



虽有国际通用标准作为参考，但当前对于车企智驾水平的认定，**主要由企业自身作出，即“企业自己说了算”。**

类驾驶员随时做好接管准备，因为这些功能在实践中并非“100%成功”。

尽管 L2 阶段的自动驾驶技术尚不能算作“智能驾驶”，但是如封士明所言，话语权目前由车企自身掌握，所以即便没有真正达到 L3，“智驾”这一表述倒是已在实践中被广泛运用。封士明解释，“许多车企已经把公开测试智驾作为‘流量密码’，在直播中向消费者展示‘全程无接管’，以此让人产生自动驾驶技术已经达到 L3 水平。但实际上车企可能测试了许多次，只公开了成功的那一次，这就类似于跳高或者跳远比赛中，选手有数次尝试机会，最后选取成绩最好的那一次。”

张翔认为，如果严格按照技术标准来评估，目前市场上包括特斯拉、问界、小米等头部车企的产品，实际上都未能真正达到 L3 级别自动驾驶的要求。

就在 4 月 14 日，公安部交通管理局也明确表示，从部分车企官网或新闻发布会信息可知，尽管相关车企智能驾驶系统命名存在差异，但均突出“辅助”属性，

技术特征均属于我国《汽车驾驶自动化分级》（GB/T40429-2021）规定的 2 级标准，尚未取得 3 级及以上等级认证。

伴随着 2025 年“全民智驾”的趋势，能否达到 L3，成为车企发展智驾必须要面临的挑战。冯兴亚认为，2025 年或将成为 L3 元年，年内一定会出现搭载 L3 功能的智驾车型。且在未来一段时间内，L3 功能的落地会成为豪华产品的分水岭，而智驾方案分级的背后代表着汽车产品传统分级形式的重构。

在 L2 与 L3 的本质性差异以外，从小米汽车“HAD”超级智驾，到“北斗天枢”“天神之眼”“千里浩瀚”，再到 NOA（领航辅助驾驶）、NOP（领航辅助）、NGP（自动驾驶）、NCA（城市智能驾驶），不难发现当前车企对于智驾的相关表述更是五花八门。所以当公众讨论智驾时，不同车企的智驾除了名称不一样，在实质技术上究竟有何区别？

封士明告诉本刊，车企对于不同的智驾版本的划分，主要依据是核心技术和功能。“在技术层面，带激光雷达的融合技术，是当前智驾技术最显著的区别；在功能层面，区别体现在仅能实现高速 NOA，还是能实现更高阶的城市 NOA？”

今年 2 月，在前后两天相继推出智驾方案的长安和比亚迪巧合地同为自家方案划分了三个级别。这两家头部车企对于智驾方案的划分，显现出当前“智驾”这一概念当中具体的差异。

长安分为入门方案、中级方案和高级方案：入门方案采用自研的 DEEPALAD，主要提供安全预警 + 行泊一体；与华为合作的乾崮 ADSSE，具备高速 NCA+ 城

四川成都小米之家万象城门店内，消费者在参观新发布的小米 SU7 Ultra 汽车。

