



吉利汽车
GEELY AUTO

2025年吉利智能辅助驾驶体验测评项目报告

亿欧汽车

2025年11月

CONTENTS

01.

智能辅助驾驶发展现状

- 1.1 智能辅助驾驶发展进程（高速NOA/ 城区NOA/泊车）
- 1.2 智能辅助驾驶玩家类型特点与智驾表现梯队分析

02.

智能辅助驾驶测评执行方案

- 2.1 测评车型
- 2.2 测评周期与具体执行落地
- 2.3 测评路线与场景
- 2.4 测评体系
- 2.5 评分方法

03.

智能辅助驾驶测评结果分析

- 3.1 测评结果总揽与不同维度拆解分析
- 3.2 H3/H5/H7 本品与竞品测评结果分析
 - 3.2.1 H3本品与竞品测评结果分析 & 优劣势
 - 3.2.2 H5 本品与竞品测评结果分析 & 优劣势
 - 3.2.3 H7 本品与竞品测评结果分析 & 优劣势
- 3.3 人机交互层面测评结果分析

04.

本品智能辅助驾驶车型功能优化与营销建议

- 4.1 本品核心优势总结及主打人群
- 4.2 功能优化建议
- 4.3 营销建议



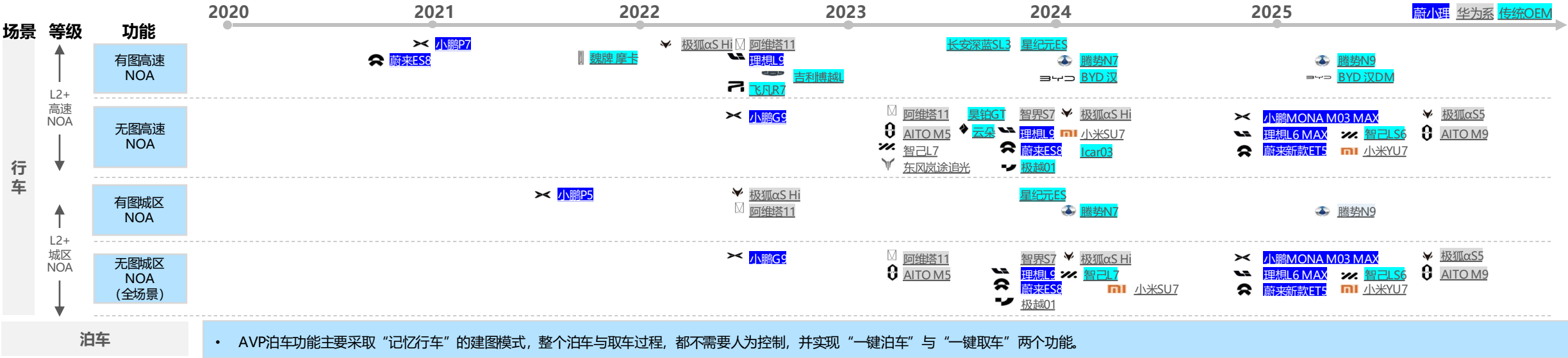
吉利汽车
GEELY AUTO

01

智能辅助驾驶发展现状

(看技术、看市场、看竞争格局)

1.1 智能驾驶从有图向轻图演变，端到端大模型技术助力智驾迈向全场景落地



一、技术探索与奠基 依赖高精地图

2019-2021

- 特斯拉NOA引入，主要覆盖高速场景

2022

- 小鹏城市NGP广州落地，首开国内城市NOA先河
- 华为ADS 1.0发布，极狐/阿维塔车型搭载



二、无图化元年开启 “重感知轻地图”成为共识

2023

- 年初，小鹏XNGP广深沪开放
- 4月，华为ADS 2.0发布，“无图”方案落地
- 年底，理想、蔚来、毫末等发布无图开城计划



三、功能优化与普及 端到端大模型上车

2024

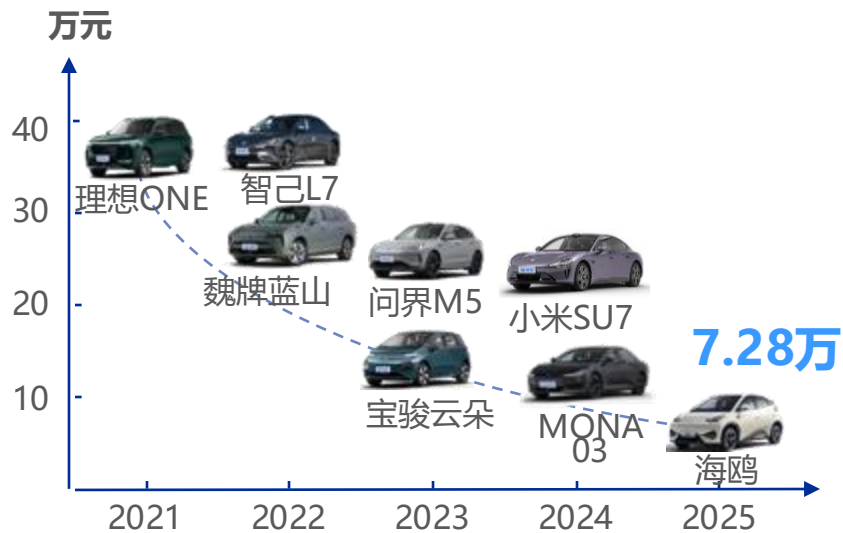
- 头部车企推送“全国都能开”版本
- 功能向20万以下主流市场渗透

2025

- 技术持续迭代，迈向“门到门”全场景智驾

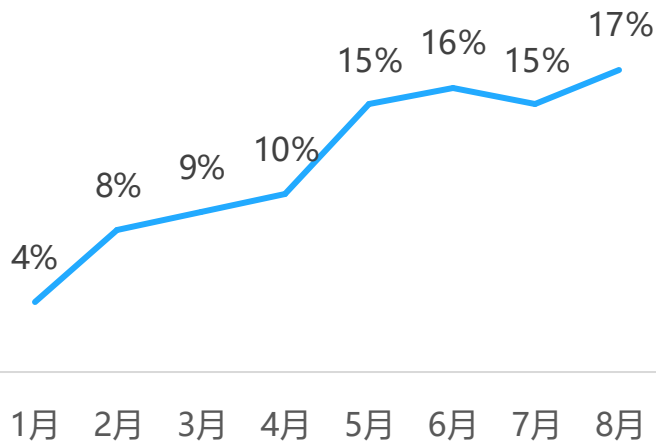
1.1.1 高速 NOA：搭载车型下沉到8万以下，单车硬件成本降至4000元以下

搭载高速NOA功能的车最低售价持续下探



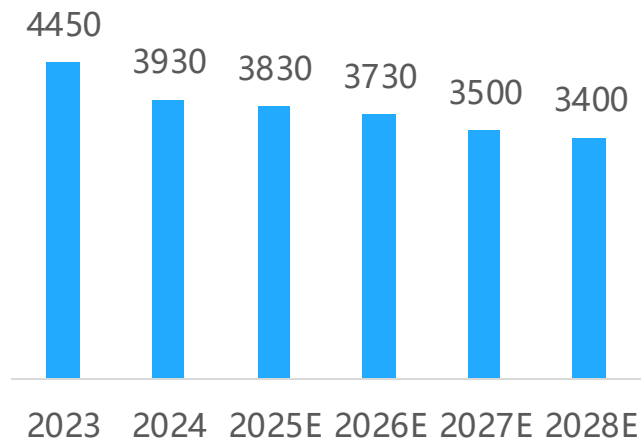
- 2025年，搭载高速NOA功能的车型价格最低来到**8万元以下**。

2025.1-2025.8 高速NOA功能当月销售车辆的渗透率



- 2025年8月，国内高速NOA功能渗透率已达到**17%**。

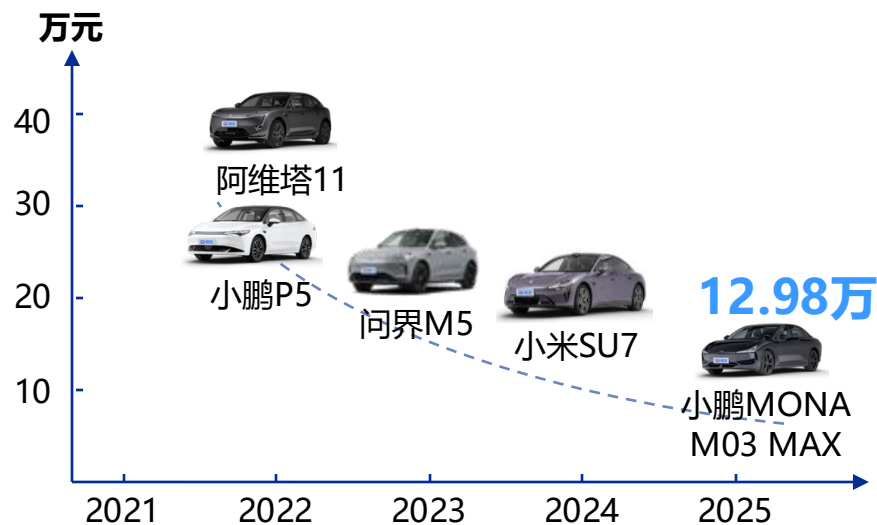
2023-2028E 高速NOA 单车硬件总成本 (元)



- 2025年，高速NOA的单车硬件总成本预计为**3,830元**，至2028年有望将至3,400元。

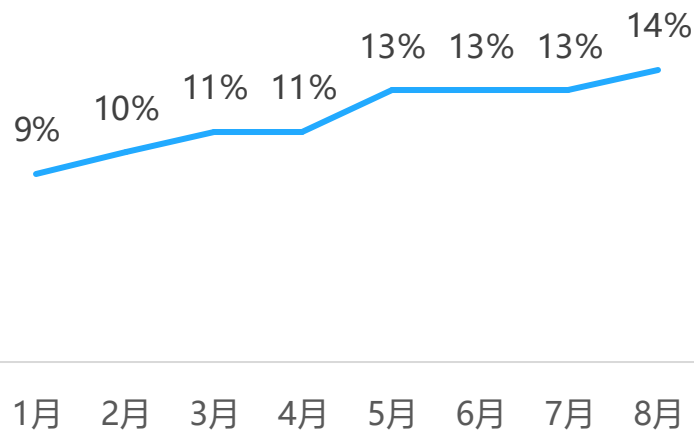
1.1.2 城区 NOA：搭载车型下沉到13万以下，硬件成本降至万元以内

搭载城区NOA功能的车最低售价持续下探



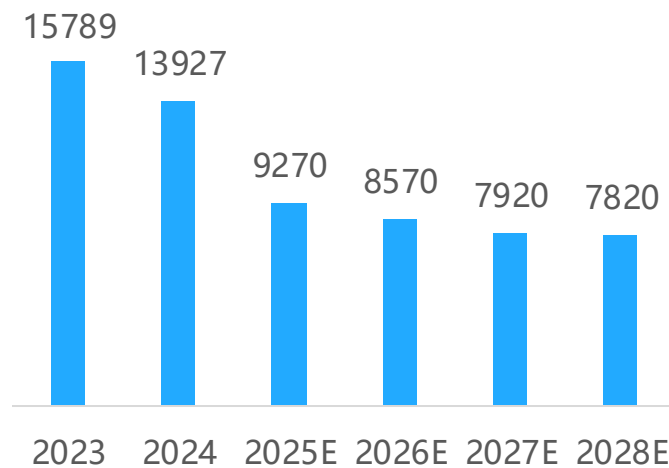
- 2025年，搭载城区NOA功能的车型价格最低来到**13万元以下**；
- 以小鹏和大疆为首的纯视觉方案，预计将会进一步降低搭载城区NOA功能的车型价格。

2025.1-2025.8 城区NOA功能当月销售车辆的渗透率



- 2025年8月，国内城区NOA功能渗透率已达到**14%**。

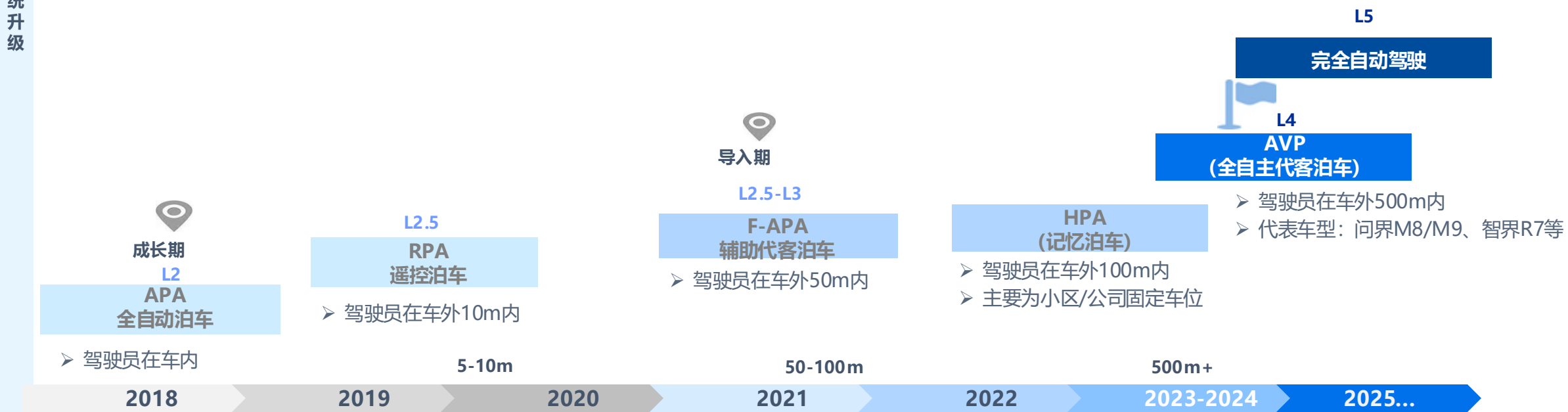
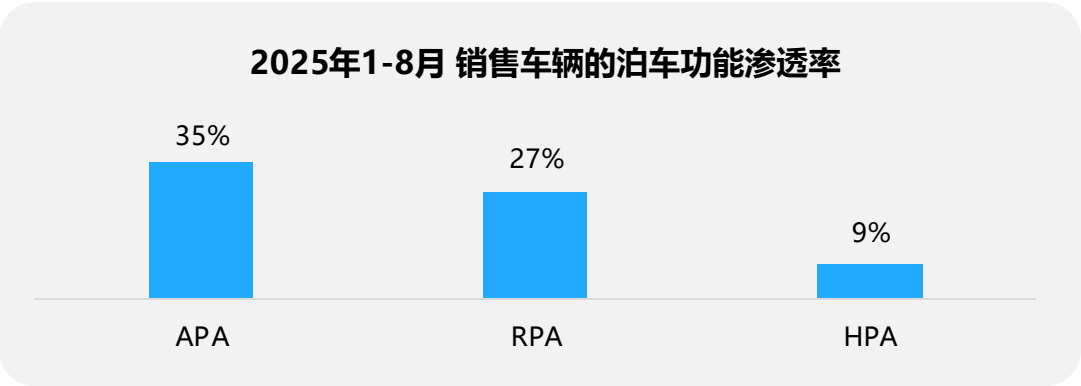
2023-2028E 城区NOA 单车硬件总成本 (元)



- 2025年，城区NOA的单车硬件总成本（配置激光雷达方案）预计为**9,270元**，预计至2028年有望将至万元以内，为7,820万元。

1.1.3 智能泊车：人车分离和停车场全场景可用成为趋势

- 泊车系统升级
- ◆ 2021年至今，全自主代客泊车落地
 - ◆ 2020-2021年，辅助代客泊车类功能出现，智能等级归类L2.5-L3，处于市场导入期
 - ◆ 2019年之前，APA及RPA走向市场，解决了最后5-10m的智驾问题，处于市场成长期



1.2 华为、小鹏、理想最优，Momenta、元戎启行较为优秀

L2 + 智驾市场玩家类型

1

OEM全栈自研

■ 车企方面，小鹏、蔚来、理想、小米汽车等部分主机厂采用全栈自研为主的高阶智驾方案。









2

OEM与外部供应商合作

■ 供应商方面，华为、Momenta、元戎启行等供应商聚焦L2智驾技术，提供先进技术的同时帮助车企降本增效。





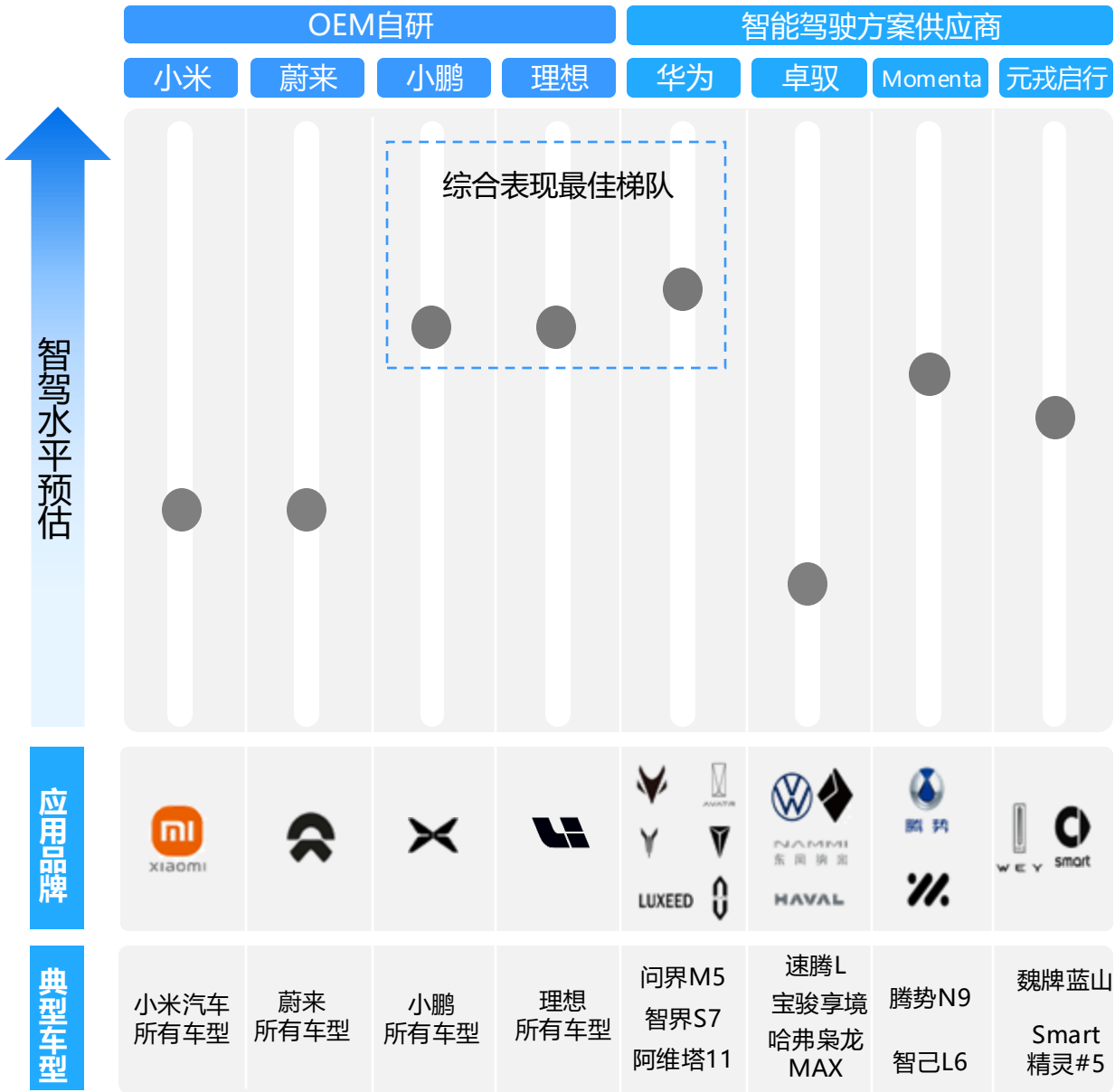












注：以上排名仅NOA功能



吉利汽车
GEELY AUTO

02

智能辅助驾驶测评执行方案

(测评车型、测评场景和评价指标、测评方法)

2.1 测评车型介绍



H3



银河 A7 12.58万元
25款 EM-i 150km 星舰版
11V3R



秦 L 15.58万元
25款 DM-i 120km 智驾版
12V5R

- 传感器
- 芯片
- 行车功能
- 智驾系统
- 软件版本



征程J6M 128 TOPS



Orin-N 84 TOPS

高速NOA

高速NOA

千里浩瀚H3

DiPilot 100
(天神之眼C)

