端世界行为模型
	感知方式	白名单目标+道路结构，需要高精地图	识别异形障碍物，无图化，集中能力提升	全面的物理世界理解，感知场景语义	全模态感知（视觉、触觉、听觉）
	增强功能	L2级别LCC	城区道路NCA、LAEB、GAEB、ELKA、城区LCC PLUS、哨兵模式	全场景贯通NCA，CAS 3.0、ESA、车位到车位NCA、窄空间泊车	全场景贯通NCA，CAS 4.0、车位到车位2.0、泊车代驾2.0
硬件	视觉传感器	13颗	11颗，前挡风减少2颗	摄像头+雷达全融合	摄像头+雷达全融合
	毫米波雷达	6颗，3D毫米波雷达	2颗，3D毫米波雷达	升级为4D毫米波雷达，性能提升35%	自研4D毫米波雷达
	激光雷达	3颗，华为等效96线半固态前保1颗+前保侧面2颗	1颗，速腾聚创（车顶）	192线，增强全天候、小目标检测能力	4激光雷达 新增45*55*44mm固态激光雷达
	云端算力		2.8EFLOPS （截至2023年11月）	3.5EFLOPS （截至2024年5月）	7.5EFLOPS （截至2024年12月）
智驾功能定位		L2	L2+	L3-L5	L3-L5
解决方案		全系标配	全系标配	入门级：视觉ADS，支持高速NCA	ADS SE基础版：视觉方案
					ADS Pro增强版
					ADS Max超阶版
				中高端：含1/3颗激光雷达+4D毫米波雷达	ADS Ultra旗舰版：支持高速L3

- **小鹏 XOS 大模型共创版4.0实现VLA上车。**小鹏行业首发本地端VLA+VLM大模型和智驾“大脑+小脑”VLA-OL (VLA-Online Reinforcement Learning) 模型，AI鹰眼视觉融合感知从图片式感知融合进化到视频流感知融合，兼具高帧率、低时延、长时序、360°全方位感知、4D视频流感知融合，提升复杂场景能力上限。

图：小鹏VLA+AI鹰眼方案

VLA-OL (Vision Language Action -Online Reinforcement Learning)

运动型大脑+增强型小脑

+「持续强化学习」→「**自主强化学习**」

小鹏AI鹰眼视觉融合感知

从图片式感知融合 → **视频流感知融合**

融合感知方案

高帧率、低时延、长时序
360°全方位感知、4D视频流感知融合、大幅提高复杂场景上限

全本地端运行，能力更强，上限和下限更高。

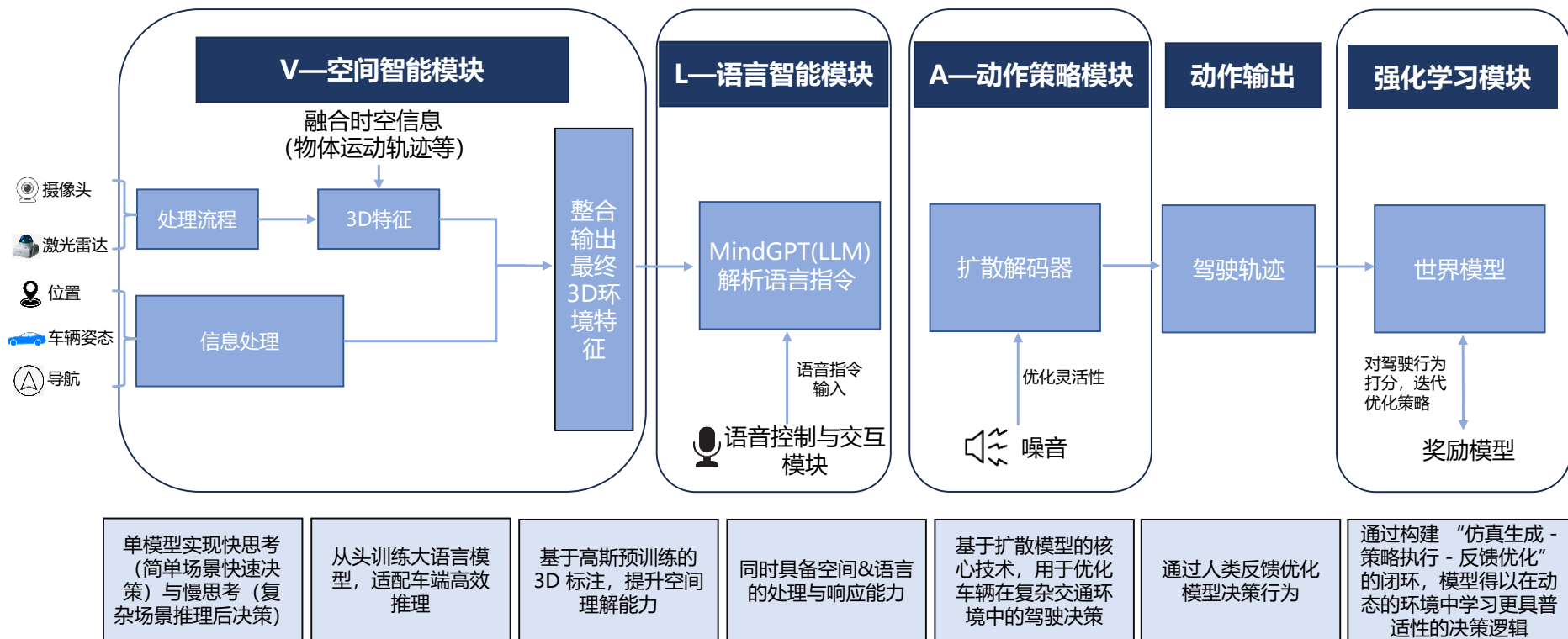
无需联网，可全球范围内快速部署

首次给智驾增加「运动型大脑」智驾能力上限比行业 MAX 车型**提高10+倍**

- 理想OTA 8.0升级正式版本VLA，实现语音控车。VLA模型核心解决了超强的人车博弈环境+读懂各类交通文字牌信息+具备常识和推理能力。

图：理想汽车智驾VLA模型

MindVLA核心技术优势



- 蔚来 cedar雪松1.3.1采用NWM世界模型。cedar此前迭代包括3个OTA版本，分别为蔚来行业首发的全域车道级导航；蔚来世界模型在自研旗舰智驾芯片NX9031上的量产应用及其核心模型与功能的迁移部署；持续优化系统界面、车控易用性、智能光毯及 NOMI 等高频体验。2025Q4，蔚来还计划针对蔚来世界模型、天行底盘和NOMI Intelligence等领域做进一步优化，规划推出cedar 1.4.0版本。

图：蔚来NWM世界模型

应用	点到点全域领航辅助2.0					智能安全辅助2.0				
	覆盖高速、城区、停车场的全域智能驾驶					突破传统主动安全局限，360度全向保障人驾场景的安全				
运营	用户		车辆			道路		法规		
算法	框架	场景统一			功能统一			有图无图统一		
	模块	算法模型				功能模块				
						驾驶目标				
		多元自回归生成模型NWM				连续驾驶				
		智能安全端到端模型				专家驾驶				
		运动控制-MPC				高级别安全冗余				
工程	数据闭环			生产闭环			测试闭环			
	DLB	伴生模式		任务中心		业务看板	Autotriage		任务闭环	
	车端脱敏	数据服务		自动数据产线		自动算法产线	仿真平台		实车测试平台	
架构	单车智能					群体智能				
平台能力	车	功能域	数据域	云	标注平台	训练平台	通用模型	车云	端云一体数字架构	
	云	标注平台	训练平台	通用模型						

■ 蓝山、小米、腾势智驾底层架构未切换，以打通场景断点和优化体验作为主要OTA方向。

表：试驾版本主要内容

厂商/品牌	试驾版本	主要内容
蓝山	CP Ultra 3.9.0	• 车位到车位，全程不断点 • 优化泊车体验，包含起停场景
小米	V1.9.2	• 1000 万 Clips 版小米端到端辅助驾驶：纵向舒适度提升57%，绕行成功率提升67%，路口通过率提升23%。
腾势	OTA1.6.2	• 高快领航ETC通行 • 辅助变道风格调节

- **硬件维度**，传感器方面，本次路测小鹏P7采用视觉方案，其他车型均搭载激光雷达；智驾芯片方面，华为、小鹏、蔚来已实现智驾芯片自研。
- **软件维度**，华为、小鹏、理想、小米、蔚来为自研方案，蓝山采用元戎启行方案，腾势采用Momenta方案。

表：路测车型智驾软硬件情况

月份	车企	车型	路测智驾版本	技术路线	芯片供应商	芯片型号	算力	算法供应商
202511	赛力斯（华为）	问界M7	ADS 4.0.2	激光雷达	自研	MDC	——	自研
202511	小鹏	小鹏P7	XOS 5.7.8	视觉	自研	双图灵	1500TOPS	自研
202511	理想	理想i6	OTA 8.0	激光雷达	英伟达	Thor-U	700 TOPS	自研
202511	长城	魏牌蓝山	CP Ultra 3.9.0	激光雷达	英伟达	Orin-X	254TOPS	元戎启行
202511	小米	小米YU7	V1.9.7	激光雷达	英伟达	Thor-U	700 TOPS	自研
202511	比亚迪	腾势Z9 GT	OTA 1.6.2	激光雷达	英伟达	Orin-X	254TOPS	Momenta
202511	蔚来	蔚来ES8	cedar雪松1.3.1	激光雷达	自研	NX9031	1000 TOPS	自研

