

2025年主流车企城市NOA试驾报告 —10月北京篇

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10月29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、舒适性等维度对尊界、小鹏、智己、理想、小米、蔚来共6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。
- **本次北京智能化关键词为“强者恒强”**。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。智己Momenta方案表现亮眼，相较上海场体验提升。理想VLA架构体验稳定，绝对接管次数少。小米与蔚来能够覆盖城市NOA基本场景，逐渐优化细节体验。
- **相比Q1，Q3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Q4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。



■ 北京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、北京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10月北京试驾车型共以下10款：尊界S800，小鹏G6，智己LS6，理想i6，小米YU7，蔚来ES8；相应试驾版本分别为：华为 ADS 4.0，小鹏 XOS 大模型共创版4.0，智己 IM AD 3.0，理想 OTA 8.0，小米 V1.9.7，蔚来 cedar雪松1.3.0 CN。
- 注：本次路测不涉及特斯拉、元戎启行、极氪方案主要系其架构或版本未明显迭代。

图：2025年10月北京试驾车型及版本

10月试驾车型&版本号					
尊界S800 ADS 4		小鹏G6 XOS 大模型共创版4.0		智己LS6 IM AD 3.0	
					
理想i6 OTA 8.0		小米YU7 V1.9.7		蔚来ES8 cedar 雪松 1.3.0 CN	
					

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。
图：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

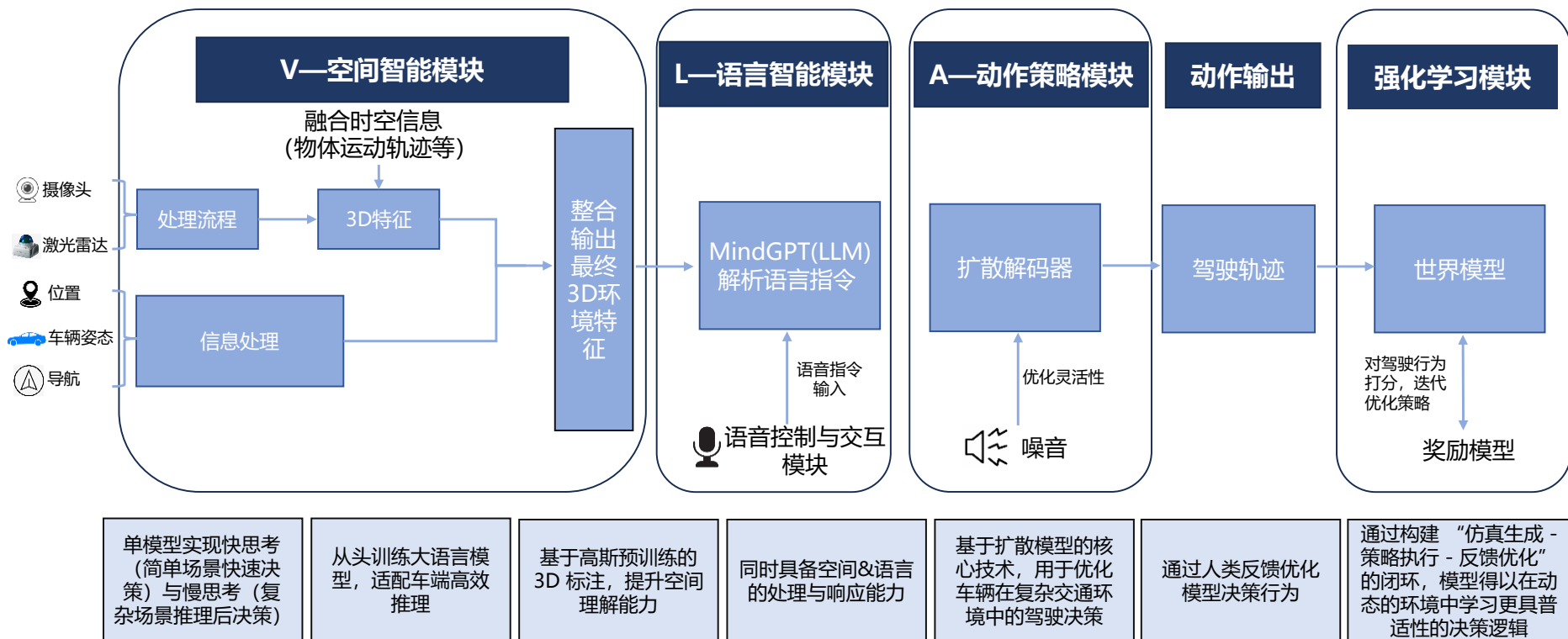
高帧率、低时延、长时序
360°全方位感知、4D视频流感知融合、大幅提高复杂场景上限

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1.3.0 CN首发搭载于全新ES8，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						

- 智己和小米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：试驾版本新增内容

厂商	试驾版本	新增内容
智己	IM AD 3.0	• IM AD算法升级，数百项功能升级与优化，覆盖路口通行、复杂场景通行、旁侧大车巡航等更多行车泊车场景 • 辅助驾驶表现数字化
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%。

- **硬件维度**，传感器方面，本次路测小鹏G6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，但本次路测使用小鹏G6 Max版本，即双Orin-X芯片。
- **软件维度**，华为、小鹏、理想、蔚来、小米为自研方案，智己采用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
202510	江淮（华为）	尊界S800	ADS4.0	激光雷达	自研	MDC	——	自研
202510	小鹏	小鹏G6	XOS 大模型共创版4.0	视觉	自研	2*Orin-X	508TOPS	自研
202510	理想	理想i6	OTA 8.0	激光雷达	英伟达	Thor-U	700 TOPS	自研
202510	智己	智己LS6	IM AD 3.0	激光雷达	英伟达	Orin-X	254 TOPS	Momenta
202510	小米	小米YU7	V1.9.7	激光雷达	英伟达	Thor-U	700 TOPS	自研
202510	蔚来	蔚来ES8	cedar雪松1.3.0 CN	激光雷达	自研	NX9031	1000 TOPS	自研

