

2026年主流车企城市NOA试驾报告 —2月上海篇

证券分析师：黄细里

执业证书编号：S0600520010001

联系邮箱：huangxl@dwzq.com.cn

2026年2月12日

- **2026年C端汽车智能化的主要矛盾已经从覆盖面向体验优化切换。**主要智能驾驶主机厂/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、ETC通行等高阶功能，后续主要优化方向为Corner Case的处理能力，以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、舒适性等维度对地平线、理想、千里智驾、轻舟智航、文远知行、小鹏汽车共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（表格先后顺序按拼音首字母排序，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。
- **相比2025年，2026Q1各家主机厂智驾能力均有提升，同时第三方供应商智驾方案落地效果优秀。**
- **主机厂自研阵营：看好自研持续迭代。**理想、小鹏自研方案成熟并经历多轮迭代，已形成公共道路+部分内部路全场景NOA覆盖，并在静动态横向感知（窄道通行等）、场景理解（待行区、手势识别等）以及Corner Case（鬼探头、非标准路况等）的优化处理上展现出能力提升。理想OTA 8.2迭代后，AD Max更丝滑，行车顿挫感减少，反应更加从容稳定。小鹏XOS 5.8.5版本可实现三点掉头、自主学习车位到车位，预计春节后推出VLA 2.0，从标准VLA（V→L→A）转为创新VLA（省略语言中间层转译），降低信息损耗，推理效率更高，反应更快。
- **第三方智驾供应商阵营：答卷亮眼。**第三方智驾供应商方案陆续亮相，上线即打通全域外部公共道路，环岛掉头无断点。地平线HSD全程流畅，1h深度路测实现首次全程0接管（存在一次介入加速踏板）；千里智驾于极氪车型首次上车G-ASD方案，深度路测接管率显著下降；轻舟智航采用单J6M芯片（算力128TOPS）完成城市NOA量产上车，车端芯片算力在城市NOA车型中处于最低水平；文远知行方案于第一电动网举办的中国智驾大赛-台州站中夺冠，实测效果亮眼，选道逻辑优秀，无安全性接管。
- **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。



■ 上海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、上海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30人+集中于13:00-18:00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。

- 2026年2月上海试驾车型共以下6款：星途ET5、理想i6、极氪9X、理想L6 Pro、星途星纪元ES、小鹏X9；相应试驾版本分别为：软件00.02.11、OTA 8.2（AD Max）、OTA 7.1.1（千里浩瀚H7 ASD）、OTA 8.2（AD Pro）、软件06.01.00、XOS 5.8.5。

图：2026年2月上海试驾车型及版本

2月试驾车型&版本号		
星途ET5 00.02.11	理想i6 OTA 8.2（AD Max）	极氪9X OTA 7.1.1（千里浩瀚H7 ASD）
		
理想L6 Pro OTA 8.2（AD Pro）	星途星纪元ES 软件06.01.00	小鹏X9 XOS 5.8.5
		

注：星途ET5及星纪元ES版本仅代表其车机软件版本

表：试驾版本新增内容

厂商	试驾版本	新增内容
地平线	00.02.11	- 猎鹰700城区NOA，地平线HSD方案（芯片J6P 560TOPS） - 一段式端到端架构 +VLM，平均路线规划准确性提升、平均避免碰撞提升、点刹频率减少
理想	OTA 8.2 (AD Max)	- 新增VLA司机大模型行为强化学习 - 刹车不点头、转弯够自然、车辆行驶更拟人
千里智驾	OTA 7.1.1	- 千里G-ASD “高含模量” 赋能上车 - 拟人化，横纵一体协同控制，行车更舒适 - 更安全，遇见全局迅速识别 - 懂效率，端到端感知与推理同步
轻舟智航	理想OTA 8.2 (AD Pro)	- 新增城市NOA - 包括大型路口、乡间小路、自主变道、避让、障碍物绕行
文远知行	06.01.00	——
小鹏	XOS 5.8.5	- 车位到车位焕新版 - AES

注：星途ET5及星纪元ES版本仅代表其车机软件版本

数据来源：星途，理想，极氪，小鹏，东吴证券研究所

- **硬件维度**，传感器方面，本次路测小鹏X9采用视觉方案，其他车型均搭载激光雷达；智驾芯片方面，地平线、轻舟方案采用地平线芯片，理想、千里、文远采用英伟达芯片，小鹏采用自研图灵芯片。
- **软件维度**，小鹏、理想（AD Max）为自研方案，其余为第三方供应商方案。