二、大样本集中路测

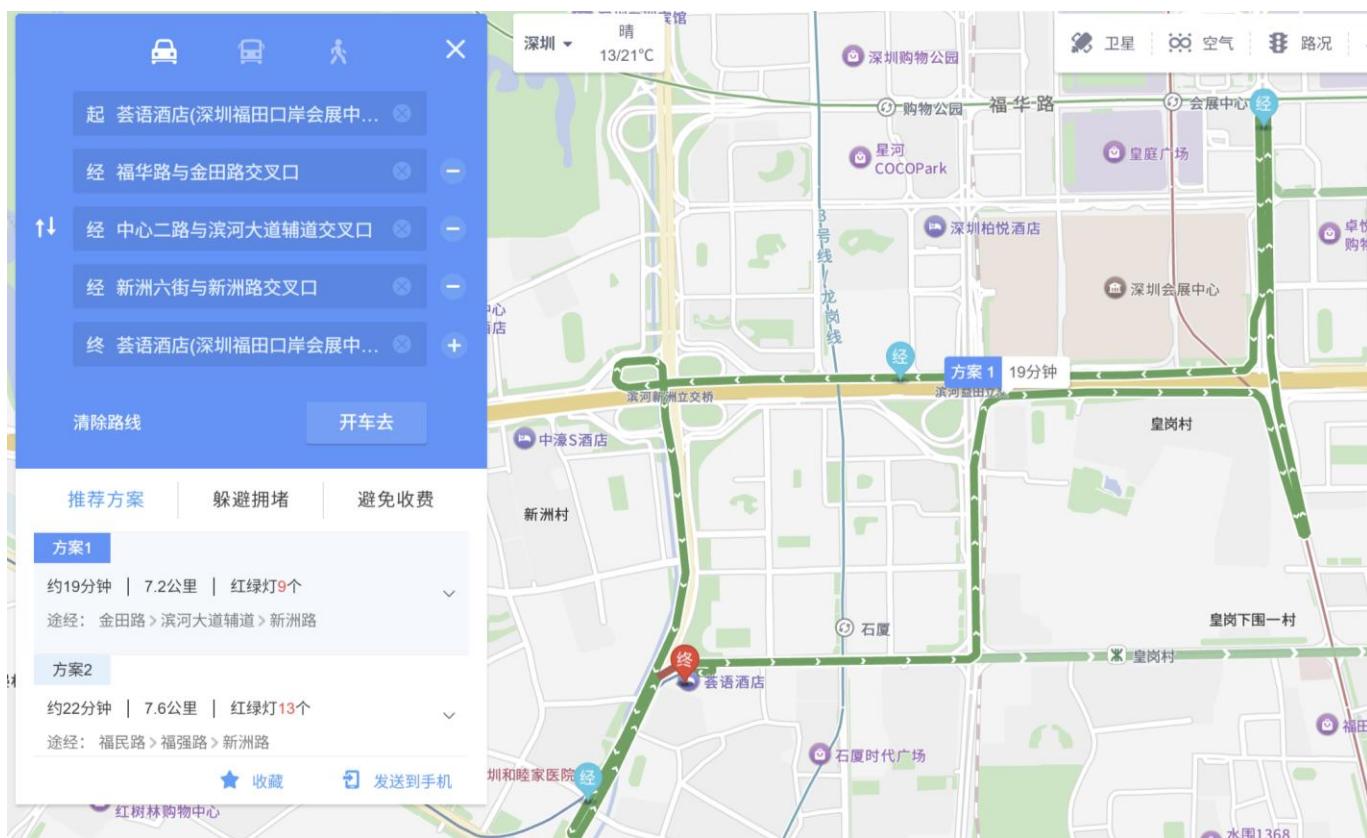
■ 本次集中路测的基准路线：

- 荟语酒店 → 福华路与金田路交叉口（掉头）→ 中心二路与滨河大道辅路交叉口（上下立交桥）→ 新洲六街与新洲路交叉口（掉头）→ 荟语酒店

■ 本次集中路测的时段：

- 2025/11/19 9:00-18:00

图：2025年11月深圳智驾大样本集中路测基准路线



- **总体评价：**综合各测试维度，全面衡量智能驾驶系统在路测中的整体表现、可靠性。
- **接管次数：**反映系统因产生较严重效率问题无法解决或危险驾驶需人工介入的频次，直接体现自动驾驶功能的成熟度与安全冗余。
- **平稳性表现：**体现加速、减速、转向等操作的平顺度，直接影响驾乘人员的舒适性体验。
- **行驶效率：**在客观路况条件下，衡量系统遵守交规时的通行流畅度及对道路资源的利用效率。
- **匝道场景表现：**评估在大曲率上下桥的匝道决策与操控能力。
- **掉头场景表现：**考验系统在路口掉头时，对对向车流、行人的预判，及转向角度、避让时机的精准把控。
- **博弈场景表现：**检测系统与其他交通参与者（车辆、行人等）互动时的决策博弈与协同能力。

■ 评分标准：

■ 涉及评价类指标：

- 0——完全不能使用智驾；1——智驾体验很差；2——智驾体验较差；3——正常使用智驾，总体需求都能满足；4——行驶流畅；5——超预期地“灵性”行驶

■ 涉及具体场景类指标：

- 0——完全不能使用智驾；1——智驾体验很差；2——智驾体验较差；3——正常使用智驾，总体需求都能满足；4——行驶流畅；5——超预期地“灵性”行驶

■ 稳定度得分：得分越高稳定性越好

- 1) 对各评价得分计算出方差；2) 再将该方差反比映射在合适区间，与评价指标共用坐标轴。

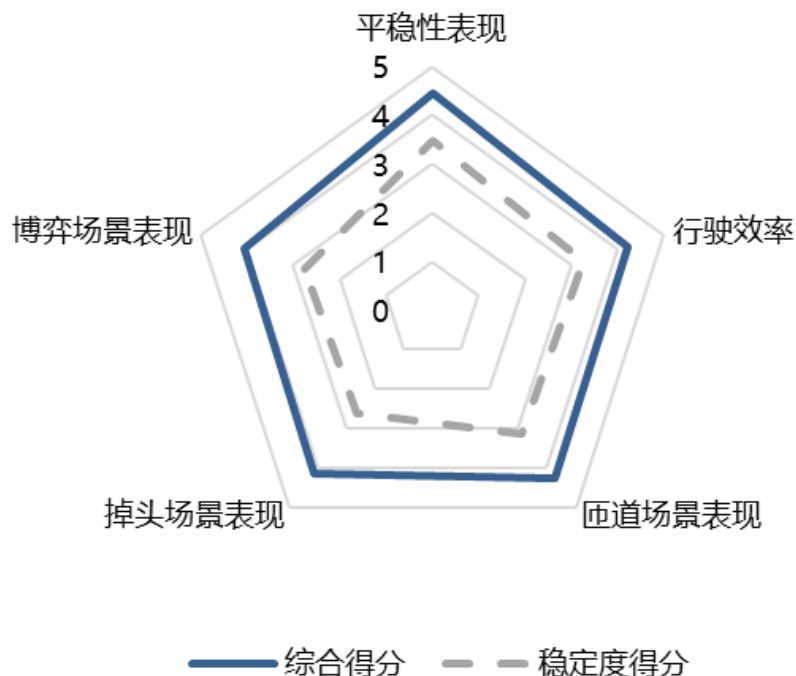
大样本集中路测 —— 问界 ADS 4, WEWA架构

- 问界总体评价得分最高，平均总接管次数为0.47次，细分场景评价均在4分以上，整体智驾表现优秀。尊界掉头、博弈能力强，平稳性表现好。
- 注：细分场景较困难，存在较高接管可能，方差较大，其稳定度得分较低系正常。

图：2025年11月华为乾崮智驾 ADS 4, WEWA架构
深圳集中智驾路测雷达图

总体评价
4.20

平均总接管次数
0.47



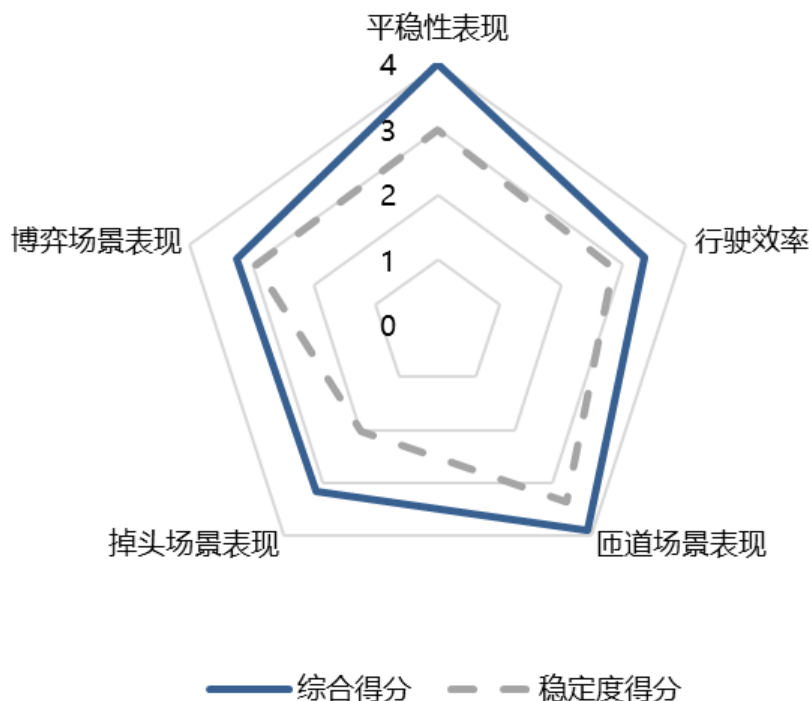
注：平均总接管次数指固定路线7.2km多次路测的平均接管次数，且一般产生较严重效率问题无法解决或即将出现危险才会采取必要性接管

