

大六座家用SUV应有的态度，试驾风云T11

来源：黄秋萍 发布时间：2025-11-15 19:02:21

作为风云品牌的旗舰SUV，风云T11展示了奇瑞对现阶段豪华SUV的理解。对任何一个品牌而言，超五米车长和配备“冰箱彩电大沙发”的大型SUV并不表示可以与“旗舰”、“豪华”划等号，更多还是在实际体验中，感受它的扎实感和安全感。这些车型都是定位家用，那么开车的人几乎都是一家之主，所以车好不好，开车的人最知道，坐车的人只需要享受配置带来的舒适即可。

说实话，这类产品的外观差异只体现在车头车尾的设计，车身侧面近乎完全一样，庞大的车身尺寸获得的视觉感受在所有人眼中都是相近的，因此不少主机厂用车身的车漆颜色来区别和展示自己产品的个性化。

风云T11用极光绿、云黛蓝、月影灰、沙澜金、胭脂红等展现了不同的风格，TheCars体验的这台风云T11四驱顶配，车身颜色是极光绿，内饰搭配了浅白色的羊脂米，低调大气。



全系都是六座，而不六座与七座混合，TC君认为这是风云T11产品设计团队的一个明智之举。既降低了研发成本、制造成本，以及备件成本，还能在宣传及销售的过程中始终贯穿“全系六座”的骄傲话术，避免用户出现产品认知上的混乱，保证宣传的统一性，让这台旗舰SUV的每一个座椅都是独享。

风云T11的驾舱配备了10.25英寸液晶仪表+30英寸一体寰宇屏，1000nit亮度加上3A防护涂层既保证了驾驶者的使用需要，还让副驾有着更好的观影效果。

得益于3120mm的长轴距，风云T11车内有足够的纵向空间布局三排座椅，同时1998mm的车宽和出色的车内高度，能够设计更符合人体工程学的座椅内部支撑结构和更好的包裹材料，呈现出宽大舒适的大六座姿态，还能实现三排全电动布局。

值得一提的是，第二排右侧座椅不仅支持前后电动滑动，还能支持左右电动滑动，这也是对车内横向空间自信的一种表现。

通过外侧的按键，将第二排右侧座椅展开后，呈现出标准的零重力座椅姿态。

第二排座椅外侧扶手设计在了车门内饰板上，这样的好处就是可以最大化拓宽座椅宽度，而且下车时不会被集成在座椅上的外侧扶手阻碍下车动线，二排乘客只需要在座椅上向外侧挪动即可，对行动不便的乘客很友好。

第二排座椅配备了座椅通风加热和按摩功能，在侧面还备有手机槽和66W快充的Type-C接口。

前部下方的车载冰箱容量9.2L，里面可以摆放至少10瓶饮料，调温范围可以达到-18°C-50°C。

车顶的17.3英寸娱乐屏，分辨率达到了3k，让第二三排乘客的观影需求都能满足。

第三排座椅靠背可电动调节，并配备了三档座椅加热，侧面还备有手机槽、杯架和66W快充的Type-C接口。

还有一点值得提及，风云T11的第二排与第三排的四个座椅都配有ISOFIX儿童安全座椅接口，这十分难得的，因为有些车型的第三排座椅并没有ISOFIX接口，或者只有单侧的一组ISOFIX。

四个座椅配有四组接口，意味孩子与家长的座位布局可以任意调整，再加上第二排足够宽敞的中间过道，车内的动线变得更加合理高效，这才是一台满分的家用SUV。

后备箱侧面的按键控制区，支持第三排座椅一键折叠放倒，从而呈现出1590L超大后备箱。

这台风云T11顶配试驾车搭载了猎鹰700辅助驾驶系统，共有27个传感器，包括1个来自禾赛激光雷达、2个800万像素的前向高清摄像头和9个环视摄像头、1个前向毫米波雷达、2个毫米波角雷达、12个超声波雷达。

