

13 万级技术轿跑，磁流变悬架+3nm 芯片，全系标配激光雷达

来源：林婷婷 发布时间：2025-11-15 02:22:03

最近身边不少朋友都在琢磨新能源轿跑，预算大多卡在 15 万上下，心里的想法挺一致的：既想要带点运动感的颜值，又不能丢了日常通勤的实用性，还盼着能有几项拿得出手的“黑科技”。赶巧深蓝汽车在 10 月 30 日开启了 L06 的预售，预售价 13.99 万元起，我抱着好奇的心态去深度体验了一番。这趟体验下来最大的感受是：它把不少以往高端车型才有的配置，实实在在放进了主流价位里，尤其是“驾控、座舱、辅助驾驶、电池、续航”这五个维度的表现，确实刷新了我对这个价位车型的认知。

在见到实车之前，我一直觉得轿跑车型大多是“颜值优先，实用靠后”，但深蓝 L06 的设计却打破了这种固有印象。它采用了全新一代家族化设计语言，是由国际设计大师 Klaus Zyciora 领衔打造的，“绽放”的设计理念在细节处体现得很到位——前脸的点阵式花瓣造型日间行车灯，点亮时就像花瓣慢慢展开，和品牌 LOGO 的形态相互呼应，辨识度特别高，就算在停车场里也能一眼认出来。

车身侧面的溜背线条特别流畅，从车头一直延伸到车尾，搭配 19 英寸的大轮毂，运动感一下就出来了。有意思的是，它还配备了随速电动尾翼，高速行驶时会自动升起，能产生超过 200N 的下压力，既好看又实用，能帮着提升高速行驶的稳定性。更让人惊喜的是，这种运动化的造型并没有牺牲空间，车身尺寸达到 4830/1905/1480 毫米，轴距更是达到了 2900 毫米，已经摸到中型车的级别了，这为车内空间打下了不错的基础。



细节设计上能看出不少巧思：半隐藏式门把手比全隐藏式的更实用，北方的朋友应该懂，冬天不容易冻住，开门也更顺手，不用费劲抠半天；5 毫米超窄无边框外后视镜不仅颜值高，

还能降低风阻，对续航也有小帮助；车尾的贯穿式发光尾灯，晚上点亮后特别醒目，后面的车能看得更清楚，安全感也更强。外饰有苍穹黑、月晖白等五种颜色可选，内饰也有三种配色方案，还支持个性化改装色定制，对于喜欢彰显个性的年轻人来说挺友好的，不用怕和别人“撞车”。



坐进车内，第一感觉是“高级感很足”。90% 以上的区域都覆盖了软质材料，摸上去手感细腻，不会有廉价的硬塑料硌手感，部分位置还用到了麂皮材质，搭配 256 色分区律动氛围灯，晚上开车时氛围特别好，放首歌的话灯光还能跟着节奏变。最显眼的是取消了传统仪表盘，换成了 50 英寸的 AR-HUD 抬头显示系统，导航信息、车速等数据都能直接投射到前挡风玻璃上，科技感拉满的同时也很实用，开车时不用低头看仪表，注意力能更集中。15.6 英寸的向日葵旋转屏可以根据使用场景自动调整角度，看导航或者追剧都很方便，这些设计细节确实能让人感受到设计师的用心。



作为一个喜欢开车的人，驾控体验是我最看重的部分，而深蓝 L06 在这方面的表现，超出了我的预期。它核心的亮点是搭载了和 300 万级豪车同款的第四代 MagneRide 磁流变悬架，这项技术以前大多出现在豪华车型上，没想到现在能在 13 万级的车型上见到，确实挺意外的。

可能有人会问，磁流变悬架到底有什么用？简单来说，它就像给车子装了一套“智能

减震系统”。悬架里的磁流变液在电流作用下，能毫秒级改变减震器的软硬程度，每秒可以进行 1000 次阻尼调节，相当于车子每跑 2.7 厘米就能根据路况调整一次悬架状态。我特意找了段有连续减速带的路面试了试，以往开其他车型过减速带时，车身总会有明显的颠簸和回弹，人坐在里面颠得慌，而 L06 过减速带时，震动被过滤得特别细腻，就像在 “公路磁悬浮” 上行驶一样，坐在后排的朋友也说几乎没感觉到颠簸，舒适性确实不错。

后来又去山路体验了一把过弯，更能感受到这套悬架的实力。快速过弯时，车身侧倾被抑制得很好，就像有只看不见的手在托着车身，开起来信心特别足，不会有 “飘乎乎” 的感觉。这时候才明白，它为什么能解决传统悬架 “软则晃、硬则颠” 的难题 —— 直路行驶时悬架偏舒适，能把路面的细碎震动都过滤掉；过弯或急加速时又会变得紧致，提供足够的支撑力，两者兼顾得挺到位。

