

我眼中的零跑 Lafa5：不是更快，而是更好玩

来源：杨馨钰 发布时间：2025-11-14 23:01:03

在新能源汽车越来越普及的今天，车的驾驶乐趣似乎正在被一个「快」字所替代。快确实是快了，但开车的「感觉」却越来越淡。我想，零跑的决策层，一定有人真的喜欢开车，这才会有Lafa5的诞生，来打破目前电动车的这种单调。Lafa5不是为数据而生的电动车，而是一台兼具「赛味」运动与可玩性，让我们能够找回「驾驶感觉」的一台车。

低趴宽体姿态，赛味从造型就开始

很多人初看到Lafa5，都会问：它为什么没有归属到零跑B系列里？

仔细了解这款车你就会发现，如果说B系列代表的是零跑在智能与家庭属性上的主线，那么Lafa5更像是零跑品牌为我们带来的「情绪价值出口」。它的存在，不是为了补齐产品线，而是为了满足追求个性与驾驶参与感的年轻人的胃口。



Lafa5的车身比例很讲究。1880mm车宽、1520mm车高与溜背设计，共同营造出宽体轿跑的姿态。19英寸0.45扁平比运动轮胎与无框车门的加入，让整车也更具「赛味」。无框车门当然好看，但它又不仅仅是装饰，它意味着车体结构刚性和密封工艺的提升，也让车门开启与关合时更具机械感。

相比B系列，Lafa5的外观明显更低、更宽、更有侵略性，但这种设计并非仅仅为了吸引

眼球，同时也服务于功能——低趴的车身有利于控制风阻、低扁平比的轮胎提高弯中稳定性。正因如此，Lafa5才值得作为一个独立系列存在：它的目标不是更大、更舒适，而是「更纯粹」。

更纯粹的底盘，真功夫的驾控

尽管在预售发布会上，零跑介绍了Lafa5这款车在造型、操控、智驾上的全维度优势，但在种种细节看来，在Lafa5的性能指向其实很明确：把「驾控」放在了优先级最高的位置。

底盘部分，首先要指出的是，虽然前后轮胎都是19英寸0.45扁平比，但是前轮是225毫米宽度，后轮是235毫米宽度，全系标配。这款车是后驱，更宽大的后轮，能够提供更大的抓地力。在普通家用车上，这几乎是不可能的设定，因为既费钱又费力。

其次，Lafa5采用前麦弗逊+后多连杆独立悬架结构，前后还都加上了防倾杆。而且，车身扭转刚度做到了34500 N.m/deg，这些硬件可以让车体在高速过弯时支撑更稳固，转向动作更直接，反馈更线性。

第三，与Stellantis的联合调校。懂车的朋友们都知道，PSA在家用车底盘调校上的功力，那种既有韧性又有沟通感的动态底盘，让很多人着迷。当年听说Stellantis入股零跑时，我就想着，当PSA的底盘调校技术与零跑的快结合在一起，会是什么样的惊喜。如今，Lafa5来了。

制动系统同样体现了运动思维。Lafa5搭载ONE-BOX制动系统，采用了踏板感解耦技术，能在舒适和运动两种模式下切换不同的助力反馈。无论是城市通勤还是山路或赛道的激烈驾驶，刹车脚感都能保持稳定可控。

以上这些底盘设计上的细节，都会花掉工程师们大量的时间和精力，可是，在日常慢悠悠的驾驶中，这些硬件的加入和性能的提升，并不能带来多大感受的差异。但如果是上赛道或者在山路上，效果就完全不一样了。而这，正是喜欢驾驶的人所需要的「感觉」。

更富有乐趣和情绪价值的动力

Lafa5的动力也是如此。Lafa5高配搭载最大功率160kW、峰值扭矩240N.m的驱动电机，零百加速6.4秒。看似中规中矩，但工程师没有偷懒，而是把精力放在了频繁高功率输出时的稳定性上。它的电机采用扁线定子360°环绕油冷结构，通过强制分流的双向油路，实现全转速段的均匀冷却，温度梯度相比传统结构缩小20%。连续高强度加减速中，动力衰减也能得到有效抑制。

值得一提的是，Lafa5的整车控制器与电机控制器实现了芯片级融合，使整套系统的响应速度更快。当我们深踩加速踏板时，电机几乎即时响应，动力输出更平顺和精准。这样的特性在弯道加速时尤为明显。

在「情绪价值」输出的层面上，Lafa5也有很多特点。其一是提供了弹射起步模式。左脚刹车右脚电门，当仪表显示弹射模式已激活，松开刹车，车辆就能够弹射出去。既能够实现弹射又并不需要多复杂的操作，可以让小白用户也能够体会到推背感带来的乐趣。

其二是它提供的多种模拟声浪，它还有两种风格：一是发动机的换挡声浪，声音采集来自玛莎拉蒂，而且还带有6挡变速逻辑的换挡感——真的很用心在做啊！另一种是纯电声浪，模拟电机高速旋转的机械音。对于年轻驾驶者来说，这种「虚拟机械感」正是情绪的延伸。

综上，Lafa5在很多细节上的设计，如果以家用车来定位，都是技术冗余。如果你看某些参数差不多，就把它简单归结到B系列里，就有点经验主义了。虽然我们十来万就能买到它，但这台车如果只是用来买菜，那可真是有点浪费。

更活更有温度的内饰与智能化

当然了，虽然Lafa5的运动更纯粹，但这台车也必须符合零跑家用车的一贯素质，我们买它可不是专门下赛道的。

Lafa5座舱氛围与外观一样，是一种「酷而不躁」的个性。它沿用了B系列的座舱布局，但材质和细节更具运动感。中控台和门板大面积使用仿麂皮材质包覆，触感柔软且视觉上更具高级感。前风挡采用隔音玻璃，配合优化的车身密封结构，使整车的NVH表现相当出色。

智能座舱方面，Lafa5搭载Qualcomm 8295P芯片与零跑自研Leapmotor OS系统，语音识别、界面流畅度都是很高的水准。14.6英寸2.5K高清中控屏、7.1声道12个高品质扬声器也能提供相当不错的视听体验。50w的无线快充，也能解决手机的续航问题。

灵动贴

Lafa5上还有一些比较有特色的细节，比如它的灵动贴。灵动贴是一个可以自定义功能的小外设，可以设定成你想要的功能，比如开启除霜除雾、歌曲切换等等，放在你最便利的地方，一键搞定。有人可能会说，这些通过语音来控制不是挺方便吗？可是你想，当我们行驶在山路上，是一键开启除霜除雾快，还是语音来得快？或者，当你的伴侣在副驾睡着了，你是安静的一键实现功能好，还是和车机对话解决好呢？

这些细节上的设计看似微小，却让整台车更活、更有温度。如果说零跑B系列是年轻人的家用伙伴，那么Lafa5就是一台有情绪的玩伴。

结语

在电动车的语境里，「运动」常常被简化成零百加速的数字竞赛。但Lafa5的出现告诉我们，真正的运动，还有人与车之间的默契。它不以夸张的参数博关注，而是用工程实力和细节打磨，去重建驾驶的参与感。它不靠花哨的智能炫技，而用灵动贴、模拟声浪、定制UI

这些小巧思，让每个人都有自己与众不同的Lafa5。仔细盘一盘，目前在15万以内的价位，能在电动的「快」之外，带来如此鲜明的赛味和可玩性的，目前也就是它了。

HTML版本：[我眼中的零跑 Lafa5：不是更快，而是更好玩](#)