- 魏牌蓝山总体评价仅次于问界，平均总接管次数为1.83次，细分场景评价均在3-4分以上，匝道场景应对较好且稳定性高，上下午评分存在一定差异性。
- 注：细分场景较困难，存在较高接管可能，方差较大，其稳定度得分较低系正常。

图：2025年11月魏牌蓝山 CP Ultra 3.9.0, E2E
深圳集中智驾路测雷达图

总体评价
3.58

平均总接管次数
1.83



注：平均总接管次数指固定路线7.2km多次路测的平均接管次数，且一般产生较严重效率问题无法解决或即将出现危险才会采取必要性接管

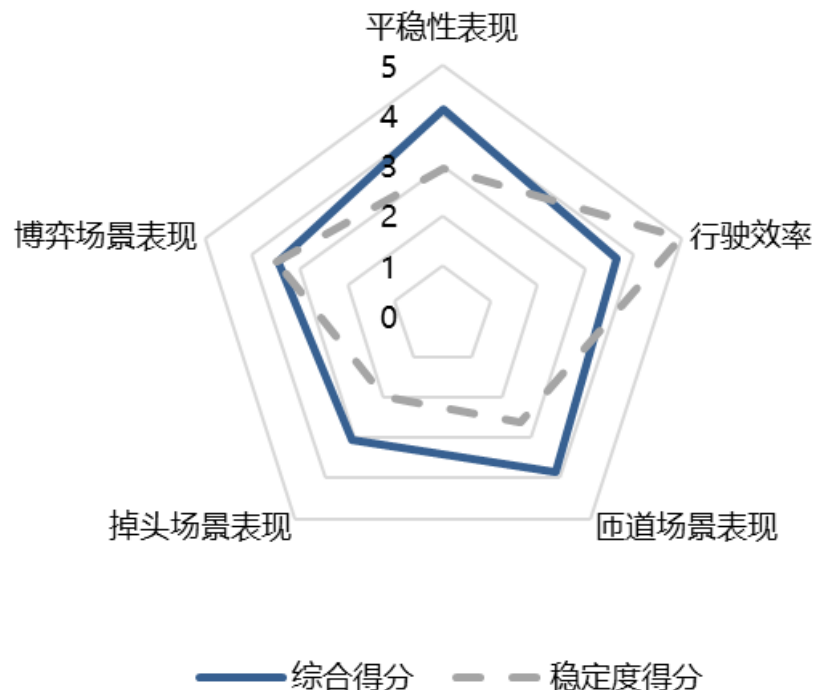
大样本集中路测 —— 小鹏 XOS 5.7.8, VLA

- 小鹏总体评价优秀，平均总接管次数为2.40次，小鹏 XOS 5.7.8表现较均衡，细分场景表现出色，展现出较强的场景理解能力，平稳性得分较高。
- 注：细分场景较困难，存在较高接管可能，方差较大，其稳定度得分较低系正常。

图：2025年11月小鹏XOS 5.7.8, VLA
深圳集中智驾路测雷达图

总体评价
3.43

平均总接管次数
2.40



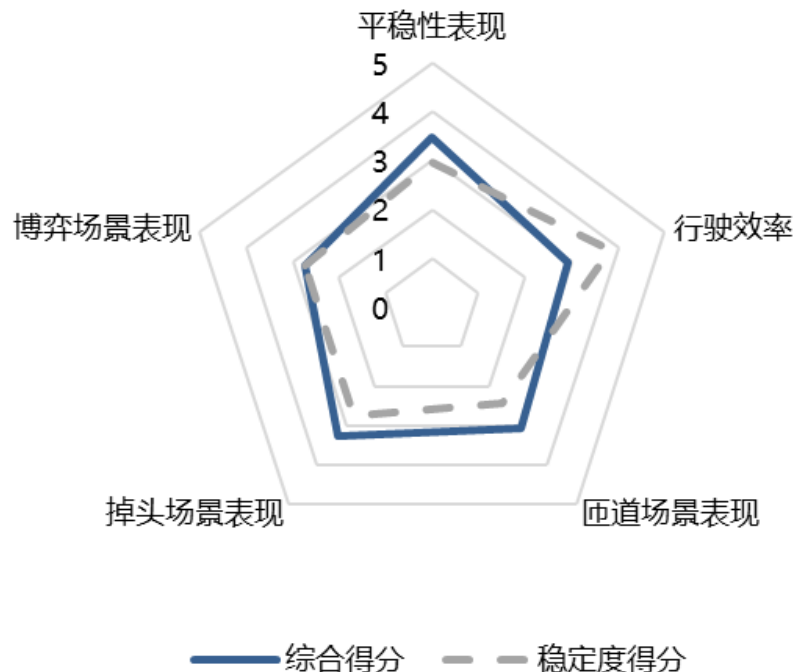
注：平均总接管次数指固定路线7.2km多次路测的平均接管次数，且一般产生较严重效率问题无法解决或即将出现危险才会采取必要性接管

- 理想智驾总体评价比较优秀，平均总接管次数3.20次。理想智驾风格较保守，平稳性表现较好。掉头方面，理想可以实现三点掉头，在倒车环节略谨慎。
- 注：细分场景较困难，存在较高接管可能，方差较大，其稳定度得分较低系正常。

图：2025年11月理想 OTA 8.0, VLA
深圳集中智驾路测雷达图

总体评价
2.90

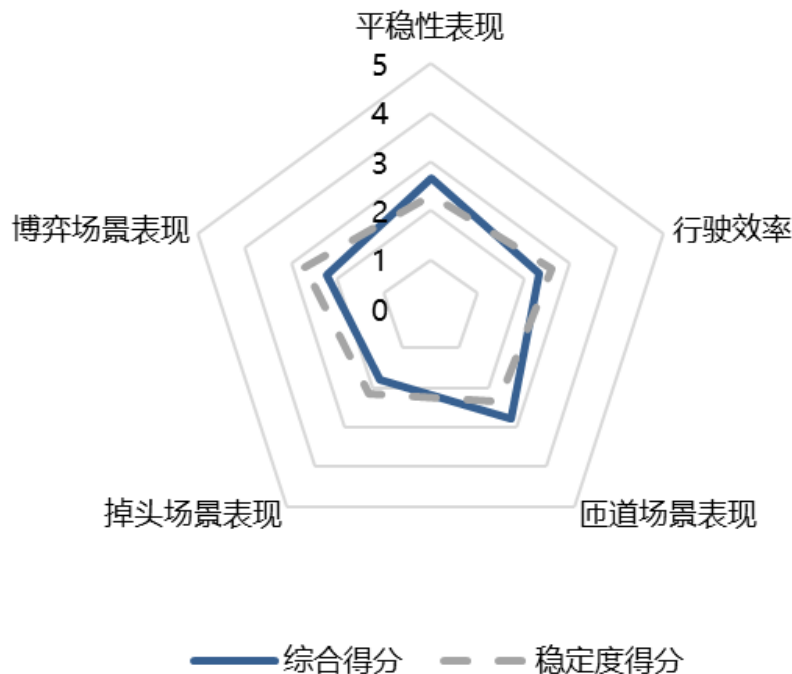
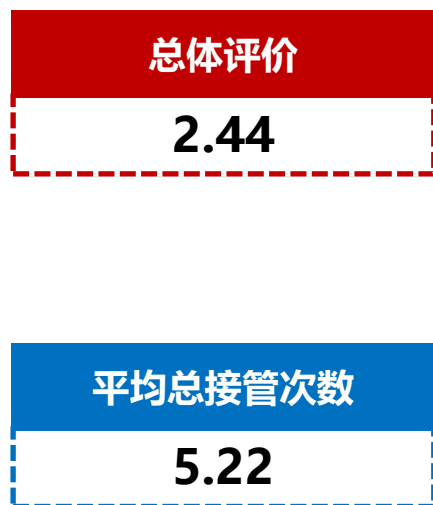
平均总接管次数
3.20



注：平均总接管次数指固定路线7.2km多次路测的平均接管次数，且一般产生较严重效率问题无法解决或即将出现危险才会采取必要性接管

- 智己总体评价2.44分，平均总接管次数5.22次，腾势匝道通行能力较好，能够处理一般场景下的掉头场景。
- 注：细分场景较困难，存在较高接管可能，方差较大，其稳定度得分较低系正常。

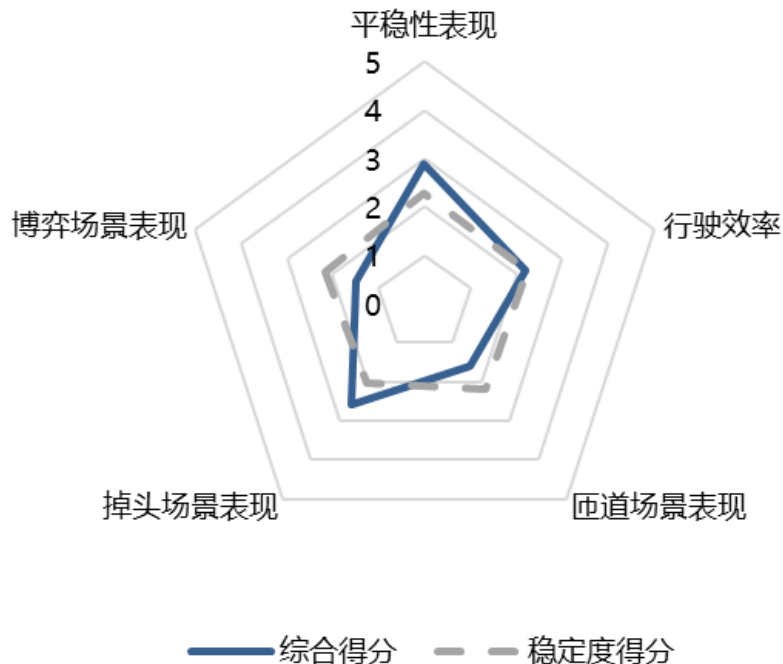
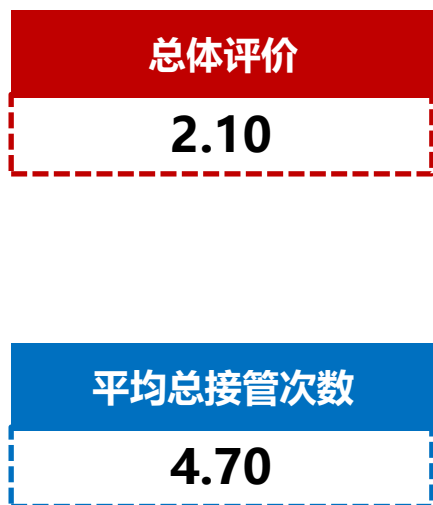
图：2025年11月腾势 OTA1.6.2
深圳集中智驾路测雷达图