Flyme Auto 1.9.3_BETA

23.1.63.2503027.1

H5



银河 M9 24.88万元
25款 210km 四驱领航
11V3R1L



唐 L 28.98万元
25款DM 175km无人机版
12V5R1L

- 传感器
- 芯片
- 行车功能
- 智驾系统
- 软件版本



Orin-Y 200 TOPS



Orin-X 254 TOPS

城区NOA/ 高速NOA

城区NOA/ 高速NOA

千里浩瀚H5

DiPilot 300
(天神之眼B)

Flyme Auto P177
J1u425w38MRD BSS 9.15

34.1.11.2506071.1

H7



领克 900 36.69万元
25款 2.0T Ultra
11V5R1L



理想 L9 43.98万元
Ultra
11V1R1L



问界 M8 39.98万元
增程 Max+ 六座版
11V5R2L



小鹏 P7 23.98万元
820 超长续航 Ultra
12V3R

- 传感器
- 芯片
- 行车功能
- 智驾系统
- 软件版本



Thor-U 700 TOPS



Thor-U 700 TOPS

MDC610 200TOPS

自研图灵芯片*2 1500 TOPS

城区NOA/ 高速NOA

城区NOA/ 高速NOA

城区NOA/ 高速NOA

城区NOA/ 高速NOA

千里浩瀚H7

AD MAX 3.0 ^{*VLA}

华为 ADS 3.3 ^{*WA}

XNGP ^{*VLA}

LYNKFlyme Auto 900 1.9.4

AD Max V13.4

V4.7.2.4

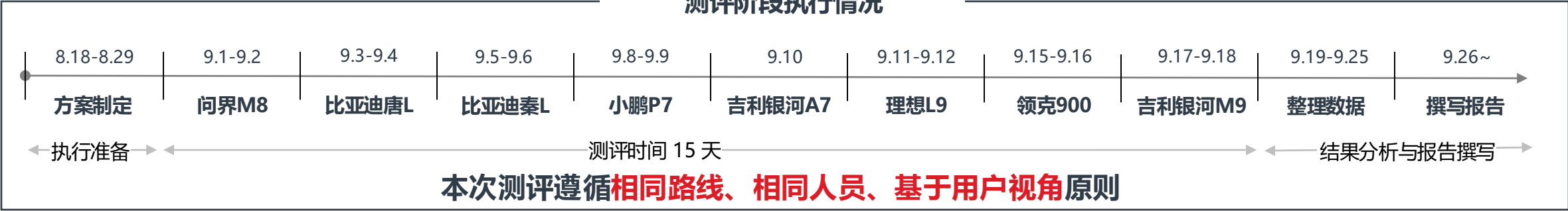
XOS 5.7.7.8906

本品车架号: 银河A7, VIN: L6T791RZ3SY078550
银河M9, VIN: L6T79CAD2SV001480
领克900, VIN: L6T79END6ST211638

2.2 测评周期与执行落地介绍



测评阶段执行情况



摄像机位部署



1号机位

- 观测区域：车辆前挡玻璃前方区域
- 覆盖用途：覆盖前方路面交通情况



2号机位

- 观测区域：方向盘+中控屏区域
- 覆盖用途：主要覆盖SR+导航界面+驾驶员驾驶表现

项目主要执行人员



驾驶员

奚少华

- 负责执行全部车辆测评驾驶任务



记录员

李浩诚、陈昊南

- 负责执行全部车辆测评数据记录及安全引领工作



吉利
主要参与人员

商品企划部
(严尹鑫)

技术规划中心
(唐传骏, 金雷泽)

领克产品企划
(史晓帆, 刘藏旭, 任思)

智能驾驶中心
(Ivan, 梁轶)

创新中心
(魏鹏, 何奇)

研发质量中心
(高盼)

- 多方参与项目需求策划、方案制定、本品测评车辆资源准备, 智驾软件准备, 并参与实车测评

2.3.1 测评路线与场景介绍



高速路线 – 79km

路线介绍:

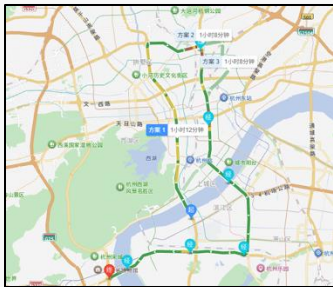
- ① 时代高架路 (江南大道入口) - 中河高架路 - 上塘高架路 - 留石高架路 - 秋石高架路 - 西兴大桥 - 风情快速路 - 彩虹快速路隧道 - 彩虹快速路辅路长深高速收费口入口
- ② 彩虹快速路辅路长深高速收费口入口 - (经过长深高速) S14杭长(宜)高速收费口出口

路面特征:

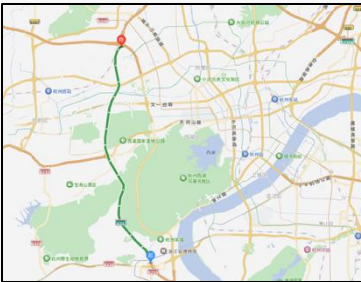
进出匝道数量
24

ETC收费口数量
2

路线一



路线二



泊车地点与车位类型

地面泊车

(全季酒店奥体中心)

窄路斜列车位/垂直车位



地下泊车

(银泰百货)

水平车位/垂直车位/柱-柱
车位/断头路车位/机械车位



路边泊车

(启智街)

无车位线车位



城区路线 – 47km

路线介绍:

- ① 吉利大厦-杭州站-杭州万象城-银泰百货 (西湖店) - 天虹购物中心 (杭州五福店) - 杭州市上城区体育中心
- ② 杭州市上城区体育中心-杭州SKP (盈丰路店) - 印力汇德隆杭州奥体印象城-萧山宝龙广场-领航汇 (长龙·领航城店) - 扬帆公园-吉利大厦

路面特征:

路口数量
104

直行数量
55

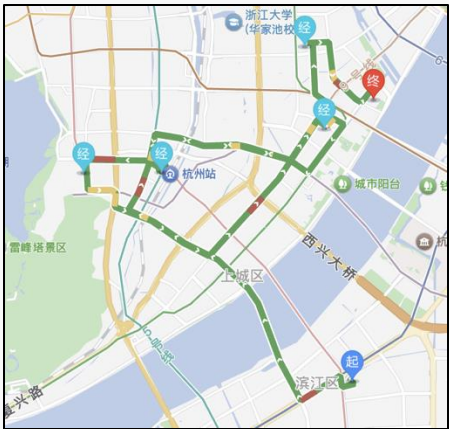
右转数量
29

左转数量
14

环岛数量
2

调头数量
4

路线一



路线二



2.3.2 行车功能测试路线重点场景

高速路线一



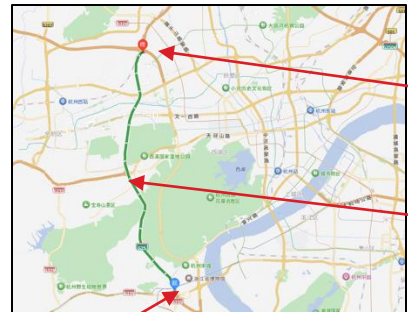
匝道汇入主路



驶入匝道



邻车道匝道多车汇入
高速路线二



ETC收费出口



邻车道大车侵入



ETC收费入口

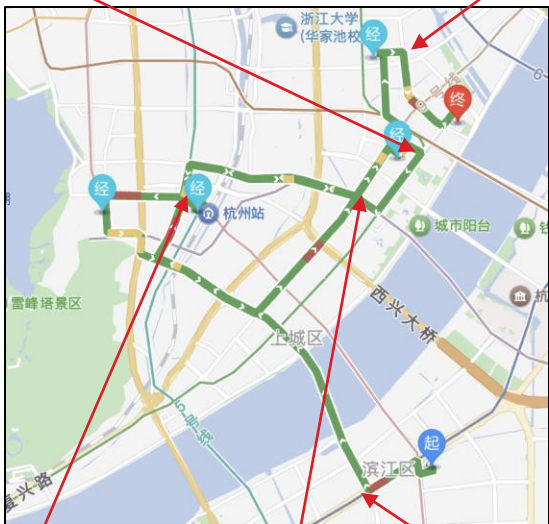
城区路线一



红绿灯左转



红绿灯右转



S型转弯

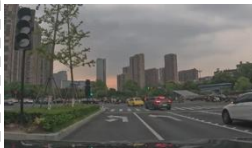


红绿灯左转

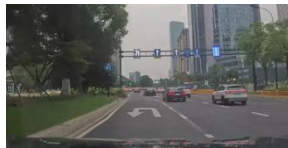


红绿灯右转

城区路线二



掉头



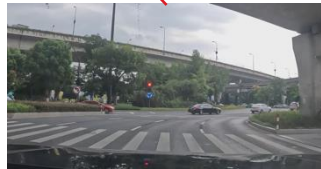
掉头



右转



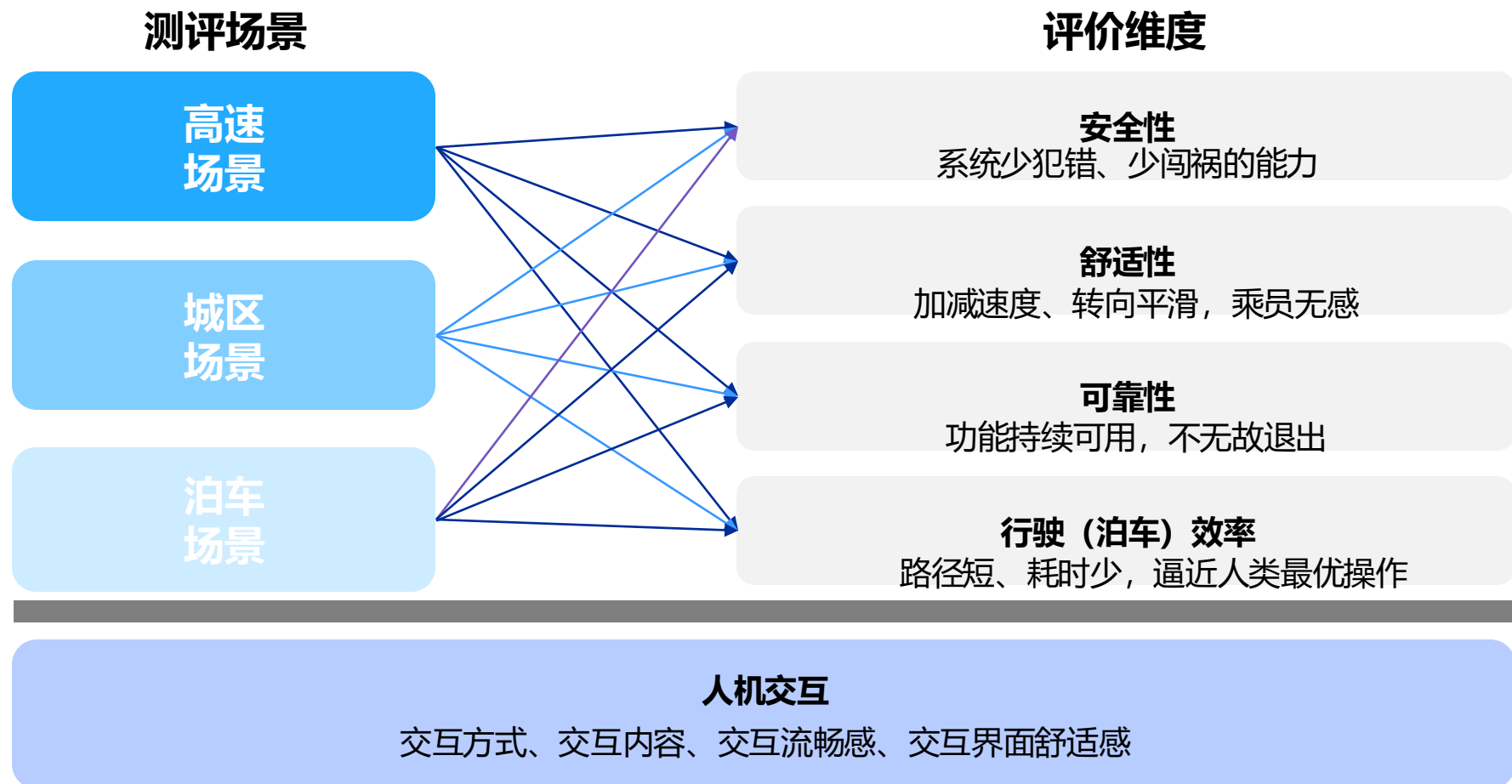
驶出环岛



驶入环岛

2.4 测评体系：测评维度介绍

- 本次测评将围绕**安全性、舒适性、可靠性**以及**行驶（泊车）效率**的评价维度来衡量高速、城区、泊车三大场景智驾功能，完全基于**用户视角**来评测。
- **人机交互**作为衡量三大场景智驾功能的补充评价维度，但不作为最终的计分维度。



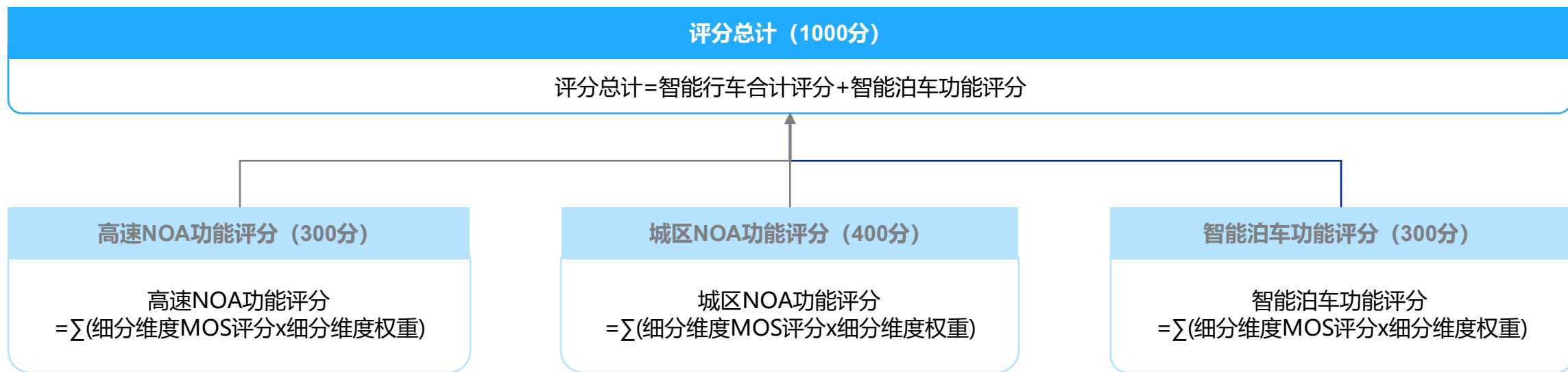
2.4 测评体系：评价指标介绍



- 本次测试场景涵盖47个测试场景和112个测试指标，其中主观指标54个、客观指标58个。
- 整个测评体系具备一定的矩阵式的泛化性。

分类		性能				分类	人机交互			
		安全性	舒适性	可靠性	效率		交互方式	交互内容	交互流畅感	交互界面舒适感
高速	巡航	按道路限速行驶等5个指标	前方车道线合并策略等3个指标	默认巡航车道等3个指标	跟车时距设置等3个指标	行车	数字仪表等9个指标	车辆状态参数等9个指标	行车交互流畅感1个指标	行车交互界面的舒适感1个指标
	变道	低速行驶车辆应对策略等8指标	变道时车速变化1个指标	低速行驶车辆应对策略等10指标	变道用时等5个指标					
	避障&接管	避障策略等3个指标	避障策略1个指标	安全接管率等5个指标	效率接管率等3个指标					
	匝道		汇入主路的加速策略等4个指标	进入匝道成功率等8个指标	匝道误入率等3个指标					
	其他	车速范围1个指标	行驶流畅度等7个指标	功能退出方式1个指标	车速范围等3个指标					
城区	巡航	跟车时距设置等4个指标	自动起停时长等4个指标	弯道通过率1个指标	跟车时距设置等4个指标	泊车		功能状态等9个指标	泊车交互流畅感1个指标	泊车交互界面的舒适感1个指标
	变道	变道速度差的阈值等7个指标	变道时车速变化1个指标	变道成功率等7个指标	变道用时等5个指标					
	避障&接管	避障策略等2个指标	避障策略1个指标	避障成功率等四个指标	避障策略等3个指标					
	路口	会车成功率等2个指标	会车策略等4个指标	路口通过率等8个指标	会车成功率等4个指标					
	其他	NOA默认车速等4个指标	车速波动范围等8个指标	功能可用率等2个指标	NOA默认车速等5指标					
泊车	泊入	车速范围等2个指标	车身位姿等2个指标	识别车位成功率等3个指标	车速范围等2个指标	泊车		功能状态等9个指标	泊车交互流畅感1个指标	泊车交互界面的舒适感1个指标
	泊出	泊出车位成功率1个指标		泊出车位成功率1个指标						
	其他	避障成功率等2个指标	避障策略等2个指标	复杂车位的泊车策略等3指标	揉库次数等3个指标					
细分指标数量		41个	38个	51个	48个		9个	18个	2个	2个

2.5 本次测评整体计分方法介绍



智驾评测模型说明

- 本次这次结果部分中，人机交互部分不再单独评分
- 以安全性、舒适性、可靠性、通行效率为基础，对不同品牌车型智驾表现能力进行打分；
- 通过过往对不同车型的测评经验，将对应的测评场景指标进行**MOS评价打分**，**综合加权运算**后对不同品牌车型相应智驾能力进行科学排名。

MOS评价打分

概念定义：MOS评价打分是通过测评人员对智能驾驶样本进行科学性打分来评估车辆智能驾驶水平的方法。

评分标准：MOS评价打分通常采用五分制，其中5分代表优秀，4分代表良好，3分代表一般，2分代表差，1分代表很差。分数越高，智能化水平越高。

评分过程：测评者试驾每一种车型，并给其打分。对于每个样本车型，将所有测评人员的评级进行平均化，得到一个平均意见分数（Mean Opinion Score），作为智驾水平的综合评分。

质量评价：如果平均主观评价值MOS是4或者更高，被认为是测试车型具有较好的智驾水平，而若平均MOS低于3，则表示大部分测评人员不能满意某测试车型的智驾水平。

2.5 本次测评整体计分方法介绍



评分设计思路

指标体系

高速NOA功能评分（300分）

- 重点体现高速NOA功能智能水平和安全保障能力的类目，予以更高的权重

	权重	细分指标数量
巡航	16%	9
变道	30%	16
避障&接管	20%	7
匝道	20%	10
其他	14%	10

城区NOA功能评分（400分）

- 体现城市NOA功能智能水平和稳定性的类目，予以更高的权重

	权重	细分指标数量
巡航	15%	7
变道	25%	13
避障&接管	17%	6
路口	18%	7
其他	25%	14

智能泊车功能评分（300分）

- 能直观评估泊车功能智能化水平优劣的类目，予以更高的权重

	权重	细分指标数量
泊入	75%	9
泊出	5%	1
其他	20%	3

对各指标进行MOS评分，然后根据细分指标权重进行加权运算，最后汇总得到综合评分



安全性、舒适性、可靠性和效率计分原则与方法

- 计分原则：整体计分将全面覆盖三大类场景中的各个细分小场景，并在权重设计过程中针对能体现该场景智驾水平的部分赋予更高的权重指标，并全面综合性的评估测试车型在具体场景的表现。
- 具体方法：安全性、舒适性、可靠性和效率四个维度归集细分评价指标，并计算目标车型在四个维度下的细分指标MOS评分平均分，并将该分数转换成百分比表示。比如某车型在安全性维度下，各个细分指标的MOS评分平均分为4分，那安全性得分为 $4/5 \times 100\% = 80\%$

注：①高速NOA中“其他”部分的指标主要包括车速范围、车速波动范围、行驶时长等方面，其中车速控制方面指标占比最大，占比5%
②城区NOA中“其他”部分的指标主要包括车速范围、车速波动范围、行驶时长等方面，其中车速控制方面指标占比最大，占比9%
③智能泊车中“其他”部分的指标主要是避障成功率和避障策略等方面，占比15%

