

LS9标配520线激光雷达，有多大实际意义？

来源：鲁冠宇 发布时间：2025-11-16 11:19:09

2025年11月12号，智己LS9正式上市。

这台大六座SUV，从诞生之初就被冠以“上汽旗舰”的名号。发布会上，灵蜥数字底盘3.0、恒星超级增程、全系Ultra的配置策略，以及32.28万元起的权益价，都让这台车赚足了眼球。

上市25分钟，大定突破5000台。在这个新车多如牛毛的时代，这样的成绩单无疑是漂亮的。但在热烈的市场反响背后，我更关心的是，智己究竟想通过LS9传递什么？尤其是在智能化这条赛道上，当友商们还在为要不要上激光雷达、上多少线的激光雷达而争论不休时，智己直接给LS9全系标配了520线超视域激光雷达。

这显然不是一个简单的“堆料”决策。在发布会后的交流中，我们与智己汽车的几位高层——联席CEO刘涛、CMO李微萌以及CTO项娇，进行了一场深入的对话。



拒绝妥协：从底盘到动力的用户思维

“我们要做一款既可以让家人坐着舒服，又可以让他开得非常舒服的车。”

这是CMO李微萌在描述LS9目标用户时说的一句话，也点破了这台车的核心产品逻辑：不妥协。传统大六座SUV的用户，似乎总要在驾驶乐趣和家庭需求之间做个取舍，忍受“开船”般的侧倾和笨拙的操控。而许多新能源车主，则要面对“亏电一条虫”的尴尬。智己要做的，就是把这些痛点一次性解决掉。

“这就像让一头大象去跳芭蕾，”CTO项娇坦言，对于工程师团队来说，挑战是巨大的。智己给出的答案，是把底盘的智能化武装到牙齿——灵蜥数字底盘3.0。其核心，一是行业罕见的双向24度智慧四轮转向，让这台大家伙比很多小型车还灵活，彻底告别城市里的“停车难、掉头难”；二是行程长达150毫米的双腔闭式空悬和快速响应的CDC电控阻尼，用聪明的“大脑”协同控制，解决了“舒适”与“操控”这个百年来的零和博弈。

这种对用户痛点的洞察，同样体现在动力选择上。在插混技术大行其道的今天，智己LS9选择了增程路线，目的很明确：化繁为简，全程保持纯电驱动的顶级体验。

为此，他们选择了“大电池+高效增程器”的方案。402公里的纯电续航足以覆盖绝大多数日常场景，而那台1.5T增程器存在的唯一目的，就是以最高效、最安静的方式为电池充电。这种坚持，让LS9彻底告别了亏电后的性能衰减和噪音困扰，把最好的体验贯彻到底。

520线激光雷达：从L3到L2的降维打击

会后，针对辅助驾驶、尤其是LS9标配520线激光雷达等话题，电动知士还与CTO项娇进行了探讨。

“520线激光雷达，点云数量级会达到千万级，这么大的数据量，模型是怎么消化的？你们有什么独门绝技？”我把这个问题抛给了项娇。

“再有独门绝技也得有基础。”他没有直接回答，而是先强调了算力的重要性。为了处理海量数据，LS9标配了英伟达Thor芯片，算力从之前的200多TOPS跃升到700TOPS。这是能用好这颗顶级传感器的前提。

但智己的目标，并不仅仅是“用得上”。项娇透露，这颗激光雷达最初是为L3级别的辅助驾驶项目准备的。“在L3的要求里，我们需要在300米外感知到一个400x400毫米大小的物体。”为了实现这个目标，他们找到了合适的硬件方案。后来，团队就在想，能不能把这种L3级别的感知能力，下放到现在的L2辅助驾驶系统中？

于是，就有了LS9上这套系统的诞生。这是一种典型的技术降维打击。

我请他举一个具体的例子，一个只有520线激光雷达能稳定解决，而传统192线做不到的场景。他提到了这次全新升级的“超感AEB”。

“我们做过一个仿真，”他描述道，“一辆车以100km/h的速度行驶，后面紧跟着一辆大卡车。如果按照传统AEB的探测距离（大约70-80米）来触发紧急制动，我们的车虽然能在静态障碍物前刹停，但留给后面卡车司机的反应时间可能只有1.5秒。最终的结果是，那辆几十吨重的大卡车很可能会以40km/h的速度撞上我们。”

这是一个想起来就后怕的场景。而LS9的解决方案是，利用520线激光雷达看得远、看得清的优势，将AEB的有效探测和决策距离提前到150米左右。

“看得远，意味着我们可以在更长的距离里，更从容地做出判断和决策。”他解释说。系统可以在更早的时候，以一个更小的减速度开始制动，而不是等到最后关头才一脚“踩死”。这样一来，不仅提升了车内乘客的舒适性，更重要的是，为后车留出了宝贵的反应时间和空间，有效避免了二次碰撞的发生。

“那如何避免频繁的误触发呢？”我追问道。

“看得远的能力，放到近的距离时，就意味着看得更准。”他的回答很巧妙。在150米的距离上，这颗300米探测能力的激光雷达所提供的点云数据，其精度和可靠性远超传统传感器，这正是避免误触发的关键。

从这段对话中，我清晰地感受到，520线激光雷达，在LS9上不是一个营销噱头，而是实实在在提升安全冗余度的核心部件。

“能力越大，责任越大。当你的责任越大的时候，也需要你的能力越大。”项娇认为，对于需要承担更多责任的L3级辅助驾驶来说，一颗高性能的远距离激光雷达，是必不可少的。

结语

整场交流下来，我最大的感受是，智己是一个“向内求”的品牌。他们没有把精力过多地放在冰箱、彩电、大沙发这些流于表面的配置上，而是选择了一条更难走的路：死磕底盘、死磕三电、死磕智能化这些核心技术。

从L6到LS9，智己今年的产品节奏又快又准。联席CEO刘涛认为，这是五年厚积薄发的结果，也是市场“价值回归”的体现。当智能汽车的新鲜感褪去，用户最终会用脚投票，选择那些真正能解决他们出行痛点、保障他们出行安全的产品。

智己LS9，正是这样一款产品。它用扎实的工程技术，回应了用户对一台旗舰大六座SUV的所有期待。而那颗标配的520线激光雷达，更像是一个宣言：在通往更高阶辅助驾驶的道路上，智己已经做足了准备。

HTML版本：[LS9标配520线激光雷达，有多大实际意义？](#)