

东风日产N6限时1069万起：合资车企重新定义「务实」

来源：林可怡 发布时间：2025-11-16 09:31:55

头图来源 | 东风日产

作者 | 张小鹤

编辑 | 苏鹏



11月13日，日产首款插混轿车N6公布预售价，限时10.69万到12.19万元，并将在12月8日上市开启交付。

图源：未来汽车Daily摄

不过，Max+版由于高通骁龙8775芯片的供货问题，将推迟至明年春节前后交付。日产宣布在12月8日前下定用户，可享受跨年购置税补贴。

N6被视为“N7的插混版”。今年4月上市的纯电N7，在8月月销突破一万台，让日产在合资新能源市场短暂站上风口。

然而，一款车的热度终究有限，东风日产需要更多车型来延续新能源阵线的活力，这也正是N6登场的原因。

N6搭载日产自研的AI云擎电混系统，配备1.5L专用插混发动机和21.1度大电池，CLTC工况纯电续航达180km、亏电油耗低至2.79L/100km，足以让城市通勤用户一周一充。

日产甚至为用户算了一笔账，一年内的用车成本不超过2000元。价格实在、续航足够、经济性拉满，东风日产又打出一张务实牌。

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”。

新能源和智能化的浪潮里，日产不想缺席。

日产N6：插混版N7

作为日产首款插混车，N6搭载了日产研发的AI云擎电混系统，该套系统使用1.5L插混专用发动机、能够识别3000+场景的全域能量管理大模型、高集成9in1电驱系统。

N6使用21.1度大电池，能够保持180km纯电续航，对于城市通勤用户来说一周充一次电足够。并且，N6能在17分钟从30%电量补至80%，CLTC亏电油耗低至 2.79L/100km。

图源：未来汽车Daily摄

东风日产为用户算了一笔账，一年以内的用车成本不会超过2000元。

作为首款插混，日产希望做到经济、续航都拉到同级第一。不过，N6身上仍然延续了一些熟悉的日产味。

外观上，N6延续N7的家族化设计语言，前脸为“V-Motion”造型，贯穿式星环灯横贯车头，配合棱角分明的风翼式大灯，轿车也有存在感。整体尺寸为4831×1885×1491mm，轴距2815mm，比例协调，车身姿态更低趴。

高达87%的得房率，B级尺寸的N6拥有C级的空间，前排有效头部空间达到110mm。

走进车内，被称为“大沙发鼻祖”的日产终于又展现了它最拿手的东西——舒适感。

N6前排采用“AI零压云感座椅”，模拟人体受力分布，座椅内藏有49个传感器，会根据动态调节侧翼支撑，调节小憩模式可以用按摩轻柔唤醒乘客。

后排则延续日产柔软调校，使用零压云毯大沙发，四层复合结构、Spinal人体工学座椅造型让N6自信比肩迈巴赫。

图源：未来汽车Daily摄

甚至，日产宣布将单独售卖零压云毯大沙发，在家中也能享受“沙发厂”的实力。

图源：未来汽车Daily摄

在智能化配置上，日产也尽力追上节奏。N6中控配备15.6英寸2.5K屏幕，搭载全新的NISSAN OS系统，交互上接近主流。

N6使用高通8775芯片搭配Momenta飞轮大模型舱驾融合方案，FOTA效率提升35%。端到端组合驾驶辅助系统支持高速领航NOA、城市记忆领航、同级唯一泊车辅助系统。

图源：未来汽车Daily摄

在很多品牌都追求性能、极客和堆料的时候，日产依然选择了一条“舒适”路线。据悉，超六成选择日产N7的用户都是因为舒适性。

N6的出发点很明确，继续深耕年轻家用市场，继续用“舒适”杀出一条道路。

这并不代表在操控方面N6有所放松，依旧维持家用水平。N6使用电磁离合器发动机介入速度提升60%，零百加速达到6秒级。

回归到基础的安全配置，N6为五横十纵超安全笼式车身，采用的云盾电池为首创电池整包六维安全设计，通过60万公里振动叠加六针刺挑战。并且搭载16项主动安全辅助功能，其中包括同级唯一ESA紧急转向辅助。

图源：未来汽车Daily摄

N6为何此时上场？

日产今年一度靠N7刷新了合资品牌的印象。

4月上市的N7次月销量破三千台，稳定爬升后终于在8月实现月销破万，让在新能源领域破釜沉舟喊出“亏本也要卖”的日产终于有了喘息的机会。

但9月起，N7销量重新回到6千多辆，在“金九银十”的冲刺期没能维持住热度。“日产逆袭”一说，也由此被打上了问号。

N7销量的下滑并不意外。上市时N7主打的是“合资纯电”，但想要在已成为主流的纯电车海中竞争并不容易。

尤其是技术发展迅速，作为纯电车510km的续航在下半年已显得力不从心。但如果日产再推大电池车型，价格也要随之上涨，无法继续性价比的赛道。

所以，日产选择另一种方式继续留在新能源的舞台上，即推出首款插混轿车N6。

图源：未来汽车Daily摄

图源：未来汽车Daily摄

从定位上看，N6与N7一样想要颠覆市场，于是选择对标月销一度突破三万的比亚迪秦L。

N7在续航上下足功夫，全系标配的180km远超秦L DM-i的128km。

N6的竞争力还在别处。它依然充分发挥日产“大沙发”的优势，配合前排电动腿托的细节，将舒适性做到同级最大化。配上标配8155芯片加持，智能化流畅度也不输自主品牌。

更何况，日产也曾做出过轩逸、天籁这样的常青车型，品牌力也不在话下。

从这个角度看，N6是日产目前最稳妥的选择，避开纯电短板，用插混、舒服、品牌力重新抢占主流家用市场。

但问题在于，日产进入插混市场的时机有点晚。

进入2025年，新能源市场中频繁听到的是“转型”。最有代表性的是增程起家的理想都在寻求纯电增长线，新能源市场正在经历结构性的转折。

根据乘联会数据，10月份纯电销量同比上涨20%，而插混同比下滑10.3%，增程同比下降7.7%。其中，比亚迪零售销量同比下跌31.4%，主因正是插混疲软。

也就是说，消费者的偏好正在迁移。插混、增程这些“过渡产物”的市场正逐渐被纯电产品蚕食。

在这样的背景下，日产N6的出现多少有些无可奈何。只是市场不等人。在N7势头转弱后，日产必须要有一台新车继续维系存在感。

东风日产N7证明了日产在新能源领域的能力和决心，之后日产则要回答更难的问题：在新能源格局逐渐定型，日产要靠怎样的优势活下去？尤其是新能源补贴逐渐退坡之后，日产的新车又能否像上市之初的N7一样具备性价比？

日产的回答是顺应趋势。不仅新车研发由中国团队操刀，还和华为展开合作。

日产将在四季度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”、首款插混皮卡FRONTIER PRO。明年，全新Z Nismo将进入中国市场，带来新的希望。

图源：东风日产

HTML版本：[东风日产N6限时1069万起：合资车企重新定义「务实」](#)