03

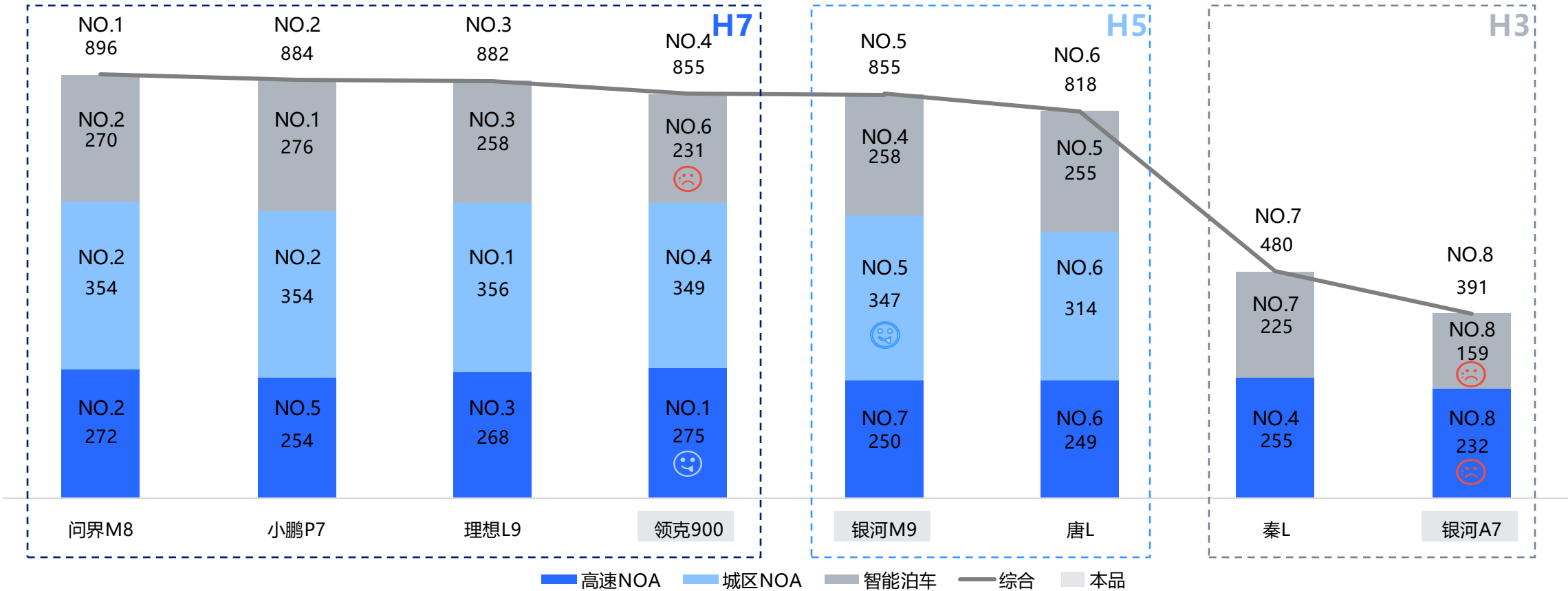
智能辅助驾驶测评结果分析

(总体结论, 结论拆解, 优劣势分析)

3.1 本次智能驾驶测评结果总览



- 银河A7（H3）的综合表现低于对标车型（秦L）。其**高速NOA**和**智能泊车**表现均一般。
- 银河M9（H5）的综合表现高于对标车型（唐L）。其**城市NOA**明显优于对标车型。
- 领克900（H7）的综合表现低于对标车型（问界M8，小鹏P7，理想L9）。其**高速NOA**表现突出，排名第一，但**智能泊车**表现非常不佳。



3.1 高速NOA、城市NOA、智能泊车功能评分拆解



• 高速NOA：银河A7的高速表现显著低于竞品车型；银河M9表现略高于竞品车型；领克900的表现排名第一，评分略高于第二名。

• 城区NOA：银河M9的表现显著高于竞品车型，评分排名第五名；领克900的表现略低于所有对标竞品车型。

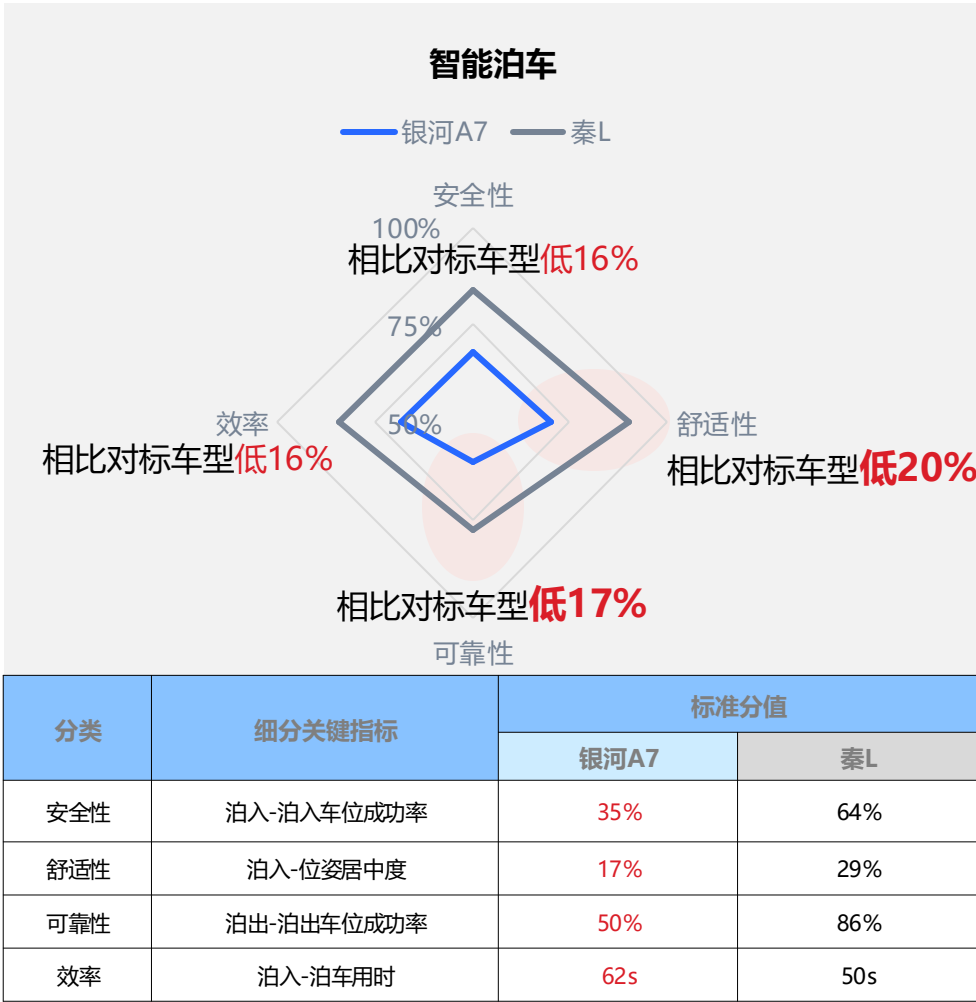
• 智能泊车：银河A7表现明显低于所有竞品车型，排名位于末尾；银河M9略微高于竞品车型；领克900的表现明显低于所有竞品车型，位于全部车型第六名。

注： 对应本品车型

3.1 测评结果综合评定H3：在安全、舒适、可靠、效率上全面落后对标车型



- 高速NOA：银河A7在四个维度上全面落后秦L，尤其是可靠性方面差距较大。
- 智能泊车：银河A7同样在四个维度上全面落后，尤其是在舒适性和可靠性方面存在较大的差距。

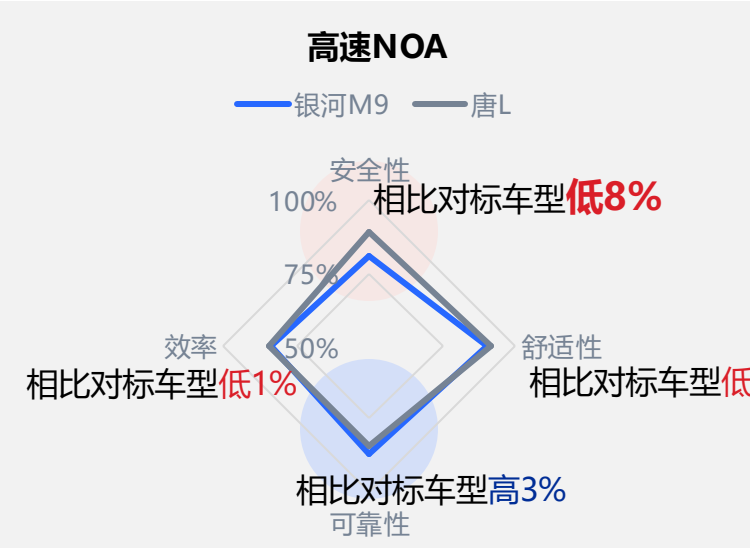


注：从安全性、舒适性、可靠性和效率四个维度归集细分评价指标，并计算目标车型在四个维度下的细分指标MOS评分平均分，并将该分数转换成百分比表示。比如某车型在安全性维度下，各个细分指标的MOS评分平均分为4分，那安全性得分为4/5x100%=80%。

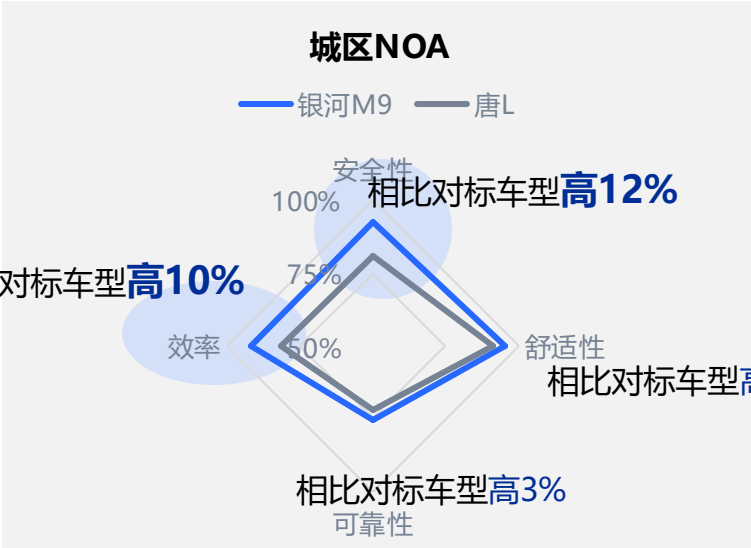
3.1 测评结果综合评定H5：城区NOA功能在四个维度上均具有非常强的竞争力



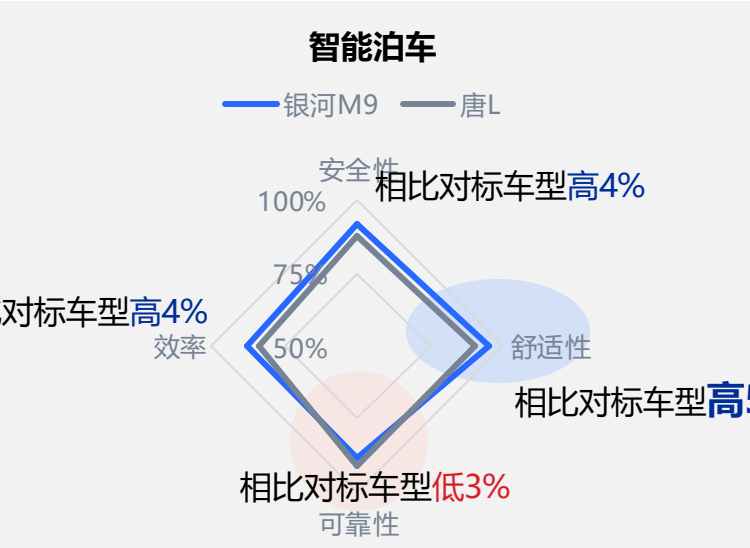
- 高速NOA：在安全性方面与对标车型还有较大的差距，但是在可靠性方面比对标车型表现优秀。
- 城区NOA：在四个维度全面超过对标车型，尤其在安全性和效率方面具有较大的优势。
- 智能泊车：在舒适度、效率和安全性方面高于对标车型，但可靠性不如对标车型。



分类	细分关键指标	标准分值	
		银河M9	唐L
安全性	避障&接管-安全接管率	8.8公里/次	13.2公里/次
舒适性	巡航-纵向加速度值	加速度: 1.8m/s ² 减速度: 3.1m/s ²	加速度: 1.2m/s ² 减速度: 2.3m/s ²
可靠性	匝道-进入匝道成功率	100%	80%
效率	其他-平均通行时速	55Km/h	57Km/h



分类	细分关键指标	标准分值	
		银河M9	唐L
安全性	避障&接管-避障成功率	78%	60%
舒适性	巡航-自动起停时长	>100s	>125s
可靠性	路口-路口通过率	85%	78%
效率	避障&接管-效率接管率	9.4公里/次	3.9公里/次



分类	细分关键指标	标准分值	
		银河M9	唐L
安全性	泊入-平均车速范围	2-3Km/h	3-4Km/h
舒适性	泊入-泊车过程的舒适度*	高	中
可靠性	泊出-泊出车位成功率	89%	100%
效率	泊入-常规车位挪车次数(商场地下垂直车位)	1次	2次

注：银河M9整体速度控制较为舒适，驾驶员未感到不安全感，而唐L虽然车速可调整，但中档车速仍然过快，平均3-3Km/h

22

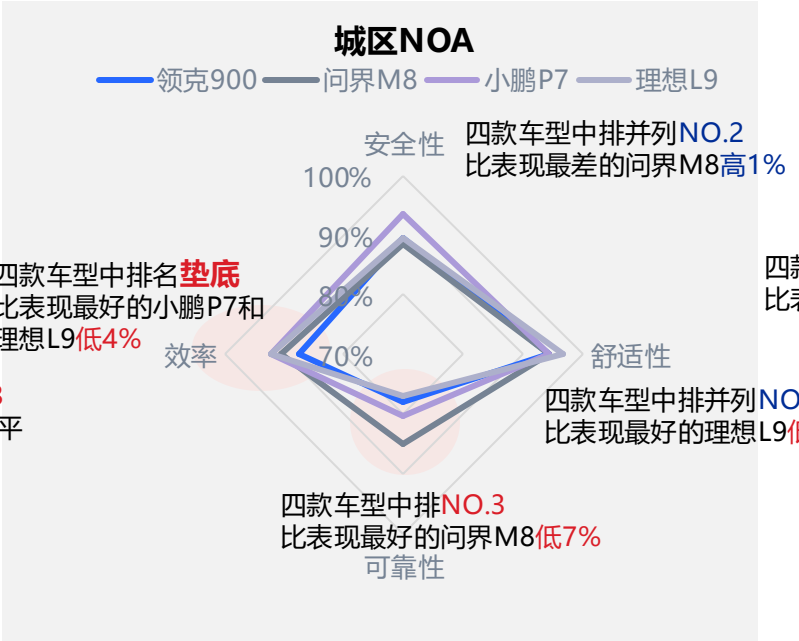
3.1 测评结果综合评定H7：高速NOA具有优势，在安全性和效率方面表现突出



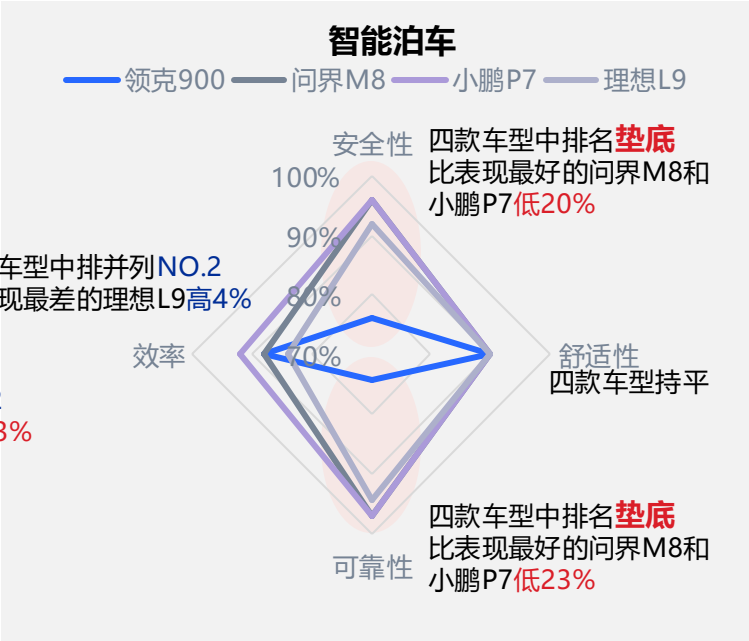
- 高速NOA：安全性和效率均具有明显优势，可靠性相对较好，舒适性和对标车型无明显差异。
- 城区NOA：安全性方面表现较好，舒适性与对标车型差异小，可靠性和效率方面与对标车型相比仍存在明显差距。
- 智能泊车：安全性和可靠性表现显著低于对标车型，效率和舒适性方面和对标车型差距小。



分类	细分关键指标	标准分值	
		领克900	竞品均值
安全性	避障&接管-安全接管率	19.8公里/次	15.4公里/次
舒适性	匝道-进入匝道减速策略	减速至40-50Km/h	减速至40-60Km/h
可靠性	匝道-进入匝道成功率	100%	95%
效率	变道-有效变道率	100%	91%



分类	细分关键指标	标准分值	
		领克900	竞品均值
安全性	避障&接管-安全接管率	1.6公里/次	2.3公里/次
舒适性	巡航-进入路口减速幅度	70-80%	75-85%
可靠性	路口-会车成功率	33%	72%
效率	巡航-自动起停时长	>130s	>103s



分类	细分关键指标	标准分值	
		领克900	竞品均值
安全性	泊入-泊入成功率	86%	100%
舒适性	泊入-车速范围	1-4Km/h	1-5Km/h
可靠性	泊入-车位识别率	86%	100%
效率	泊入-揉库次数	4.3次	4.3次

3.2.1 H3及竞品高速NOA优劣总览



- 千里浩瀚H3优势主要体现在**匝道汇入能力、变道用时以及巡航跟车合理性**，但存在较低的**安全信任度和驾乘舒适度问题**，同时**低通行效率和较差的功能可靠性问题**也较为突出。
- 天神之眼C优势体现在**较强的匝道汇入主路能力，且变道果断**，但主要问题在于**巡航跟车合理性低、避障能力和车速控制较差**。

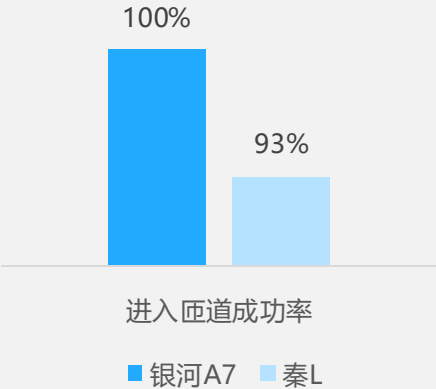
千里浩瀚 H3 银河A7				天神之眼 C 比亚迪 秦L				
本品优势 😊		本品劣势 😞		竞品优势 😊		竞品劣势 😞		
高速NOA	① 匝道汇入能力强 • 匝道前提前变道时机较早，预估提前800m向匝道变道 • 进入匝道成功率达到100%		① 安全信任度低 • 安全接管次数高达14次，MPI为5.9公里/次 • 避障成功率仅43%，为最低 • 无法拟合车道线 • 车速设置不合理 • 居中度偏离		② 驾乘舒适度低 • 存在急加/急减速行为 • 入匝道后快速降低至30-40Km/h		① 匝道汇入主路能力强 • 匝道汇入主路成功率高达100%	
	② 变道用时短 • 变道用时较短，平均用时4s，而竞品为6s		③ 巡航跟车合理性高 • 跟车距离基本保持在3m，避免被过度加塞		④ 功能可靠性差 • 部分匝道出现功能降级且收费站无法识别 • 匝道汇入主路时机选择过晚 • 匝道路径选择错误		② 通行效率高，变道果断 • 变道决策时间6s • 低速行驶时会主动向无车流邻车道变道	
			③ 通行效率低 • 低速时跟车策略为主，主动超车动作较少				② 避障能力差 • 避障成功率仅56%	
							③ 车速控制能力较差 • 除弯道外，整体巡航和汇入主路时的车速控制都存在急加速/减速的行为	

3.2.1 H3高速NOA优势：匝道汇入能力强、变道用时短、巡航跟车合理性较高



H3匝道汇入能力强，成功率高达100%，入匝道前的变道时机选择较为合理

进入匝道成功率高

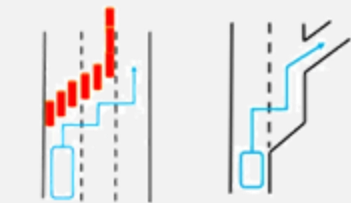


- 银河A7**进入匝道成功率高达100%**，比竞品高出7%，主要原因是本品进入匝道时，提前变道时机选择较为合理



匝道提前变道时机佳

匝道提前变道场景示意图



- 银河A7选择提前1.5Km向右侧变道第一次，提前800m向右侧变道第二次
- 为了确保能够顺利入匝道，通常情况下，入匝道前最佳的变道时机是提前500m-1000m



