

阿维塔06增程版三款配置详解，预算19万起，华为ADS Max加持

来源：王丰彦 发布时间：2025-11-11 02:35:19

咱选车就图个实在——预算卡得准、需求对得上，花的每一分钱都得落在刀刃上。今天聊的阿维塔 06(图片|配置|询价) 2025 款三款增程版，正好戳中不少人“既要电驱爽感，又无续航焦虑”的需求，而且三款车价差 3 万，Pro、Max、Ultra 面对配置表容易犯迷糊，后面咱就按从外到内、从静态到动态的顺序拆细节，不搞虚头巴脑的，帮你避开“为用不上配置买单”的坑，选到合心意的那台。

咱先把尺寸说透，三款车底子基本一致，没玩“高低配偷空间”的套路。长宽都是 4855×1960mm，轴距直接给到 2940mm，中型车这轴距，后排腿距够用，满座也不挤。唯一差异在高度：Pro 版 1467mm，Max 和 Ultra 都是 1450mm，差的这 17mm 主要是 Max/Ultra 标配了空气悬挂，姿态更贴地，视觉上也显低趴运动。这样的尺寸设定让三款车在空间实用性上保持一致，不会因为配置不同而出现明显的空间落差，对于家庭用户或经常载人的场景来说很友好。

外观设计走的是年轻运动风，三款车共同点不少：无框车门是标配，开门那一下比传统车门显档次；隐藏式门把手也没缺席，关上门车身侧面特顺滑，还能降点风阻。天窗都是不可开启全景款，采光够足，要是喜欢更运动的范儿，三款都能加 6000 元选装运动外观套件，细节上更对味儿。整体看，这外观不挑场景，日常通勤不张扬，周末跑个山也有运动劲儿，尺寸上的小差异不影响实用，主要是为了适配不同配置的功能性，选的时候不用为空间纠结，看外观细节喜好就行。比如喜欢沉稳一点的风格，Pro 版的车身高度稍高，视觉上更舒展；偏爱运动姿态，Max 和 Ultra 版的低趴造型会更对胃口。



看完外在的尺寸和外观，咱再坐进车里体验空间，毕竟买车最终是要坐得舒服。咱170cm 身高不算高，坐这台车不管前排后排，基本不会有“顶头、挤腿”的糟心情况，空间表现属于“够用还富余”的水平，具体咱分位置说。先看主驾：调整座椅时，把靠背角度调至舒适坐姿，腿部往前伸能自然踩住踏板，膝盖离中控台还有一拳多距离，不会蜷着腿；头部离车顶（Pro 版 1467mm，Max/Ultra 版 1450mm）也有一拳多余量，就算坐直了也不会蹭头发。而且主驾有电动高低 + 前后调节，还带腿托，把腿托拉出来托住小腿，跑长途也不会觉得累，座椅包裹性也不错，转弯时能撑住身体，不会出现明显的侧倾感。这种座椅调节幅度和包裹性，对于不同身材的驾驶者都能提供较好的支撑，长时间驾驶不易疲劳。

副驾和主驾空间差不多，同样调整好坐姿后，头部、腿部空间和主驾基本一致，副驾也有高低调节和腿托，不管是坐成年人还是小孩，都能找到舒服的姿势，不会因为是“副驾”就缩水。后排不用愁：2940mm 轴距摆在这，坐进去腿部离前排座椅靠背有两拳多距离，就算前排座椅往后调得比较多，也能轻松翘个二郎腿，完全不会觉得局促；头部空间方面，Pro 版因为车身稍高，能有一拳半，Max/Ultra 版虽矮 17mm，但也有一拳，完全不压抑。后排中间地台凸起不高，偶尔坐三个人，中间乘客的脚也能放得舒服，不会像有些车型那样只能把脚蜷起来；再加上后排有中央扶手和杯架，放个手机、水杯都方便，长途乘坐也不憋屈。简单说，170cm 身高坐这台车，每个位置都能坐得舒展，空间没短板，日常家用、带朋友出门都够用。即使是身高 180cm 左右的乘客，后排头部和腿部空间也能有一定余量，不会显得局促。



空间满意了，再来看看内饰配置，这直接关系到日常用车的便利度和质感。内饰不整花架子，走“科技够用、实用优先”的路子，三款车核心布局一致，差异全在“质感和细节配置”上。先看共性：35.4 英寸全液晶仪表是标配，连入门 Pro 版都有，开车时信息看得清清楚楚，屏幕显示细腻，阳光直射下也能保持较好的可视性；15.6 英寸中控屏搭 HarmonyOS 车机，连手机、导航都顺溜，语音唤醒“小塔小塔”能分区域控车，主驾说调空调、副驾说放歌不打架，车机反应速度较快，操作流畅度不错。还有方向盘电动调节 + 加热 + 记忆、50W 手机无线充电、内置行车记录仪，这些日常高频用的配置，三款车没区别，不用怕买入门款亏。这些基础配置的下放，让入门版用户也能享受到不错的用车便利。