注：平均总接管次数指固定路线7.2km多次路测的平均接管次数，且一般产生较严重效率问题无法解决或即将出现危险才会采取必要性接管

- 小米智驾总体表现良好，平均总接管次数为4.70次，掉头为小米历次路测优势场景，小米在本次掉头场景中表现依旧较好，上下匝道场景或受YU7长车头影响，存在一定接管率。
- 注：细分场景较困难，存在较高接管可能，方差较大，其稳定度得分较低系正常。

图：2025年11月小米 V1.9.7 E2E+VLM
深圳集中智驾路测雷达图



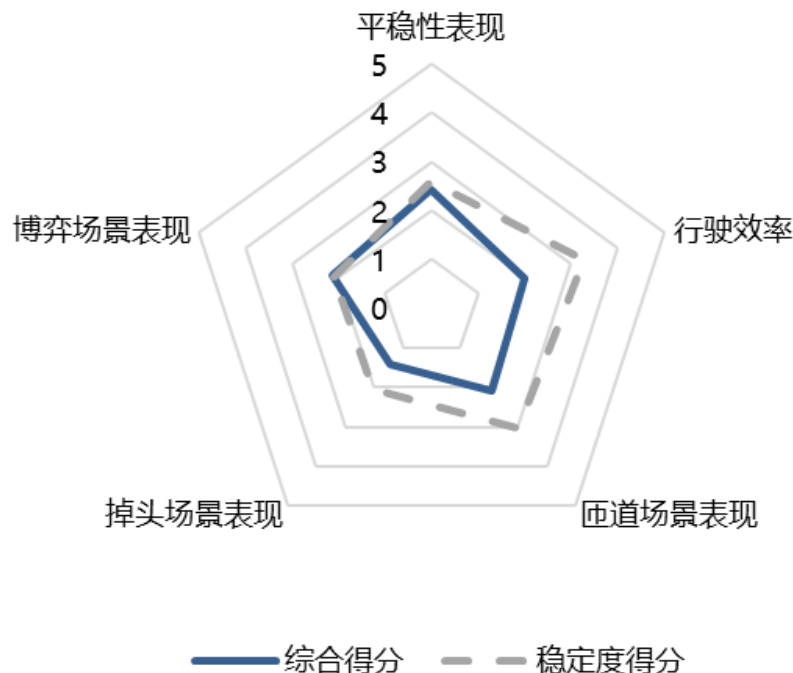
注：平均总接管次数指固定路线7.2km多次路测的平均接管次数，且一般产生较严重效率问题无法解决或即将出现危险才会采取必要性接管

- 蔚来平均总接管次数为5.21次，蔚来能较好覆盖大部分城市智驾场景，包括上下桥、掉头等，在掉头场景中或存在一定接管率。
- 注：细分场景较困难，存在较高接管可能，方差较大，其稳定度得分较低系正常。

图：2025年11月蔚来 雪松 1.3.1, 世界模型
深圳集中智驾路测雷达图

总体评价
1.93

平均总接管次数
5.21



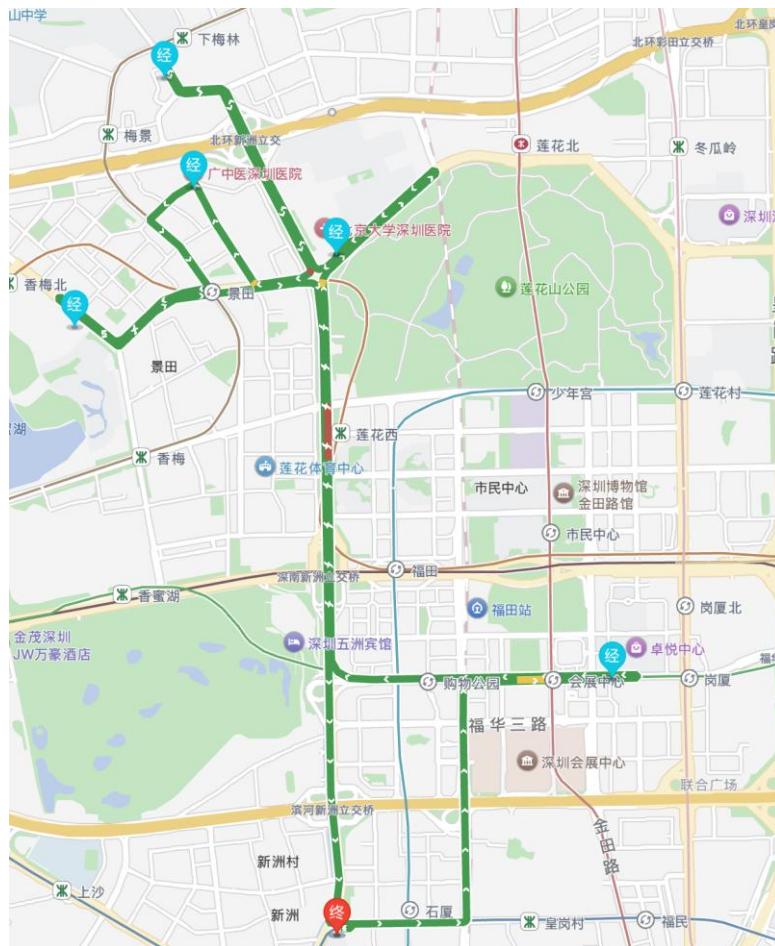
注：平均总接管次数指固定路线7.2km多次路测的平均接管次数，且一般产生较严重效率问题无法解决或即将出现危险才会采取必要性接管

三、小样本深度路测

■ 本次深度路测的基准路线为：

- 深圳四季酒店—皇庭中心（变道、正常通行）—北京大学深圳医院（掉头、辅道通行）—苏宴·印象江南（大曲率弯道、掉头）—广州中医药大学深圳医院（窄道通行）—香蜜湖1号（非标准信号灯、复杂路口）—深圳四季酒店

图：2025年11月深圳智驾小样本深度路测基准路线



■ 7款参与深度路测车型的路测具体时间、简要路况及通行时间如下：

- **问界M7**：11月19日18:21出发，车流量较大，高德地图预计通行时间83min，实际通行时间87min。
- **魏牌蓝山**：11月19日16:09出发，车流量较大，高德地图预计通行时间73min，实际通行时间77min。
- **小鹏P7**：11月18日21:46出发，车流量较小，高德地图预计通行时间45min，实际通行时间49min。
- **理想i6**：11月19日12:58出发，车流量适中，高德地图预计通行时间61min，实际通行时间55min。
- **腾势Z9GT**：11月19日20:03出发，车流量适中，高德地图预计通行时间60min，实际通行时间49min。
- **小米YU7**：11月19日9:32出发，车流量偏大，高德地图预计通行时间68min，实际通行时间59min。
- **蔚来ES8**：11月18日20:35出发，车流量偏大，高德地图预计通行时间59min，实际通行时间48min。

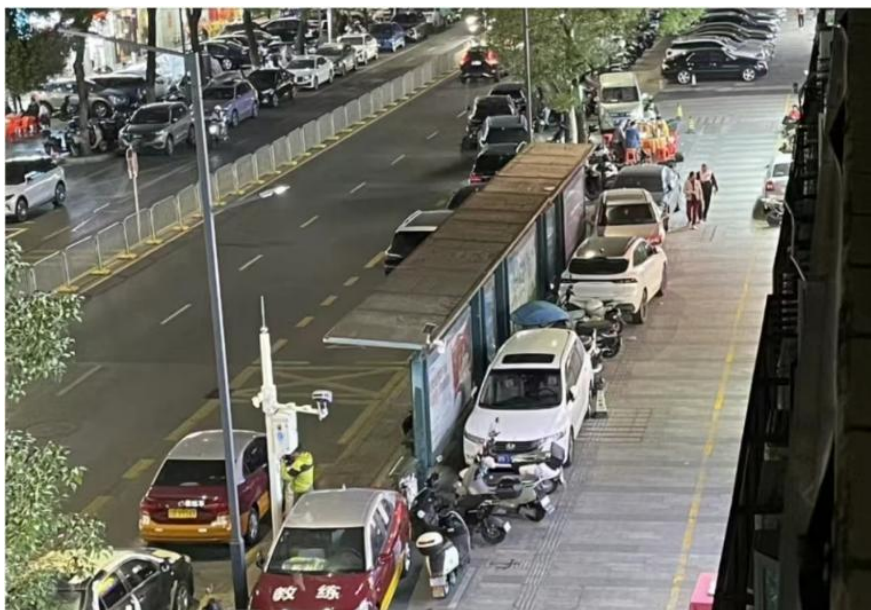
- **途经点皇庭中心：**主要测试智驾车辆直道通行、变道左右转能力
- **途经点北京大学深圳医院：**主要测试智驾车辆切至掉头、辅道行驶能力，车辆经过途经点会切至辅道，辅道左侧为临停出租车辆，切至主路需避让锥桶
- **途经点苏宴.印象江南：**主要测试智驾车辆大曲率弯道、掉头能力，下梅林广场一带反复经过大曲率弯道，可以反映车辆对大曲率弯道、车道线以及车车博弈的理解
- **途经点广州中医药大学深圳医院：**主要测试智驾车辆窄道通行能力，途经点附近存在有对向非机动车干扰的单向窄道、双向窄道
- **途径点香蜜湖1号：**主要测试智驾车辆识别和处理非标准信号灯、复杂路口能力，途经点附近存在可变车道识别、非标准红绿灯识别、复杂路口，需要车辆灵活处理