H3变道用时短，相比竞品快2s

变道场景示意图



变道用时（秒）



秦L 银河A7

- 变道主要发生在地形变道、超车变道、导航变道、避障变道等场景
- 本品变道用时4秒，**比竞品快2。**高速场景下，高效变道有助于更快切入目标车道，不易被邻车道的快速驶过而影响

H3巡航跟车合理性高，跟停距离3m，不易造成邻车道插车现象

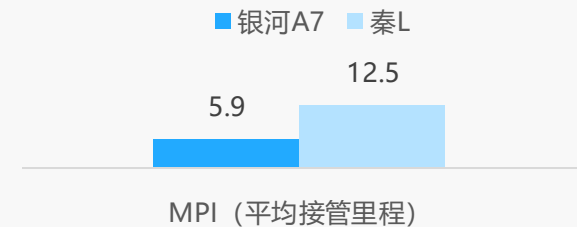
	H3（银河A7）	天神之眼B（秦L）
跟停距离	3m	5m

- H3本品跟停距离和跟车距离更合理**，平均跟车距离3m基本无法被其他车辆插车，可有效避免车流量大时被频繁加塞，从而影响通行效率

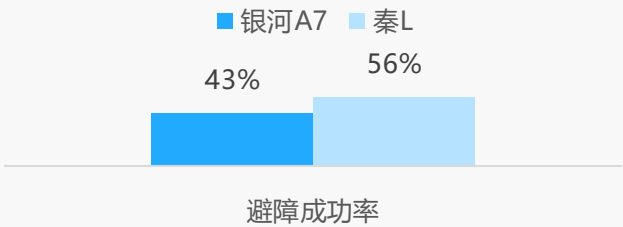
3.2.1 H3高速NOA劣势：安全信任度低、驾乘舒适度低、通行效率低、功能可靠性差



H3安全信任度低，MPI为5.9公里/次，避障成功率仅43%



- 银河A7的MPI值为5.9公里/次，而竞品为12.5公里/次，相差约一倍，其中本品的所有接管原因全部为安全接管（14次）



- 避障能力方面，本品避障成功率仅43%，甚至低于竞品（56%），主要接管原因是刹车点过晚、减速过慢。纯视觉方案下，系统对于前向障碍物的距离判断不够精准，制动刹车距离设计不足导致

无法自主拟合车道线

- 车辆行驶在无车道线路面时，无法自主拟合虚拟车道线，而是靠右侧行驶。
- 道路收窄后，后方车辆若强行切入，易发生碰撞风险，用户对于这种保守策略也会感到不安全感

车速范围设置不合理

- 车速范围是30-150Km/h，其中上限车速设置偏高，远高于测试路线最高限速（城市高架路80Km/h，高速路100Km/h）

行驶居中度存在偏离

- 车辆行驶过程中会出现居中度中度偏离的情况

H3驾乘舒适度低，加减速过快，居中度存在偏离

行驶顿挫感明显



	银河A7	秦L
加速度 (m/s²)	5.1	2.4
减速度 (m/s²)	8.7	3

- 巡航
 - 纵向加（减）速度值过大，银河A7的加减速速度值都过大，而竞品的对应指标符合正常范围
- 匝道进出
 - 进入匝道快速减速至30-40Km/h，减速过快并且目标速度不符合正常司机驾驶行为
 - 出匝道汇入主路后，会快速加速至目标限速

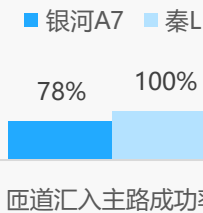
H3通行效率低，跟车策略较为明显

主动超车动作少



- 本品基本上无主动超车，低速时优先策略为跟随前车，整体策略较为保守，极大影响通行效率

H3功能可靠性差，非全路段可用，汇入主路时机晚



- 本品匝道汇入主路成功率为78%（竞品为100%），两次失败都是汇入时机过晚导致，主要因为并入主路策略较为保守，无法提前驶入



ETC出口路段功能降级+ETC无法识别

- 本品功能非全路段可用，存在1次匝道路径选择错误和ETC路段功能降级情况
- 其次，ETC口无法有效识别，仅以障碍物信息（如锥桶）替代

3.2.1 H3及竞品智能泊车优劣势总览

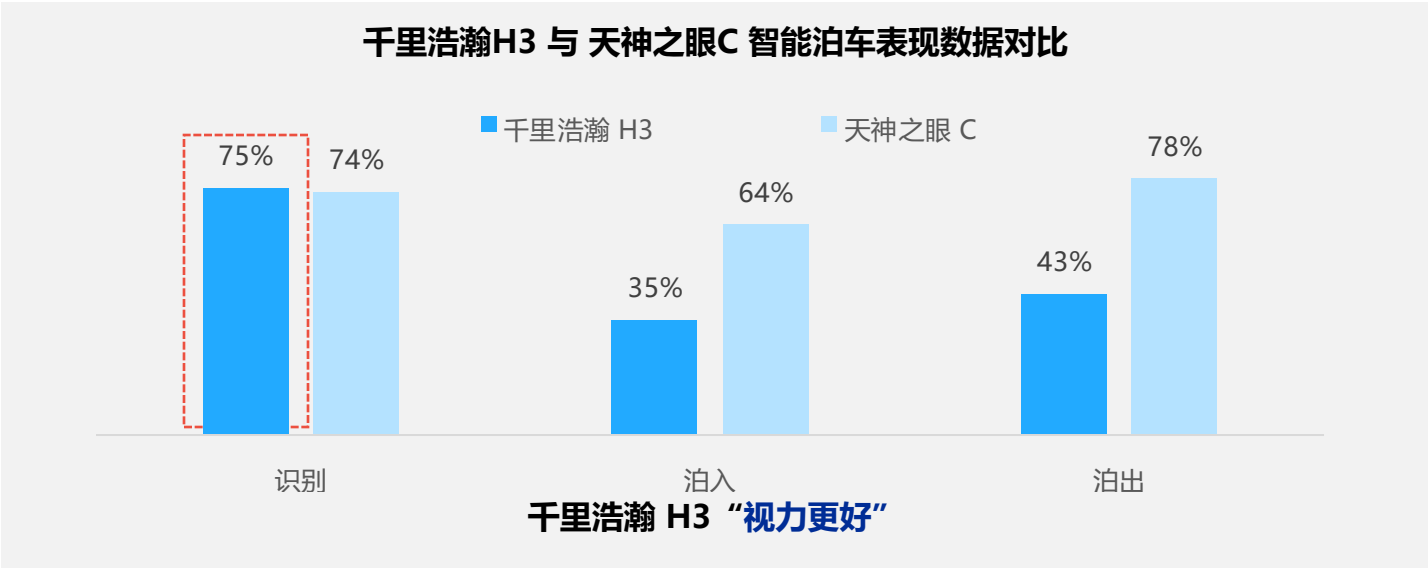


- 千里浩瀚H3的**整体车位识别能力突出，泊车速度控制更稳定**，但缺点在于**对部分车位识别能力不足，缺少自定义泊车功能，泊入与泊出成功率较低，泊车路径规划和舒适度欠佳**。
- 天神之眼C的优势在于**断头路车位泊车策略好、地面窄路斜列车位泊车用时短、可识别机械车位**，但存在**非标准化车位识别能力不足，复杂车位表现差**的问题。

智能泊车

千里浩瀚 H3 (银河A7)		天神之眼 C (比亚迪 秦L)	
本品优势 😊	本品劣势 😞	竞品优势 😊	竞品劣势 😞
① “视力好，认知高”，车位整体识别成功率领先 除地下水平车位和机械车位外，车位识别成功率可达100%（竞品 82%），整体车位识别率为75%	① 部分车位识别能力不足 - 无法识别地下水平车位和机械车位 ② 无自定义泊车功能 ③ “实力略差”，泊入和泊出成功率低 - 泊入成功率 仅35%（竞品 62%） - 地面垂直 / 柱 - 柱 / 断头路车位难泊入 - 泊出成功率仅 43%（竞品 78%） ④ 泊车路径规划和舒适度欠佳 - 泊入过程中，路径规划混乱，间接增加不必要的挪库次数 - 遇障碍物存在明显急刹行为	① 断头路车位泊车策略好 - 断头路车位策略符合人类驾驶习惯，选择调头后车尾进入，而本品选择反复前后挪库进入 ② 地面窄路斜列车位泊车用时短 - 平均用时31s（本品41s） ③ 可识别机械车位	① 非标准化车位识别能力不足 - 除了常规地下水平车位无法识别外，竞品对于地面的窄路斜列车位、地面砖面垂直车位的无法做到100%识别 ② 复杂车位表现差 - 复杂车位泊入后位姿严重偏离，部分复杂车位泊车时存在明显急刹停顿，流畅度低 - 地下水平车位无法识别

3.2.1 H3泊车功能优势：整体车位识别能力强，泊车速度体验较舒适



车位类别		常规车位			复杂车位				
		地下水平车位	地下垂直车位	地面砖面垂直车位	地下断头路车位	地下柱-柱车位	地面窄路斜列车位	无车位线靠边车位	机械车位
千里浩瀚H3 (银河A7)	识别(15/20)	0/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	无自定义泊车功能	0/2
	泊入(7/20)	0/3	3/3	1/3	0/3	1/3	2/3		0/2
	泊出(6/14)	失败	3/3	1/3	失败	0/3	2/3		0/2
天神之眼C (秦L)	识别(17/23)	0/3	3/3	2/3	3/3	3/3	3/5	1/1	2/2
	泊入(14/22)	0/2	3/3	2/3	3/3	3/3	2/5	1/1	0/2
	泊出(18/23)	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	2/5	1/1	0/2

① “视力更好”，部分车位识别率可达100%，整体识别能力强

车位识别成功率

车型	成功率
千里浩瀚 H3	75%
天神之眼 C	74%

窄路斜列车位成功识别

- 剔除水平和机械车位场景后，本品车位识别率可达到100%，竞品为82%
- 本品对于大部份具有车位线的水位都可成功识别，水平水位虽然泊车界面上可显示，但不可正常显示可泊入状态

② 泊车速度控制更稳，均在1-3Km/h，泊车舒适感较强

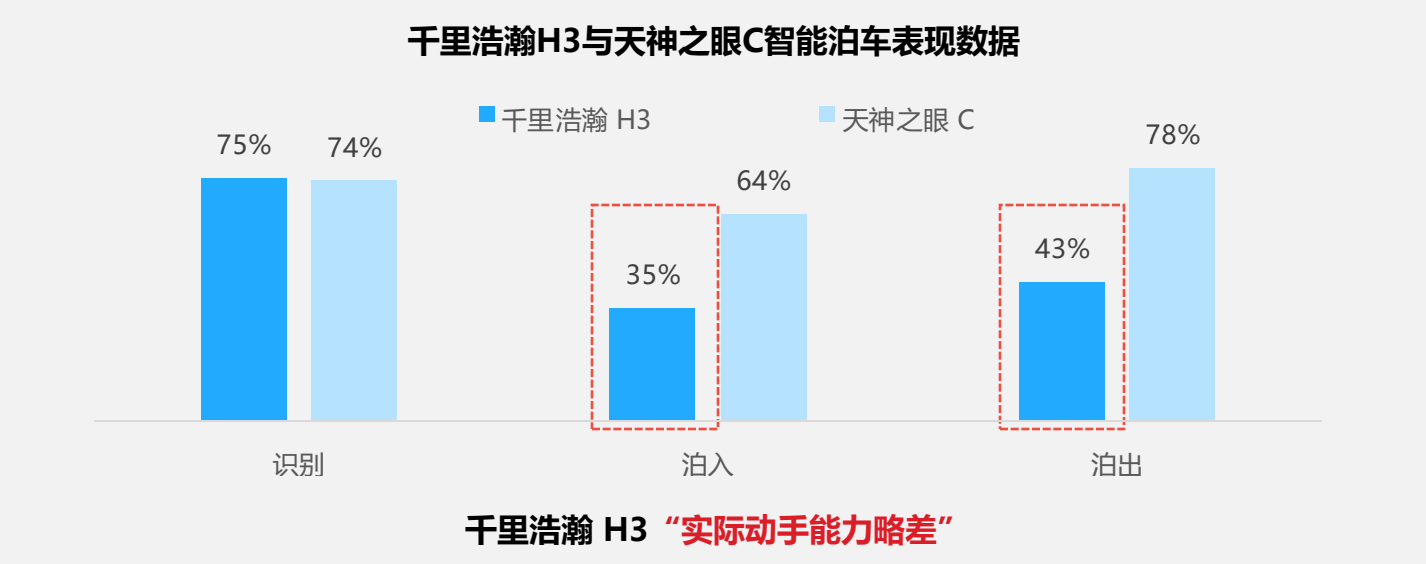
泊车车速区间 (Km/h)

车型	车速区间 (Km/h)
千里浩瀚 H3	1~3
天神之眼 C	1~4

窄路斜列车位车速变化

- 本品整体泊车车速区间为1-3Km/h，其中常规车位为1-3Km/h，复杂车位为1-2Km/h，该范围相对符合正常人类泊车速度标准，整体泊车速度控制较为舒适

3.2.1 H3泊车功能劣势：泊车基础能力缺失，功能整体可靠性较低



车位类别		常规车位			复杂车位				
		地下水平车位	地下垂直车位	地面砖面垂直车位	地下断头路车位	地下柱-柱车位	地面窄路斜列车位	无车位线靠边车位	机械车位
千里浩瀚 H3 (银河A7)	识别(15/20)	0/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	无自定义泊车功能	0/2
	泊入(7/20)	0/3	3/3	1/3	0/3	1/3	2/3		0/2
	泊出(6/14)	失败	3/3	1/3	失败	0/3	2/3		0/2
天神之眼 C (秦L)	识别(17/23)	0/3	3/3	2/3	3/3	3/3	3/5	1/1	2/2
	泊入(14/22)	0/2	3/3	2/3	3/3	3/3	2/5	1/1	0/2
	泊出(18/23)	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	2/5	1/1	0/2

①+② 水平和机械车位无法识别，无自定义泊车功能

- 地下水平车位和机械车位均无法识别，虽然SR界面可显示目标车位，但默认对于这两种车位进行了屏蔽
- 无自定义泊车功能**，无法实现无车位线场景下的泊车，如路边停车

③ “实力略差”，泊入、泊出成功率低，成功率不足50%

功能	千里浩瀚 H3	天神之眼 C
泊入成功率	35%	64%
泊出成功率	43%	78%

- 除了商场地下标准化车位外，其他类型车位都无法实现正常泊入和泊出，车辆泊车模型存在一定缺陷

④ 泊车过程中反复出现无效挪库，避障时存在明显急啥现象

- 本品泊入过程中，路径规划能力存在问题，**车辆多次出现反复的前后挪库**，或者**由于规划路径较短而导致被迫多次挪库**，造成泊车流畅感较低
- 泊车过程中遇到障碍物时，车辆存在较为明显的刹停动作，顿挫感较强

3.2.2 H5及竞品高速NOA优劣总览



- 千里浩瀚H5的优势是**巡航变道较为果断，入匝道能力较强**，但缺点是**功能可用率较高，但安全可靠度较低，车速控制不合理、通行效率同样也较低**。
- 天神之眼B的优势是**较高的通行效率**，全程用时排名第一，但缺点是**功能可用率低、进出匝道成功率低、变道效率低以及跟停距离远**。

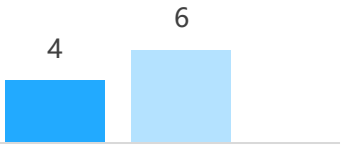
高速NOA	千里浩瀚 H5 银河M9		天神之眼 B 比亚迪 唐L	
	本品优势 😊	本品劣势 😞	竞品优势 😊	竞品劣势 😞
	① 巡航变道果断 - 变道用时较竞品短了2s (竞品6s) ② 进入匝道能力强 - 进入匝道成功率高达100%, (竞品80%) ③ 功能可用率高 - 仅过收费站时降级为ICC，但可识别ETC收费站，而竞品功能开启不稳定	① 安全可靠度较低 - 全程共接管9次，每百公里接管11次 (竞品9次) - 避障成功率仅57% (竞品88%) - 车道居中度偏右 ② 车速控制不合理 - 汇入主路时加速过快，遇大车侵占后急刹车 - 车速上限设置过高 (150Km/h) ③ 通行效率低 - 跟随前车行驶为主，极少情况下会主动采取超车 - 行驶用时92min，远高于竞品的70min	通行效率高 全程用时仅70min，为所有测评车型中用时最少的，本品用时92min，为倒数第一	① 功能可用率低 - 高架部分路段无法开启 - 功能退出后重新启动不流畅 - 隧道内NOA功能无法激活 ② 进出匝道成功率低 - 进入匝道不减速，速度提升至预设车速，仅入匝道成功率仅为80% (本品100%) - 出匝道汇入主路成功率为78% (本品89%) ③ 变道效率低 - 变道决策时间过长 (10s) ④ 跟停距离远 - 跟停距离3-4m，与前车相隔较远，易被超车

3.2.2 H5高速NOA优势：变道更果断，进入匝道能力强，功能可用性高



H5巡航变道果断，变道用时相比竞品低了2s

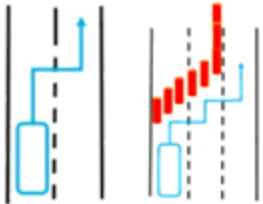
变道用时较短



变道用时 (秒)

■ 银河M9 ■ 唐L

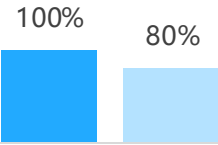
变道场景示意图



- 吉利银河M9变道用时4秒，**比竞品快2秒**，甚至也高于其他测试车型的平均变道时间5-6秒，本品的变道非常果断

H5进入匝道能力强，入匝道的成功率高达100%

进入匝道成功率



进入匝道成功率

■ 银河M9 ■ 唐L



- 吉利银河M9**进入匝道成功率高达100%**，而竞品该指标为80%
- 竞品入匝道失败的主要问题是入匝道未减速和功能无法正常开启导致，本品入匝道表现优秀主要是因为**进入匝道后的速度控制能力较好，逐步减速至40-50Km/h**，较为符合人类司机的驾驶习惯，该速度值给驾驶员带来的心里安全压力最小

H5功能可用性高，功能全路段基本都可用，而竞品表现不稳定，接管后无法正常开启功能

本品

基本上全路段可用，
仅在收费站时降级为ICC

竞品

非全路段可用，
每次功能退出后重新激活功能不流畅
隧道内接管后NOA功能无法激活



ETC收费站前降级ICC



可识别ETC车道

3.2.2 H5高速NOA劣势：安全可靠度低，车速控制不合理，通行效率低

H5安全可靠度较低，接管多、避障弱、位姿偏右

百公里接管频次高，避障能力低

57% 88%

避障成功率

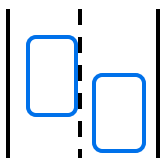
■ 银河M9 ■ 唐L

- 银河M9百公里接管次数为11次，相比竞品高出3次，主要接管原因为**车速过快和未能及时避障**
- 银河M9避障成功率仅57%，竞品为88%，本品共出现3次避障失败情况，主要原因是**邻道/前方有车辆变道或停止时，未及时减速**



车道居中度偏右

居中度偏右示意图



- 银河M9在正常巡航状态下，车身位姿有略微偏右的现象，**容易造成与邻车道行驶车辆的碰撞**

H5车速控制不合理，加减速欠佳，车速上限过高

急加速/减速次数多



- 部分路段，偶尔出现急加速情况，如车辆在右侧以极短时间内加速至导航限速，毫无减速痕迹



- 在高速路段时，右侧大车靠近，车辆出现急刹行为，避障策略过于激进，未做出提前避让动作

最高车速设定过高

- 车速可调节范围为**5-150Km/h**，最高车速设定过高，已超过行驶路面的限速，此车速设定不符合正常交规限速

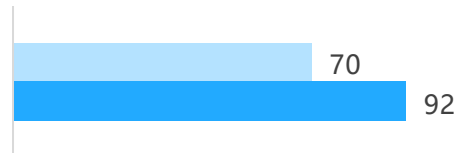
H5通行效率低，极少主动超车，行使用时较长

跟车策略明显，缺少主动超车

- 银河M9的行驶策略主要以跟车为主，较少情况下会采取主动超车行为，极大影响了车辆通勤效率
- 从自主变道超车速度来看，本品银河M9该指标为**前车低于最高限速25Km/h，才会选择变道**，而竞品该指标为**15Km/h**

