

# 唠唠北京现代 E0 羿欧底盘：开着顺不顺？

来源：陈玉睿 发布时间：2025-11-15 04:50:28

咱平时选车，总盯着屏幕多大、能跑多远，其实底盘对“开着舒不舒服”影响真直接——过减速带颠不颠、高速跑着飘不飘、变道跟不跟手，全看底盘给不给力。E0 羿欧(图片|配置|询价)的底盘不管是硬件还是调校，都跟咱平时开车的需求对得上，结合每天开车的场景唠，顺便给大伙儿补点选车、养车的建议。

E0 羿欧最低售价：11.98万起图片参数配置询底价懂车分暂无懂车实测暂无车友圈1210车友热议二手车暂无

先看底盘的“硬家底”——硬件配置。北京现代E0 羿欧用的是前加强型麦弗逊悬架，后面是五连杆独立悬架，还带了全框式副车架，在 15 万级的车里头，这配置算扎实的。咱不用记这些悬架叫啥，就说实际开着的感觉：前加强型麦弗逊比普通的多根加强杆，走那种坑坑洼洼的乡间小路，车轮压着碎石子，底盘能把大部分细碎的震动滤掉，震感不会直接传到座椅上，手搭在方向盘上也不会觉得“麻手”；后五连杆过减速带的时候没有“哐当”一下的硬邦邦的感觉，车身起伏柔和，家里人坐后排都说“比有些车颠得轻”。



这儿给大伙儿提个选车的小提醒：全框式副车架比有些同价位车用的半框式的，整体性能好点，北京现代E0 羿欧就像给底盘加了个“加固架”，平时不小心蹭到路牙子，能少伤着车身主体，跑高速的时候底盘也不容易有“散架”的感觉。选车的时候别光盯着配置表

看，去 4S 店问清楚，你想买的那个版本到底是不是全框式副车架 —— 有些同价位的车，可能中高配才用全框式，入门版就换成半框式了。

还有平台的优势 —— 北京现代EO 羿欧是基于现代 E-GMP 全球纯电平台造的，电池放在底盘正中间，前后车身的重量能做到差不多 50:50 的平衡。平时开平坦路可能没感觉，遇到突发情况就显出来了：比如高速上得突然变道躲前车，车身重心歪得少，不会有 “一头沉” 的情况，方向盘打多少，车身就跟着动多少。我之前在安全的路段试过，110km/h 变道，整个过程车身没晃，后排人手里的水杯都没洒。



EO 羿欧最低售价：11.98万起图片参数配置询底价懂车分暂无懂车实测暂无车友圈1210车友热议二手车暂无

再说说底盘调校的 “软功夫” —— 硬件再好，调得不行也白搭。EO 羿欧的底盘调校，用了现代 WRC 赛事三连冠的技术经验，光减振器就调了 300 多组，还跑了 120 多万公里的测试，啥路况都试过：城里堵车、高速巡航、山里的弯路，还有 - 30℃ 的大冷天到 50℃ 的大热天。这些测试不是瞎折腾，对咱用户来说，就是底盘调校能成熟点，开久了（比如开个一两年）出现 “松散” “异响” 的情况能少点。



调校的细节还体现在“不同路咋适应”上：在城里开，减振器调得偏软，过减速带、压井盖的时候滤震能舒服点；跑高速的时候，减振器的支撑能硬点，车身不容易上下晃。我在城里 60km/h 过减速带，车身起伏小；跑高速遇到路面有点坑洼，车身能稳住，不会一直晃来晃去。这种又舒服又稳的调校路子，比那种“一味求硬”或者“一味求软”的底盘实用，毕竟咱不可能天天只在一种路上开。

转向系统也得唠唠，北京现代E0 羿欧用的是 13.8 的转向比，配合 ESC、EPS 还有刹车的一体化控制，方向盘虚位小。平时掉头的时候，不用来回打好多把方向盘，一把就能转过来；在城里钻小巷子，转向也灵敏，不用使劲掰方向盘。有些车转向比是 15 左右，掉头的时候得再多打半圈，在城里挪车费劲。这儿给个试驾的小技巧：北京现代E0 羿欧的转向力度能调，舒适模式轻，女生开着不费劲；标准模式力度正好，大多数人都能适应；运动模式稍沉点，喜欢开山路的朋友可能会觉得顺手——选车的时候多试试不同模式，找自己开着舒服的。