图：香梅路-深南大道全国首个“反转通行”复杂路口

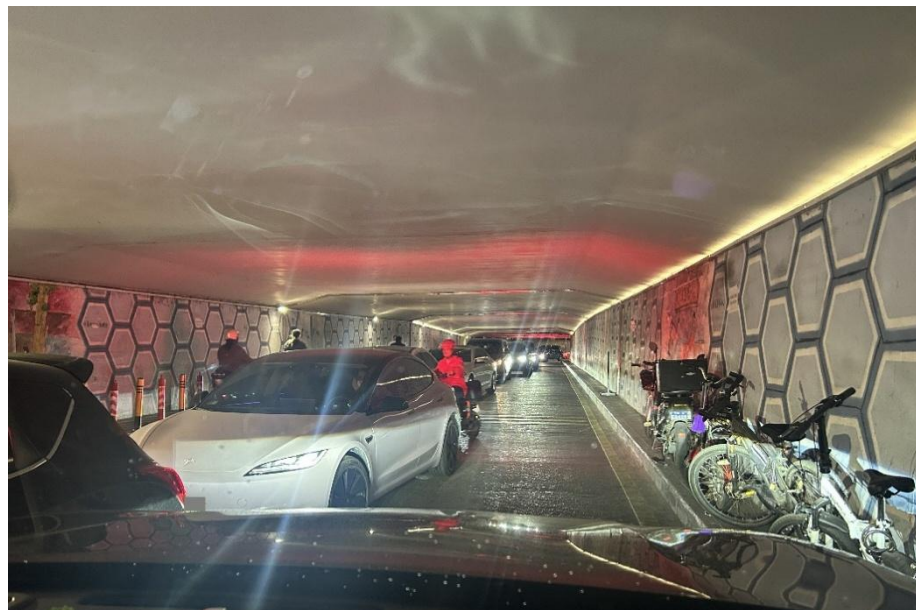


- **深圳路测路线路况较为复杂，具体表现为常态化的复杂路况和非常态化的特殊路段。**行驶道路中的路边临停场景，容易使得智驾误认为车辆排队的队列，从而实施错误的等待行为；同时，本次路线中包含多种困难路线，“窄道”等场景对于智驾的能力要求高，博弈难度大，导致车辆易出现效率性接管需求。

图：行驶道路临停场景



图：广州中医药大学深圳医院附近“窄道”场景



- 我们将智驾时发生的经典场景进行标准化，以便后续的总结归纳分析。其中细分场景包括换道、上下匝道、红绿灯启停、障碍物/车辆绕行、左转、右转、超车、大曲率弯道、公交车道识别、堵车、减速带识别、避让车辆/行人、无保护左转、无保护右转、修路、加塞、环岛、复杂路口、掉头、待行区、窄道通行共计21个，下表展示了经典场景标准化定义说明及其难度分类。

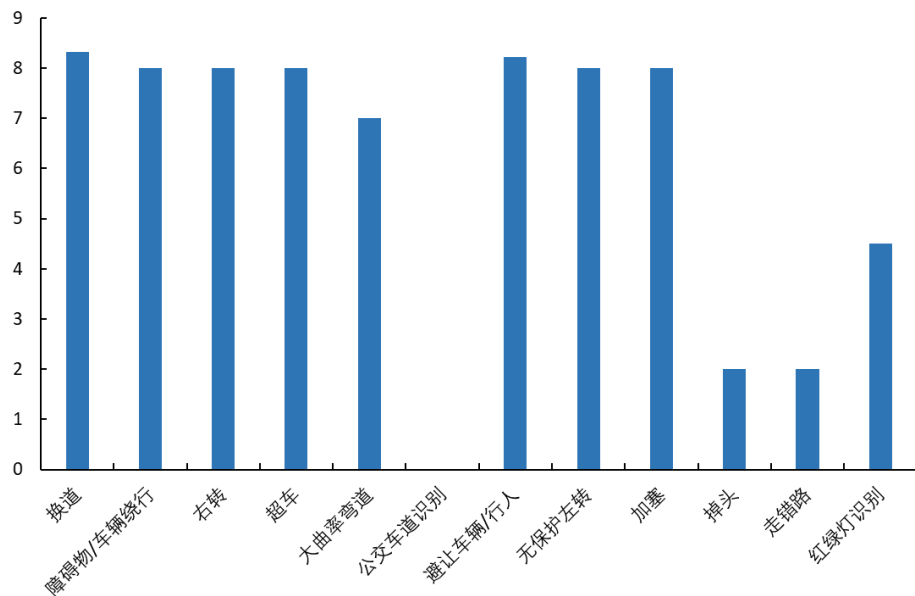
表：细分场景标准化定义说明

细分场景命名	场景定义说明	难度分类
换道	一般是指：正常速度行驶过程中主动更换车道	简单 / 中等
上下匝道	一般是指：从高架/高速上或下匝道；城市道路从一条道路汇入另一条道路	
红绿灯启停	一般是指：在红绿灯路口启动或刹车停下来	
障碍物/车辆绕行	一般是指：前方或侧方遇到障碍物或车辆需要绕行	
左转	一般是指：有红绿灯的左转	
右转	一般是指：有红绿灯的右转	
超车	一般是指：因前方车辆速度较慢，主动更换车道实现超车	
大曲率弯道	一般是指：城市/高架/高速道路遇到弧度非常大的弯路需要减速行驶	
公交车道识别	一般是指：专门给公交车开的车道能否识别出来	
堵车	一般是指：拥堵路段跟车直行	
减速带识别	一般是指：车辆行驶过程使用识别到路面的减速带/井盖等	
避让车辆/行人	一般是指：前方或侧方遇到其他车辆或行人需要减速	困难
无保护左转	一般是指：无左转红绿灯的左转	
无保护右转	一般是指：无右转红绿灯的右转	
修路	一般是指：车辆行驶前方遇到施工前景（车道线占用/路障等等）	
加塞	一般是指：缓慢行驶过程中主动插入2辆车中间	
环岛	一般是指：城市道路/高架/高速的环形路段，多个出口等	
复杂路口	一般是指：路口车道线复杂且红绿灯非常复杂等等	
掉头	一般是指：车辆直行受阻必须要更换相反方向行驶	
待行区	一般是指：车辆在满足待行条件后进入左转或直行待行区	
窄道通行	一般是指：车辆在两侧空间较为狭窄，对会车、超车产生限制的道路行驶	

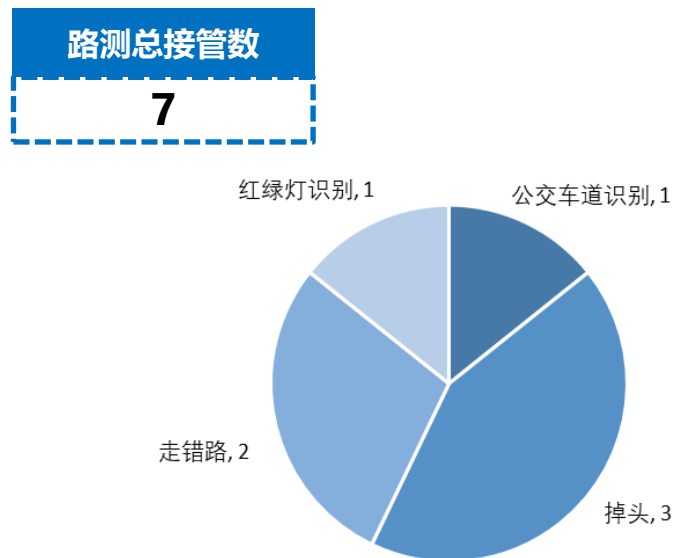
小样本深度路测 —— 华为乾崮智驾 ADS 4.0

- **分场景路测评价：**华为ADS 4.0整体表现优秀，略有场景间差异，简单场景下处理能力优异，中等、困难场景下多数表现较好。
- **接管数及接管分析：**华为ADS 4.0路测接管总数为7次，分别发生于掉头、走错路、公交车道识别、红绿灯识别等场景。路测过程中，华为虽成功识别公交车道，但仍错误介入；掉头场景中，主要因转弯半径不够而需人工接管；需进入复杂小路时，出现错过入口的情况；在面对转弯非视距内的非标红绿灯时，成功识别，表现优异，但错误识别路中用于指挥掉头的立式红绿灯。整体来看，华为ADS 4.0在深圳复杂的路况下表现优异，在多数场景下表现出了较强的处理能力。