行使用时偏长，倒数第一

行使用时
(min)



■ 唐L ■ 银河M9

- 银河M9的行使用时为92min，位于测评车型中的末尾，而竞品行使用时70min，位于第一名
- 主要原因是本品**对于前方车辆速度容忍度偏高**，不会主动采取变道行为，从而间接提升了行使用时

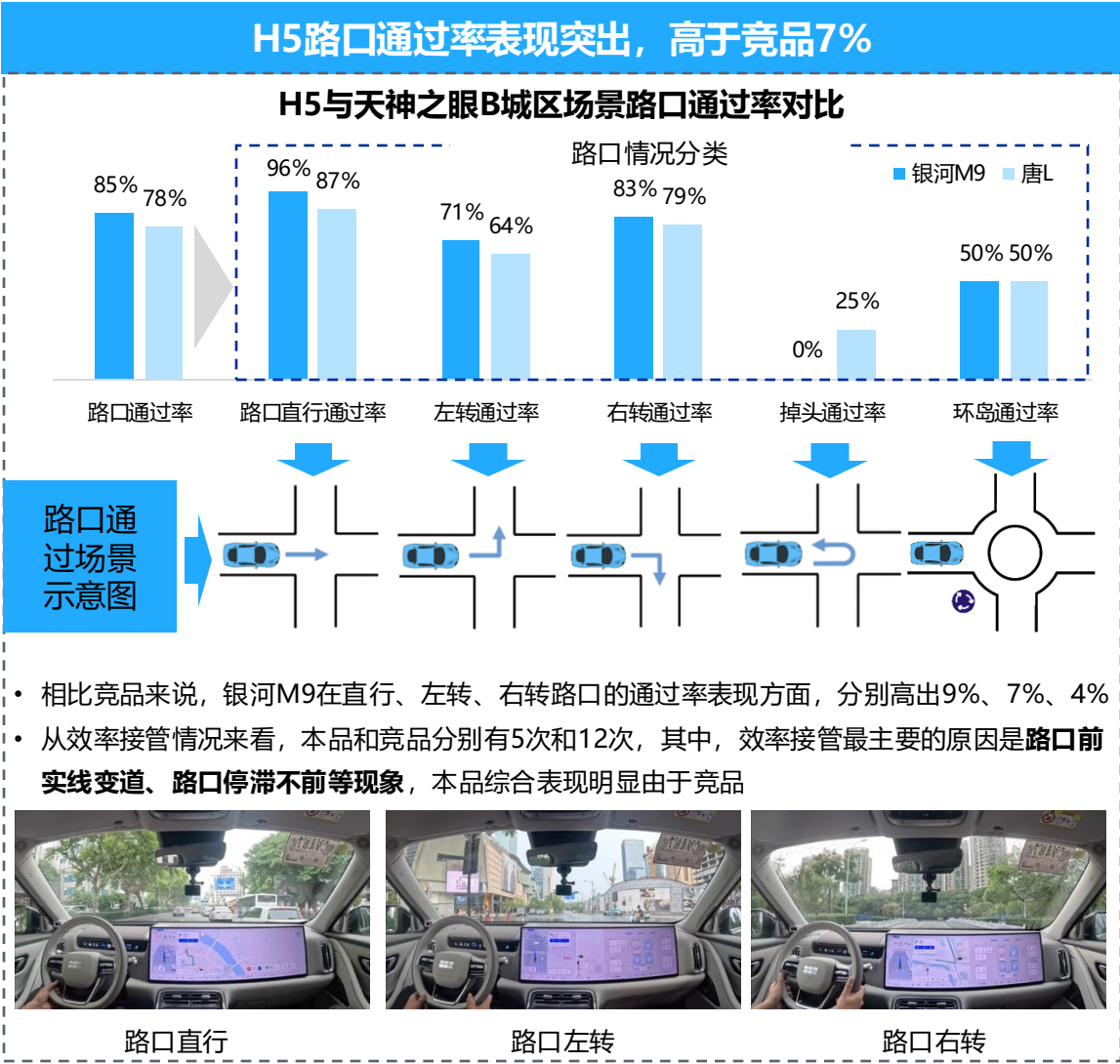
3.2.2 H5及竞品城区NOA优劣总览



- 千里浩瀚H5在路口通过率、巡航跟停距离方面表现较好，但安全接管率高、行使用时较长、行驶流畅度低。
- 天神之眼B在弯道通过方面表现较好，但避障成功率低、功能稳定性差、直行和左转路口通过率低、车道居中偏右以及跟停距离远。

城区NOA	千里浩瀚 H5 银河M9		天神之眼 B 比亚迪 唐L	
	本品优势 😊	本品劣势 😞	竞品优势 😊	竞品劣势 😞
	① 路口通过率较高 • 左右转及直行路口整体通过率高于竞品 • 路口变道压实线、停滞不前情况较少，效率接管次数5次（竞品12次）	① 安全接管率高 • 全程共37次安全接管，MPI为1.3公里/次	弯道通过率高 • 弯道通过率100%，为所有测评车型排名第一 • 车辆过弯时的轨迹和速度都控制在合理范围，未发生轨迹偏离或者速度过快行为	① 避障成功率低 • 存在无法避让行人、两轮车等现象，避障成功率仅60% • 安全接管次数高达35次
	② 巡航跟停距离合理 • 本品跟停距离2-3m，优于竞品的3-4m，不易被插车	② 行使用时过长，平均通行时速低 • 全程行使用时168min，平均通行时速为17Km/h，相比竞品低了1Km/h		② 功能稳定性差 • 功能退出后，会存在无法立刻开启的情况 • 夜晚环境下，功能无法正常开启
		③ 行驶流畅度低 • 行驶流畅度中等，巡航平均减速度为6.2m/s²，相对减速过快（竞品为2.2m/s²），有明显顿挫感		③ 直行和左转路口通过率低 • 直行和左转通过率分别为87%和64%，比本品低了9%和7% • 路口前压线和情况居多，有效变道率为88%
				④ 车道居中偏右
				⑤ 跟停距离远 • 竞品3-4m（本品2-3m）

3.2.2 H5城区NOA功能优势：路口通过率和巡航跟车距离都优于竞品



3.2.2 H5城区NOA功能劣势：安全接管率高，行驶效率低



H5安全接管率高，MPI为1.27公里/次

本品 千里浩瀚H5（银河M9）

- 安全接管次数：**37次**
- MPI（平均接管里程）：**1.27公里/次**

竞品 天神之眼 B（唐L）

- 安全接管次数：35次
- MPI（平均接管里程）：1.34公里/次

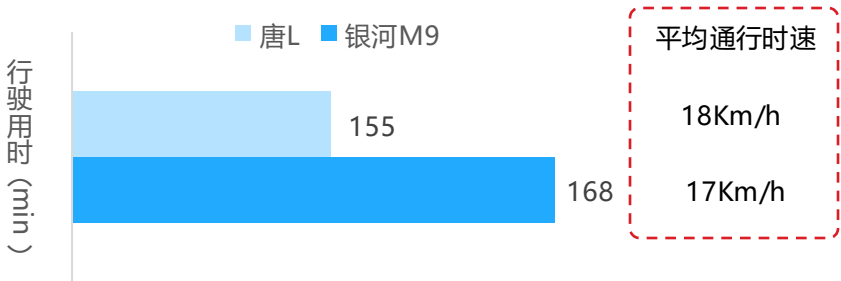
- 银河M9和竞品的安全接管次数都非常高，甚至M9的安全接管次数更高，为37次（MPI值：1.27公里/次），其中未减速或者减速不明显而造成的接管居多



- 银河M9在经过横道线前，车辆没有明显的减速痕迹，部分路口遇到行人或者两轮车横穿时，车辆未作出减速礼让的行为

H5行驶效率较低，平均行驶速度相比竞品低1km/h，不主动超车

千里浩瀚H5与天神之眼B车型城区场景行使用时对比



- 银河M9的平均通行时速相比竞品 **低1Km/h**，整体行使用时 **高出13min (共168min)**，而实际导航用时为120min，城区NOA功能的整体行使用时远高于实际导航时间
- 银河M9通行效率低的主要原因是采取了保守跟车策略，**自主变道超车速度为前车低于最高限速25Km/h**（竞品15Km/h）

H5行驶流畅度低，减速过快，顿挫感明显

	银河M9	唐L
减速度 (m/s ²)	6.2m/s ²	2.2m/s ²

- 银河M9的平均减速度值为6.2m/s²，整个减速过程过于急促，驾驶员会体会到较强的惯性

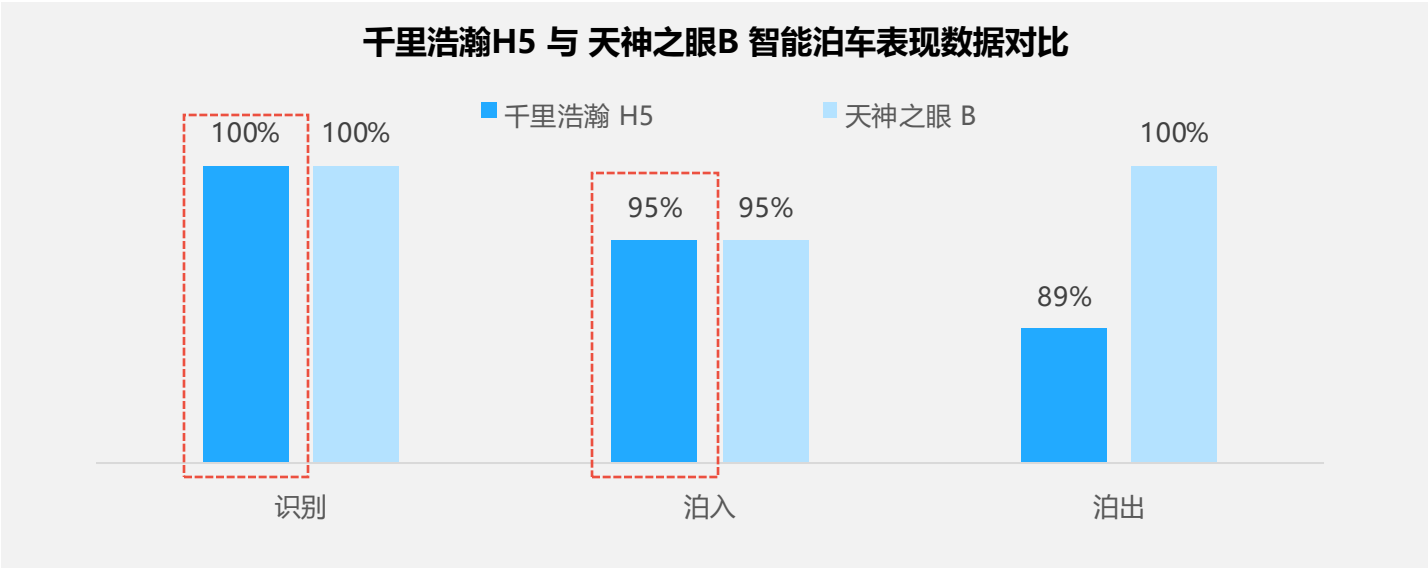
3.2.2 H5及竞品智能泊车优劣势总览



- 千里浩瀚H5的优势在于**水平车位泊入成功率高、泊车速度控制更稳**，但**泊出表现略逊一筹、车身位姿表现差**。
- 天神之眼B的优势是**泊车效率高**，但**障碍物的感知识别欠佳**，水平车位泊入过程中，险些撞上立柱。

千里浩瀚 H5 (银河M9)		天神之眼 B (比亚迪 唐L)	
本品优势 😊	本品劣势 😞	竞品优势 😊	竞品劣势 😞
智能泊车 ① 水平车位泊入成功率高 • 水平车位泊入成功率100%，竞品67%	① 泊出表现略差于竞品 • 复杂车位的泊出表现略微不足，地下断头路、地面窄路斜列车位泊出有时会失败	泊车效率高 • 泊车平均用时较少，基本均能在1min内完成 • 有效场景入库平均挪库 3.1 次，少于本品 3.6 次，其中无车位线靠边车位挪库次数仅2次	障碍物感知识别欠佳 • 地下水平车位泊入过程中，险些与立柱相撞，系统出发AEB进行了刹停
② 泊车速度控制更稳定 • 泊车速度平均控制在 2-3Km/h，竞品在部分车位的泊车速度过快，平均速度3-4Km/h	② 车身位姿表现差 • 车身位姿居中率为0，都存在明显偏移，其中，地下断头路车位因过于贴近墙面，而采取了接管		

3.2.2 H5泊车功能优势：水平车位泊入成功率高，泊车车速稳



车位类别		常规车位			复杂车位				机械车位
		地下水平车位	地下垂直车位	地面砖面垂直车位	地下断头路车位	地下柱-柱车位	地面窄路斜列车位	无车位线靠边车位	
千里浩瀚H5 (银河M9)	识别(19/19)	3/3	3/3	4/4	3/3	3/3	2/2	1/1	未测
	泊入(18/19)	3/3	3/3	4/4	2/3	3/3	2/2	1/1	
	泊出(17/19)	3/3	3/3	4/4	2/3	3/3	1/2	1/1	
天神之眼B (唐L)	识别(19/19)	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	1/1	超过车位规格
	泊入(18/19)	2/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	1/1	
	泊出(19/19)	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	1/1	

① 水平车位泊入成功率高，竞品险些发生碰撞

千里浩瀚 H5

100%

天神之眼 B

67%

地下水平车位泊入成功率

- 银河M9地下水平车位泊入成功率高达100%
- 竞品泊入时因为没有感知停车场立柱，而出现一次接管

② 泊车速度控制更稳，平均车速控制在2-3Km/h

泊车车速区间 (Km/h)

1~4

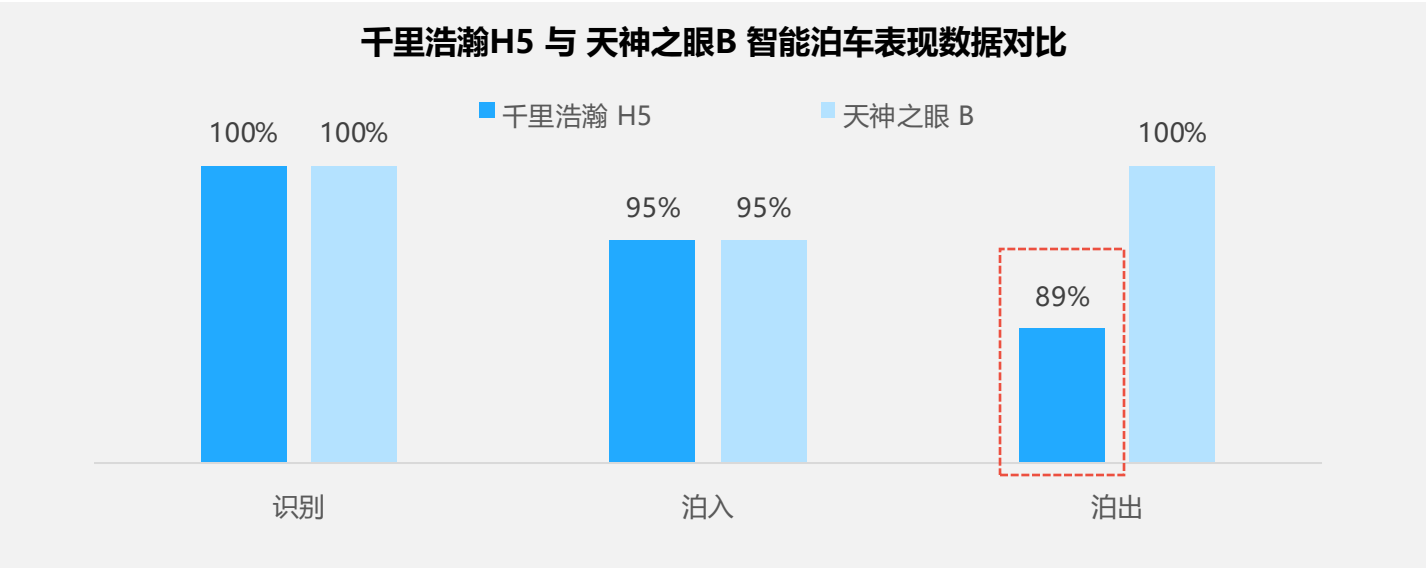
千里浩瀚 H5

1~6

天神之眼 B

- 银河M9泊车速度适中，泊车流畅，泊车过程的舒适度高
- 竞品标准车速在3-4Km/h，虽然速度可调节为1-2Km/h的低档，但界面无法直接操作，需在系统后台操作，并且低档速度过慢

3.2.2 H5泊车功能劣势：泊出成功率低于竞品，车身位姿偏移



车位类别		常规车位			复杂车位				机械车位
		地下水平车位	地下垂直车位	地面砖面垂直车位	地下断头路车位	地下柱-柱车位	地面窄路斜列车位	无车位线靠边车位	
千里浩瀚 H5 (银河M9)	识别(19/19)	3/3	3/3	4/4	3/3	3/3	2/2	1/1	未测
	泊入(18/19)	3/3	3/3	4/4	2/3	3/3	2/2	1/1	
	泊出(17/19)	3/3	3/3	4/4	2/3	3/3	1/2	1/1	
天神之眼 B (唐L)	识别(19/19)	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	1/1	超过车位规格
	泊入(18/19)	2/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	1/1	
	泊出(19/19)	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	1/1	

① 泊出表现略差于竞品，断头路、窄路斜列车位表现较差

车位泊出成功率

89% 100%

千里浩瀚 H5 天神之眼 B

- 地下断头路、地面窄路斜列车位泊出有时会失败，具体失败原因在于系统判定泊出空间不足，而退出泊出功能

② 车身位姿表现差，居中率为0，断头路位姿偏移而接管

车位类型		位姿表现
常规车位	地下水平车位	偏左，左轮压线
	地下垂直车位	偏右
	地面砖面垂直车位	偏右
复杂车位	地下断头路车位	偏左
	地下柱-柱车位	偏右
	地面窄路斜列车位	偏左
无车位线靠边车位		距路边45cm

- 地下断头路车位在泊入时，因为右侧反光镜距离墙体过近，所以采取了紧急接管，以防止车辆与墙体碰撞

3.2.3 H7及竞品高速NOA优劣总览



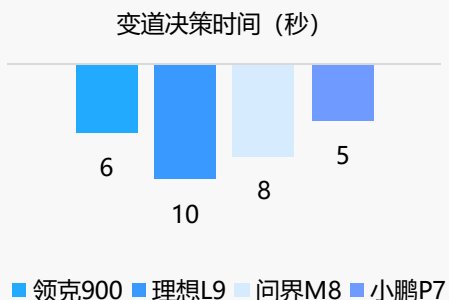
- 千里浩瀚H7的优势主要体现在**变道合理性较高、安全接管次数少、避障能力强、汇入匝道成功率高**，但**复杂路段处理能力待提高、通行用时长**。
- 问界M8的优势在于**变道合理性较高、安全接管少、避障能力强、行使用时短**，但**汇入主路成功率低、速度快、跟停距离远**。
- 小鹏P7的优势在于**变道效率高、行使用时短**，但**变道成功率低、安全接管频次高、功能可用性低、纵向加减速速度值过大**。
- 理想L9的优势在于**进出匝道能力强**，但**变道能力差，变道效率低**。

千里浩瀚 H7 领克900		华为鸿蒙智行 问界M8		小鹏 P7		理想 L9	
本品优势 😊	本品劣势 😞	竞品优势 😊	竞品劣势 😞	竞品优势 😊	竞品劣势 😞	竞品优势 😊	竞品劣势 😞
高速NOA	① 变道合理性较高 • 变道决策时间更短 (6s) • 变道成功率较高 (90%)，有效变道率100%	① 变道合理性较高 • 变道成功率高 (96.9%)，变道合理性较高	① 汇入主路成功率低、速度快 • 匝道汇入主路成功率低 (78%)，为所有测评车型中最低 • 成功汇入后，车辆会快速加速至道路限速	① 变道效率高 • 变道决策时间短 (5s)	① 变道成功率低 • 无法识别可变车道，路口前变道不合理 • 变道成功率 81%	进出匝道能力强 • 车辆进入匝道和汇入主路的成功率都为100%	变道能力差，变道效率低 • 变道成功率仅 85% • 变道决策时间长达10s • 有效变道率仅 80%，为对标车型中最低
	② 安全接管次数少，避障能力强 • 5次/100Km • 避障成功率较高 (100%)	② 安全接管少，避障能力强 • 安全接管率低，仅4次接管 • 避障成功率100%		② 行使用时短 • 行使用时81min	② 安全接管频次高 • 接管次数过高 (16次/100Km)		
	③ 汇入匝道成功率高 • 进入匝道成功率 100%	③ 行使用时短 • 行使用时80min，对标车型中最优	② 跟停距离远 • 跟停距离 > 5m		③ 功能可用性低 • 险些驶入错误匝口		
					④ 纵向加减速速度值过大		
	① 复杂路段处理能力待提高 • 无车道线时靠右侧贴线行驶，未拟合车道线						
	② 通行用时长 • 总用时87min						