表：路测车型智驾软硬件情况

月份	智驾方案供应商	车型	路测智驾版本	技术路线	芯片供应商	芯片型号	算力
202602	地平线	星途ET5	00.02.11	激光雷达	地平线	J6P	560 TOPS
202602	理想	理想i6	OTA 8.2 (AD Max)	激光雷达	英伟达	Thor-U	700 TOPS
202602	千里智驾	极氪9X	OTA 7.1.1	激光雷达	英伟达	Thor-U	700 TOPS
202602	轻舟智航	理想L6 Pro	理想OTA 8.2 (AD Pro)	激光雷达	地平线	J6M	128 TOPS
202602	文远知行	星途星纪元ES	06.01.00	激光雷达	英伟达	双Orin-X	508 TOPS
202602	小鹏	小鹏X9	XOS 5.8.5	视觉	小鹏	双图灵	1500 TOPS

二、路测统计结果

2.1 大样本集中路测说明

➤ 东吴证券—正大广场（环岛）—拉蒂娜·巴西牛排馆Latina（陆家嘴店）（掉头）—东吴证券

2026/2/4 13:00-18:30

起 富源置地广场

经 正大广场

经 拉蒂娜·巴西牛排馆Latina(陆家嘴)

终 富源置地广场

清除路线 开车去

推荐方案 躲避拥堵 避免收费

方案1 约24分钟 | 7.1公里 | 红绿灯23个
途经: 昌邑路 > 陆家嘴环路 > 浦东大道

方案2 约22分钟 | 7.0公里 | 红绿灯20个
途经: 浦东大道 > 世纪大道 > 浦东大道

上海 多云 25/31°C

卫星 空气 路况 测距 地铁 全屏 下载APP

方案1 24分钟

方案2 22分钟

陆家嘴环路

浦东大道

昌邑路

世纪大道

陆家嘴

陆家嘴中心绿地

陆家嘴金融城

尚悦湾广场

尚悦湾船厂1862

保利广场

恒太·滨江华府

陆家嘴壹号院

国际航运金融大厦

梅园公园

随成小区

浦东南路(原昌昌路)

浦东南路

同济大学附属东方医院

浦东开发陈列馆

银城路

上海凯宾斯基大酒店

泰同栈渡口

东方明珠广播电视塔

交银金融大厦

陆家嘴

富都滨江休闲街

上海ifc商场

金茂大厦

上海中心大厦

震旦国际大楼

汤臣一品

东昌新村

崂山五村

崂山三四村

2号线

黄浦江

北外滩滨江绿地

- **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。
- **环岛场景表现：**评估在环岛进、出及环岛内跟车、避让等复杂场景的决策与操控能力。
- **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) 再对单一智驾系统的各项评分的方差进行基于“最大值基准”的反向标准化处理，将方差越大，结果波动越大，信息熵越少，转化为稳定度得分，其特征为波动越大，得分越低；3) 再将该得分线性映射在1-5区间，与评价指标共用坐标轴。