配合天生的后驱底盘架构，驾驶乐趣更上一层楼。后驱车型的动力输出更符合驾驶直觉，尤其是在山路弯道中，车尾的跟随性特别好，不会有拖沓的感觉，打方向的时候车身响应很及时。它的零百加速能达到 5.9 秒，属于 5 秒级的加速水平，红绿灯起步时轻轻踩下电门，推背感很明显，但加速过程又很平顺，不会让人觉得突兀，乘客坐着也舒服。

值得一提的是，Ultra + 版还有限时赠送磁流变悬架的权益，对于喜欢驾驶的朋友来说确实很划算。而且这套悬架经过了专业调校团队的调校，还跑出了 85.6km/h 的麋鹿测试成绩，既能满足日常通勤的舒适性，偶尔想体验驾驶乐趣时也能扛得住考验，这种均衡的表现确实难得。

现在买车，座舱的智能体验越来越重要，毕竟每天开车都要和车机打交道，要是卡顿或者不好用，真能影响心情。深蓝 L06 在这方面的竞争力，是 3nm 车规级座舱芯片，这可是目前车规级芯片里的高端水准了。

可能大家对 3nm 芯片没什么概念，举个例子，它的晶体管密度和能效比都比常见的 5nm、7nm 芯片提升不少，安兔兔实测跑分能达到 163 万多分，比很多主流的车机芯片都要高。反映到实际体验上，就是两个字：丝滑。就像我们用高端智能手机一样，不管是打开导航、切换音乐，还是同时运行多个应用，车机都没有一丝卡顿，操作起来特别顺手。我特意试了试连续语音指令，比如 “打开空调 24 度、打开导航去公司、播放最近喜欢的歌”，车机都能快速响应并准确执行，没有出现反应慢或者指令遗漏的情况，不用反复跟车机 “对话”。

它的四图融合导航特别实用，尤其是在城市里的复杂路口。以前开别的车，过立交桥或者多车道汇入时，导航经常让人分不清该走哪条道，有时候一犹豫就错过了出口，回头还得绕路。但 L06 的导航能结合 AR-HUD，把导航箭头直接投射到真实路面上，配合高精度地图、普通地图、实景地图和 ADAS 地图的融合信息，哪个车道该转弯、哪个出口该驶出，看得一清二楚，人驾时能省不少心智，不用再对着导航犯迷糊。

座舱的舒适性配置也很到位。前排座椅全系都有通风、加热功能，冬天坐进去不会冻屁股，夏天也不会闷后背，对于南方和北方的用户来说都很实用，不用再受季节的罪。Ultra+ 版的副驾还配备了零重力座椅，支持 14 向电动调节和 8 种按摩模式，长途开车时打开按摩功能，能缓解不少疲劳感，还能一键联动小憩功能，午休时把座椅调平，舒舒服服睡一会儿，特别惬意。

车内的空间表现也超出了我的预期。2900 毫米的轴距不是白给的，我身高 180cm，坐在后排腿部还有两拳多的余量，膝盖不会顶到前排座椅，就算坐久了也不会觉得局促。贴心的是后排纯平地板，中间乘客不用蜷缩着腿，长途乘坐也不会太累，不用再“委屈”中间的人。后备箱常规容积有 450L，放进两个大行李箱再加杂物完全没问题，放倒后排座椅后能拓展到 1200L，周末去露营，帐篷、烤架这些装备都能轻松装下，实用性完全不输家用轿车。

在辅助驾驶方面，深蓝 L06 可以说是同级车型里的亮眼存在了。让人意外的是，它全系都标配了激光雷达，要知道在这个价位里，很多车型要么没有激光雷达，要么只在高配版才配备，这种“入门即满配”的做法确实很实在，不用为了这个实用配置特意加钱选高配。

这套辅助驾驶系统叫 DEEPAL AD Max，核心亮点是采用了一段式端到端算法，和一些高端车型的技术路线类似，但更适配中国的路况。简单来说，传统的辅助驾驶系统是“分步处理”，先识别路况，再判断决策，最后执行操作，而端到端算法是直接从“感知”到“执行”，响应速度更快，也更像老司机的驾驶逻辑，不会有生硬的操作感。

我在城区和高速都体验了这套系统。在高速上开启领航辅助功能后，车子能稳稳地保持在车道中间，不会左右晃，遇到慢车时会主动打转向灯变道超车，变道的时机把握得很准，不会像有些系统那样犹豫半天，或者突然变道吓你一跳，整个过程很自然。进入城区后，它的表现更让人惊喜，能准确识别横穿马路的电动车、突然蹿出的行人，遇到“鬼探头”时会及时减速避让，响应速度低至 0.3 秒，能给人足够的反应时间。