3.2.3 H7高速NOA优势：变道合理性高，整体安全接管次数少

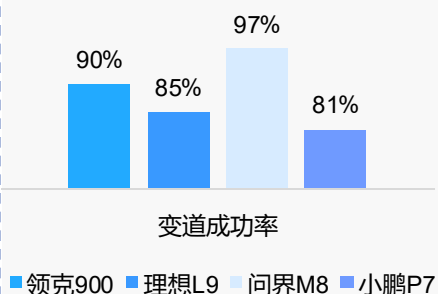
H7变道合理性较高，变道果断且成功率高

变道决策时间短



- 领克900的变道决策时间为6秒，优于2个竞品，表明其**变道选择较为果断**

变道成功率高

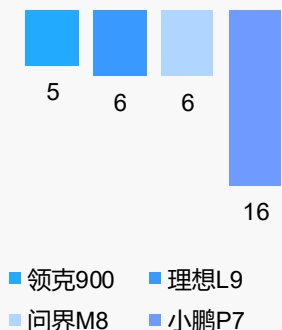


- 领克900变道成功率为90%，仅次于问界M8
- 失败的主要原因为：**邻道持续有车辆，变道失败**

H7安全接管次数少，避障能力强

安全接管次数少

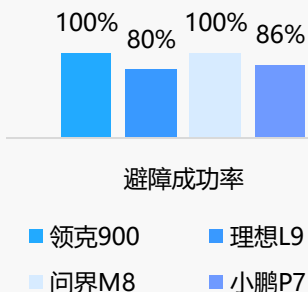
平均百公里安全接管次数



- 领克900在高速NOA方面，**百公里安全接管次数优于竞品**
- 领克900主要安全接管原因为：**邻道有车，变道不果决；高架路过弯，偏离车道**



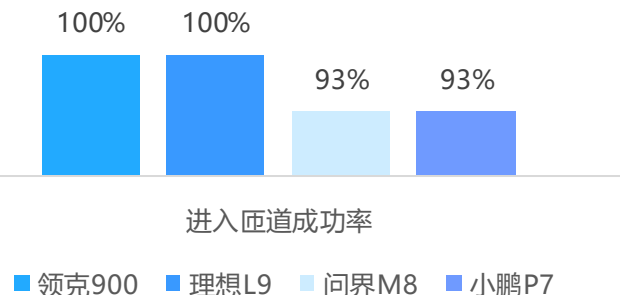
避障成功率高



- 领克900的避障成功率为100%，优于2个竞品，整体**避障可靠性较高**

H7汇入匝道成功率高，成功率100%

进入匝道成功率高



- 领克900进入匝道成功率为100%，而竞品问界M8和小鹏P7失败主要原因是**入匝道前未减速、未及时驶入匝道**



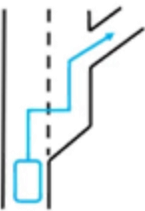
- 领克900优异的表现，主要是因为其**提前变道佳**，车辆**提前1.5km向右侧变道第一次**，**提前1km向右侧变道第二次**

3.2.3 H7高速NOA劣势：车道线拟合能力和通勤效率待加强



H7复杂路段处理能力待提高，整体顿挫感较强，车道线拟合能力较弱

场景示意



- 车辆在无车道线路段时采取靠右侧贴线行驶策略，未拟合车道线，竞品均可拟合车道线，而无车道线路段常出现在匝道入口路段。
- 建议处理方式：升级感知端能力，可分情况拟合车道线

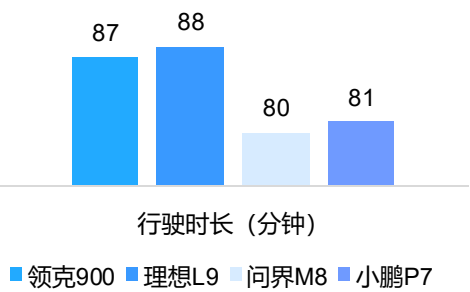
此外，行驶缓慢路段驾乘感受欠佳，纵向加速度值略高，有轻微顿挫感

频率：偶尔



H7通行效率待提高，行驶用时较长，跟车迹象明显，不会主动变道超车，行驶逻辑过于保守

行驶用时长



- 本品行驶用时排名第三，用时87分钟，与前两名竞品用时差距为6分钟
- 主要原因为：主动超车/汇入车流次数过少，系统选择更为保守的跟车策略为主



3.2.3 H7及竞品城区NOA优劣总览



- 千里浩瀚H7（领克900）功能整体安全性较强、路口通过率高，但通行效率较低、安全接管次数多、博弈能力弱，同时环岛能力、功能全路段可用性也有待加强。
- 问界M8路口右转和环岛通过率高，交通博弈能力较突出，但路口直行和直行通过率低、弯道通过率低、车辆长时间居中度偏右，导致存在碰撞风险。
- 小鹏P7整体车速响应及时，但路口无法识别可变车道，容易在路口前发生强制变道，造成压实线的情况，并且路口或斑马线前没有减速礼让行人。
- 理想L9通行效率较高，车辆变道能力突出，但时距调整几乎无区别，避障能力较弱。

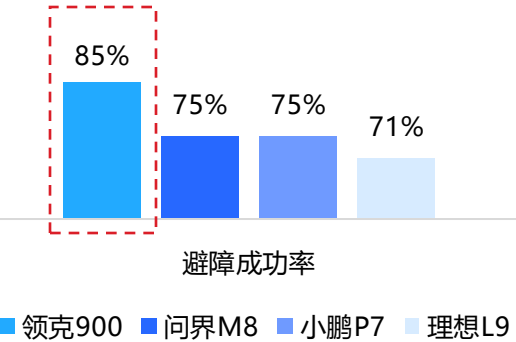
千里浩瀚 H7 领克900		华为鸿蒙智行 问界M8		小鹏 P7		理想 L9	
本品优势 😊	本品劣势 😞	竞品优势 😊	竞品劣势 😞	竞品优势 😊	竞品劣势 😞	竞品优势 😊	竞品劣势 😞
城区NOA	① 功能整体安全性较强 • 避障成功率高于所有竞品车辆 • 长期行驶居中度较好	① 车速控制有待提高 • 车速过慢，默认30-50Km/h • 纵向加速度值较大 • 斑马线前无减速	① 路口右转和环岛通过率高 • 右转和环岛通过率高达86%和100%，两个指标均为对标车型中第一名	① 路口直行和左转通过率低 • 直行和左转通过率分别为86%和64%	① 路口无法识别可变车道 • 默认行驶至固定车道线方向的车道 • 容易在至路口处变道，造成实线变道，安全接管中13次压实线变道接管	① 通行效率用时接近导航显示 • 总行使用用时104min，接近导航显示用时	① 行车时距调节无明显差异 • 功能时距调节为三档，但几乎无明显车距变化差异
	② 路口通过能力较高 • 整体路口通过率高于其他竞品车辆，为89%	② 安全接管次数高，交通博弈能力待加强 • 会车成功率仅33%	② 车辆长时间居中度偏右 • 车辆居中度较差，长时间存在车轮压线情况，存在与邻车道发生碰撞的风险	车辆响应及时 • 大部分场景响应及时，响应平均时间为1-2s	② 路口行驶未减速 • 斑马线前存在未礼让行人的情况 • 车辆加减速控制不合理，加速度为2.4m/s²、减速度为6.3m/s²	② 变道能力突出 • 变道成功率为94%，为所测车型中最高 • 有效变道率也达到了99%	② 避障能力待加强 • 会车成功率仅40% • 避障成功率为71%，路口通过时存在无法合理避障的情况
	③ 环岛通过能力低 • 通过率0%	② 交通博弈能力强 • 会车能力突出，成功率达到100%	③ 弯道通过率低 • 弯道通过率0%，为对标车型中最后一名				
	④ 功能非全路段可用						

3.2.3 H7城区NOA功能优势：避障和路口通过能力均明显高于竞品



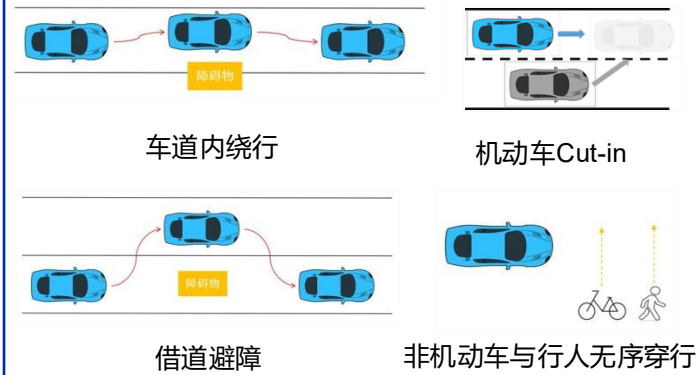
H7功能整体安全性较强，避障成功率高于竞品10%以上

H7与 竞品车型避障成功率表现对比



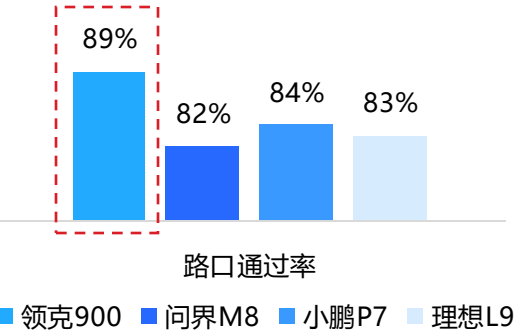
- 领克900在避障能力方面表现突出，**避障成功率在对比竞品中最高，为85%。**
- 长时间行驶状态下，**车辆居中度保持较好**

典型避障场景示意图



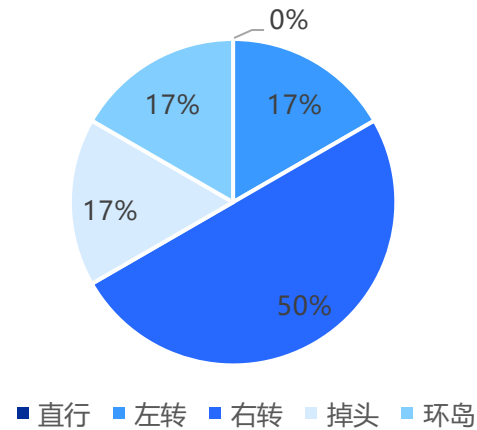
H7路口通过能力较高，路口通过率高达89%

H7与 竞品车型路口通过率表现对比



路口掉头场景

H7不同类型路口通过失败情况占比



- H7：在路口通过率表现方面优于其他所有竞品车型，为89%，其中，路口直行通过率高达100%。
- 针对不同类型路口通过失败的情况，右转路口通过失败占到50%。

3.2.3 H7城区NOA功能劣势：车速控制差，安全接管多，复杂场景能力待提高



H7车速控制有待提高，平均车速较低，但加减速过大

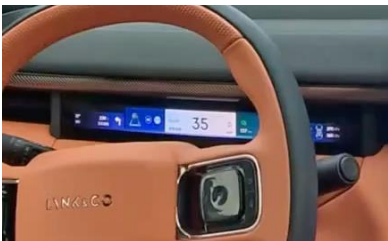
H7（领克900）与竞品车型在NOA默认车速控制方面对比

对比指标	领克900	问界M8	小鹏P7	理想L9
NOA默认车速 (Km/h)	30 ~ 50	根据导航限速 (<60)	50 ~ 60	50 ~ 60

- 正常行驶状态下，领克900默认时速在30~50Km/h，**整体表现感受为车速缓慢，主动加速超车方面过于保守**，部分路段车速较低情况下，后方车辆会主动采取超车行为
- 但领克900在加减速方面，存在明显的急加速和急减速，**顿挫感较强**
- 其中，加速度和减速度值分别为 $2.9/s^2$ 和 $5.1m/s^2$
- 领克900在**经过斑马线前几乎无减速痕迹**，部分场景下未识别到侧前方行人。



前方无车状态下巡航



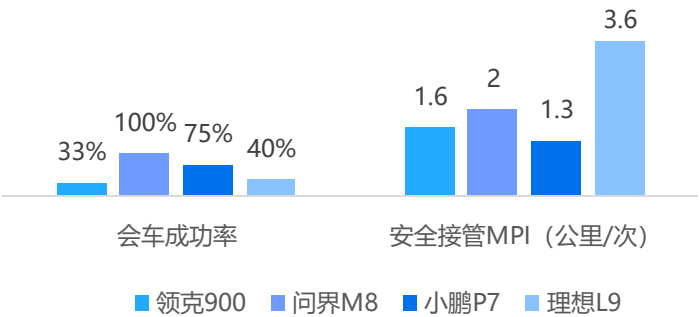
前方无车状态巡航下仪表盘界面



斑马线前未礼让行人

H7安全接管多，面对交通参与者的博弈能力待加强

H7（领克900）与竞品车型会车成功率和安全接管MPI对比



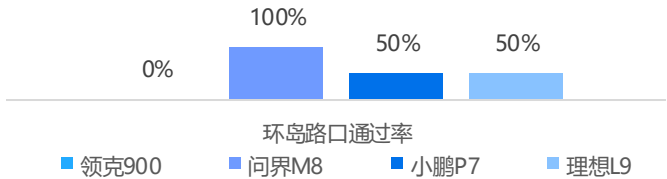
- 领克900在城区NOA方面，**会车成功率仅33%，远低于其他对标车型**，主要原因是**未减速避让车辆、路口右转与直行车辆博弈失败**
- 领克900安全接管次数29次，MPI值1.6公里/次，在对标车型中排名倒数第一。在面对复杂场景时，本品的“犹豫不决”是接管主要原因



右转会车博弈

H7环岛通过能力低，通过率0%

H7（领克900）与竞品车型环岛路口通过率对比



- 领克900在两次环岛的表现均不理想，**通过率0%**，排名垫底。**路径规划有误和被邻车插车**是接管原因。



H7功能非全路段可用，出现1次功能降级

- 领克900在经过商场停车场前方的小路时，**出现短暂功能降级**，车辆针对特定复杂场景的表现，仍有待加强



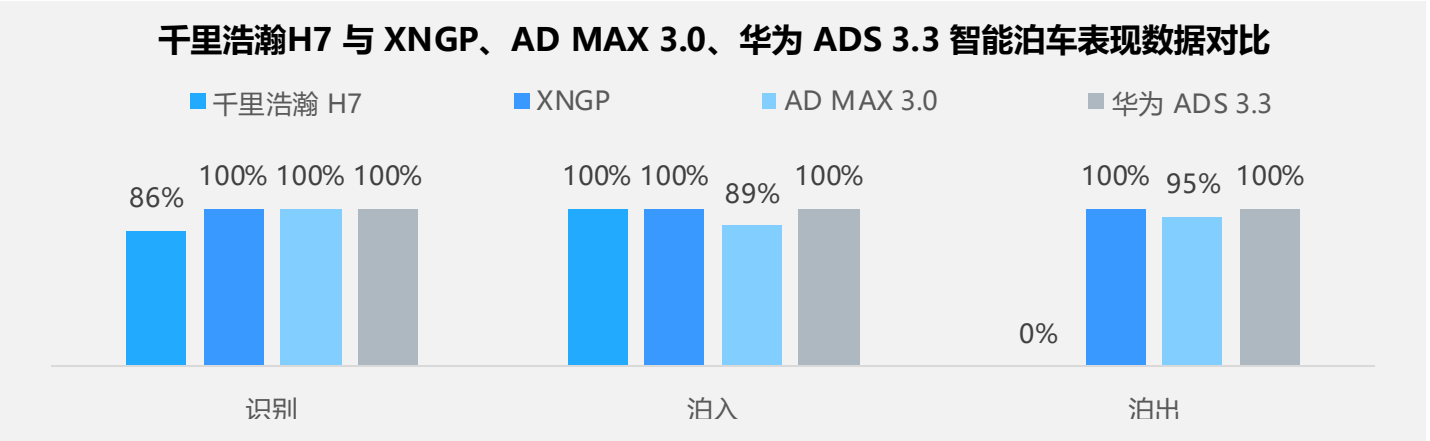
3.2.3 H7及竞品智能泊车优劣势总览



- 千里浩瀚 H7断头路车位泊入表现优秀、常规标准化车位泊车用时短、泊车速度稳，但泊出功能暂未OTA、部分复杂车位无法泊入、部分场景泊车效率低。
- 问界M8的优势在于断头路车位泊车用时短、挪库次数少、常规车位泊入用时短、具备自主寻位功能，但泊车速度过快存在安全隐患。
- 小鹏P7的优势在于无车位线靠边车位泊入效率高、泊车速度较为舒适，却存在泊入后方向盘未回正和车身位姿不正的问题。
- 理想L9的优势是地下标准化车位泊入用时短，但部分复杂车位泊入和泊出表现欠佳、泊车速度过快、狭窄空间泊入挪库次数多。

千里浩瀚 H7 (领克900)		华为 ADS 3.3 (问界M8)		XNGP (小鹏P7)		AD MAX 3.0 (理想L9)		
本品优势 😊	本品劣势 😞	竞品优势 😊	竞品劣势 😞	竞品优势 😊	竞品劣势 😞	竞品优势 😊	竞品劣势 😞	
① 断头路车位泊入策略较好 • 选择尾部进入车位，泊入更人性化	① 泊出功能暂未OTA ② 部分复杂车位识别、泊入失败 • 复杂车位如地面窄路斜列车位识别失败导致无法泊入	① 断头路车位泊车用时短、挪库次数少 • 断头路车位泊车用时46s，为所有车型中最低 • 挪库次数为4次	泊车速度过快，存在安全隐患 • 平均常规车位泊车速度3-4Km/h • 复杂车位会低于3Km/h • 最高速度5Km/h	① 无车位线靠边车位泊入效率高 • 平均挪库次数为3次	① 泊入后存在方向盘未回正的情况	地下标准化车位泊入用时短 • 地下垂直/水平/柱-柱车位用时较短，分别为25s、39s、43s	① 部分复杂车位泊入和泊出表现欠佳 • 地下断头路车位泊入成功率仅33%，泊出成功率仅66%	
② 标准化划线车位泊车用时短 • 地下垂直/地下水平/地下柱-柱车位泊车用时短	③ 部分场景泊车效率低 • 无车位线车位泊入用时长，泊车用时81s • 地面砖面垂直/无车位线靠边车位平均挪库分别为5次和7次	② 常规车位泊入用时短 地下垂直和水平车位泊入用时较短，分别为30s和32s		② 泊车速度较为舒适 • 整体速度在1-3Km/h，泊车最高车速为4Km/h			② 泊车车身位姿不正 • 泊入后自车位姿容易偏左	② 泊车速度过快 • 整体泊车平均速度过快 • 遇到障碍物时，易出现较为顿挫的刹车
③ 泊车速度控制更稳 • 泊车速度控制体验较为舒适，平均泊入速度在2-3Km/h		③ 具备自主寻位功能 • 部分停车场具备路线记录，可实现进入后自主寻找车位						③ 狭窄空间泊入挪库次数多 • 地面窄路斜列车位挪库次数多达9次

3.2.3 H7泊车功能优势：断头车位表现优秀、常规车位泊车用时短、整体泊车稳



车位类别		常规车位			复杂车位				
		地下水平车位	地下垂直车位	地面砖面垂直车位	地下断头路车位	地下柱-柱车位	地面窄路斜列车位	无车位线靠边车位	机械车位
千里浩瀚H7 (领克900)	识别(18/21)	3/3	3/3	3/3	4/4	3/3	0/3	2/2	未测 超过车位规格
	泊入(18/18)	3/3	3/3	3/3	4/4	3/3	未测	2/2	
	泊出(0/0)	泊出功能未OTA							
XNGP (小鹏P7)	识别(19/19)	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	1/1	
	泊入(21/21)	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	
	泊出(21/21)	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	
AD MAX 3.0 (理想L9)	识别(19/19)	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	1/1	
	泊入(17/19)	3/3	3/3	3/3	1/3	3/3	3/3	1/1	
	泊出(18/19)	3/3	3/3	3/3	2/3	3/3	3/3	1/1	
华为 ADS 3.3 (问界M8)	识别(18/18)	2/2	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	1/1	
	泊入(18/18)	3/3	3/3	3/3	2/2	3/3	3/3	1/1	
	泊出(21/21)	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	