2.2 小样本深度路测

■ 路测具体时间、简要路况及大致路线如下：

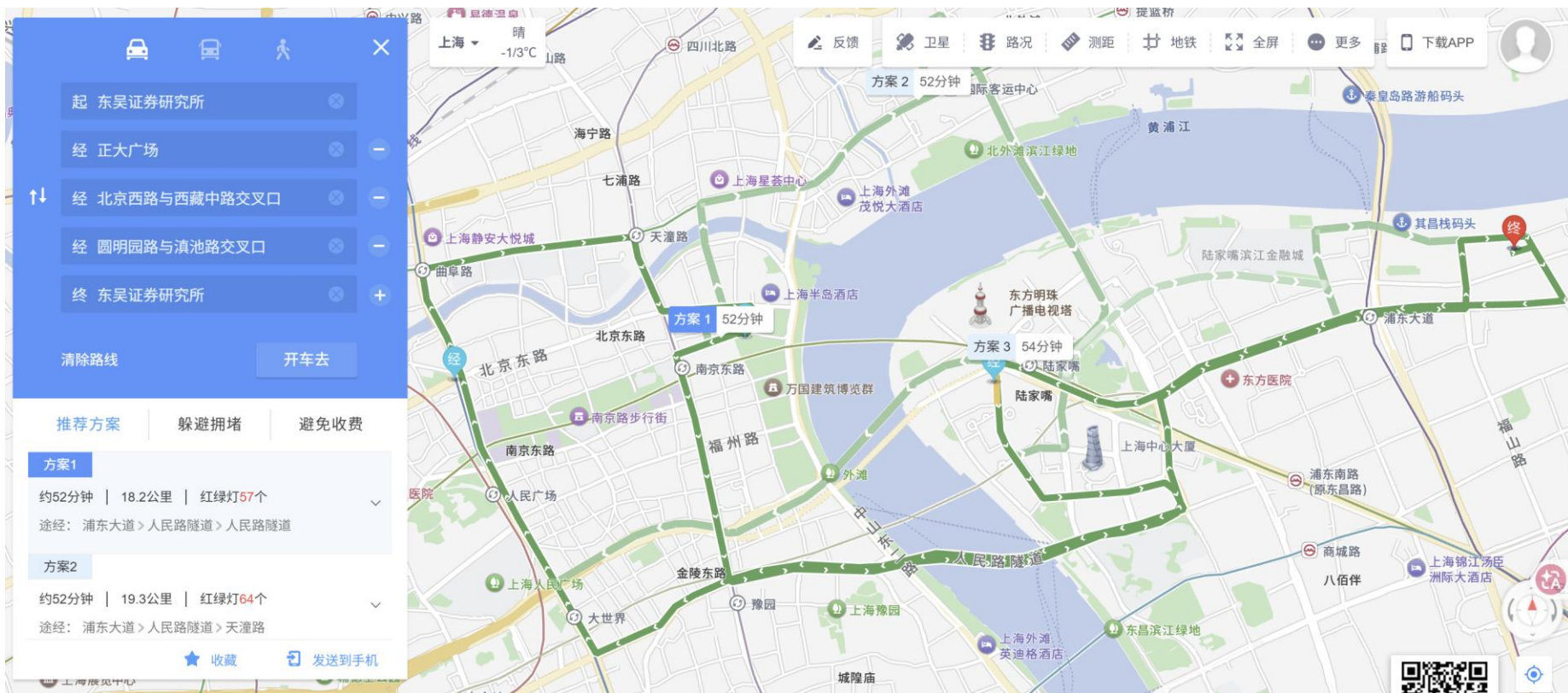
- **地平线HSD深度路测时间：**2月4日8:30-9:30，车流量中等偏大，路线东吴证券—正大广场—北京西路西藏中路—圆明园路滇池路—东吴证券
- **理想AD Max深度路测时间：**2月3日18:30-19:45，车流量较大，路线东吴证券—正大广场—北京西路西藏中路—圆明园路滇池路—**世纪汇2座**—东吴证券
- **千里浩瀚H7深度路测时间：**2月4日18:00-19:00，车流量中等偏大，路线东吴证券—正大广场—北京西路西藏中路—圆明园路滇池路—东吴证券
- **轻舟智航深度路测时间：**2月3日20:00-21:00，车流量较大，路线东吴证券—正大广场—北京西路西藏中路—圆明园路滇池路—东吴证券
- **文远知行深度路测时间：**2月4日12:00-13:00，车流量偏大，路线东吴证券—正大广场—北京西路西藏中路—圆明园路滇池路—东吴证券

深度路测基准路线说明

■ 本次深度路测的基准路线为：

- 东吴证券—正大广场（环岛）—北京西路西藏中路（隧道、掉头）—圆明园路滇池路（窄道通行）—东吴证券（昌邑路修路）

图：2026年2月上海智驾小样本深度路测基准路线



- **途经点正大广场：**主要测试智驾车辆环岛通行能力，车辆会从世纪大道经过3/4个明珠环岛后驶入陆家嘴环路
- **途经点北京西路西藏中路：**主要测试智驾车辆隧道通行和掉头能力，车辆会经过人民路隧道到达路况较为复杂的浦西，并在北京西路西藏中路交叉口掉头行驶
- **途经点圆明园路滇池路：**主要测试智驾车辆窄道通行能力，北京东路—圆明园路——滇池路段属于单车道窄道通行，且路侧聚集行驶或停靠的非机动车