二、大样本集中路测

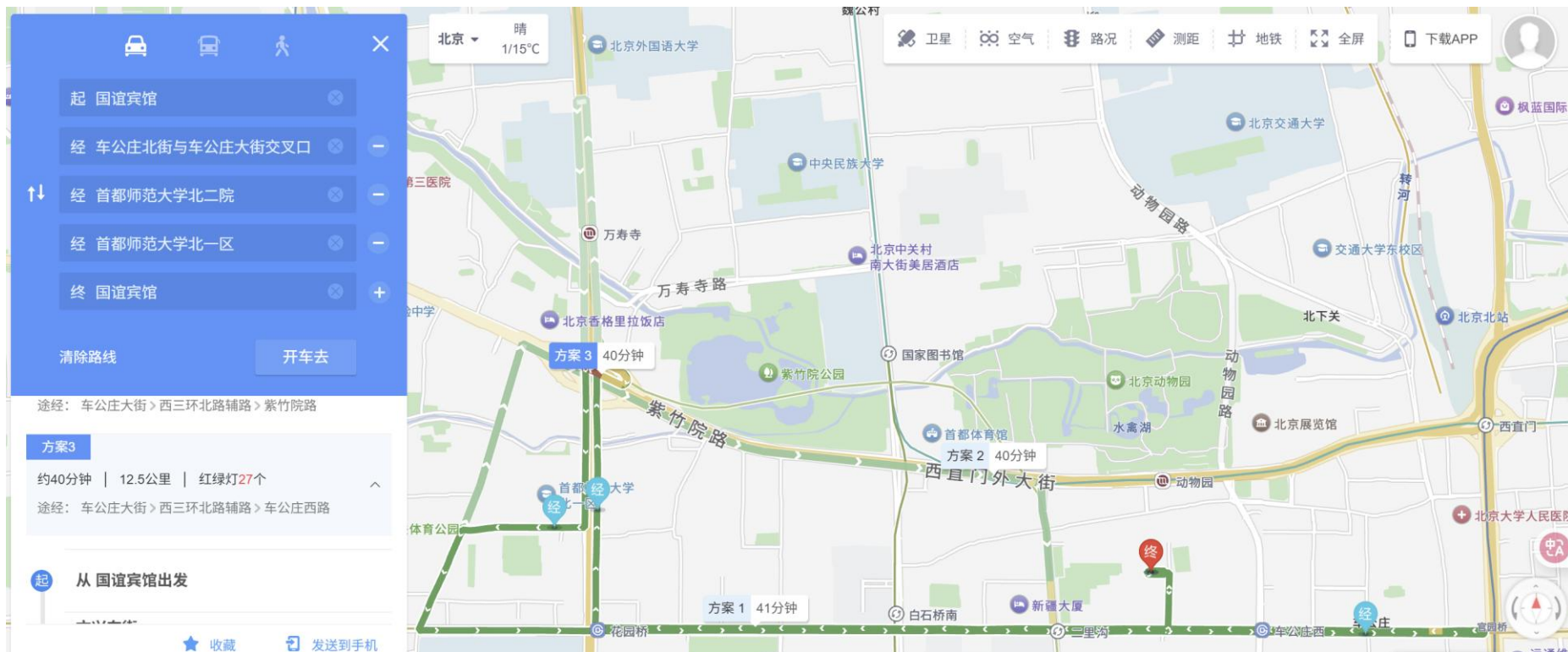
■ 本次集中路测的基准路线：

➤ 国谊宾馆—车公庄北街与车公庄大街交叉口(掉头)—首都师范大学北二院(上桥)—首都师范大学北一区(下桥)—国谊宾馆

■ 本次集中路测的时段：

➤ 2025/10/22 9:00-19:00

图：2025年10月北京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。

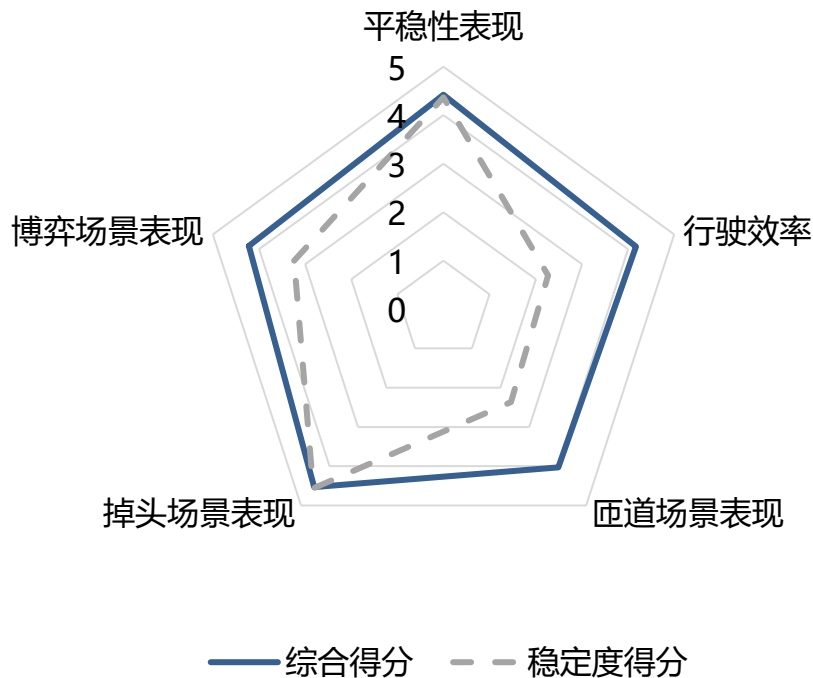
大样本集中路测 —— 尊界 ADS 4, WEWA架构

- 尊界总体评价得分最高，平均总接管次数为1.16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，接管一般发生在上下桥的匝道场景中。
- 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10月华为乾崮智驾 ADS 4, WEWA架构
北京集中智驾路测雷达图

