

东风日产开窍，最便宜合资插混车来了，N6也想当爆款

来源：施欣颖 发布时间：2025-11-15 16:55:59

合资插混上桌

作者 | 王磊

编辑 | 秦章勇

N7让日产尝到了甜头，但一款车火候还不够，这不，N6来了。



11月13日，日产首款插混轿车N6正式开启预售，限时10.69-12.19万元，并将在12月8日上市开启交付。

虽然叫N6，听上去比日产N7的定位要低，但日产官方明确表示，N6和N7技术同源，东风日产N6诞生于与N7同源的、全栈自研新能源技术架构——天演架构。

所以我们可以将其视为“插混版”N7。

不仅如此，在今年四季度，日产还将推出全球首款搭载华为鸿蒙座舱5的燃油车“天籁·鸿蒙座舱”，为了重新站上舞台，日产真是想了不少奇招

01

馈电油耗2.79L

N6和N7虽谈不上一模一样，但至少也是同宗同源，N6前脸采用星环式贯穿灯组搭配封闭式格栅布局，两侧搭配造型类似于数字“7”的分体式大灯组，中央镶嵌可发光的品牌LOGO，辨识度极高。

N6的长宽高分别为4831/1885/1494mm，轴距为2815mm，相比之下，新车比东风日产N7略小一点。

既然可以视作插混版的N7，也意味着，N7上的舒适性配置，N6也会用上，但作为首款插混车型，日产也明白，需要在经济性和续航上拿出最大的诚意。

以往的中国插混市场，呈现一种“自主品牌上桌、合资品牌边缘化”的现象，原因在于合资插混普遍存在“两高两低”的问题，“两高”，即价格高、油耗高，过去合资品牌推出的插混车型大多定位中高端，定价普遍比同级别自主品牌高出几万元。

同时，由于不少车型采用“油改电”架构，动力系统与底盘的适配性不佳，导致油耗偏高，甚至超过同级别燃油车，失去了插混车型的核心优势。

“两低”，顾名思义就是智能化水平低、续航低，合资插混车型的车机系统往往功能单一、响应迟钝，无法满足中国用户对智能交互的需求；在纯电续航方面，也大多停留在100公里以内的水平，难以支撑日常通勤的纯电使用场景。

全新N6搭载了日产研发的AI云擎电混系统，该套系统由一个1.5L插混专用发动机和高集成9合1电驱系统，以及装了一个“节能大脑”，能够识别3000+场景的全域能量管理大模型组成。

相比于一些传统燃油发动机的简单改造，这个插混专用发动机是日产基于插混系统的运行特性全新研发，就是要避免“油改电”车型的动力适配短板，让发动机与电机、电池的协同工作更加顺畅。

75kW最大功率的发动机配合155kW大功率电机，看似保守，实则专注于热效率优化，带来同级44%的最高热效率，再有磁场循迹优化技术，让发电综合效率高达92.5%。

全域能量管理大模型，可以提前预判驾驶场景，具备地形、气温与海拔联动能力，自动调配动力和电池电量，就为了一个目的——省油。

这让日产N6的CLTC亏电油耗低至2.79L/100km，在预售现场，东风日产算了一笔账，如果按照一年平均开2万公里来计算，一年的用车成本都不会超过2000元。

既然作为首款插混，日产希望的不仅是经济性，在配合21.1kWh大容量电池以及行业首创的智能双模回收控制技术下，纯电续航里程突破了180km，相比之下，很多同级插混车型的纯电续航甚至不足100km，而且还拥有极快的补能速度，30%至80%充电时长只要17分钟。

超180km的纯电续航，就意味着在市区内，只要家中的充电条件比较便利，你完全可以

把日产N6当作是一台纯电动车来进行使用。一周只充一次电，足以覆盖日常通勤、接送家人的全部行程，从而把用车成本降到一个极低的水平，就算是偶尔在周末进行的跨城市出游，这个续航也显得绰绰有余。

02

会延续合资爆款吗

发布会上，东风日产乘用车公司副总经理周锋在发布会上强调，N6的目标很明确，“打造15万元以内最适合家用的中高级插混轿车”。

家用硬性指标之一的经济性解决了，剩下的就是日产拿手的“舒适性”。

作为插混版N7，N6用上了和N7同款大沙发，搭载了行业首创的AI零压云毯座椅，这套座椅，拥有88项座椅创新专利，例如自研凝脂材质、充抽一体式气泵系统等，甚至光传感器就内置了49个，以及19个气囊。

还能根据AI算法动态调整支撑点，确保长时间乘坐不会累，比如过弯的时候，肩部侧翼会自动充气，直线行驶时，会自动增强腰部侧翼支撑，识别到后排儿童入睡姿态时，则会启动轻柔摇摆模式，身高不同的人坐上去，坐垫会自动伸长以匹配腿长等等。

同时，它还配备座椅通风/加热、全身SPA级12点按摩的功能，在本次发布会上，东风日产宣布新增了两功能：动态侧翼支撑优化与小憩模式轻柔唤醒。

为了将前排的百万级舒适体验延伸至后排座椅，东风日产还推出“后排零压云毯大沙发”，并首发搭载于N6。为了显示自信，日产甚至宣布这个大沙发还会单独售卖。

在另一个舒适性的维度——智能化方面，N6也和N7一样，用上了合资首搭中央超算SOA电子电气架构，这意味着在底层架构上N6就拥有相比其他合资车辆更智能的基础。

基于此，N6用上了高通8775芯片搭配Momenta飞轮大模型舱驾融合方案，这是同级唯一支持一段式端到端组合驾驶辅助系统的车型。

在智能座舱方面，N6搭载与N7同款的NISSAN OS超级车机系统，具备3D无界桌面与自定义快捷功能。系统支持AI语音助手“小尼”模糊指令识别、方言免切换与主动智能推荐等功能。

从N7到N6，不难看出，新战略下的日产路线明确，和很多品牌追求性能和堆料不同，而是选择继续用“舒适”这张牌杀出一条道路。

今年来，日产确实靠N7刷新了合资品牌的印象，上市一小时，累计订单就达到了10138台，次月销量破三千台，稳定爬升后终于在8月实现月销破万。

即便是在9月和10月销量相比8月过万的成绩降幅不小，但必须得承认，在合资纯电轿车

中，日产N7的表现绝对抢眼。

对于那些既看重性价比，同时又对合资品牌怀有一定情结的消费者而言，无疑为他们提供了一个极具吸引力的新选项。

不过，在日产N7势头转弱后，“日产逆袭”一说，还要打上个问号，日产也必须要有一台新车继续维系存在感。

这也是N6的首要任务，但插混市场和纯电市场有所不同，10.99万元的起售预售价格，可以说已经完全进入到了国产插混车型的核心价格区间。纵观这个细分市场，榜上皆是月销持续过万的爆款选手。

从产品力上看，日产N6并不差，关键就看最终价格了，N6能打得赢中国选手吗？

HTML版本：[东风日产开窍，最便宜合资插混车来了，N6也想当爆款](#)