图：陆家嘴明珠环岛路况



图：北京东路—圆明园路路况



- 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。

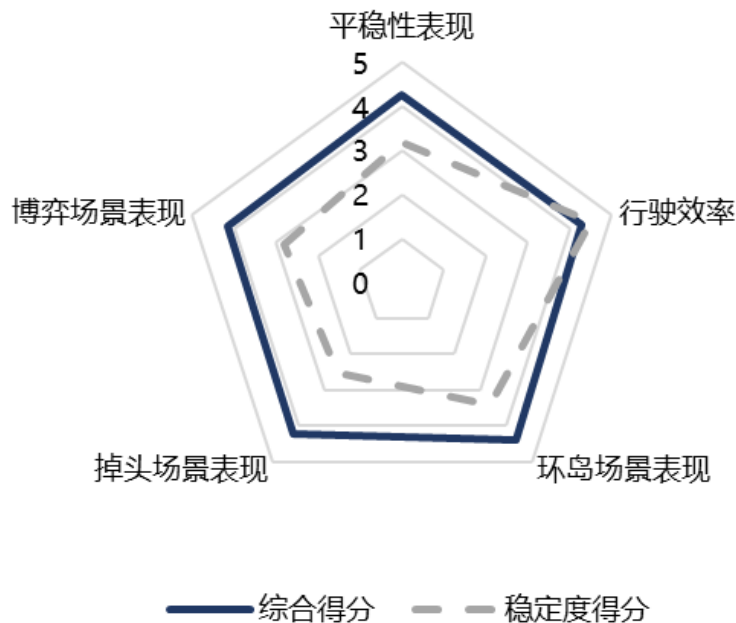
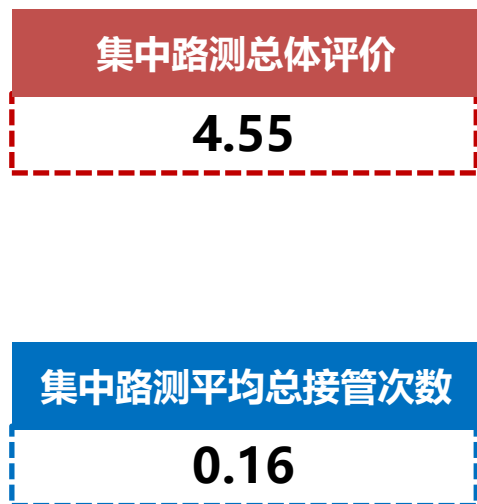
表：细分场景标准化定义说明

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	

2.3 路测统计结果

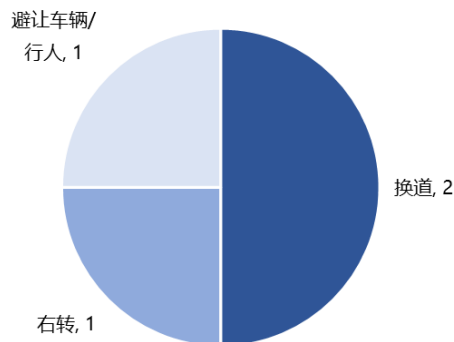
- **大样本集中路测：**地平线HSD总体得分均值4.55，已经可以优秀处理路测场景，平均总接管次数为0.16次，整体智驾表现优秀；HSD可以从容应对环岛、掉头的困难场景。
- **小样本深度路测：**首次深度路测路线实现全程0接管，存在一次介入。

图：2026年2月地平线HSD上海集中智驾路测雷达图



- **大样本集中路测：**理想AD Max OTA 8.2总体得分均值3.51，满足智驾需求行驶流畅，平均总接管次数为1.86次；理想贯彻了其平稳性优秀表现，在环岛博弈中较从容。
- **小样本深度路测：**首次深度路测路线全程4次接管，主要原因包括选错车道、右转进入小道、避让等场景，窄道通行能力较强。