图：2025年11月华为乾崮智驾ADS 4.0深圳深度路测场景评价

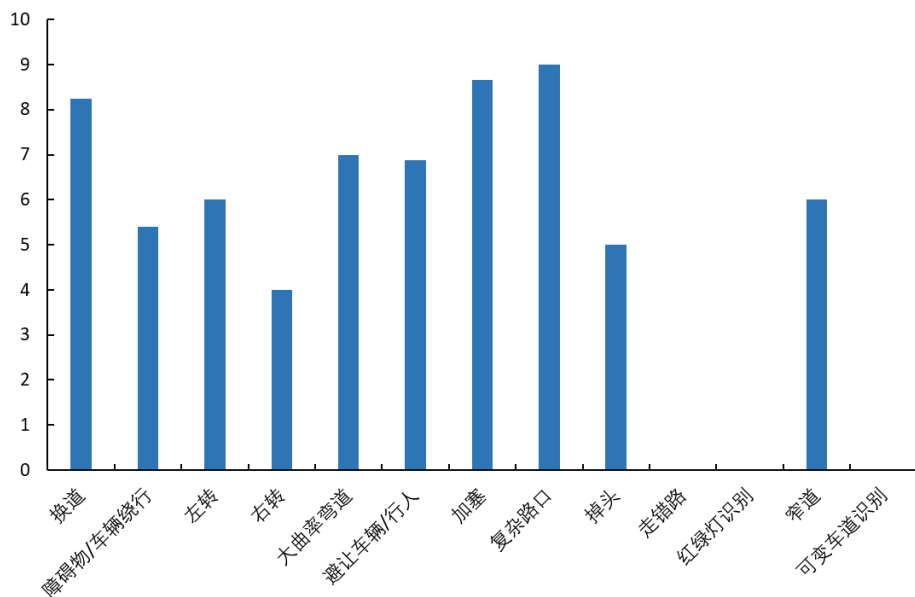


图：华为乾崮智驾ADS 4.0接管次数占比

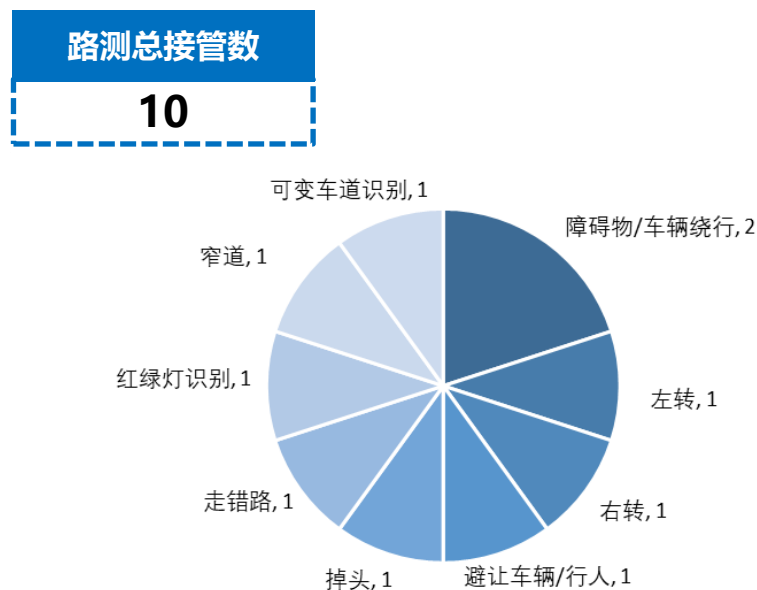


- **分场景路测评价：**魏牌蓝山 CP Ultra 3.9.0整体表现较优秀，场景间呈现略有差异，简单及中等场景处理能力良好，困难场景下具备一定的处理能力。
- **接管数及接管分析：**魏牌蓝山本次深度路测接管总数为10次，接管分布于障碍物绕行、左右转弯、避让行人、掉头、走错路、红绿灯识别、可变车道识别等复杂场景。魏牌蓝山对于行驶道路上违停车辆的场景有一定处理能力，但是在面对复杂的窄道、可变车道、视距外红绿灯等场景仍出现了接管需求，但接管仍以效率性接管为主。整体来看，魏牌蓝山表现较优秀，在复杂路况下仍表现出了一定的处理能力。

图：2025年11月魏牌蓝山深圳深度路测场景评价

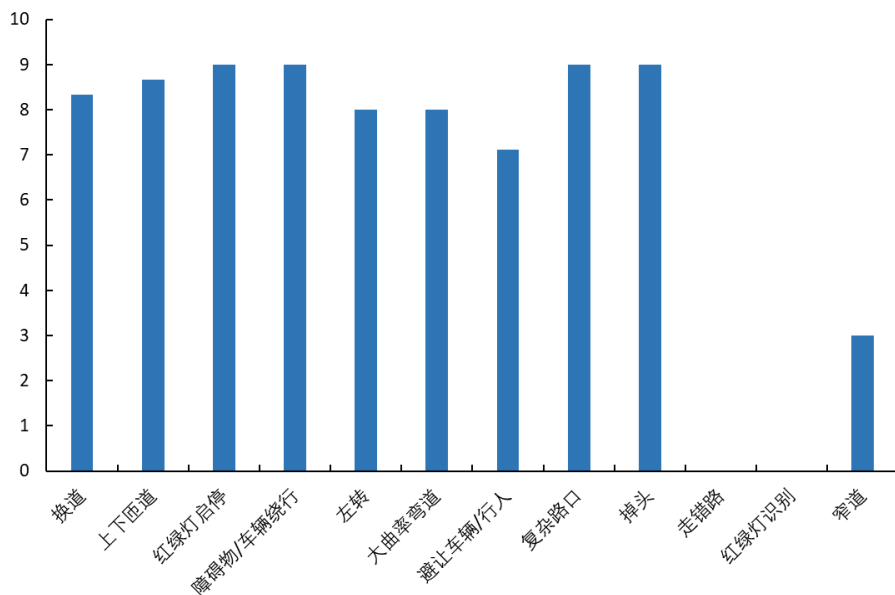


图：魏牌蓝山 CP Ultra 3.9.0接管分布对比

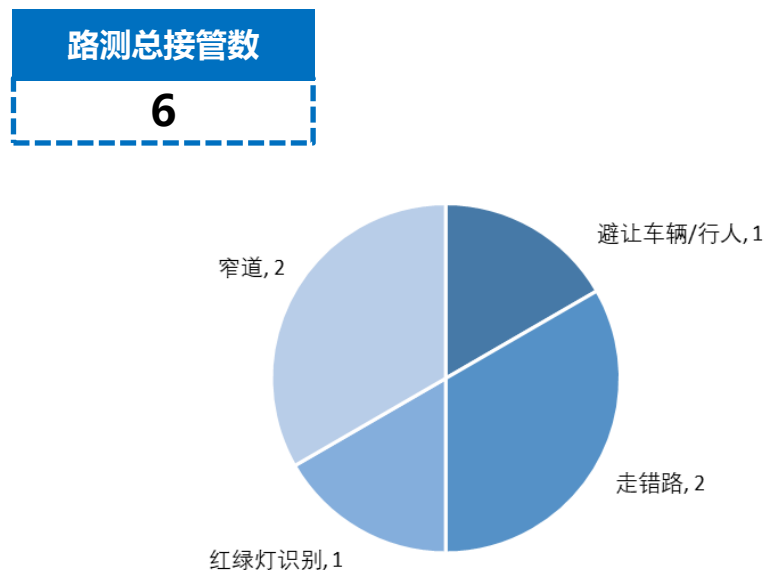


- **分场景路测评价：**小鹏XOS 5.7.8整体表现优秀，场景间得分方差较小，简单/中等/困难场景下表现未见分化，环岛、复杂路口等较难场景下表现优异。
- **接管数及接管分析：**小鹏XOS本次深圳深度路测接管总数为6次，发生于避让车辆/行人、走错路、红绿灯识别及窄道场景，其中窄道及避让车辆/行人场景均为复杂博弈场景下出现的均为效率性接管；小鹏未能识别视距外的非标红绿灯，出现接管；此外，小鹏在复杂的小道路口出现走错路需要监管的情况。整体来看，小鹏能够很好的处理深度路测中的困难场景，形式流畅，表现优秀。