总体评价
4.41

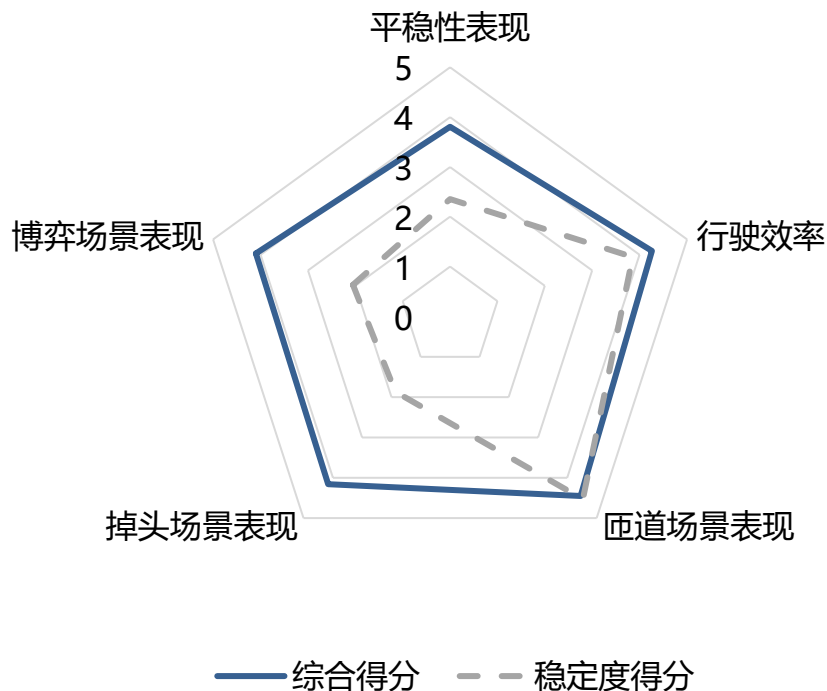
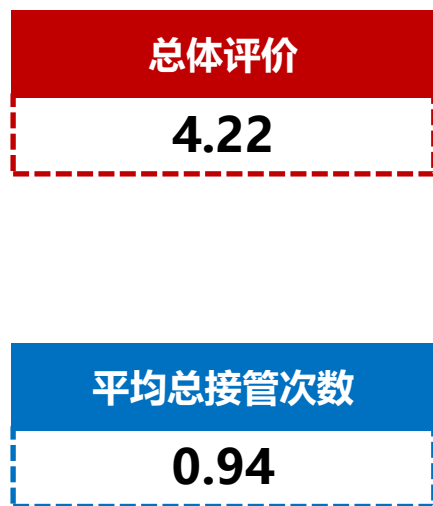
平均总接管次数
1.16



注：平均总接管次数指固定路线12.5km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

- 小鹏总体评价优秀，平均总接管次数为0.94次，平均总接管次数为本次路测最低；小鹏 XOS 大模型共创版4.0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，平稳性表现呈现一定波动，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10月小鹏XOS 大模型共创版4.0, VLA
北京集中智驾路测雷达图



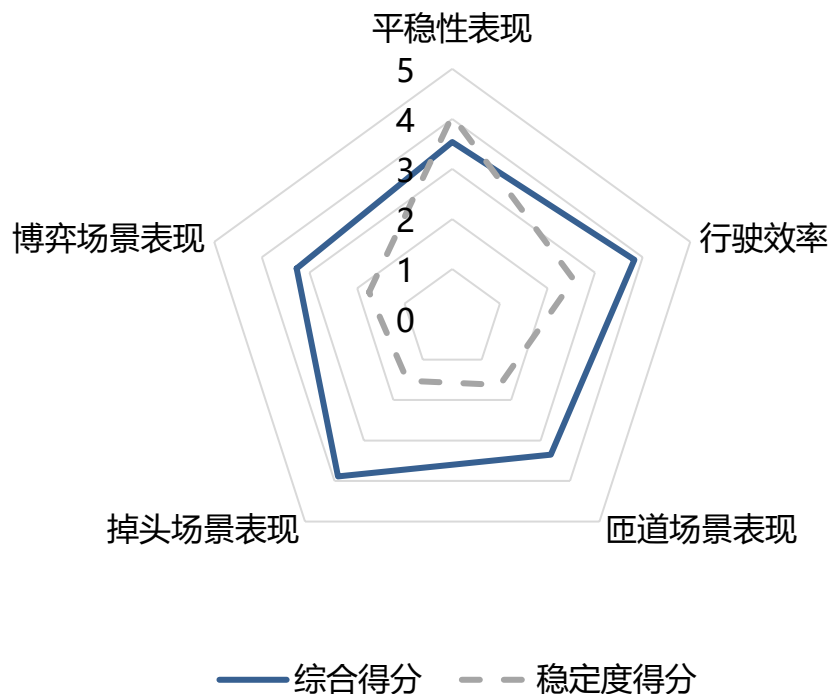
注：平均总接管次数指固定路线12.5km多次路测的平均接管次数，且一般产生较严重效率问题无法解决或即将出现危险才会采取必要性接管

- 智己总体评价3.55分，平均总接管次数1.44次，整体智驾表现比较优秀。智己整体掉头成功率较高，仅产生一次掉头接管。上下桥匝道均能通过，通过决策效率仍有优化空间。
- 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10月智己 IM AD 3.0北京集中智驾路测雷达图

总体评价
3.55

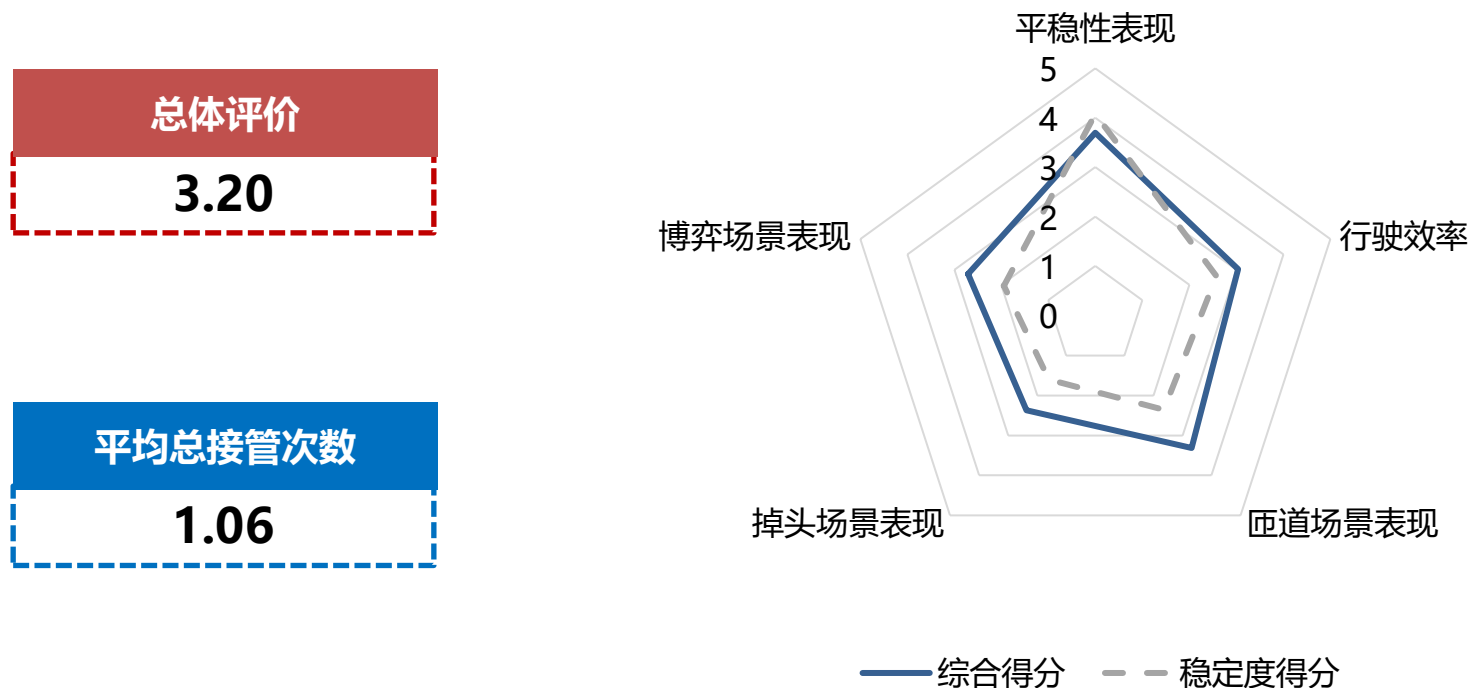
平均总接管次数
1.44



注：平均总接管次数指固定路线12.5km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1.06次，平均总接管次数较少。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，但未产生接管。
- 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。