图：2026年2月理想AD Max OTA 8.2深度试驾接管分布（次）



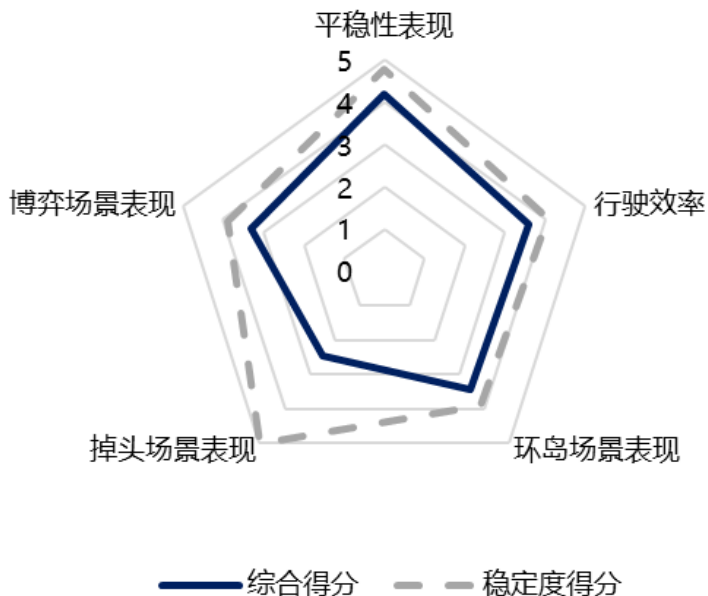
图：2026年2月理想AD Max OTA 8.2上海集中智驾路测雷达图

集中路测总体评价

3.51

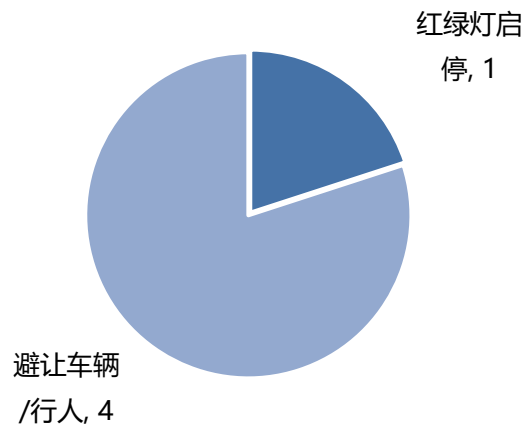
集中路测平均总接管次数

1.86



- **大样本集中路测：**千里智驾G-ASD总体得分均值3.05，满足智驾需求行驶流畅，平均总接管次数为2.60次；千里在环岛场景和掉头场景表现较从容。
- **小样本深度路测：**首次深度路测路线全程4次接管，1次介入。主要原因包括红绿灯启停、避让车辆/行人。

