

汽车高端市场中，腾势的智能辅助驾驶功能究竟有多大竞争力？

来源：陈雅顺 发布时间：2025-11-10 18:01:59

今年年初一位神交已久的网友，同时也是知乎经济学领域的大V咨询我换车的建议，6座，40万，混动优先，有沪牌在手不需要纯电送的牌。当时我推荐了上市不久的腾势N9，他立马带着夫人去店里体验了，在问我后第三天就下了定。然后就是漫长的等待提车的过程，终于在三个月后等到了新车。作为驾驶风格比较激进的选手，他表示N9“太大了、太快了、有点不适应”“不过的确很灵活”。

在做购车决策的时候，平衡尺寸这么大的车和用车环境的冲突，得靠智能辅助驾驶等智能化功能。毕竟现在车型尺寸是高端车型属性非常重要的一环，车都做的越来越大越来越气派，想兼顾灵活方便，就得有一些科技硬实力。促成我朋友夫人下决策的，就是N9的辅助驾驶功能特别是可以锁止前轮的易三方智能辅助泊车，当场被说服。

那些日常用车时高感知的功能

作为前辅助驾驶工程师，还是保持了对技术产品的敏感性，就去问了朋友哪些功能他的感知度比较高，得到的回答是堵车时候的辅助驾驶，夜间环境识别和辅助泊车。

堵车时的辅助驾驶顺心

腾势N9全系标配比亚迪的天神之眼 B - 智能辅助驾驶激光版（DiPilot 300），在发布时就宣称全国都能开、有路都好开、越开越好开。朋友使用下来的感受也是非常顺心。作为一个激进驾驶风格的选手，手动驾驶享受乐趣的时候固然不需要，但堵车时或者想轻松一下的时候，辅助驾驶的水平就很重要了。“对于一般人够用”，“值得信赖”，“比较注意安全”，朋友的评价很高。



夜间环境识别准确放心

另一项功能也是朋友很在意的，就是夜间的环境识别。上海的中环路在每天晚上11点左右就会开始准备例行的清洁养护工作，如果加班到比较晚，遇到工程车施工改道那是很常见

的事情，之前很多辅助驾驶出事故都是这个场景。

得益于天神之眼B的感知系统能力和对夜间场景的专项优化，在夜间环境识别这方面腾势N9表现得可圈可点，锥桶，异型工程车的识别都很精准，让人增添不少安心感。

辅助泊车省心

朋友说他使用最多的还是泊车功能，他的原话是“这么大的车用辅助泊车功能会比自己停的更好”。而且易三方智能辅助泊车这种人无我有，人有我优的功能表现，极大的提升了复杂泊车场景下的成功率，也是常能给同事朋友秀一脸的独特体验，购车的时候就是这个功能一举说服了朋友太太。比亚迪为辅助泊车事故兜底是技术上的自信也给用户提供了更大的信任感。



功能持续好用离不开OTA

对于智能辅助驾驶功能，一个绕不开的话题就是OTA，想要功能持续好用，必须具备持续维护升级的能力。

通常来说一个新辅助驾驶平台的车SOP（量产开始）了，它的辅助驾驶功能才刚刚走完第一个开发阶段，后续新功能的开发，已有功能的bug修复和性能提升，离不开大量数据的回流和产品、工程团队的持续努力。这非常考验车企在智能化上的基建能力和对研发的持续投入。



2025年7月，比亚迪年中OTA大礼包上线，提供了40+项的累计新增功能和20+项的性能优化，给已经提车的朋友又有了常用常新，又赚到了的感觉。这里面有不少很贴心的功能服务，下面选取一些介绍下：

行车辅助调头（三车道调头，窄路多把调头）

在城区智能辅助驾驶中调头是非常容易打断辅助驾驶连续性的场景，此次升级增加了多种场景下的调头功能，无论是可以一次完成的三车道调头，还是窄路下的多把调头，都可以胜任。这个功能是在OTA后默认开启。

全场景安全绕行（城市、高快）

在使用领航辅助功能的时候，道路上的障碍物是比较讨厌的，城市场景遇到的静止或者低速障碍物影响通行效率，高速城市快速路上的障碍物更是有非常大的安全风险。此次升级大幅提升了各类障碍的避让绕行能力，在城市领航辅助状态下，对工程车、低矮障碍物、临停车、甚至小动物这些场景都能在避让条件允许时，较为积极地发起绕行，通行效率较比之前有明显提升。而对于高快领航辅助场景，提升了极限施工场景的绕行避让能力，遇连续多车道施工情况，可实现跨实线变道避让或紧急情况下借应急车道避让。

收费站ETC通行

升级了ETC通行的功能，在驶入驶出高速的时候可以辅助优先通过ETC，对辅助驾驶体验的连续性感受有很大提升。

泊车辅助断头路垂直车位

断头路垂直车位，这个属于易三方+天神之眼B的独门绝技了，原本需要极好的泊车技术+多次腾挪才可以泊入的车位，现在可以一次顺利轻松泊入，关键时刻派上用场体验会非常好。

泊车个性化需求（车头泊入，偏置泊车）

对于已经有一定驾驶水平的司机来说，标准化的泊车辅助功能总显得不是特有用，系统能干的自己都能干，但是一些特殊场景和个性化场景下，能不能泊好差别可就大了。比如常见泊车都是车尾泊入，但像鱼骨车位和Costco这样的停车场更适合车头泊入场景，此次OTA

增加了车头泊入的功能，并且能够在逆鱼骨斜列车位是自动优先。

同时还有偏置泊车的功能，对于比较狭窄或者特殊有墙或者柱的场景，需要让车偏向一侧停放来方便进出，现在也提供这样的选项，满足个性化的需求。

这样的细节功能升级还有很多，要做到这些并不容易，需要产品和工程团队的持续投入，挖掘既有功能中的不足和用户抱怨，从中去伪存真，形成真正的用户需求；还需要海量的回流数据来支持，从中挖掘有效场景，将corner case收集；更需要工程研发团队持续性的投入，升级技术栈，提升测试验证效率，对更多更复杂的场景和功能进行覆盖。这种持续性的投入，对于车企的资金规模实力和长期的技术规划是考验很大的。比亚迪能够做到持续大范围高规格的OTA，与其作为行业的头部车企，具有高市场保有量，强大的资金和工程实力是分不开的。

HTML版本：[汽车高端市场中，腾势的智能辅助驾驶功能究竟有多大竞争力？](#)