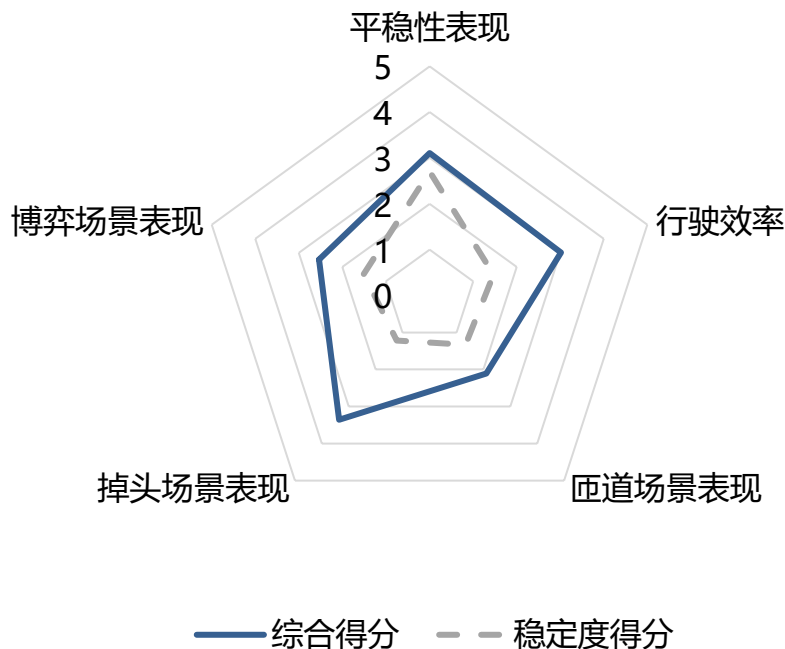
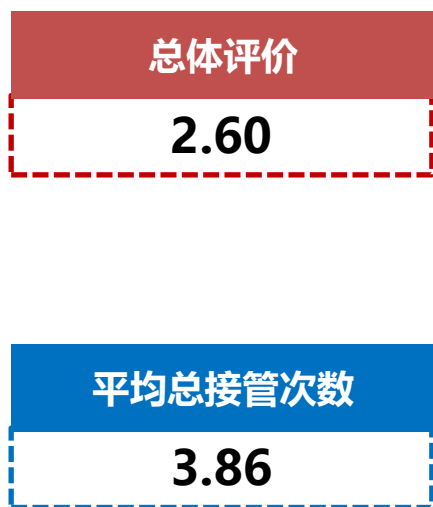
图：2025年10月理想 OTA 8.0, VLA
北京集中智驾路测雷达图



注：平均总接管次数指固定路线12.5km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3.86次，接管次数存在一定的样本方差，接管或有司机保守因素。小米在掉头场景中表现较好，仅产生1次掉头场景接管。
- 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。

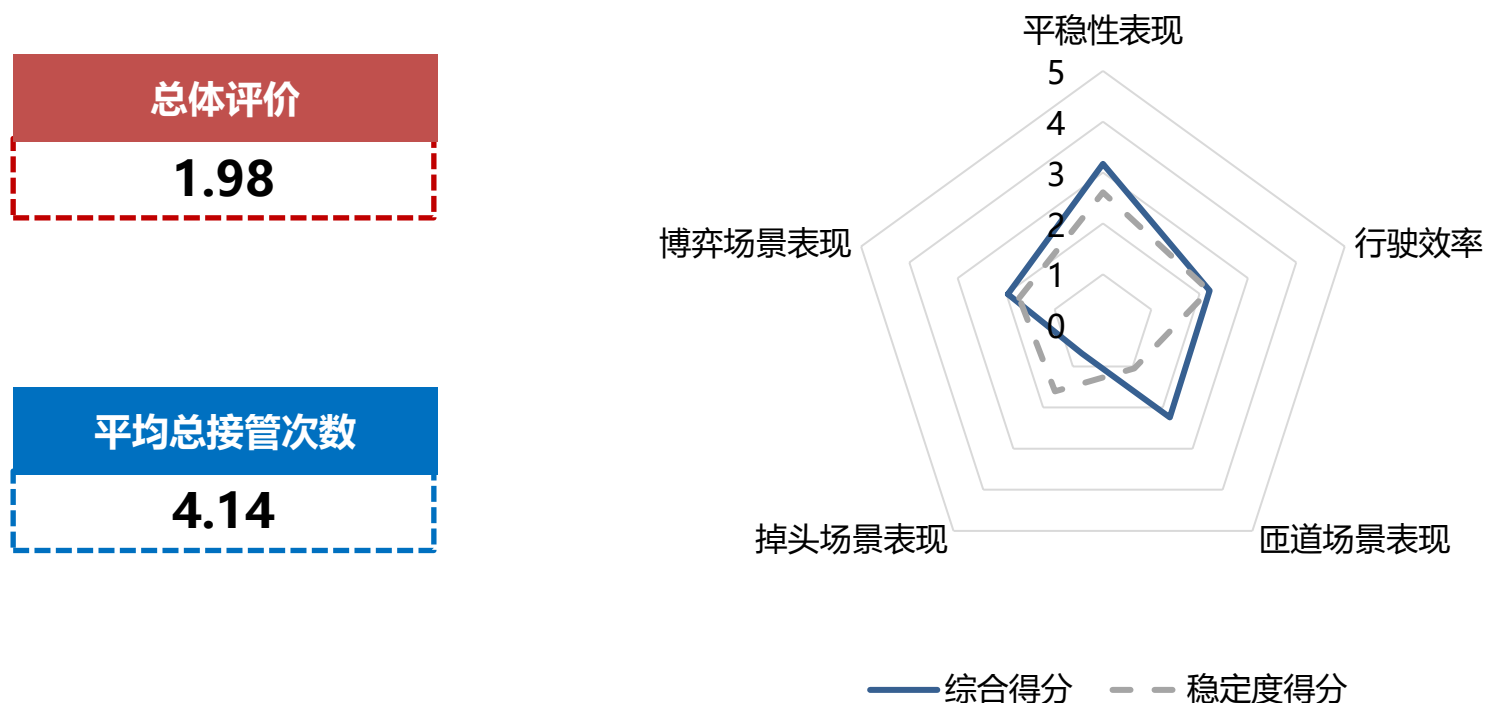
图：2025年10月小米 V1.9.7 E2E+VLM
北京集中智驾路测雷达图



注：平均总接管次数指固定路线12.5km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4.14次，整体智驾表现良好。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10月蔚来 雪松 1.3.0 CN，世界模型
北京集中智驾路测雷达图