图：2026年2月千里智驾G-ASD
深度试驾接管分布（次）



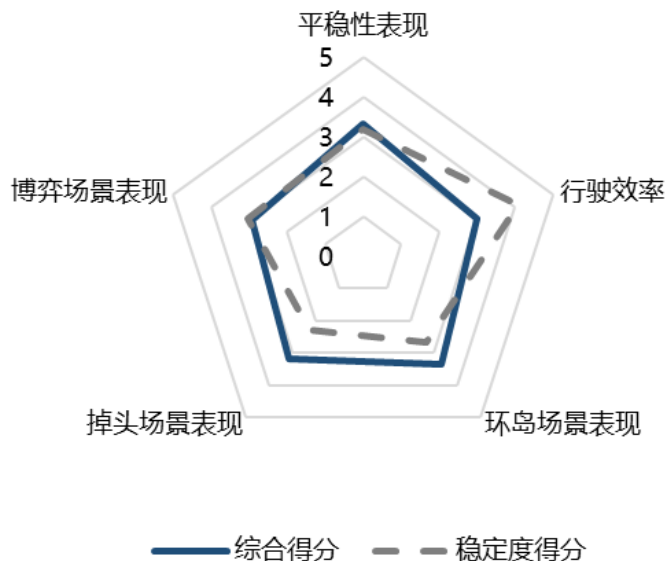
图：2026年2月千里智驾G-ASD上海集中智驾路测雷达图

集中路测总体评价

3.05

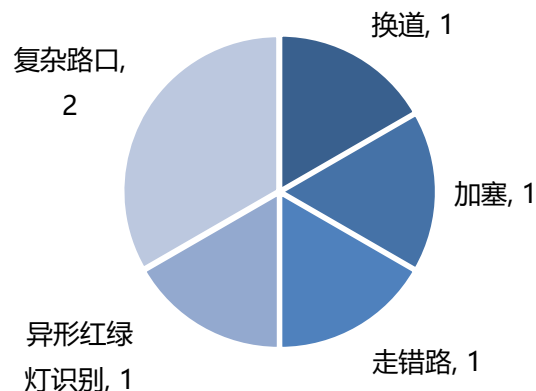
集中路测平均总接管次数

2.60



- **大样本集中路测：**轻舟智航AD PRO总体得分均值2.89，满足智驾需求行驶流畅，平均总接管次数为2.75次。轻舟智航在环岛场景中表现较好。
- **小样本深度路测：**首次深度路测路线全程6次接管，主要原因包括复杂路口、换道、异形红绿灯识别、加塞等。