图：2025年11月小鹏XOS 5.7.8深圳深度路测场景评价

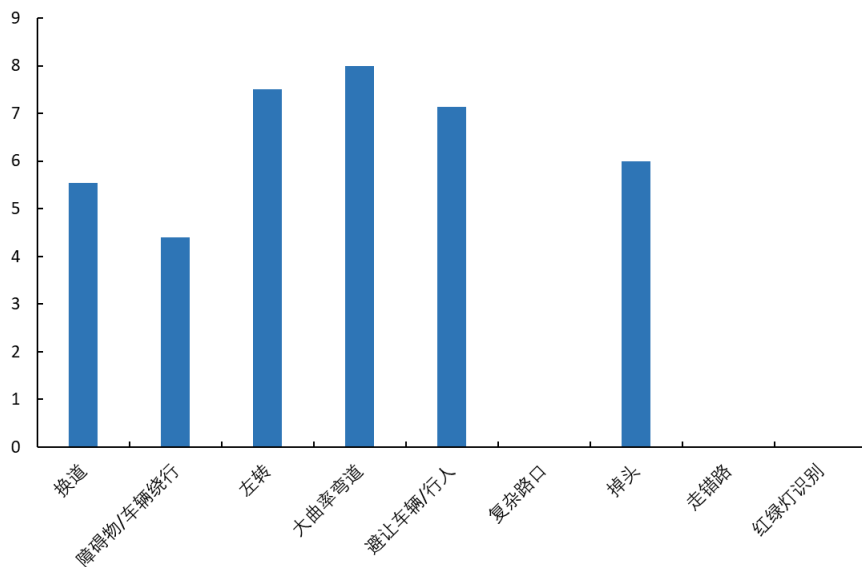


图：XOS 5.7.8接管次数占比

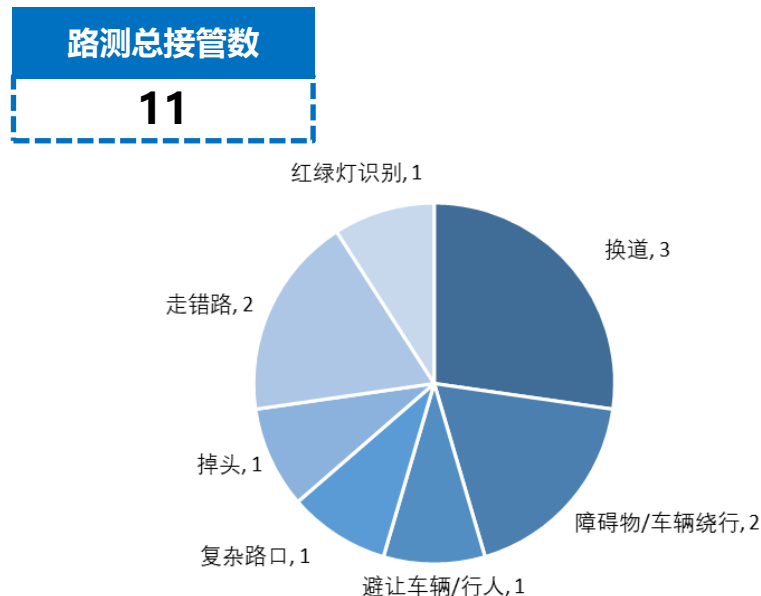


- **分场景路测评价：**理想 OTA 8.0 整体表现较优秀，场景间呈现略有差异，简单及中等场景处理能力良好，困难场景下表现出一定的处理能力。
- **接管数及接管分析：**理想 OTA 8.0路测接管总数为11次，接管行为分别发生于换道、障碍物/车辆绕行、避让车辆/行人、复杂路口、掉头、走错路、红绿灯识别等场景；其中因策略相对保守，因此面对深圳的“违停”等复杂且非常规场景，易出现效率性接管需求，即错误将违停的车队识别为排队车辆因此出现等待排队的行为。整体来看，理想 OTA 8.0表现良好，常规场景下表现良好，但面对“违停”等非常规场景，易出现接管需求。

图：2025年11月理想 OTA 8.0深圳深度路测场景评价

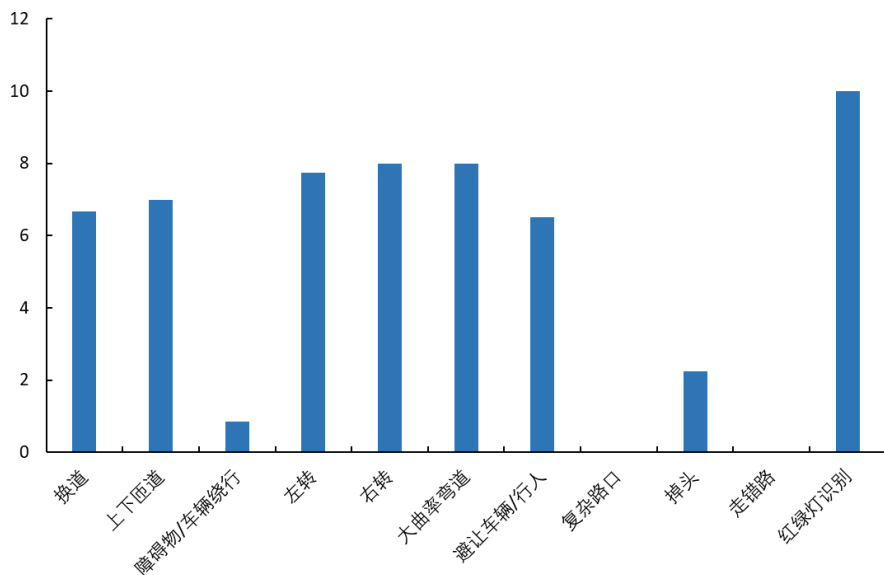


图：理想 OTA 8.0接管次数占比

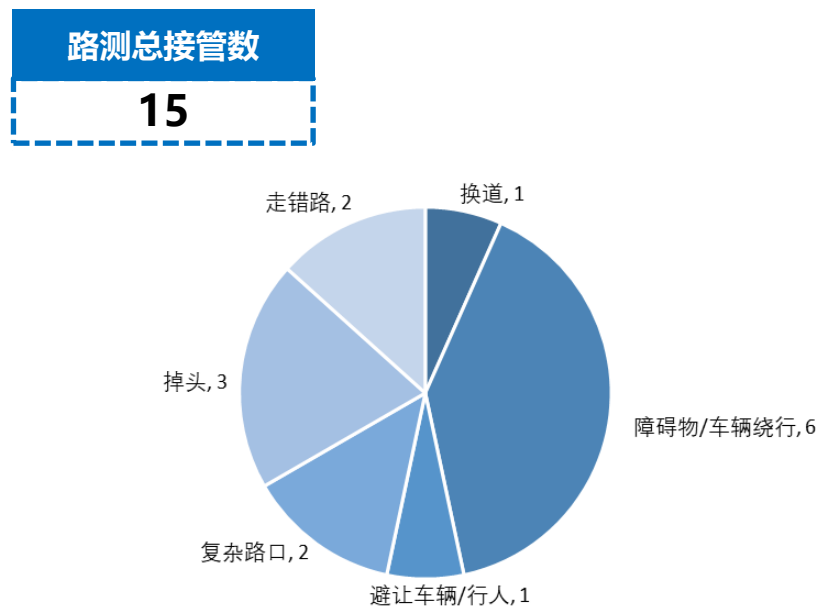


- **分场景路测评价：**腾势 OTA 1.6.2整体表现良好，场景间呈现略有差异，简单及中等场景处理能力良好；面对困难的非标红绿灯识别场景表现优秀。
- **接管数及接管分析：**腾势路测接管总数为15次，接管行为分别发生于换道、障碍物/车辆绕行、避让车辆/行人、复杂路口、掉头、走错路等场景；其中，腾势在面对“违停”场景时多次出现效率性接管需求。整体来看，腾势 OTA 1.6.2表现良好，可以较好的处理简单及中等场景，但部分特殊的复杂场景处理能力较头部玩家仍有提升空间。

图：2025年11月腾势 OTA 1.6.2深圳深度路测场景评价

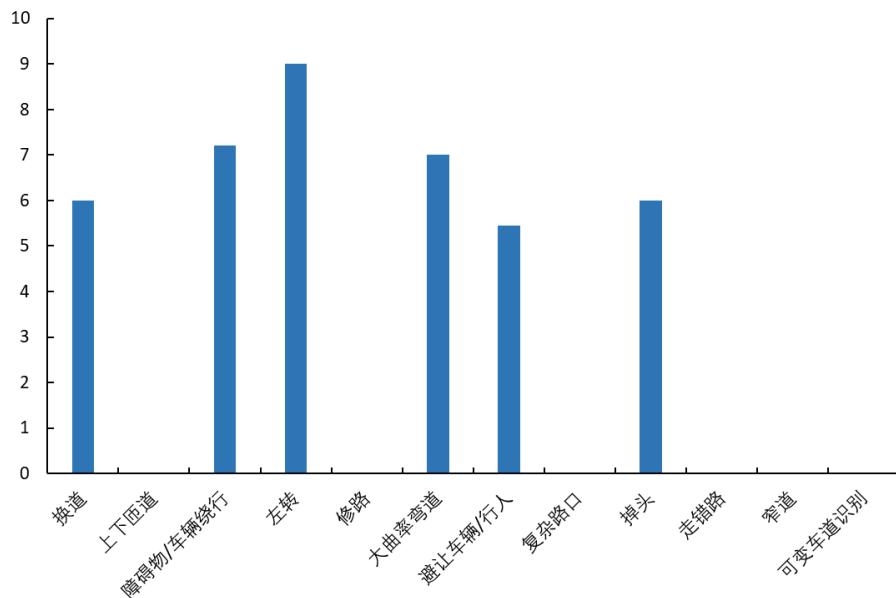


图：腾势 OTA 1.6.2接管次数占比

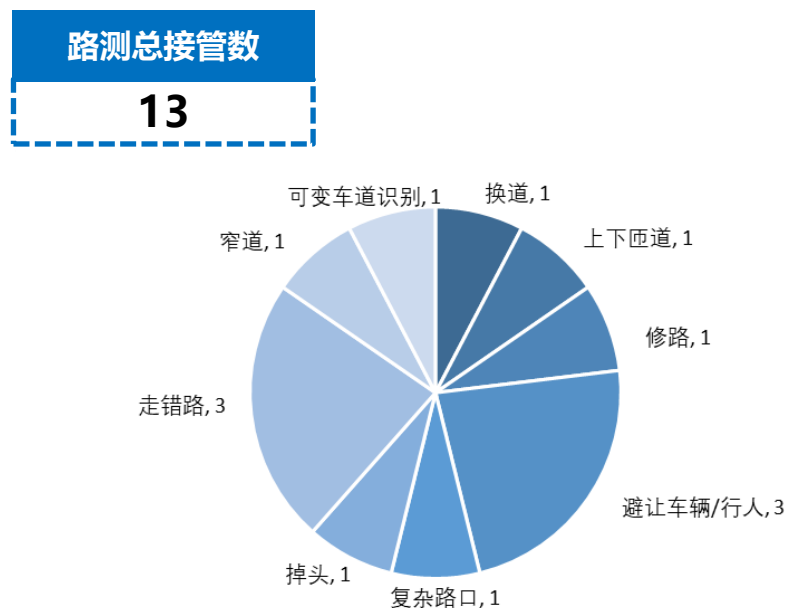


- **分场景路测评价：**小米 V1.9.7整体表现比较好，在简单及中等场景下表现较为优秀，复杂场景表现存在差异，在掉头等复杂场景中表现出了一定的处理能力。
- **接管数及接管分析：**小米 V1.9.7本次深度路测接管总数为13次，发生于多个场景，包括：换道、上下匝道、修路、避让车辆/行人、复杂路口、掉头、走错路、窄道、可变车道识别等场景。整体来看，小米表现良好，对常规场景表现出了优良的处理能力，对于非常规的复杂场景则处理能力仍有进步空间。