注：平均总接管次数指固定路线12.5km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

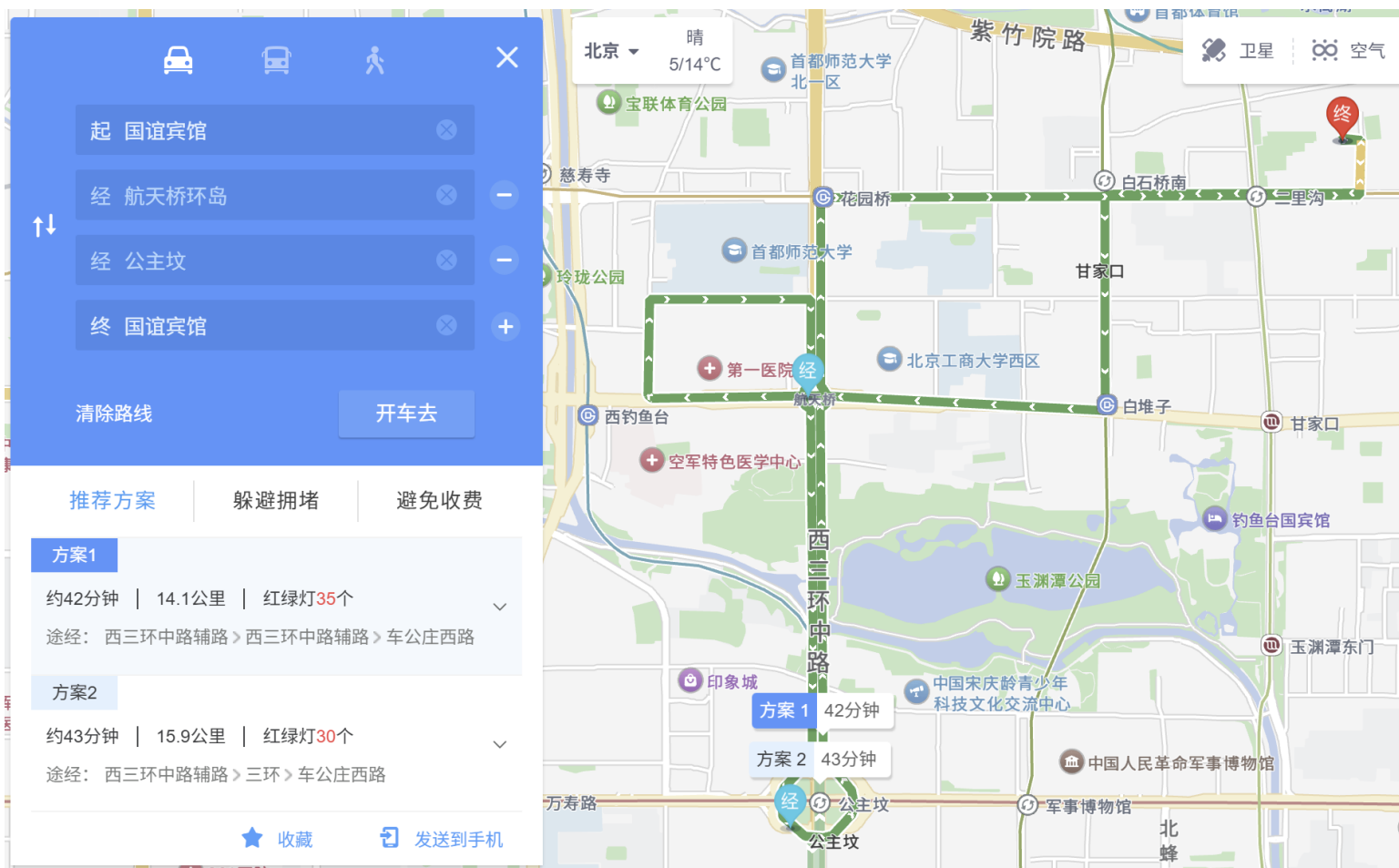
- 按路测时间先后顺序的路测具体时间、简要路况及大致路线如下：
- **小米YU7深度路测开始时间：**10月21日 21:00，车流量适中，路线国谊宾馆— 航天桥环岛— 公主坟— 国谊宾馆
- **理想i6深度路测开始时间：**10月22日 7:20，车流量拥挤，路线国谊宾馆— 航天桥环岛— 公主坟— 国谊宾馆
- **智己LS6深度路测开始时间：**10月22日 12:10，车流量适中，路线国谊宾馆— 航天桥环岛— 公主坟— 国谊宾馆
- **蔚来ES8深度路测开始时间：**10月22日 18:03，车流量较大，路线国谊宾馆— 航天桥环岛— 公主坟— 国谊宾馆
- **尊界S800深度路测开始时间：**10月22日 20:00，车流量较大，路线国谊宾馆— 航天桥环岛— 公主坟— 国谊宾馆
- **小鹏G6深度路测开始时间：**10月23日 8:30，车流量较大，路线国谊宾馆— 航天桥环岛— 公主坟— 国谊宾馆

注：车流量适中时，路测总时长约为40min；车流量较大时，路测总时长约为50min；车流量拥挤时，路测总时长约为60min。

■ 本次深度路测的基准路线为：

➤ 国谊宾馆— 航天桥环岛（人车混流、连续换道、环岛）— 公主坟（多红绿灯复杂路口环岛）— 国谊宾馆

图：2025年10月北京智驾小样本深度路测基准路线



- **途经点航天桥环岛：**主要测试智驾车辆在人车混流（学校路段）、连续换道（下航天桥后向右连续环岛执行右转）和基本环岛通行的能力
- **途经点公主坟：**主要测试智驾车辆在多红绿灯复杂路口环岛的博弈、进出口选择、大曲率窄弯处理能力