关键差异在质感和进阶配置：Pro 和 Max 版座椅是仿皮，摸起来手感还不错，支撑性也可以，日常使用没问题；Ultra 直接上 NAPPA 真皮，还带 Dinamica 麂皮顶棚，摸着手感明显不一样，真皮座椅透气性较好，长时间乘坐不易闷热；Ultra 标配电动吸合门、电动平开 / 上开车门，Pro 和 Max 得加钱选装，电动吸合门使用起来更方便，关门时不用刻意用力；影音方面更明显，Pro 是 16 扬声器 7.1 布局，日常听歌效果尚可；Max 和 Ultra 升级成 25 扬声器 7.1.4 声道，还带天空声道，听歌沉浸感较强，接近影院效果。简单说，追求基础实用选 Pro，想要更好质感和影音选 Max/Ultra，配置没冗余，每笔钱都花在明处，不同配置版本能满足不同用户的需求层次。



聊完静态的部分，该说说动态的动力和底盘了，这可是决定开车体验的核心。三款车动力底子一模一样，不用纠结“高低配动力差”——都是 1.5T 增程 + 后置后驱，314 马力开着够劲，L2 级辅助驾驶、华为 HarmonyOS 车机这些基础配置没缩水，市区通勤、长途自驾都能 cover。日常市区通勤，踩油门响应快，超个车、跟车都灵活，不会有明显的动力延迟，官方百公里加速 6.6-6.9 秒（Ultra 稍慢 0.3 秒，几乎无感），红绿灯起步不容易被“加塞”，高速上提速到 120km/h 也不费劲，再往上加速仍有一定余量，超车时能给人足够的信心。后置后驱的布局让车辆在弯道中的表现更灵活，转向手感适中，虚位较小，驾驶起来比较顺手。

增程逻辑也实在：市区用电，CLTC 纯电续航 230-330km，通勤往返 50km 的话，Pro 版一周充一次电足够，Ultra 版续航更长，能减少充电频率；长途用油，综合续航 1190-1250km，不用频繁找充电桩，就算是跑跨城长途，加一次油也能支撑较长路程，而且增程器只需要加 92 号油，不像有些车型得加 95 号，长期用下来能节省一定成本。底盘差别主要在悬挂：Pro 版是普通悬挂，日常开着滤震够舒服，过减速带不颠，车身稳定性较好；Max 和 Ultra 标配空气悬挂 + 魔毯智能悬挂，这套悬挂系统在过滤颠簸时效果更出色，压过坑洼时车身晃动小，高速跑起来也更稳，不会有发飘的感觉，而且还能调高低软硬，想运动点就调硬，操控性会提升；想舒服点就调软，滤震效果更优。后驱布局让转弯更灵活，掉头、走窄路不费劲，开着不像 4.8 米长的车那么笨重，在城市复杂路况中穿梭也比较轻松。简单说：动力三款没区别，想要更好底盘质感选 Max/Ultra，追求实用 Pro 版完全够用，不同悬挂配置能适配不同的驾驶偏好。

把这些细节都捋清楚后，选车其实特简单——没有花里胡哨的坑，全看你最在意啥。外观上，无框门 + 隐藏把手是标配，不管哪款都显档次，尺寸一致保证空间够用，Pro 和 Max/Ultra 的高度差就因空气悬挂，喜欢运动姿态或实用都不纠结。动力更不用挑，三款都是 314 马力后驱，市区轻快、高速够劲，增程加 92 油还没续航焦虑，日常通勤、长途自

驾都 hold 住。对于大多数用户来说，这样的动力表现和续航能力能满足日常各种用车场景，不用在动力和续航上过多纠结。

具体到配置版本，就看预算和需求：Pro 版 19.49 万起，230km CLTC 纯电续航，基础科技和实用配置全有，市区代步完全够用，适合预算有限、注重实用的用户；Max 版多了华为 ADS Max 和空气悬挂，22 万多的价格，看重驾驶辅助和底盘质感的朋友可以重点看，华为 ADS Max 在高速和城区道路都能提供较好的辅助效果，空气悬挂也能提升乘坐舒适性；Ultra 版拉满 330km 纯电续航，还带 NAPPA 真皮座椅，25 万多的预算，追求豪华和长续航的更适配，长续航能减少充电次数，NAPPA 真皮也能提升内饰质感。总的来说，这台车没明显短板，外观显年轻、动力够使、配置不冗余，按自己的预算和核心需求选，能选到适合的车型。不同配置版本的定位清晰，覆盖了从实用到豪华的不同需求，用户可以根据自己的实际情况做出选择。

HTML版本： [阿维塔06增程版三款配置详解，预算19万起，华为ADS Max加持](#)