

比理想L系列更大气，比坦克300更舒适，方程豹钛7确实有点东西

来源：陶仕瑜 发布时间：2025-11-11 04:39:59

上周末在郊外的试驾场，是我头一次见到方程豹钛7(图片|配置|询价)实车，当时我差点没认出来，心想，这真的是那个主打硬派的方程豹吗？方正的车身线条配上那抹晨光蓝车漆，在阳光下泛着珠光般的光泽，活脱脱就是一台缩小版的路虎揽胜运动版。但当我拉开车门，扑面而来的不是传统硬派的粗犷，而是一股子“科技大沙发”的温馨气息，这“反差萌”也真是没谁了！#钛7买得钛对了#科技大空间SUV

先说个结论：在17-25 万价位的家用 SUV 市场虽然很卷，但仔细观察，你就会发现：它们要么是像汉兰达这样的传统家用 SUV，稳重有余而个性不足；要么就是像坦克 300 这样的硬派越野，舒适性堪忧；再不然就是理想 L 系列那样的大沙发，但外观设计总少了点个性。因此我觉得，钛7总算是把“既要又要”玩明白了；这话怎么讲呢？钛7就是既想给你路虎那种一眼看上去就很贵的“面子”，又想塞给你理想 L 系列的居家舒适“里子”，然后还非要加点方程豹特有的科技玩趣。这种“三合一”的产品定位，在当下 SUV 市场里还真是少见。

钛7的设计语言官方叫“星际方舟”，说人话就是：看起来像未来科幻片里开出来的硬派越野车。正面抓眼球的就是那对“钛能大灯”，双 L 形的 LED 日行灯带搭配方正的头灯组，活像机械战警的眼睛，晚上点亮后辨识度特别高。中网用了封闭式设计，毕竟是新能源车型，不过设计师通过“H 型”面板的立体雕刻，硬是做出了很强的力量感，不会显得单调；下方保险杠的银色护板是个实用配置，走烂路时能防刮蹭，视觉上也增加了层次感，整体看起来方正又大气。



转到侧面更能感受到它的体量，近 5 米（4999mm）的车长、1995mm 的宽度，看着就特别敦实。但设计师没让它显得笨重，A 柱做了 20 度的倾斜，再配上悬浮式车顶，视觉上轻快了不少。我更喜欢的是那个“方舟舷窗”设计，侧窗占车门的比例很大，坐在车里视线特别开阔，就像坐在移动观景台里，连后排乘客看外面都不费劲。车轮部分，顶配车型配的 20 寸轮毂很有气势，而且顶配版还用了高性能四活塞前卡钳，不仅好看，刹车性能也更靠谱。

车尾部分延续了硬派风格，但细节处全是巧思。层叠排列的尾灯组晚上点亮后特别醒目，跟车头的大灯形成呼应；下方的银色护板和车头护板材质一致，整车风格很统一，而且能保护后保险杠不被磕碰。实用的是车顶那个“小书包”，这可是硬派 SUV 的一个标志性设计，而钛7把它当做一个工具箱，还做了扁平化处理，因此并不会像传统越野车那样显得突兀，反而成了点睛之笔，很多人就是冲着这个设计来的。



拉开车门，钛7的内饰给我的第一印象是：比外观年轻至少 10 岁。官方说这是“双层悬浮设计”，简单讲就是中控台和仪表台都微微上扬，没有传统 SUV 那种压抑感，看着很轻盈。设计上走的是“方圆结合”的设计，中控台的线条有硬派 SUV 的简约硬朗，但按键的弧度、座椅的线条又透着家用的柔和温馨，特别是“五向通透”的理念，前后左右加上头顶的视野都很开阔，坐久了也不会觉得闷。整个内饰没有多余的装饰，功能分区很清晰，开车时找按键不用费劲儿，这点对家庭用户很友好。



钛7的车机系统是比亚迪全新版本的 DiLink，操作起来跟主流手机一样流畅，点屏幕、划菜单都没有延迟；车机里的应用也很全，视频软件、音乐 APP、小游戏应有尽有，甚至还能 K 歌。厉害的是它的“多屏互联”，10.25英寸液晶仪表盘、26 寸的抬头显示（W-HUD）、15.6 英寸中控屏等等，形成多屏联动，导航信息在哪个屏都能看到；后排13英寸的自研 BYD Pad 是个宝藏配置，不仅能独立操作，还支持多项车控功能，小朋友在后排看动画片、玩游戏都不用抢手机，座椅背后的支架还能装其他品牌的平板，特别灵活。