图：北京航天桥环岛路况



图：北京公主坟路况



- 我们将智驾使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。

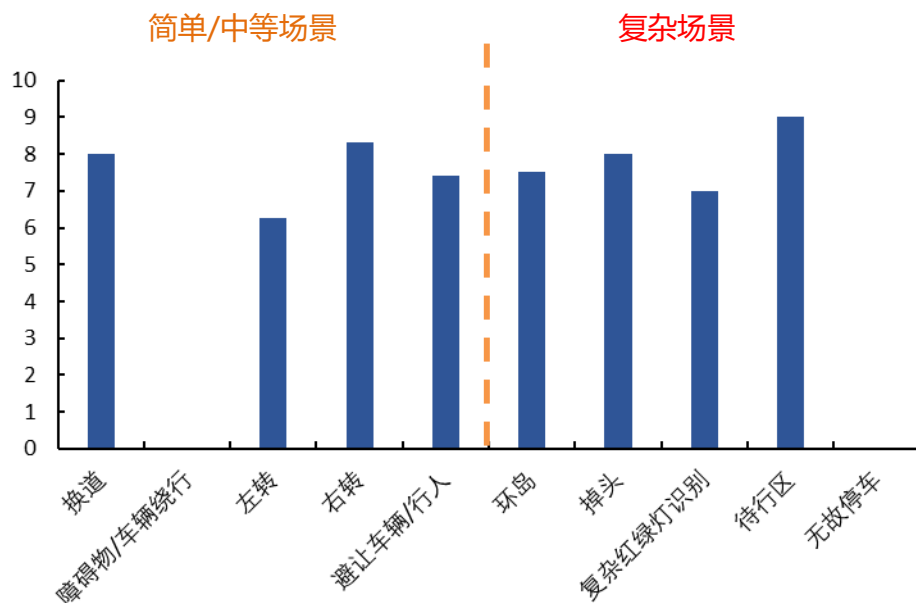
表：细分场景标准化定义说明

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	

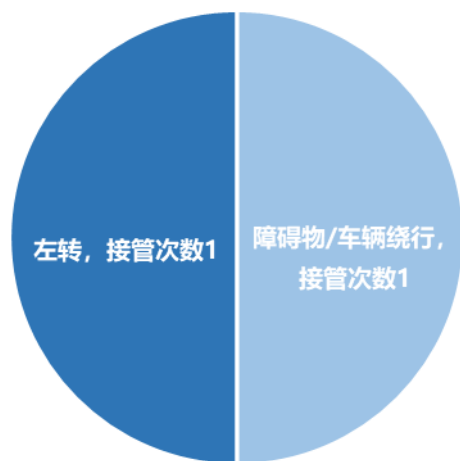
小样本深度路测 —— 华为乾崮智驾 ADS 4.0

- **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：**华为路测接管总数为2次，分别发生于障碍物/车辆绕行、左转场景，主要因华为ADS 4.0智驾风格较为激进，出于稳健性考虑进行接管；此外，华为ADS 4.0出现1次无故停车，但无需接管。整体来看，华为风格偏激进，在多数场景下表现出了较强的处理能力。

图：2025年10月华为乾崮智驾ADS 4.0北京深度路测场景评价

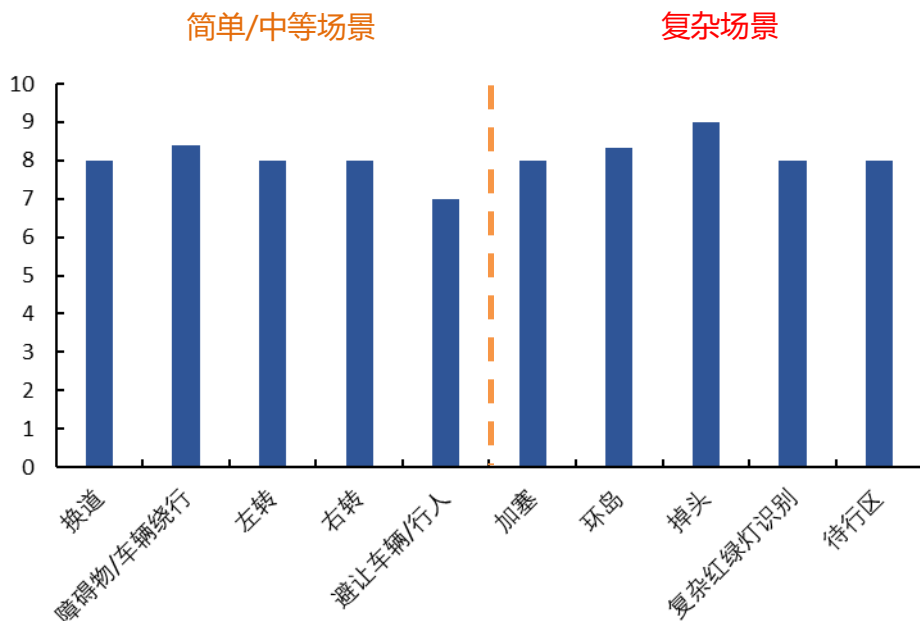


图：华为乾崮智驾ADS 4.0接管次数占比

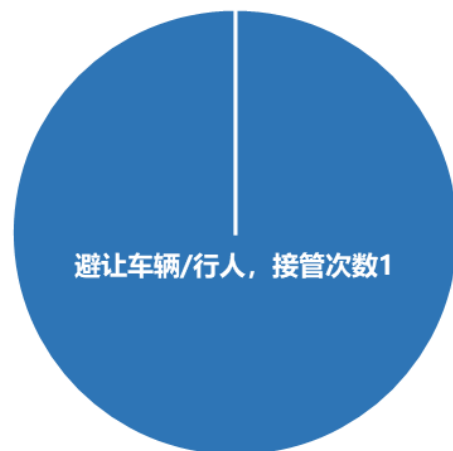


- **分场景路测评价：**小鹏XOS 大模型共创版4.0整体表现优秀，场景间得分方差较小，简单/中等/困难场景下表现未见分化，环岛、复杂路口等较难场景下表现优异。
- **接管数及接管分析：**小鹏XOS 大模型共创版4.0本次北京深度路测接管总数为1次，发生于避让车辆/行人的车车博弈场景，当车辆路过公交车站时，前方、左侧及右侧均有公交车，且公交车有变道需求，因该场景过于复杂因此出现接管；但在避让车辆/行人的其他复杂场景下，例如电动车干扰、行人闯红灯等场景，小鹏表现出优秀的处理能力。