图：2026年2月轻舟智航AD PRO深度试驾接管分布（次）



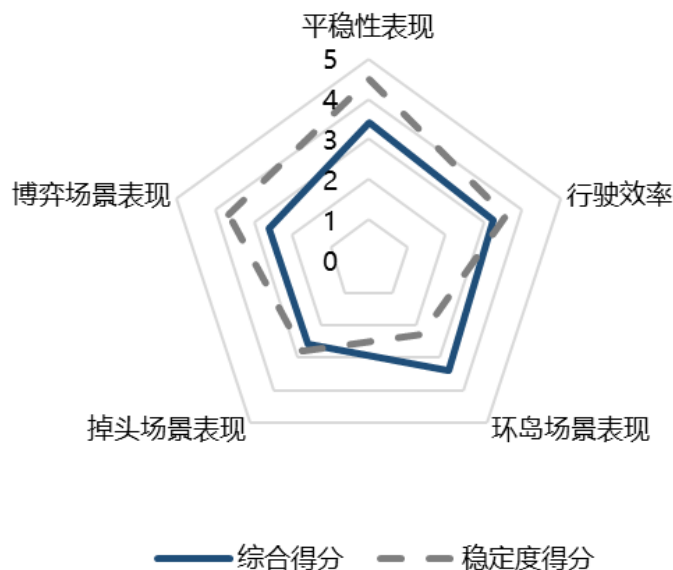
图：2026年2月轻舟智航AD PRO上海集中智驾路测雷达图

集中路测总体评价

2.89

集中路测平均总接管次数

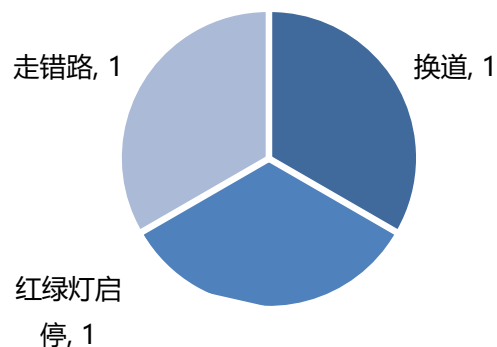
2.75



- **大样本集中路测：**文远知行E2E总体得分均值3.84，满足智驾需求行驶流畅，平均总接管次数为0.70次；文远在环岛场景和行驶效率中较为从容。

- **小样本深度路测：**首次深度路测路线全程2次接管，1次介入。主要原因包括走错路、换道、红绿灯启停等场景。

图：2026年2月文远知行 E2E
深度试驾接管分布（次）



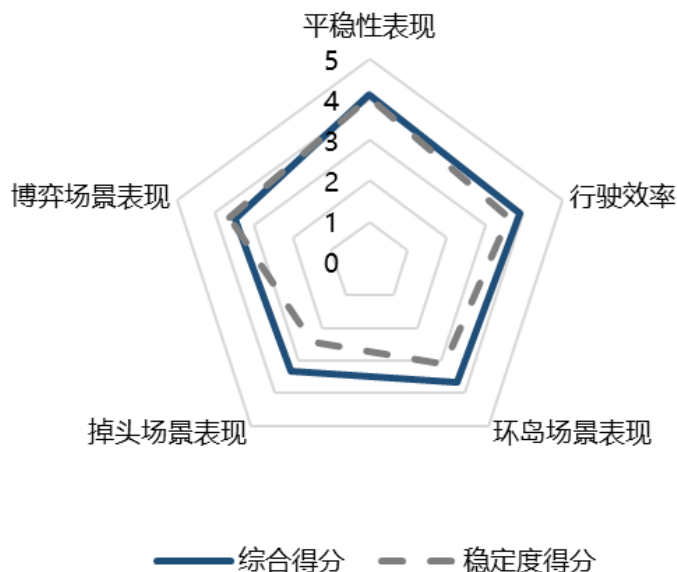
图：2026年2月文远知行 E2E上海集中智驾路测雷达图

集中路测总体评价

3.84

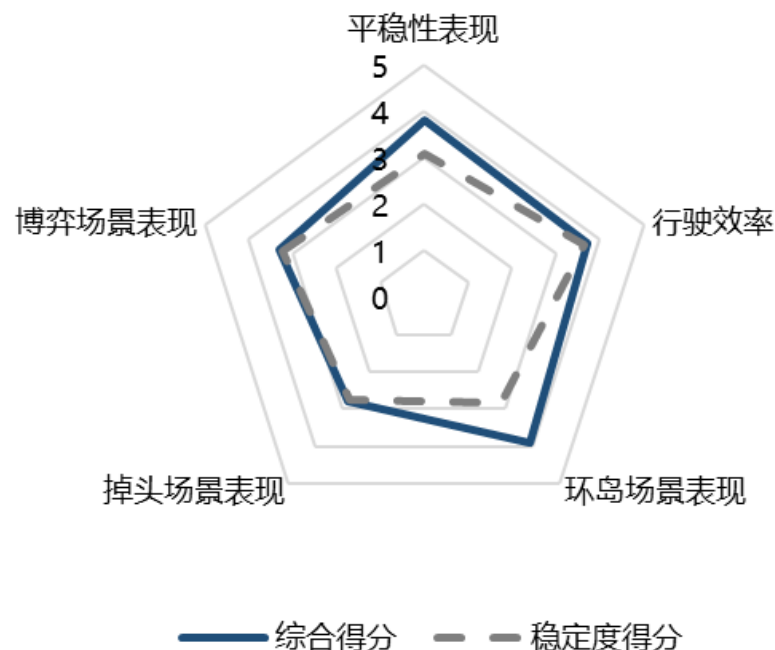
集中路测平均总接管次数

0.70



- **大样本集中路测：**XNGP总体得分均值3.64，满足智驾需求行驶流畅，平均总接管次数为1.20次；XNGP贯彻了其平稳性优秀表现，在环岛场景、行驶效率中表现较好。

图：2026年2月XNGP上海集中智驾路测雷达图



三、核心结论及风险提示

- **2026年C端汽车智能化的主要矛盾已经从覆盖面向体验优化切换。**主要智能驾驶主机厂/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、ETC通行等高阶功能，后续主要优化方向为Corner Case的处理能力，以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、舒适性等维度对地平线、理想、千里智驾、轻舟智航、文远知行、小鹏汽车共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（表格先后顺序按拼音首字母排序，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。
- **相比2025年，2026Q1各家主机厂智驾能力均有提升，同时第三方供应商智驾方案落地效果优秀。**
- **主机厂自研阵营：看好自研持续迭代。**理想、小鹏自研方案成熟并经历多轮迭代，已形成公共道路+部分内部路全场景NOA覆盖，并在静动态横向感知（窄道通行等）、场景理解（待行区、手势识别等）以及Corner Case（鬼探头、非标准路况等）的优化处理上展现出能力提升。理想OTA 8.2迭代后，AD Max更丝滑，行车顿挫感减少，反应更加从容稳定。小鹏XOS 5.8.5版本可实现三点掉头、自主学习车位到车位，预计春节后推出VLA 2.0，从标准VLA（V→L→A）转为创新VLA（省略语言中间层转译），降低信息损耗，推理效率更高，反应更快。
- **第三方智驾供应商阵营：答卷亮眼。**第三方智驾供应商方案陆续亮相，上线即打通全域外部公共道路，环岛掉头无断点。地平线HSD全程流畅，1h深度路测实现首次全程0接管（存在一次介入加速踏板）；千里智驾于极氪车型首次上车G-ASD方案，深度路测接管率显著下降；轻舟智航采用单J6M芯片（算力128TOPS）完成城市NOA量产上车，车端芯片算力在城市NOA车型中处于最低水平；文远知行方案于第一电动网举办的中国智驾大赛-台州站中夺冠，实测效果亮眼，选道逻辑优秀，无安全性接管。
- **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。

- **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。** 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