材质用料方面，钛7是真舍得下本。中控台上方大面积用了软质搪塑，还加了缝线工艺，用手一摸就知道不是廉价货；门板内侧接触胳膊的地方铺了仿麂皮绒，夏天不烫、冬天不凉，触感特别舒服。细节做工也挑不出毛病，接缝处很均匀，按键按起来反馈清晰，没有松垮的感觉。就连脚垫的材质都很厚实，踩上去脚感很好，还容易清理。顶配版还配了主动香氛系统，有三种味道可选，上车后打开香氛，整个车厢的质感都不一样了。

舒适度是钛7的强项，完全配得上“科技大沙发”的称号。首先是座椅的支撑性，不管是开车还是坐车，长时间下来腰不酸背不疼，这得归功于它的座椅设计，官方叫“4+1 舒芙蕾架构”，上面是1.3mm 的真皮层，下面是 10mm 的 3D mesh 透气层，再往下是 25mm 的软棉加悬架结构，坐上去就像陷进柔软的云朵里；而且全车座椅都带通风和加热，夏天开车不会闷出一身汗，冬天上车一会儿就能暖过来，这个配置在同价位里很少见。隔音效果也值得

夸，时速 100km/h 以内，胎噪和风噪都控制得不错，一家人在车上聊天不用扯着嗓子喊。顶配版有 20 个扬声器的迪声音乐座舱，音质堪比移动音乐厅，加上可以调温的智能冷暖冰箱（能从 - 6℃调到 50℃），夏天放饮料、冬天热奶茶都方便，长途出行幸福感特别强。

全车一共有 47 处储物格，简直是收纳狂魔的福音。前排座椅背后有网兜，能放杂志、儿童绘本；后排扶手有隐藏式杯架，放饮料不会倒；门板上还有专门放雨伞的地方，带排水孔，湿伞放进去不会弄湿内饰。这些小细节能看出设计师是真的懂家庭用户的需求。

前排空间特别宽敞，我身高 180cm，调好驾驶位后，头部还剩一拳多的距离；座椅的前后调节范围很大，就算是 190cm 的大个子也能找到合适的位置；储物空间设计得很贴心，门板上的储物槽能放下两瓶大瓶装的矿泉水，中央扶手箱又深又大，放个手提包没问题，里面还有无线充电板；方向盘旁边有个小储物格，放钥匙、高速卡正合适，开车时拿取很方便。

整个乘员舱的有效车长超过3米3，我在前排调好坐姿后，后排膝部空间超过两拳，轻松能翘二郎腿。190cm 的人坐进去，头部还有一拳多距离，完全不会顶头；难得的是地板几乎全平，中间坐人不用劈叉，三个成年人并排坐也不挤。小朋友在后排能轻松站起来走动，甚至能半站立着从后备厢拿东西，全家出行时特别方便。后排配有独立的空调控制面板，能自己调温度和风量，不用麻烦前排司机。

后备厢常规状态下就有近千升容量，放两个大行李箱、一个婴儿车完全没问题；把后排座椅放倒后，瞬间能扩展到 1880L，装 18 个 20 寸行李箱加 5 个 22 寸行李箱都不在话下，露营的帐篷、烤架、滑雪板这些大件也能轻松装下，甚至能当个临时的“大床房”，长途自驾累了还能躺平休息。

驾驶辅助系统，新手也能轻松上手；钛7全系都标配了天神之眼辅助驾驶系统，顶配版更是升级到了带激光雷达的天神之眼 B（DiPilot 300）。日常用得比较多的是高速领航辅助，能自动跟车、保持车道居中，跑高速时能省不少力；泊车辅助功能也很好用，不管是侧方还是倒车入库，只要喊一声“你好小方，帮我泊车”，系统就能自动完成，比自己倒还精准，新手也不用慌。

另外还有几个特别实用的功能：盲点监测（并线辅助）能提醒侧后方来车，变道时更安全；后方碰撞预警会在有车追尾风险时报警；TSC 高速爆胎辅助稳定控制系统能在爆胎时保持车身稳定，大大降低事故风险。更贴心的是智能防晕车系统，它通过调节加减速曲线和空调出风，能缓解不少晕车不适，带娃出行再也不怕孩子吐在车上了。