图：2025年10月小鹏XOS 大模型共创版4.0北京深度路测场景评价

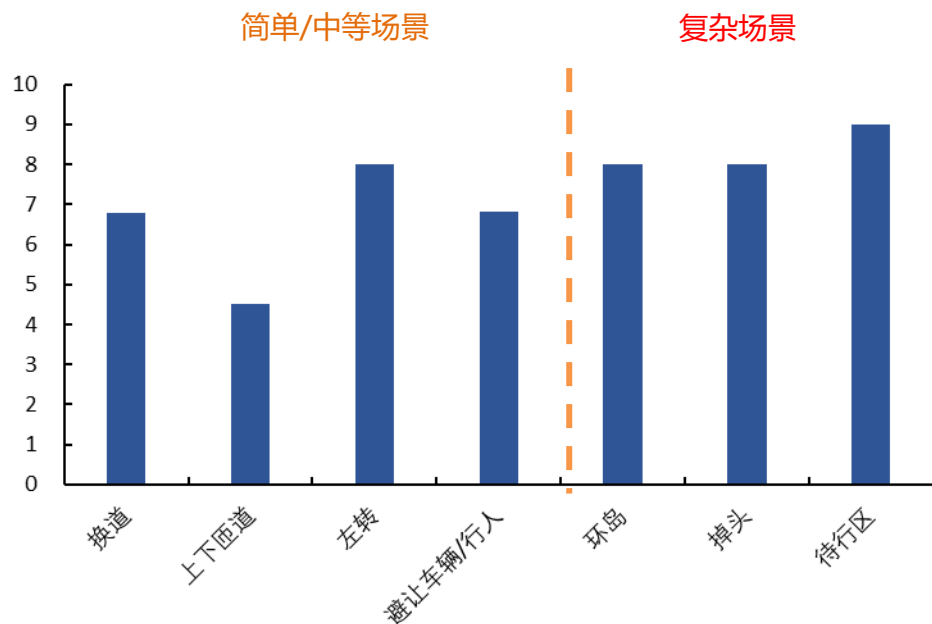


图：XOS 大模型共创版4.0接管次数占比

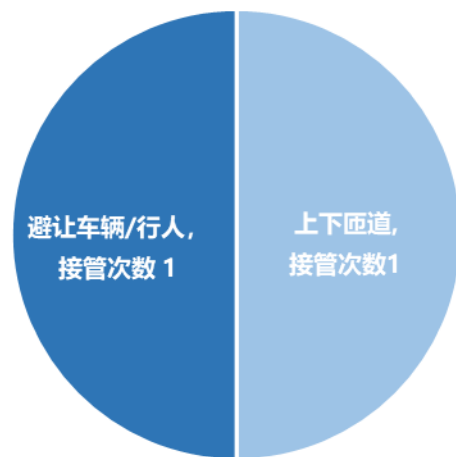


- **分场景路测评价：**智己 IM AD 3.0整体表现较优秀，场景间呈现略有差异，简单及中等场景处理能力良好，困难场景下处理能力优异。
- **接管数及接管分析：**智己本次深度路测接管总数为2次，接管分布于避让车辆/行人及上下匝道中的非常规复杂场景，因博弈难度大、路线过于复杂等原因出现接管；整体来看，智己表现良好，可以优秀的处理多种复杂场景。

图：2025年10月智己 IM AD 3.0北京深度路测场景评价

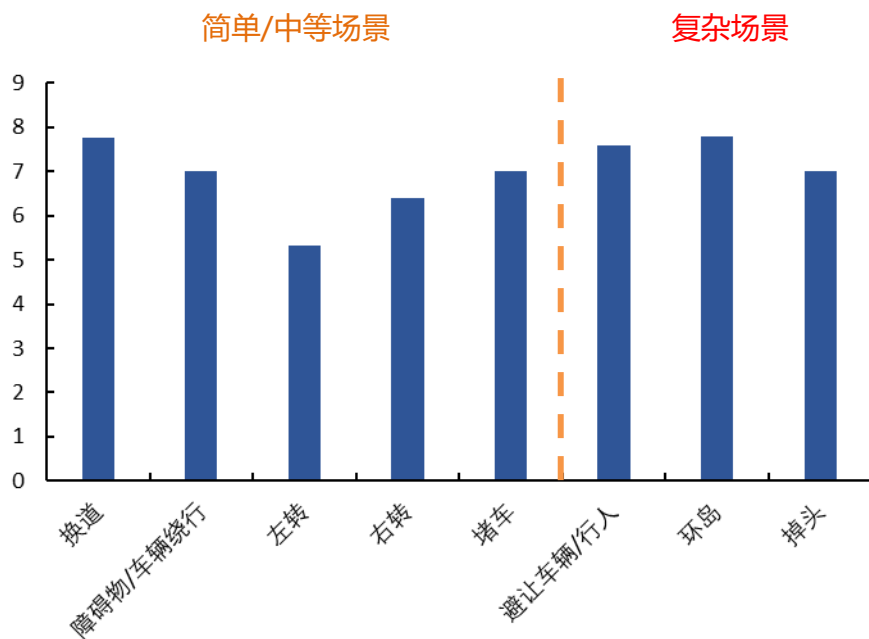


图：智己 IM AD 3.0接管分布对比

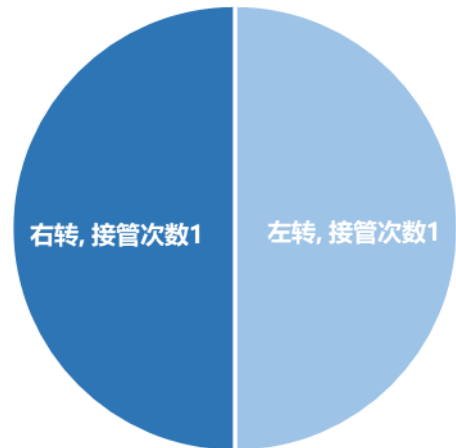


- **分场景路测评价：**理想 OTA 8.0 整体表现较优秀，场景间呈现略有差异，简单及中等场景处理能力良好，困难场景下处理能力优异。
- **接管数及接管分析：**理想路测接管总数为2次，接管行为分别发生于左转、右转场景，主要因早高峰经过学校路段，过马路的学生人数众多，出于安全考虑进行接管。整体来看，理想表现良好，可以优秀的处理多种复杂场景。