在重庆的 8D 立交路段，这套系统的表现也很稳。那种多层立交、连续弯道的复杂路况，它能精准识别车道线和交通标志，顺利完成转向和汇流，完全不用我过多干预，不用再紧张地盯着路况生怕车机“犯迷糊”。停车的时候，全场景泊车功能帮了大忙，面对窄车位、嵌草砖车位这些“停车难题”，它都能轻松应对，甚至能实现“下车即走、一键召回”的代客泊车，对于新手来说简直是福音，再也不用为停车折腾半天。

激光雷达的优势在恶劣天气下更明显，探测距离能达到 200 米，就算是雨天或者大雾天，也能准确识别周围的车辆和行人，大大提升了辅助驾驶的安全性，不用太担心天气影响系统表现。配合两颗征程 J6M 芯片提供的 256TOPS 算力，整套系统运行得特别流畅，用得多了会越来越放心。

对于电动车用户来说，续航焦虑和电池安全是绕不开的两个问题，而深蓝 L06 在这两

方面都给出了让人安心的答案。它提供了 560km 和 670km 两种 CLTC 纯电续航版本，不管是日常通勤还是周末短途出游，基本都能满足需求，不用总为电量操心。

我体验的 670km 续航版本，实际开下来能耗表现很稳定。市区通勤一天大概 50 公里，一周开下来还剩不少电量，完全不用天天充电，一周充一次电就够了，省了不少麻烦。如果需要长途出行，它支持 3C 超充技术，15 分钟就能补充数百公里续航，补能效率堪比加油，再也不用在充电桩前长时间等待，不用再规划半天补能路线。

让人放心的是它的电池配置——全系都搭载宁德时代的电芯。宁德时代作为行业内的知名企业，电池的可靠性和安全性都是经过市场验证的，用着心里有底。而且深蓝还为电池配备了“金钟罩”电池技术，经过了严苛的安全测试，不管是碰撞、挤压还是高低温环境，都能保持稳定性能，就算在严寒酷暑的天气里，续航也不会有太大的衰减，北方的朋友冬天开车也不用太担心续航缩水。

另外，它还支持 6kW 的 V2L 外放电功能，周末去露营的时候，能给电烤炉、咖啡机这些电器供电，煮个咖啡、烤点食材，瞬间提升露营的幸福感，不用再带一堆笨重的充电宝或者发电机。对于有长途出行需求但又担心续航的用户，还有增程版可以选择，纯电续航 180 公里能满足日常通勤，油电混合模式下综合续航超过 1000 公里，跨城出行完全不用规划补能站点，想开去哪就去哪。

体验完深蓝 L06，我特意对比了一下同级别同价位的车型，发现它的竞争力确实突出。在 13-16 万这个价位区间，能同时拥有高端车型同款磁流变悬架、3nm 座舱芯片、全系标配激光雷达、宁德时代电池这几项配置的车型，还真不多见。

很多车型要么侧重驾控但智能配置不足，要么智能配置不错但续航和电池不够给力，而深蓝 L06 做到了“全维均衡”。它既满足了年轻人对运动颜值和驾驶乐趣的追求，又兼顾了家庭用户对空间、续航与安全的核心需求，真正实现了“日常好用、偶尔好玩”的全能表现，不管是个人开还是家用都合适。

这种把以往高端车型专属的配置下放至主流价位的做法特别值得肯定，能让更多消费者以亲民的价格享受到先进技术带来的更好体验。13.99 万元的起售价，加上 Ultra + 版限时赠送磁流变悬架、跨年交付承担购置税差额这些权益，还有支付 999 元订金可膨胀抵扣 3999 元购车款、获赠大疆 Osmo Pocket 3 一台等福利，确实展现出了满满的诚意。

总的来说，深蓝 L06 是一款让人惊喜的车型。它没有靠花哨的宣传博眼球，而是用实实在在的技术配置说话：磁流变悬架带来的越级驾控体验、3nm 芯片带来的丝滑座舱交互、全系标配激光雷达的智能辅助驾驶、宁德时代电池加持的可靠续航，每一项都精准击中了消费者的需求痛点。

对于正在选车的年轻人来说，如果你的预算在 15 万左右，想要一辆兼顾颜值、驾控、

智能和实用的轿跑，深蓝 L06 确实值得考虑。

目前深蓝 L06 已经正式开启预售，计划于 2025 年第四季度正式上市。如果你对它感兴趣，不妨去线下门店亲自体验一下，坐进去感受空间和座椅的舒适度，开一圈试试驾控和车机的流畅度，相信你会和我一样，感受到这款 13 万级技术轿跑带来的惊喜。

HTML版本： [13 万级技术轿跑，磁流变悬架+3nm 芯片，全系标配激光雷达](#)