① 车位泊入表现优秀，优于部分竞品

- 领克900面对断头路车位的表现优秀，车位识别成功率和泊入成功率均100%
- 策略方面，不会采取反复前后挪动的方式入库，而采取**以车尾入库的方式泊入，更符合人类行为**

② 泊车用时短，地下垂直/水平/柱-柱车位“停得快”

H7与对标车型部分标准化车位泊车用时

对标车型	泊车用时 (s)			
	领克 900	问界 M8	小鹏 P7	理想 L9
地下水平车位	39	32	44	41
地下垂直车位	26	30	33	25
地下柱-柱车位	43	70	50	45

- 领克900对于标准化车位的泊车用时，几乎与头部小鹏P7持平，甚至部分场景的泊车用时短于其他对标竞品车型

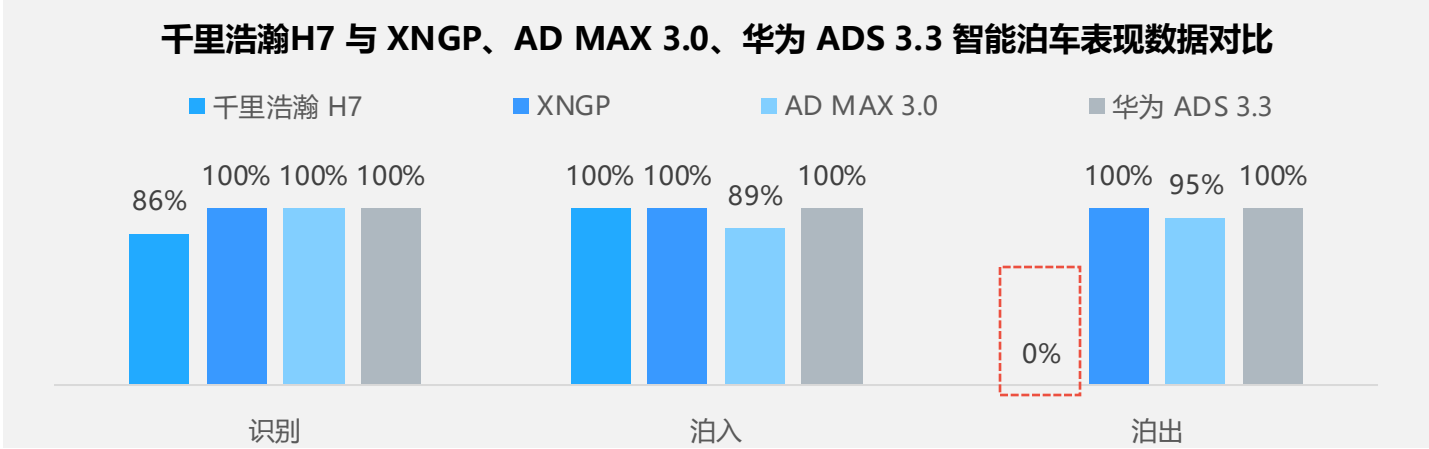
③ 泊车速度控制更稳，1-4Km/h

H7与对标车型泊车速度范围

车型	速度范围 (Km/h)
千里浩瀚 H7	1~4
XNGP	1~4
AD MAX 3.0	1~5
华为 ADS 3.3	1~5

- 领克900的速度范围是1-4Km/h，平均实际泊车速度为2-3Km/h，较为符合人类司机的行为

3.2.3 H7泊车功能劣势：泊出功能未OTA，狭窄场景车位失效，部分车位效率低



车位类别		常规车位			复杂车位				机械车位
		地下水平车位	地下垂直车位	地面砖面垂直车位	地下断头路车位	地下柱-柱车位	地面窄路斜列车位	无车位线靠边车位	
千里浩瀚 H7 (领克900)	识别(18/21)	3/3	3/3	3/3	4/4	3/3	0/3	2/2	未测 超过车位规格
	泊入(18/18)	3/3	3/3	3/3	4/4	3/3	未测	2/2	
	泊出(0/0)	泊出功能未OTA							
XNGP (小鹏P7)	识别(19/19)	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	1/1	
	泊入(21/21)	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	
	泊出(21/21)	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	
AD MAX 3.0 (理想L9)	识别(19/19)	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	1/1	
	泊入(17/19)	3/3	3/3	3/3	1/3	3/3	3/3	1/1	
	泊出(18/19)	3/3	3/3	3/3	2/3	3/3	3/3	1/1	
华为 ADS 3.3 (问界M8)	识别(18/18)	2/2	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	1/1	
	泊入(18/18)	3/3	3/3	3/3	2/2	3/3	3/3	1/1	
	泊出(21/21)	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	

① 系统无法显示泊出功能

- 领克900自动泊出功能暂未OTA，仅可使用自定义泊车能力间接实现泊出功能

② 部分复杂车位识别、泊入失败

- 领克900对于地上窄路斜列车位无法识别和泊入，两者皆成功率为0%
- 从系统SR界面来看，系统能够识别出车位空间，但无法显示“可泊”状态，系统默认该场景过于狭窄而无法进行正常泊车

③ 部分场景泊车效率低，泊车用车长，挪库次数高

- 领克900对于无车位线车位的泊车效率较低，泊车用时81s，约为所有竞品车型的两倍，挪库次数7次
- 地面砖面垂直车位，作为普见的车位，领克900泊车用时56s，挪库次数5次，两指标都超过竞品车型

3.3 H3的提醒过于灵敏， H5的D2D功能调用不便捷， H7的流畅感欠佳

千里浩瀚H3

本品优势

①

车机交互流畅感较高，使用感受丝滑

- 相比竞品的卡顿感受，本品的车机流畅度更高



②

配备HUD抬显功能

本品劣势

DMS监测过于灵敏

DMS检测驾驶员状态过于灵敏，驾驶员目视导航或者打哈气就会提醒，交互感受欠佳



千里浩瀚H5

本品优势

交互方式更多元化

- 视觉方面，本品配备了车外智驾状态灯，增加了与其他行人、车辆等安全提醒
- 座椅方面，增加了过弯时主驾驶座椅侧边主动支撑

本品劣势

导航道路定位不准确

- 导航界面中，车辆位置在部分时段，存在标定不准确的问题



千里浩瀚H7

本品优势

H7行车交互方面无优势

本品劣势

①

车机卡顿较为明显

- 界面切换过程中，会出现明显卡顿现象

②

导航显示与实际车道不符

- 所在车道与实际车道有时不符，导航标定不准确



交互舒适感较好

- 本品泊车车速会自适应调节，竞品需要在后台操作，较为不便



D2D功能开启和使用过于复杂

- 较难找到D2D开启和使用界面，导致功能未调用成功



速度控制能力强

- 本品在过地锁时，可以合理控制车速，不会出现由于车速过快而使得驾驶员感到不安全感

泊入位姿无法调节

- 泊车位姿无法自主调节

交互界面设计单一

- 整体设计过于简单，可泊车位仅显示数字图标



灵活可调节的泊车位姿

- 本品配备三档可调节的泊车位姿，而竞品默认选择居中泊入，灵活性欠佳

04

本品智能辅助驾驶车型功能优化与营销建议

(主打方向、功能优化、产品卖点)

4.1 本品核心优缺点总结及建议主打方向

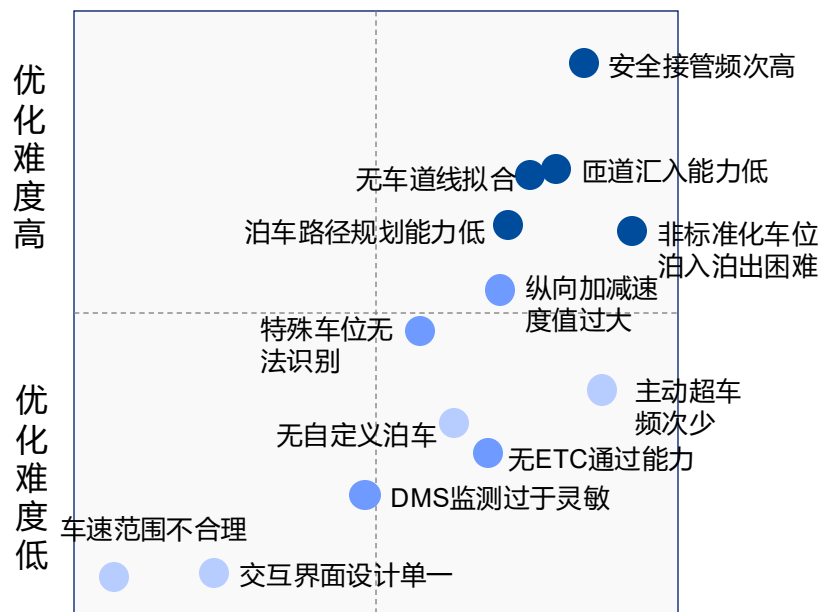


	千里浩瀚H3	千里浩瀚H5	千里浩瀚H7
车型	 银河 A7 25款 EM-i 150km 星舰版	 银河 M9 25款 210km 四驱领航	 领克 900 25款 2.0T Ultra
核心优点总结	• 高速变道果断：变道用时短 • 匝道汇入能力强：匝道汇入时机合理 • 泊车识别准：车位识别能力强	• 城区通行高效：路口通过率领先 • 功能可用性高：高速全路段基本可用 • 泊车全能王：多种复杂车位皆可泊入	• 高速安全性好：接管少，避障能力强 • 变道决策老练：成功率高，决策果断 • 泊车表现稳定：断头路车位表现优秀，速度控制稳
核心缺点总结	• 安全性差：接管频次高，避障能力低 • 功能可靠性低：汇入主路成功率低，非全路段可用 • 泊车基础能力缺失：部分车位无法泊入	• 安全可靠度低：高速接管多，避障能力弱 • 车速控制差：速度控制体验差 • 通行效率低：策略保守，用时偏长	• 城区通行效率低：车速低，策略保守 • 泊车功能不完善：泊出功能未OTA，复杂车位失效 • 车机体验不佳：卡顿明显，导航显示不准
建议主打方向	面向新手、女性、首购用户 ， 主打 “稳、快、准” ——新手友好型智驾	面向家庭用户、通勤主力， 主打 “高效、全能、聪明” ——家庭主力车智驾标杆	面向高端用户、科技爱好者 ， 主打 “高阶、安全、少接管” ——高端用户智驾天花板

4.2 本品功能优化建议总览

● 必须立即解决 ● 高优先级优化 ● 一般优化项

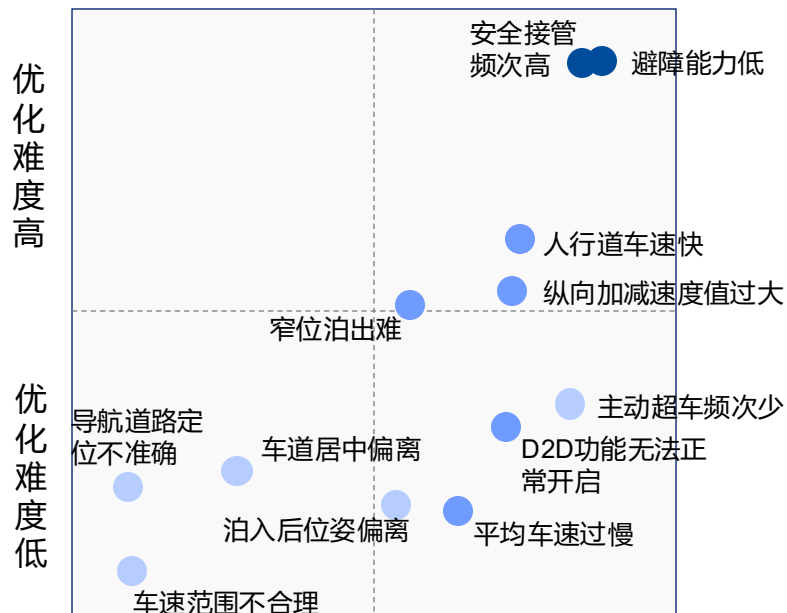
千里浩瀚H3 优化优先级矩阵图



用户体验破坏度低 用户体验破坏度高

- H3矩阵图反应的是“**基础能力**”方面的问题，对于新手用户而言，智驾系统的基本可靠性不容产生怀疑，初期的系统信任非常关键。
- 两个场景的关键能力中，匝道汇入和泊车可靠性均表现较差，使得智驾功能“形同虚设”。

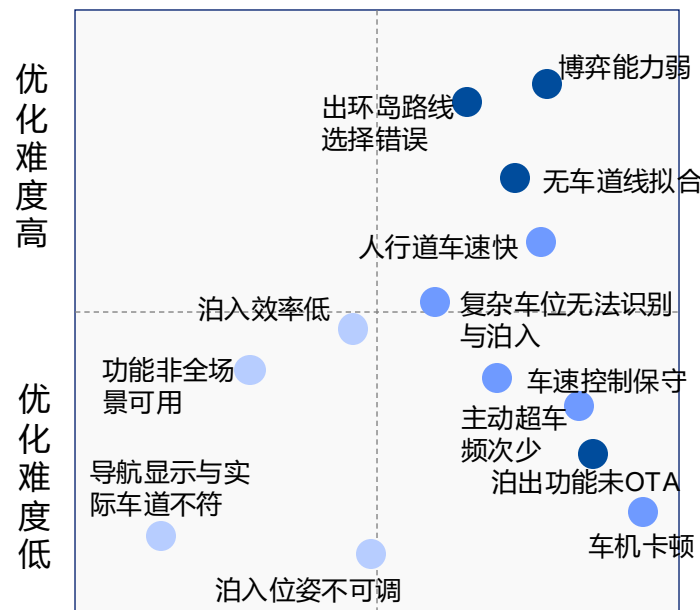
千里浩瀚H5 优化优先级矩阵图



用户体验破坏度低 用户体验破坏度高

- H5矩阵图反应的是“**安全红线**”问题，对于主动家庭用车的H5来说，是不可接受的。
- 右上角对于用户体验破坏度高的问题中，大部份都是功能安全方面的问题，如避障能力、人行道车速快等。

千里浩瀚H7 优化优先级矩阵图



用户体验破坏度低 用户体验破坏度高

- H7矩阵图反应的并非智驾基础能力的缺失，而是“**高端定位与用户体验之间的落差**”。
- 简单的泊出在该旗舰车型上，并未配备，并且用户日常使用的舱内车机同样出现卡顿现象。

4.2 千里浩瀚H3本品功能优化建议



智驾功能	必须立即解决	高优先级优化	一般优化项
高速NOA	- 问题：安全接管频次过高，避障能力低 - 优化建议：重写相关场景的控制算法 - 问题：汇入主路成功率低 - 优化建议：优化汇入决策逻辑 - 问题：无车道线场景未拟合车道 - 优化建议：提升智驾感知侧的模型能力	- 问题：纵向加减速速度值过大 - 优化建议：优化速度控制逻辑 - 问题：无ETC通过能力 - 优化建议：增加ETC的识别能力，优化ETC口的路径规划	- 问题：主动超车少，策略过于保守 - 优化建议：提升主动超车能力 - 问题：车速范围设置不合理 - 优化建议：根据行驶目标路段自适应调节合理车速
城区NOA	无城区NOA功能		
智能泊车	- 问题：非标准化车位泊入泊出困难 - 优化建议：提升泊车模型整体可靠性，增强复杂车位泊入能力 - 问题：泊车路径规划能力低 - 优化建议：提升路径规合理性，减少挪库次数	- 问题：特殊车位无法识别 - 建议：解锁水平与机械车位的识别与支持	- 问题：无自定义泊车功能 - 优化建议：增加自定义泊车功能
人机交互		- 问题：DMS监测过于灵敏 - 优化建议：优化算法，降低误报率	- 问题：交互界面设计单一 - 优化建议：丰富车机界面设计元素、美化界面

4.2 千里浩瀚H5本品功能优化建议

智驾功能	必须立即解决	高优先级优化	一般优化项
高速NOA	- 问题：避障能力存在严重短板 - 优化建议：提升避障能力的训练	- 问题：纵向加减速速度值过大 - 优化建议：优化车辆纵向加速度，增加感知制动的安全车距	- 问题：主动超车少，策略过于保守 - 优化建议：提升主动超车能力 - 问题：车道居中度偏右 - 优化建议：改善行驶状态下位姿的居中度 - 问题：车速范围设置不合理 - 优化建议：根据行驶目标路段自适应调节合理车速
城区NOA	- 问题：安全接管频次过高 - 优化建议：重写相关场景的控制算法，提升风险识别与制动能力	- 问题：通过人行横道线的车速过快 - 优化建议：加入过人行道必减速的规则 - 问题：纵向减速过快，顿挫感明显 - 优化建议：优化速度控制，减少过于激进的减速动作	- 问题：主动超车少，策略过于保守 - 优化建议：提升主动超车能力
智能泊车		- 问题：狭窄空间下泊出能力较低，功能直接退出 - 优化建议：提升泊车模型在泊出功能能力	- 问题：泊车位姿不正 - 优化建议：减少泊车位姿偏离、压线的情况
人机交互		- 问题：D2D功能开启和使用过于复杂，用户无法正常使用该功能 - 优化建议：增加D2D启动和关闭的快捷键，减少使用难度	- 问题：导航道路定位不准确 - 优化建议：增强导航位置的标定准确性

4.2 千里浩瀚H7本品功能优化建议

智驾功能	必须立即解决	高优先级优化	一般优化项
高速NOA	- 问题：无车道线场景未拟合车道 - 优化建议：提升智驾感知侧的模型能力		- 问题：主动超车少，策略过于保守 - 优化建议：提升主动超车能力
城区NOA	- 问题：面对交通参与者博弈能力较低 - 优化建议：增强博弈策略体验 - 问题：出环岛路线选择错误 - 优化建议：增强环岛路径规划和标定定位能力	- 问题：平均车速过慢 - 优化建议：提速默认车速至40-60km/h - 问题：人行道前不礼让 - 优化建议：加入过人行道必减速的规则	- 问题：功能非全场景可用 - 优化建议：增强特定场景下的能力
智能泊车	- 问题：泊出功能未OTA - 优化建议：提升泊车模型在泊出功能能力	- 问题：复杂车位的无法正常识别和泊入 - 优化建议：增强对于断头路等特殊泊车场景的训练	- 问题：部分场景泊车效率低，揉库次数多 - 优化建议：优化路径规划，减少无效操
人机交互		- 问题：车机卡顿现象严重，流畅感较低 - 优化建议：优化车机卡顿现象	- 问题：泊入位姿无法调节 - 优化建议：OTA更新泊入位姿调节选项 - 问题：导航显示与实际车道不符 - 优化建议：增强导航位置的标定准确性

4.3 千里浩瀚H3主打“新手不慌，好开好停”

亮点

高速NOA
变道不犹豫

高速NOA
安全又不被加塞

智能泊车
一眼找到车位

智能泊车
停车不紧张

传播点

高速变道快
变道超果断，4秒完成，比对手快2秒

匝道不慌张
提前800米变道，轻松拐进匝道

跟车不贴脸
跟车3米，安全不追尾

防加塞神器
距离稳，别人难插队

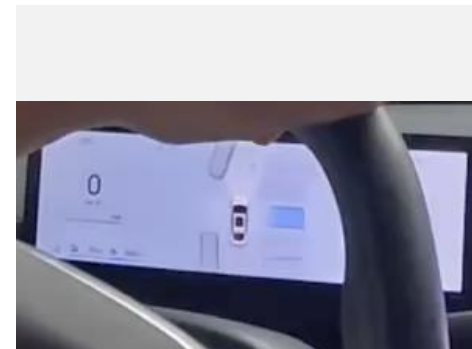
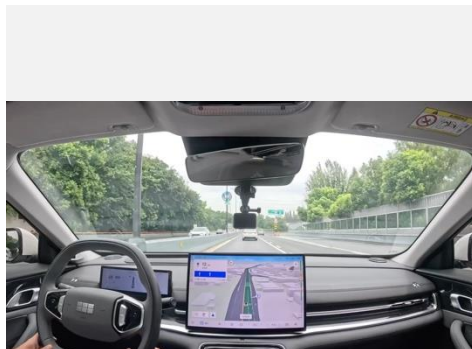
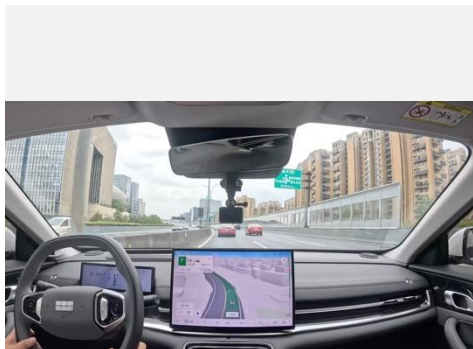
车位识别准确
复杂车位精准识别