钛7用的是专用插混发动机加电机的组合，两驱版是前置前驱，四驱版是前后双电机。四驱版的动力特别强劲，电动机总功率达到360kW，零百加速能到 4.5 秒，红绿灯起步时踩下油门，推背感很明显，超车时也特别有信心；厉害的是它的全速域轮端解耦技术，能在 200 毫秒内无感切换两驱和四驱，城里开用两驱省油，遇到烂路自动切四驱，完全不用自己操心。发动机和电机的配合很默契，加速时不会有顿挫感，开起来特别平顺，家里老人坐着

也不会觉得晃。

能耗表现让我挺意外的，它的能耗比上一代车型降低了 34%，四驱版车型的百公里耗电量是22kWh，毕竟这么大的一台 SUV，居然还挺省油省电。两驱版 CLTC 纯电续航能做到200km（入门版为135km），四驱版 190km，每天 50km 上下班通勤的话能实现周充一次，折算下来每公里成本不到 1 毛钱，比坐地铁还便宜。就算偶尔忘了充电也不怕，亏电状态下WLTC百公里油耗也就 5.9L（5.95L）左右，四驱版6.4L，加一箱油能跑挺久。我特意试了下混动模式跑高速，加满油、充满电的情况下，跑个一千公里问题不大，长途自驾不用总找加油站和充电桩，太省心了。

坦克300最低售价：19.98万起图片参数配置询底价懂车分3.83懂车实测空间·性能等车友圈45万车友热议二手车11.38万起 | 1337辆

底盘是钛7的一大亮点，全系标配前双叉臂 + 后五连杆的悬架结构，这套配置以前大多在豪华运动轿车上见得到，用在 SUV 上还是挺实在的。配合云辇 - C 智能阻尼车身控制系统，舒适性也没落下。我特意找了段烂路测试，细碎的震动过滤得很干净，过大坑洼时悬架能快速回弹，不会有多余的跳动，坐在后排的人不会被颠得东倒西歪；就算遇到连续颠簸路段，车身姿态也能保持稳定，这底盘确实对得起“豪华”两个字。

实际开起来，钛7给我的感觉是“灵活的大块头”。虽然车身很大，但转向手感很轻盈，女士开也不费劲，而且指向很精准，打多少方向车轮就转多少，没有虚位；油门和刹车的调校都很线性，踩下去的力度和车速变化成正比，不会有突兀的加速或减速，市区跟车时特别好控制。不管是高速过弯还是紧急变道，车身都很稳，开起来很有信心。

四驱版有 12 种地形模式，雪地、沙地、泥地这些都涵盖了，周末去郊野公园走个非铺装路面很轻松，就算遇到小坡也能稳稳爬上去。不过它毕竟是承载式车身，真要去极限越野并不适合它，但满足日常的轻度越野需求是完全够用了。

NVH 也有着不错的表现，时速 60km/h 以内基本听不到发动机噪音，高速跑到 100km/h，风噪和胎噪都控制得不错，能轻松和后排乘客聊天；有一点小不足是高速巡航时，发动机介入的瞬间能感觉到轻微震动，但不是很明显，完全在可接受范围内。

经过一整天深度试驾，我对钛7的评价是：钛7是个“多面手”，它的越野性能不比专业越野车，豪华感也还说得过去；既能满足你偶尔想开辆“硬派越野”的一点点虚荣心，又能给家人想要的舒适大空间；既能提供新能源车的经济性，又不会牺牲传统 SUV 的实用性。17.98-21.98 万的价格，能买到前双叉臂后五连杆底盘、全车座椅通风加热、9 个安全气囊这些配置，性价比确实不低。

特别适合那些预算 20 万左右、想要个性外观又注重家用的奶爸群体，或者喜欢轻度越野但主要在城市通勤的都市玩家，对于大多数家庭用户来说，钛7这种“既要面子又要里子”的产品，确实是个很靠谱的选择。在这个同质化严重的 SUV 市场，方程豹钛7这种精准定位

的产品思维，确实值得点赞。它不一定能让所有人都满意，但至少给消费者提供了一个与众不同的新选择，这就很难得了。

HTML版本： [比理想L系列更大气](#)，[比坦克300更舒适](#)，[方程豹钛7确实有点东西](#)