

L3开场，NOA智驾普及战打响！

来源：李佳静 发布时间：2025-11-22 23:28:03

L3开场，NOA智驾普及战打响！

NOA前装上量正在进入深水区。

本周，高工智能汽车研究院发布报告称，2025年9月，中国市场（不含进出口）乘用车前装标配NOA（含高速、城区）搭载率升至29.15%，单月上车交付首次突破60万辆。

1-9月，前装标配NOA搭载率为21.75%，交付量突破360万辆。其中，前三季度合资品牌在中国市场标配搭载NOA交付15.93万辆，同比增长62.22%。

目前，高端市场正处于高阶不断突破性能边界，主攻L3/L4商业化落地的关键阶段。同时，NOA持续放量则聚焦20万元以下价位潜力增量空间。

中国市场乘用车智能化供应链图谱

2025年1-9月中国市场乘用车标配NOA品牌交付量排名



2025 (第九届) 高工智能汽车年会
暨高工金球奖颁奖典礼
12/09-11 上海嘉定喜来登酒店



高工智能汽车
智能汽车产业智库
GONGHEBANGQICHUANG

L3进入量产前夜

今年4月，华为乾崮智驾正式发布新一代高阶智能驾驶辅助系统ADS 4（目前已有多个品牌车型量产搭载），并发布了高速L3商用解决方案。目前，华为乾崮云端世界引擎已经进行了6亿公里的高速L3仿真与验证。

上周，华为智能驾驶产品线总裁李文广对外表示，预计2026年实现高速L3规模商用、城区L4试点商用，预计2027年实现城区L4规模商用。由于华为也参与了国家相关标准的起草制定，业内也判断上述时间点可信度较高。

此外，小鹏汽车董事长何小鹏也在今年初宣布，到今年底，计划推出真正的L3级别自动驾驶软件。“未来10年，一定是L3智能汽车的iPhone4时代，并走向全无人驾驶L4的10年。”

同时，今年6月11日，全新车型小鹏G7Ultra版本车型搭载了3颗自研的图灵AI芯片（整车有效算力高达2250 TOPS），具备L3级算力。紧接着，11月5日，小鹏汽车正式发布第二代VLA，实现从视觉信号到动作指令的端到端直接输出，为L3/L4落地完善软件能力。

9月29日，极氪9X正式上市，首次亮相的千里浩瀚H9方案，被定义为具备量产能力的L3级智能辅助驾驶解决方案。其中，最大的亮点就是配置了芯片、感知硬件、算法、转向、制动、配电、通信和HMI全链路的8大安全冗余设计。

其中，感知硬件上，千里浩瀚H9采用行业唯一5激光雷达方案，首次实现激光雷达的360度全覆盖。4颗极氪自研的全球首款四向高精度固态激光雷达布局，横向扫描范围150度，纵向感知达到112度，最远探测距离15米。

此外，千里浩瀚H9的Smart AI Agent技术架构，在多模态VLA基础上，部署了独创的「端到端安全对抗模型」，第一次实现了「双端到端大模型」算法的互相验证。

而L3的市场突破，还需要等待一些关键要素助推。

高工智能汽车研究院监测数据显示，今年前三季度，中国市场乘用车城区NOA的前装标配（含软件）交付渗透率为7.01%，预计年底前或最晚明年一季度，这个数字要突破10%。

一旦突破10%这个里程碑数字，再加上VLA、世界模型等新一代技术方案的上车，尤其是终端市场竞争的白热化，用户体验升级以及购买成本的下降，将加速推动L3/L4落地。

此前，工信部等八部门联合印发的《汽车行业稳增长工作方案（2025—2026年）》，就明确提出：推进智能网联汽车准入和上路通行试点，有条件批准L3级车型生产准入，推动道路交通安全、保险等法律法规完善。