多场景皆可用
地上地下、白天黑夜，都能找车位

安全到车位
安全舒适的车速控制，严格保障安全

泊车不点头
能够做到匀速泊车，稳稳滑进去，不点头

视频展示



4.3 千里浩瀚H5主打“家庭通勤全能助手，老少都放心”

亮点

高速NOA
匝道想进就进

城市NOA
路口不压线，左右都能过

城市NOA
酷似老司机的驾驶控制

智能泊车
窄位一把进

传播点

任何匝道轻松应对
匝道想进就进，成功率100%

高速全程“无断点”
收费站也能识别，高速全程
智能驾驶不罢工

路口轻松通过
不管左右转还是直走，都能
轻松高效通过

变道不压线
路口变道不压实线，严格遵
守交通规则

巡航跟车像人
车速和跟车像老司机，兼顾
安全和效率

默认车速安全合理
保障40-60Km/h车速，适
配城区复杂环境

复杂环境照样识别
复杂环境下车位识别率也能
达到100%

多种车位均能停
极窄车位、墙角车位等均能
成功泊入

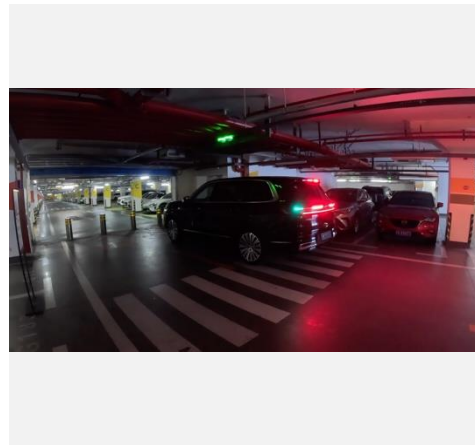
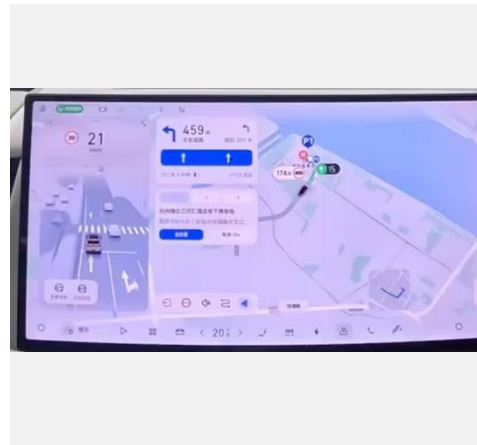
视频展示



路口
左转



路口
右转



4.3 千里浩瀚H7主打“高阶智驾，少接管才是真智能”

亮点

高速NOA
安全少接管

高速NOA
突然变道也能刹

城市NOA
路口丝滑过

智能泊车
泊车稳定安全

传播点

百公里少接管

百公里仅接管5次，比同价位车型少11次

避障100%，突然变道也能刹
避障成功率吊打对手，成功率100%

变道不犹豫

变道选择比老司机还果断

变道稳赚狠

成功率多对手10%，想变就变不卡位

避障让行是强项

相比对手，避障让行成功几率更高，更安全

路口高通过能力强

即使在复杂路口也能轻松通过，不压线

泊入表现亮眼

全场景泊入成功率高达100%，远超同价位车型

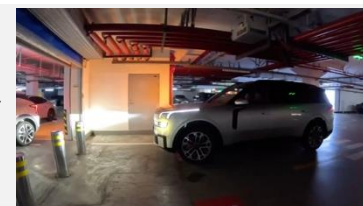
泊车匀速稳定

压地锁也能保持匀速泊车，没有颠簸和顿挫

视频展示



断头路
车位



水平
车位





吉利汽车
GEELY AUTO

感谢聆听



吉利汽车
GEELY AUTO

以下为附件内容

附件：智能驾驶已进入泛化应用阶段，规模化得到初步验证



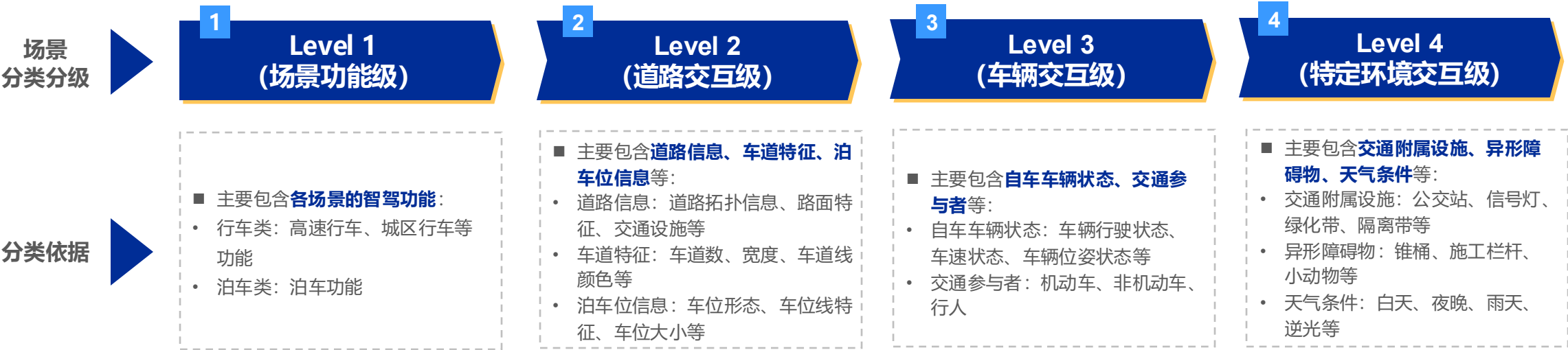
智能驾驶产业发展阶段及标志性事件梳理



附件：测评场景分级介绍



根据过往多次同类型项目经验总结，并通过案头研究、定性研究、实车测试、大数据研究等多种方式相结合的研究方法执行本次项目。



- 将场景进行级别划分，共分为4个级别，每个级别会分别对应相应的参考要素，并且通过组合方式，可将具体的行驶场景进行具象化的展示，把场景颗粒度更加细化。
- 通过场景的分类分级，一方面，可以更清晰地描述场景地特点，另一方面，在设计指标时，能够更好的了解具体测试指标和场景的关联性。比如在城区均速直行行驶时，突然遇到非机动车横穿，需要测试车辆避障策略、车机感知识别能力等。

附件：理想、小鹏和华为OTA升级频率相对自主品牌车企更高



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
理想L9 Ultra ADMax	V7.0 - 全场景端到端+VLM - 新增AI推理可视化 - 新增智能归位灯、R-MAI后向抑制，ELK&雾雪策略升级	V7.1 - AD Max V13：千万clips训练量 - 新增接管减速+NOA变道提示 - ELK扩至40-135km/h全速域		V7.2 上线自主决策推理模型			V7.5 - AD Max：首提“超级对齐”辅助驾驶体系 - AD Pro：车位随心画，高速施工预减速		V8.0 - VLA大模型上车 - 三点掉头、倒车脱困 - 路口/加减速/盲区减速优化 - D2D+记忆泊车
小鹏P7 VLA版本		XOS 5.4.0 - 引入AI Guard功能，增强智能驾驶功能 - LCC/ACC优化、泊车辅助改进、主动安全类升级	XOS 5.5.0 - 升级XNGP端到端模型，实现D2D - 拥堵跟车、超车与绕行场景表现优化 - HNGP：拥堵跟车场景压线和贴边优化 - AI泊车加入了手机端遥控“泊出”方向选择					XOS 5.8.0 人机共驾 / 共享驾驶控制	
问界 M8 Max	ADS3.0 - 新增车位到车位 - VPD泊车代驾 - 新增ESA紧急转向辅助					ADS3.0 - 新增辅助驾驶指示灯 - 车位到车位自动泊入 - NCA/LCC遇加塞自动鸣笛警示 - 低速早预警、柔制动、快变道 - 收费站自动选短队车道		ADS4.0 - WEWA新架构 - 车位导航2.0、NCA风险限速、收藏泊车、离车哨兵、低速防刮、eAES无道路结构认知场景的激活与避障	
秦L 25款 DM智驾							V1.2.0 - 窄位收镜+头进尾出+偏置泊入 - 危险加塞闪灯鸣笛 - HNOA车流调速，通行优先 - 车道线与盲区感知双优化		
唐L 25款 DM智驾								V1.1.0 - 新增车头泊入/车尾泊出、偏置泊车 - 新增地图车道级导航 - 新增HUD红绿灯/车道/转向灯提示，智驾HMI再升级 - 新增根据实时车流调整巡航车速功能	
领克900					LYNK Flyme Auto 1.9.2 泊车辅助体验优化、Bug修复、性能稳定性提升	LYNK Flyme Auto 1.9.3 NOA障碍物识别以及对弯道、修路、匝道、路口等复杂路况识别的准确性优化			
银河A7 千里浩瀚H3								- 支持高速/高架 NOA、全场景自动泊车、城市 ICC、AEB等，未来通过OTA升级支持AES等功能 - OTA推送Flyme Auto竖屏版 1.8.0	
银河M9 千里浩瀚H5							Flyme Auto 2	- 智驾基线版本 - 支持端到端辅助驾驶 - 城市无图NOA - 车位到车位领航辅助 - 指尖泊车、漂移泊车等	

附件：车企OTA升级更多聚焦城区、高速和泊车场景



	理想L9 Ultra ADMax	小鹏P7 VLA版本	问界 M8 Max	秦L 2.5款 DM智驾	唐L 2.5款 DM智驾	领克900	银河A7 千里浩瀚H3	银河M9 千里浩瀚H5
总结	- 注重算法模型升级 - 通过算法模型升级带动场景化解决方案迭代优化	- 模型升级注重提升人机共驾能力 - 升级聚焦在具体场景中的舒适和安全	- 相比模型和架构升级，更加注重提升场景化应用能力 - D2D迭代升级快	重点在于提升高速和泊车场景的识别能力以及盲区监控	- 注重智能驾驶辅助相关功能升级 - 优化基础辅助功能	- NOA场景化识别能力明显提升 - 注重车辆稳定性	提供相对基础的智能化功能，并为后续迭代预留空间	围绕端到端辅助驾驶，重点升级城区和泊车场景能力
算法模型升级	更新3次 1月：全场景E2E+VLM 4月：自主决策预测模型 9月：VLA司机大模型	更新2次 2月：升级端到端模型 8月：人机共驾/共享驾驶控制	更新1次 9月：升级WEWA架构					更新1次 8月：Flyme Auto 2
高速NOA升级	更新3次 1月：提升ELK+大雾策略 2月：自主变道提示 7月：高速施工场景预减速	更新2次 1月：LCC / ACC 优化 2月：压线/贴边场景优化	更新3次 6月：新增高速收费站/路口/匝道策略优化 9月：新增低速防侧滑	更新1次 7月：开启HNOA时，系统依据车流调节速度，提升通行效率+提升车道线感知能力	更新1次 9月：新增地图车道级导航+智驾HMI增强	更新1次 7月：提升NOA障碍物识别准确性，以及对弯道、修路、匝道路口等复杂路况识别的准确性优化	更新1次 8月：量产支持高速/高架NOA	
城区NOA升级	更新4次 1月：智能归位转向灯 2月：接管减速辅助+ELK车速区间拓展 7月：超级对齐辅助驾驶 9月：掉头/脱困等能力提升	更新2次 1月：新增advanced intelligent driving 2月：升级车位到车位AI代驾能力	更新3次 1月：车位到车位Beta 6月：低速变道响应优化 9月：车位到车位2.0+风险路端智能限速	更新1次 9月：新增地图车道级导航+智驾HMI增强	更新1次 7月：提升NOA障碍物识别准确性，以及对弯道、修路、匝道路口等复杂路况识别的准确性优化	更新1次 8月：城市 ICC、AEB，未来通过OTA升级支持AES（自动紧急避让）等功能	更新1次 9月：城市无图NOA+车位到车位领航	
智能泊车升级	更新3次 1月：停车场路线学习 7月：车位随心画 9月：记忆泊车升级	更新2次 1月：泊车辅助改进 2月：增加泊车方向选择	更新3次 1月：新增VDP泊车代驾 6月：自动泊入功能升级 9月：记忆泊车升级	更新1次 7月：泊车功能提升（泊入、泊车、泊车辅助能力提升）	更新1次 9月：新增车头泊入 / 车尾泊出/偏置泊车	更新1次 6月：泊车体验优化	更新1次 8月：全场景自动泊车	更新1次 9月：指尖泊车、漂移泊车
安全保障升级	更新2次 1月：新增R-MAI后向误加速抑制等安全项 9月：盲区防御性驾驶	更新1次 1月：引入AI Guard+主动安全升级	更新2次 6月：新增提前介入低速碰撞风险预警+鸣笛警示 9月：新增离车后哨兵自动开启	更新1次 7月：优化盲区监控能力，提升监控精度		更新1次 6月：性能稳定性提升		

附件：雷达图计算规则



- 从安全性、舒适性、可靠性和效率四个维度归集细分评价指标，并计算目标车型在四个维度下的细分指标MOS评分平均分，并将该分数转换成百分比表示。比如某车型在安全性维度下，各个细分指标的MOS评分平均分为4分，那安全性得分为 $4/5 \times 100\% = 80\%$ 。
- 在此基础上算出某车型四个维度上的百分比得分，并根据该得分画出雷达图。

高速NOA	安全性 17个细分指标	舒适性 16个细分指标	可靠性 27个细分指标	效率 17个细分指标
城区NOA	安全性 19个细分指标	舒适性 18个细分指标	可靠性 22个细分指标	效率 21个细分指标
泊车	安全性 5个细分指标	舒适性 4个细分指标	可靠性 7个细分指标	效率 5个细分指标

附件：本次智能驾驶测评关键指标表现



- 安全性方面，H3和H5的高速NOA功能都在安全接管率上明显低于竞品车型，但H7的表现优于竞品。
- 可靠性方面，本品车型的智驾表现均优于竞品车型，其中高速NOA能保证100%进入匝道，城区路口场景通过率超85%，H3泊入成功率明显低于竞品。

关键指标 评价维度	高速NOA		城区NOA		智能泊车	
	本品	竞品	本品	竞品	本品	竞品
安全性	高速安全接管率 (MPI) 公里/次		城区安全接管率 (MPI)公里/次		避障成功率	
	H7: 19.8	≈ 问界M8: 19.8 > 小鹏P7: 13.2 > 理想L9: 13.2	H7: 1.6 公里/次	< 问界M8: 2 > 小鹏P7: 1.3 < 理想L9: 3.6	H3/H5/H7: 100% = 所有竞品: 100%	
	H5: 8.8	< 唐L: 13.2	H5: 1.3 公里/次	≈ 唐L: 1.3		
	H3: 5.6	< 秦L: 13.2			所有测试车型均能有效避障	
可靠性	进入匝道成功率		路口通过率		泊入成功率	
	H7: 100%	> 问界M8: 93% > 小鹏P7: 93% = 理想L9: 100%	H7: 89%	> 问界M8: 82% > 小鹏P7: 84% > 理想L9: 83%	H7: 100%	= 问界M8: 100% > 小鹏P7: 89% = 理想L9: 100%
	H5: 100%	> 唐L: 80%	H5: 85%	> 唐L: 78%	H5: 95%	≈ 唐L: 95%
	H3: 100%	> 秦L: 93%			H3: 35%	< 秦L: 64%
注：该泊入成功率为所有车位类型均值						

附件：本次智能驾驶测评关键指标表现



- 舒适性方面，H7在车速控制方面表现更优，匝道能控制在40-50km/h的可接受范围内；H3过于遵守规则，整体车速控制较为保守；本品车型泊车位姿表现均低于本品。
- 行驶（泊车）效率方面，本品高速行使用时大部份高于竞品，测试里程内**平均时速53km/h**；泊车用时均高于竞品约**10s**。

关键指标 评价维度	高速NOA		城区NOA		智能泊车	
	本品	竞品	本品	竞品	本品	竞品
舒适性	进入匝道减速策略		进入路口减速幅度		泊车位姿（位姿居中率）	
	H7：减速至40-50km/h 本品 减速合理 问界M8：减速至60Km/h 表现 持平 小鹏P7：减速至40-50Km/h 本品 减速合理 理想L9：减速至40-60Km/h		H7：70-80% 本品 减速合理 问界M8：80-90% 表现 持平 小鹏P7：70-80% 本品 减速合理 理想L9：80-90%		H7：0% < 问界M8：43% < 小鹏P7：43% < 理想L9：14%	
	H5：减速至40-50Km/h 本品 减速合理 唐L：NOA设定速度		H5：80-90% 幅度 较小 唐L：70-80%		H5：0% < 唐L：29%	
	H3：快速减速至30-40Km/h 两者表现均较差 秦L：减速至60Km/h		注：合理范围70-80%		H3：17% < 秦L：29%	
行驶（泊车）效率	高速平均通行时速（Km/h）		城区平均通行时速（Km/h）		泊车用时	
	H7：54Km/h < 问界M8：59Km/h < 小鹏P7：59Km/h 表现 持平 理想L9：54Km/h		H7：19Km/h > 问界M8：18Km/h > 小鹏P7：17Km/h < 理想L9：27Km/h		H7：56s 用时 高于 问界M8：43s 小鹏P7：47s 理想L9：53s	
	H5：52Km/h > 唐L：68Km/h (不属于合理范围)		H5：17Km/h < 唐L：18Km/h		H5：54s 用时 高于 唐L：40s	
	H3：55Km/h < 秦L：57Km/h		注：合理范围20-30Km/h		H3：62s 用时 高于 秦L：50s	

注：合理范围50-60Km/h，与人驾驶偏差不得超过10%

案例：下面以智能泊车功能评分（总分300分）举例说明，为了方便说明，我们假设泊入部分只分成2个占比相同各30%的细分指标，泊出（5%）和其他（35%）指标无细分指标，假设某车型泊入部分两细分指标的MOS评分为4和5，泊出部分MOS评分为3，其他部分MOS评分为5

智能泊车功能评分=[MOS评分 (n/5) x 泊入细分指标A30% + MOS评分 (n/5) x 泊入细分指标B30% + MOS评分 (n/5) x 泊出权重5% + MOS评分 (n/5) x 其他权重35%]x智能泊车功能总分

某车型智能泊车功能评分=(4/5*30%+5/5*30%+3/5*5%+5/5*35%)x300=92%x300=276分

卖点屋：以高阶智驾为核心结合关键技术，展示典型人群使用场景中的价值



核心卖点

高阶智驾，全国都好开，安全、舒适、智能

智能化亮点

高速NOA——轻松应对变道、匝道场景

城市NOA——路口通过率高，有效变道效率高

智能泊车——泊车速度舒适、挪车效率高

技术关键点

快速进化的E2E架构

✓ 架构成长速度快 ✓ 迭代频率高 ✓ 智能化水平领先

便捷流畅的人机交互

✓ 识别能力强 ✓ 流畅性高 ✓ 界面设计简洁美观

多重安全冗余

✓ 高感知硬件组合 ✓ 高算力芯片 ✓ 感知智能决策算法

千里浩瀚 H3

目标人群：新手、女性、首购用户

10万级最稳智驾，新手司机的福音

典型场景

商场购物与聚餐（商场地下停车库、狭窄车位等）
近郊自驾游旅行（城市快速路、城际高架路等）

用户利益点

能快速发现车位，解决“停车难”、“开门难”等典型停车问题

产品支撑点

实现公开场合下标准化车位的“一键泊入”
化解长途驾驶的疲劳感，轻松应对多种高速高架路

千里浩瀚 H5

目标人群：家庭用户、通勤主力

20万内最聪明的家用智驾，全家都放心

典型场景

城市上下班通勤（涉及城区复杂路况、较窄车位）
郊区亲子出游（涉及县城土路、郊区泥泞路等路况）

用户利益点

减轻自身驾驶负担，为全家提供安全、舒适、可靠的移动空间

产品支撑点

支持车位到车位的城区NOA，提供舒适体验
高速NOA能够轻松应对复杂路况和变道场景
多重安全冗余，提供安全驾驶保障

千里浩瀚 H7

目标人群：高端用户、科技爱好者

30万级最接近老司机的高阶智驾

典型场景

高频城际通行与商务出行（城市快速路、城区通勤等）
机场/高铁站“最后一公里”（需要频繁接送机/站）

用户利益点

享受技术领先性带来的极致体验、高效与身份满足感
高效、卓越且稳定的通勤能力

产品支撑点

城区NOA全国都能开，覆盖郊区、县城
能够实现全地形、全路况智驾
智能驾驶辅助功能升级提供舒适出行体验