聊完配置和调校，再说说实际开起来咋样，这才是实在的。先看极限情况：专业的麋鹿测试（就是模拟突然躲障碍物），北京现代E0 羿欧能以 75km/h 的速度过去，车身姿态稳，轮胎抓地力也均匀，没出现“甩尾”或者“推头”的情况。咱平时开车可能遇不到这么极限的事儿，但这能说明，真遇到突发情况，底盘的支撑和稳定性能扛住，能少点失控的风险。我之前在国道上遇到突然窜出来的电动车，急打方向躲的时候，车身反应快还稳，没出现侧倾，心里踏实。

蛇形绕桩（18 米的桩距）测试里，车身侧倾控制在合理范围，ESP 介入的时机也刚好，不会突然一下拽方向盘，而是慢慢把车身调正。有些车绕桩的时候侧倾大，感觉要翻车似的，北京现代E0 羿欧这款车就算开到 65km/h 绕桩，车身也能稳住。不过得提醒一句，开山路的时候就算底盘稳，也得慢点开，别因为弯道急出事儿。

高速稳不稳是多数人关心的，官方测试说 180km/h 巡航车身稳，咱平时肯定不会开这么快，但开 120km/h 的时候，车身一点不“飘”，旁边过大车的时候，也不会被气流

“带偏”。我之前连续开 400 公里高速，双手轻轻搭在方向盘上就行，不用老调方向。而且北京现代E0 羿欧的 NVH 做得不错，180km/h 巡航的时候路噪是 63.5dBA（实测的数），平时开 120km/h 路噪还能再小点，车里说话不用大声喊，风噪和电机的声音也小，开久了不容易累。

这儿给大伙儿补个噪音的参考：平时家里安静的时候噪音大概 30dBA，正常聊天是 60dBA，120km/h 开车的时候噪音低，车里聊天就跟在家说话差不多。不过得注意，轮胎对噪音影响大，北京现代E0 羿欧原厂配的锦湖 ECSTA HS51 轮胎，是偏向舒适静音的，后来要是换成运动型轮胎，噪音可能会变大，换的时候建议先选静音好点的。

还有几个细节设计，平时用着顺手。一个是主动侧翼支撑，只要方向盘转超过 6°，座椅侧翼 1 秒内就自动充气，从侧面顶住腰。我之前带朋友开盘山公路，连续过弯的时候，朋友说“腰这儿有东西撑着，不会因为离心力来回晃，开久了也不累”。不过得说清楚，这个功能只有中高配才有，入门版没有，经常开山路或者喜欢开得猛点的朋友，选车的时候建议先看中高配。

第二个是刹车系统，100-0km/h 的刹车距离是 36 米级（干燥的铺装路上测的），连续踩 10 次刹车也没出现热衰减。平时下雨天路滑，或者前车突然刹车，刹车灵不灵、稳不稳重要。我之前在雨天 60km/h 急刹车，刹车脚感很线性，没有“一踩就猛点头”的突兀感，车身也没跑偏，心里有底。

第三个是“自然无感制动”的动能回收，很多纯电车因为动能回收太猛，一松油门就有“拽一下”的感觉，老人小孩容易晕车。北京现代E0 羿欧这款车的动能回收分 3 档：1 档力度轻，跟燃油车滑行的感觉差不多；3 档力度稍大，但不会突然拽一下。带家里老人试的时候，老人说“没觉得不舒服，跟坐燃油车差不多”。平时在城里开建议用 1 档，跑高速用 2 档，又舒服还能补点续航。

然后给大伙儿补点底盘保养的实在建议，很多人买车后只关心发动机保养，容易忽略底盘，其实底盘保养好了能开久：①悬架衬套建议每 6 万公里检查一次，看磨得咋样，该换就换，具体多少钱可以问 4S 店，别等衬套磨坏了出异响；②全框副车架跟车身连接的地方，建议每 3 万公里检查一次，住在海边的朋友，可以定期涂防锈脂，减少海风里的盐分腐蚀金属件；③每次洗车的时候，让师傅冲一下底盘（别用高压水枪直接冲电池包的地方），把底盘上沾的碎石子清掉，防止碎石刮坏底盘或者电池包外壳。

总结下来，E0 羿欧的底盘调校没“偏科”，既照顾到平时开车的舒服度，也有一些操控稳定性。硬件上有加强型悬架、全框式副车架打底，调校上用了赛事技术还跑了大量测试，适合咱平时各种开车场景。选车的时候建议结合自己常干的事儿：经常带家人出门，就多关注滤震和刹车稳不稳；经常跑高速，就留意车身稳不稳、噪音大不大；刚开车的新手，就多试试转向灵不灵、好不好操作——这款车的底盘大体上能满足这些需求，而且后期保养也

花不了多少钱，平时开着省心。#E0羿欧值不值得买#

HTML版本：[唠唠北京现代 E0 羿欧底盘：开着顺不顺？](#)