这意味着，从顶层设计和监管层面，已经开始为L3真正规模化上路设定相关路线图。考虑到初期软硬件成本以及潜在用户群体的有限，付费选装将是大趋势。

高速NOA持续放量

几年前，很多人不相信NOA会在短时间内替代入门级组合辅助驾驶；而今年以来，NOA（尤其是高速NOA）仍处于搭载率快速上升周期，但入门级L2已经进入下降通道。

从高速NOA的标配车型价位分布来看，今年前三季度，最大的变化来自于20万元以下价

位车型，合计标配NOA交付量为172.42万辆，贡献整体市场交付量的接近50%，增量贡献率更是达到70%。

一方面，适配高速NOA的计算平台多元化趋势凸显，从早期依赖英伟达，到近年来地平线、高通、华为、黑芝麻智能、爱芯元智等更加丰富的量产选择。整体市场从原先的技术驱动进入成本驱动周期。

另一方面，整车电子架构进一步升级，也在一定程度上降低了舱驾智能化的系统成本。加上终端车市价格战持续，智能化在中低价位进入同质化竞争。“高速NOA更像是一个基础配置，而城区NOA则是加分项。”

比如，舱驾一体方案的落地，尤其是单芯片高性价比平台。按照行业的测算，舱驾融合方案相比于传统分立式架构，可以实现整车约30%降本，同时在单芯片基础上的灵活扩展，可以满足更高阶智能化的功能拓展需求。

此前，德赛西威对外表示，高速NOA场景可以用8775舱驾一体增加4D毫米波雷达融合解决，并且4D高性能雷达点云通过和图像进行前融合，AI感知能力解决特殊场景。

按照该公司的说法，基于单颗8775开发的舱驾一体中央计算平台方案，芯片成本和传统的舱驾双芯片“高通8155+8620”组合，低约15%。

而，燃油车存量市场依然可观。

10月17日，博世宣布中阶智能辅助驾驶方案完成量产交付，已获捷途、北汽、东风等车企的十余款车型定点。基于征程6E/M打造，能够实现高速领航辅助等功能。而这套系统的一大亮点是可以适配燃油车型。

作为燃油车时代的辅助驾驶系统方案龙头，博世相关负责人此前也在公开场合直言，“从技术角度而言，燃油车实现中高阶智驾完全可行。”但，燃油车机械件的复杂，非常考验智驾系统的操控能力。

而今年以来，包括大众、吉利、奇瑞等品牌旗下的燃油车型都在加码智能化升级。9月29日，上汽大众正式迎来Pro家族2026款的上市，首发搭载与卓驭联合开发的增强驾驶辅助系统，首次支持端到端高快NOA功能。

几乎是同一时间，大众集团旗下豪华品牌—奥迪，则是选择华为乾崮智驾方案上车。同样，双方基于E³ 1.2电子电气架构，实现了在燃油车上构建与电动车同级的智能驾驶硬件基础，解决了动力协同、供电稳定等问题。

此外，吉利最新推出的中国星全新东方曜系列星越L(图片|配置|询价)和星瑞两款燃油车，也首次搭载千里浩瀚H3智驾方案。而奇瑞也同样提出了“油电同智”战略，并计划在2025年底前让超过30款燃油车型搭载“猎鹰智驾”系统。

而从搭载率来看，新能源车型高速NOA的标配率已经接近40%，相对应的燃油车高速NOA的标配率不到2%。巨大的差距，也为市场注入潜在想象空间。

不少业内人士表示，中长期汽车市场将继续保持一定的分化格局，混动、纯电、燃油三条技术路径将基本形成4:3:3的市场格局。其中，燃油车赛道无疑是智能化升级争夺的新增量。

高工智能汽车研究院监测数据显示，2025年1-9月，中国市场（不含进出口）标配入门级组合辅助驾驶（不含NOA）交付同比下滑2.02%，其中，三季度更是同比大幅下滑15.74%。

这也进一步凸显高速NOA在未来几年的市场主力地位。而城区NOA、L3则是拉开车型竞争力。

作者：高工观察 来源：高工智能汽车

HTML版本： [L3开场，NOA智驾普及战打响！](#)