图：2025年10月理想 OTA 8.0北京深度路测场景评价

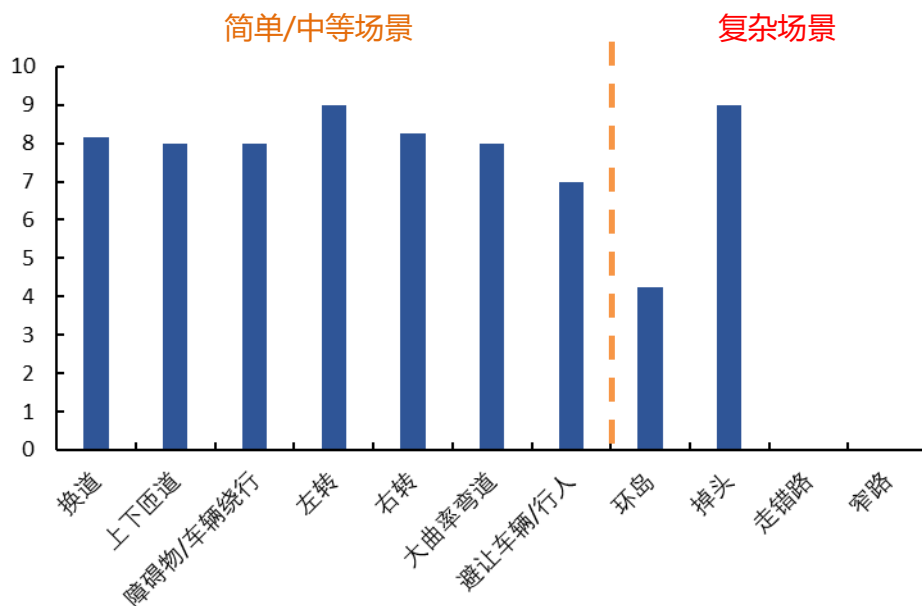


图：理想 OTA 8.0接管次数占比

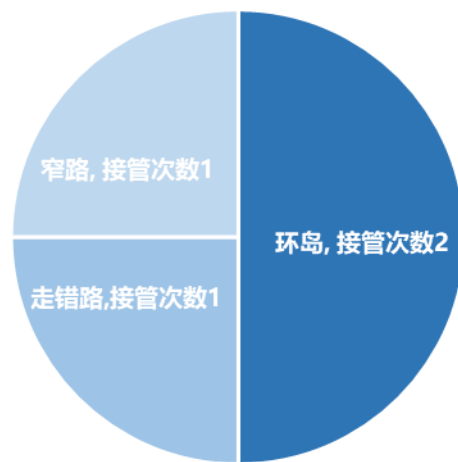


- **分场景路测评价：**小米 V1.9.7整体表现比较优秀，在简单及中等场景下表现较为优秀，复杂场景表现存在差异，在掉头等场景中表现优秀，在环岛等困难场景中表现出一定的处理能力。
- **接管数及接管分析：**小米本次深度路测接管总数为4次，对于环岛、掉头场景下的复杂博弈场景有一定的接管需求，此外对于窄路等复杂场景也存在部分接管情况。

图：2025年10月小米 V1.9.7北京深度路测场景评价



图：小米V1.9.7接管分布对比

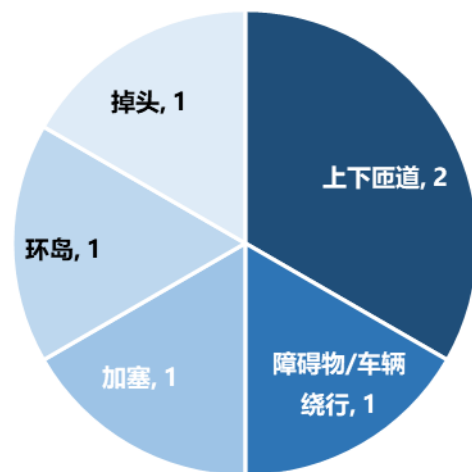
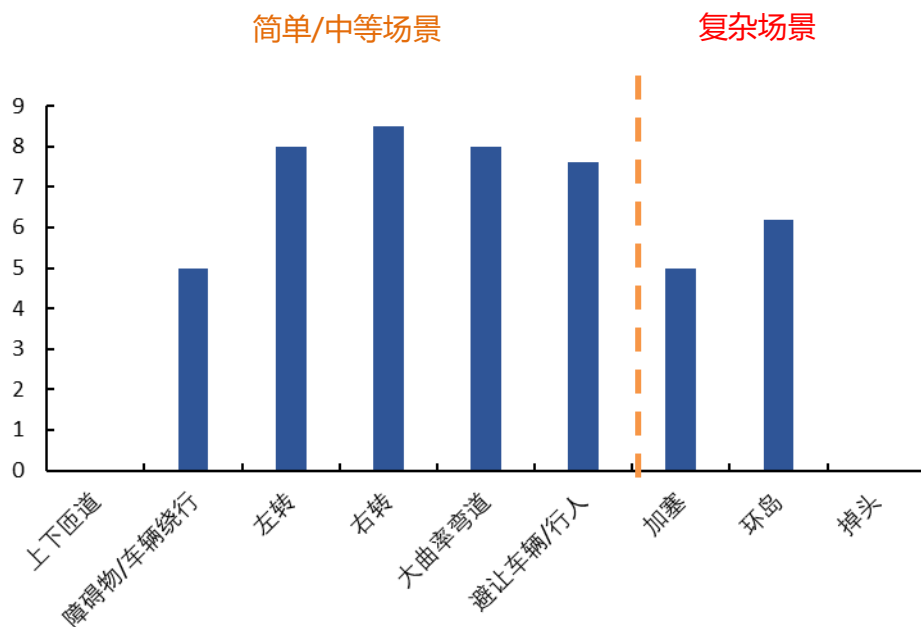


注：柱状图中的数字为深度路测总接管数

- **分场景路测评价：**蔚来 cedar雪松1.3.0 CN整体表现比较优秀，在简单及中等场景下表现较为优秀，此外，在加塞、环岛等困难场景中表现出一定的处理能力。
- **接管数及接管分析：**蔚来本次深度路测接管总数为6次，发生于障碍物/车辆绕行、加塞、环岛、掉头及上下匝道等场景，其中多个场景为非常规路况，例如障碍物绕行场景下前车绕行后突然出现的三角架警示标志及复杂的上下匝道。整体来看，蔚来表现良好，可以优秀的处理常规复杂场景。

图：2025年10月蔚来cedar雪松1.3.0 CN北京深度路测场景评价

图：蔚来cedar雪松1.3.0 CN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、舒适性等维度对尊界、小鹏、智己、理想、小米、蔚来共6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。
- **本次北京智能化关键词为“强者恒强”**。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。智己Momenta方案表现亮眼，相较上海场体验提升。理想VLA架构体验稳定，绝对接管次数少。小米与蔚来能够覆盖城市NOA基本场景，逐渐优化细节体验。
- **相比Q1，Q3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Q4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