搭载的200TOPS 算力英伟达Orin-Y辅助驾驶芯片，通过与27个传感器配合，支持高速NOA、城市NOA与跨楼层记忆泊车等全场景辅助驾驶功能，全场景泊车辅助可精准应对垂直、水平、斜向等各类车位。

时间有限，TC君主要体验了风云T11顶配车型在城市NOA和高速NOA的表现。

首先是城市NOA。开车上路后，系统支持在双向两车道的道路行驶，而且这个并不是什么城市道路，有一部分是乡村道路。由于单向只有一条车道，前方出现慢车或者路边停车的情况下，必须借道超车。

如果中心线是单黄实线，系统会跟随前方的慢车不进行超车，遇到单黄中心虚线后，系统开始进行超车。系统对于道路的行人、非机动车识别及时且状态真实，对道路施工出现的桩桶、提示牌也能及时捕捉，并调整车道进行避让。

值得一提的是，在城市NOA的状态下，比如限速60km/h的双向两车道，系统并不会顶格设置车速，而是会进行降速处理到40km/h，即便手动调高车速到60km/h，系统也会马上调回40km/h的状态，保持谨慎的行车模式，以防道路出现突发情况。

在限速70km/h的双向四车道，系统同样不会顶格设置车速，而是将车速保持在60km/h，遇到慢车时会根据路况进行合理超车。

从城市NOA转向高速NOA后，系统能及时根据道路限速调高车速到120km/h。

前方遇到大型车辆时，系统自动开启主动避让功能，车辆会从车道居中的状态向大车的另一侧偏移300mm左右进行防御驾驶，保持与大树之间有更大的安全距离，并提速驶过。

高速跟车行驶时，可以通过方向盘左侧控制区调整与前车距离间隔，共有五档可选，可根据个人习惯进行选择，还是很人性化的。

中控屏的辅助驾驶界面中，可对系统的变道风格进行调整，共有柔和、标准、敏捷三个状态。

柔和模式下，系统会对变道的判断偏保守，让车辆更多地保持在本车道内行驶，减少并道次数，增加跟车的情况。

标准模式在实际体验中，还是过于保守，它在判断上更像一个新手司机在进行驾驶，对于TC君还是有些不习惯。

敏捷模式，实际体验的过程很“聪明”，变道风格和思考的方式更像老司机，而且高速公路遇到出口时，并不会像其它一些品牌车型提前2公里就变道到最外侧车道行驶。

风云T11会在1.5公里左右从最内侧车道先向中间车道并线，之后最后500米时再从中间车道往最右侧车道并线，这样的驾驶习惯是符合大家日常驾驶习惯的。

关于风云T11的驾驶感受，TC君觉得车身长度超过了5.2米，但是开起来并没有明显的大车感，盘山路、乡间小路、城市道路和高速道路都是如此，而且方向盘的尺寸和握感都很舒服，这对于一台家用SUV来说十分重要。

风云T11在NVH优化也是下了一番功夫，比如ENC主动降噪、双层夹胶静音玻璃、米其林的静音轮胎、30mm厚静音棉填充等等，让车辆在高速道路行驶时更加舒心，整车静谧性的表

现超过了这个价位应有的表现。

动力上，1.5TGDI发动机配合后驱电机，系统综合功率345kW，峰值扭矩634N•m，CLTC综合续航1400km，纯电续航220km。同时，风云T11还提供节能、舒适、运动、雨雪、脱困及个性化等多种驾驶模式。

个性化驾驶模式设置中，能够对加速模式、制动模式和转向模式都进行调整，能够满足和适应各种路况与驾驶需求。

如何在众多同类产品中选择风云T11，这应该是它最重要的课题。与其它品牌“9系”相比，已经两位数的风云T11自带着更丰富的造车沉淀和积累。产品推出的越晚，配置越先进，这种产品时间差上的产品力优势，也是风云T11能抓住的最大机会。

HTML版本： [大六座家用SUV应有的态度，试驾风云T11](#)