图：2025年11月小米 V1.9.7深圳深度路测场景评价



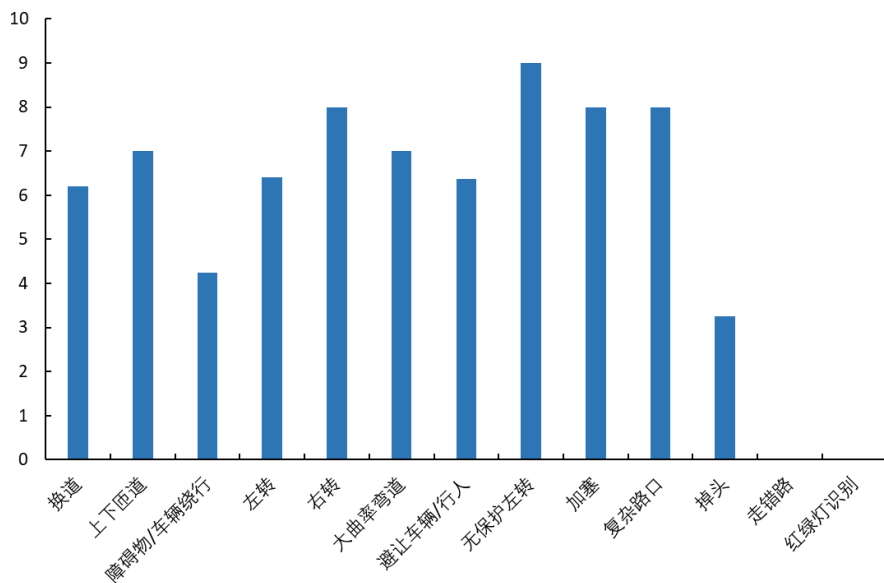
图：小米V1.9.7接管分布对比



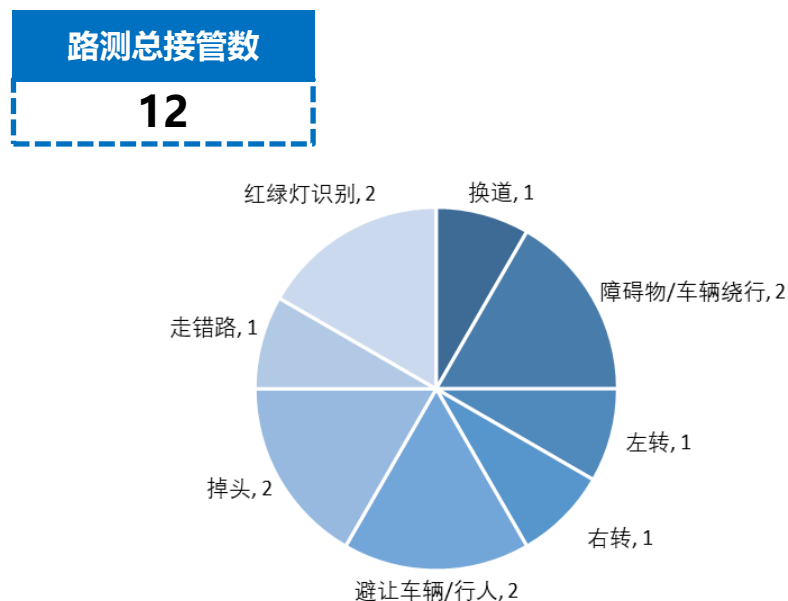
注：柱状图中的数字为深度路测总接管数

- **分场景路测评价：**蔚来 cedar 1.3.1整体表现良好，在简单及中等场景下表现较为优秀，此外，在加塞、复杂路口等困难场景中表现出优秀的处理能力。
- **接管数及接管分析：**蔚来 cedar 1.3.1本次深度路测接管总数为12次，发生于换道、障碍物/车辆绕行、左转、右转、避让车辆/行人、掉头、走错路、红绿灯识别等场景，其中接管场景多为该类场景中的非常规路况，例如超视距的非标红绿灯。整体来看，蔚来 cedar 1.3.1表现良好，可以良好的处理常规复杂场景。

图：2025年11月蔚来 cedar 1.3.1深圳深度路测场景评价



图：蔚来 cedar 1.3.1接管分布对比



四、核心结论及风险提示

- **2025年是汽车智能化拐点之年**，开启3年周期推动国内电动化渗透率实现50%-80%+的跃升，整车格局迎来新的重塑阶段。头部智能驾驶主机厂/方案供应商已实现包括环岛、掉头等复杂场景的城市NOA落地体验，并完善车位到车位、场景理解等高阶功能，加强Corner Case的处理能力，提升乘客与安全员的驾驶体验。
- **本报告进行了大样本集中路测以及小样本深度路测两种形式**，从场景实现、接管频率、舒适性等维度对问界、蓝山、小鹏、理想、腾势、小米、蔚来共7家智能驾驶主机厂/方案供应商的智驾体验进行定性和定量的横截面评价。由于主观尺度、实际路况、安全员对智驾的信任度等因素的限制，本报告不涉及具体**车企/方案供应商**的智能化能力排序（表格先后顺序不代表排序情况），也不涉及具体**车企/方案供应商**的投资建议。
- **本次深圳智能化对智驾的理解和复杂场景处理能力提出一定要求**。深圳存在路侧临停、复杂路口、窄道通行等需要理解的复杂场景，主动理解型智驾风格更加适配。华为和小鹏在总体接管次数和细分场景中表现依然领跑，各项维度评价优秀且均衡，尤其在困难场景中展现出及时反应。魏牌蓝山在大样本集中路测中展现出较强的复杂场景处理能力。
- **相比Q1，Q4各家车企智驾能力差距呈现不断缩小的趋势**。主要体现在：1) Q1第二梯队主机厂/方案供应商不断完善例如环岛、掉头等城市断点场景；2) Q1第二梯队主机厂/方案供应商路测接管次数明显减少且向第一梯队趋近；3) Q1第一梯队主机厂/方案供应商处于底层架构切换期，具体落地效果仍需等待迭代验证。

- **全球AI技术创新低于预期。** Open AI/苹果/微软等美国科技巨头AI进展低于预期。
- **国内L3智能化渗透率低于预期等。** 国内消费者对车企L3智能化买单意愿低于预期。

免责声明

东吴证券股份有限公司经中国证券监督管理委员会批准，已具备证券投资咨询业务资格。

本研究报告仅供东吴证券股份有限公司（以下简称“本公司”）的客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为客户。在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见并不构成对任何人的投资建议，本公司及作者不对任何人因使用本报告中的内容所导致的任何后果负任何责任。任何形式的分享证券投资收益或者分担证券投资损失的书面或口头承诺均为无效。

在法律许可的情况下，东吴证券及其所属关联机构可能会持有报告中提到的公司所发行的证券并进行交易，还可能为这些公司提供投资银行服务或其他服务。

市场有风险，投资需谨慎。本报告是基于本公司分析师认为可靠且已公开的信息，本公司力求但不保证这些信息的准确性和完整性，也不保证文中观点或陈述不会发生任何变更，在不同时期，本公司可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告。

本报告的版权归本公司所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。经授权刊载、转发本报告或者摘要的，应当注明出处为东吴证券研究所，并注明本报告发布人和发布日期，提示使用本报告的风险，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。未经授权或未按要求刊载、转发本报告的，应当承担相应的法律责任。本公司将保留向其追究法律责任的权利。

东吴证券投资评级标准

投资评级基于分析师对报告发布日后6至12个月内行业或公司回报潜力相对基准表现的预期（A股市场基准为沪深300指数，香港市场基准为恒生指数，美国市场基准为标普500指数，新三板基准指数为三板成指（针对协议转让标的）或三板做市指数（针对做市转让标的），北交所基准指数为北证50指数），具体如下：

公司投资评级：

买入：预期未来6个月个股涨跌幅相对基准在15%以上；

增持：预期未来6个月个股涨跌幅相对基准介于5%与15%之间；

中性：预期未来6个月个股涨跌幅相对基准介于-5%与5%之间；

减持：预期未来6个月个股涨跌幅相对基准介于-15%与-5%之间；

卖出：预期未来6个月个股涨跌幅相对基准在-15%以下。

行业投资评级：

增持：预期未来6个月内，行业指数相对强于基准5%以上；

中性：预期未来6个月内，行业指数相对基准-5%与5%；

减持：预期未来6个月内，行业指数相对弱于基准5%以上。

我们在此提醒您，不同证券研究机构采用不同的评级术语及评级标准。我们采用的是相对评级体系，表示投资的相对比重建议。投资者买入或者卖出证券的决定应当充分考虑自身特定状况，如具体投资目的、财务状况以及特定需求等，并完整理解和使用本报告内容，不应视本报告为做出投资决策的唯一因素。

东吴证券研究所

苏州工业园区星阳街5号

邮政编码：215021

传真：（0512）62938527

公司网址：<http://www.dwzq.com.cn>

东吴证券 财富家园