

四驱轿跑15万起？买车不能只看价格，星纪元ES的优势和短板在这里

来源：林兰秋 发布时间：2025-11-16 23:18:01

最近是不是又在为选车的事儿头疼？前阵子，我也陷入了这种“选择疲劳”。直到我接到了星纪元ES(图片|配置|询价)的试驾邀请。说实话，一开始我没抱太大期望。星途这个品牌背靠着奇瑞，技术底子很深厚，但在这个“酒香也怕巷子深”的时代，它的声音确实不算大。但当我把这台2025款的星纪元ES开了几天，深度体验了它的方方面面之后，我得说，我有点“真香”了。

这车，就像一个班里不爱说话，但每次考试都名列前茅的那位，总在闷声干大事。在这样一个大家都想当“网红”的时代，星纪元ES选择当一个“实力派”。这可能就是它自身的差异化，也是它能在激烈竞争中站稳脚跟的根本。这款星纪元ES的起售价并不高：15.28万起；官方还提供了不少亮眼的限时权益，比如万元的置换补贴，5年10万的金融政策，前3年还能做到免息【活动详情请咨询当地经销商】；首任车主其实挺有福的，有这样几个终身免费：整车质保、基础流量，另有每月10G的两年娱乐流量，再有就是道路救援也做到了终身免费，这就更厚道了，对于厂商来讲，光是对于这几项“免费”政策就要多付出不小的精力和成本，对于消费者来讲，也是不可多得的保障，毕竟这些都是原厂的承诺。



星纪元ES最低售价：15.28万起
图片参数配置询底价
懂车分4.06
懂车实测空间·性能等
车友圈3.3万
车友热议二手车11.58万起 | 7辆

买车这件事，眼缘很重要：星纪元ES这长相，你能打几分？俗话说“人靠衣装马靠鞍”，车也一样。咱们先从“脸”看起。第一眼看到星纪元ES的前脸，我的感觉是简约，但不简单。它没有用那种夸张的大嘴格栅，而是采用了一种封闭式的设计，线条非常流畅，一看就是纯电时代的产物。吸引我的是它那对“ISD智能灯光交互”大灯，这玩意儿不只是个照明工具，它还能“说话”；比如你解锁车辆的时候，它会有一套很酷的迎宾灯光秀；在路上，它还能投射出一些简单的图案或者文字，跟其他车辆或者行人进行简单的互动。虽然这个功能平时用得不多，但却是个能让你在朋友面前“秀”一把的利器。星纪元ES整个车头给我的感觉，就是低趴、宽体，很有攻击性，像一只蓄势待发的猎豹。



星纪元ES最低售价：15.28万起图片参数配置询底价懂车分4.06懂车实测空间·性能等车友圈3.3万车友热议二手车11.58万起 | 7辆

车尾的设计同样延续了简约的风格。贯穿式的尾灯是现在的潮流，星纪元ES做得也挺有特色，点亮之后辨识度很高。后备箱上有一个跟尾箱盖严丝合缝的电动扰流板，既增加了运动感，可以实现一定的下压力，又不会显得很突兀。整个车尾看起来很饱满、很干净，没有太多复杂的线条，让人感觉很舒服。总的来说，星纪元ES的外观设计，属于那种比较耐看的类型。它可能不会让你第一眼就“哇塞”大叫，但你看久了，会发现它越看越有味道，是一种低调的豪华感。



外观是给别人看的，内饰才是自己天天享受的。拉开车门，坐进星纪元ES的驾驶舱，我第一感觉是：通透，高级。它的内饰风格是现在流行的极简主义。一块15.6英寸的大尺寸中控屏，承担了大部分的功能操作，物理按键寥寥无几。这种设计的好处是看起来科技感十足，但我也担心会不会不好用。

Lion OS系统是整个座舱的交互核心。它的芯片用的是高通的8155（部分高配车使用了8295P芯片），这是目前的主流配置，所以流畅度是完全不用担心的。无论是滑动屏幕、打开应用，还是切换菜单，都非常跟手，没有丝毫的卡顿。系统的UI界面设计逻辑也比较清晰，跟咱们用智能手机差不多，很容易上手；常用的功能，比如导航、音乐、空调，都放在了相对显眼的位置。我试了一下它的语音助手，唤醒很灵敏，识别率也高；你可以用很自然的话跟它交流，比如“我有点冷”，它就会自动调高空调温度；你说“导航到最近的加油站”，它就会马上规划路线。它还能控制车窗、天窗、音乐、座椅功能等等，基本上能动嘴的，就不用动手了。不过，我还是想吐槽一点：就是它把所有的功能都集成进了大屏幕，刚开始用的时候我还有点不习惯，这可能需要一个适应的过程。

用料方面，星纪元ES是真舍得下本。你用手肘能碰到的中控台、门板，基本上都是那种软乎乎的材质，还带着细腻的纹理，摸上去有种高级的温润感，完全不是那种硬邦邦的“大塑料”；在一些地方它还用了木纹装饰板和金属饰条进行点缀，整个车内的氛围营造得相当不错，既有科技感，又不失温馨。我试驾的这台是浅色内饰，坐在里面感觉特别敞亮，心情都好了不少。

说到坐，就得好好聊聊它的座椅。这车的座椅，我给要给个高分！首先，它用的皮质非常柔软，但填充物又很有支撑性，不是那种一坐就陷进去的“大沙发”，而是能把你稳稳地包裹住。长途驾驶下来，我的腰和屁股都没有感到明显的疲劳。功能上就更夸张了，除了常规的前后靠背调节、腰托调节，它还有加热、通风、按摩功能（部分车型）。在冬天，提前

用手机APP把座椅加热打开，一坐进去就是暖暖的幸福感；在夏天，通风功能简直是“救生员”，让你后背不再汗流浹背；按摩功能虽然力度不大，但在堵车的时候开一下，也能缓解一下紧张的情绪。

作为一台中大型轿车，空间是它的基本盘。我身高1米8，体重180斤，也算是个小壮汉了；坐在驾驶位，调整好坐姿，头部空间还有一拳多，非常充裕；保持前排座椅不变，我再坐到后排，我的腿部空间接近三拳，头部空间也有一拳。这个表现，已经可以媲美一些C级豪华车了。然而让我惊喜的是它的后排地台是纯平的，这一点对于中间乘客的友好度，简直是质的提升；毕竟再也不用把脚岔开坐得很难受了。总的来说，星纪元ES的内部空间和舒适性，是它的一个核心卖点。它给你的感觉并不只是一台车，更像是一个移动的、舒适的私人空间。

现在买车，智能化水平已经是绕不开的一环了。星纪元ES在这方面，给我的感觉是：很聪明，但又不“自作聪明”。接下来，咱们聊聊那个被很多人关心的辅助驾驶系统；星纪元ES的驾辅系统分为纯视觉版本和激光雷达版本。相对来讲，激光雷达版本的硬件基础更扎实。30个高性能传感器，加上两颗高算力的英伟达Orin-X芯片，相当于给这辆车装上了一双“火眼金睛”和一个“超级大脑”。

我主要在高速和城市快速路上体验了它的功能。在高速上，开启辅助驾驶后，车辆能非常平稳地保持在车道中间，跟车距离也控制得恰到好处；当前车减速时，它的减速过程很线性，不会让你有突兀的感觉；遇到弯道，它能提前、平顺地减速过弯，方向盘的转动也非常柔和，不像有些车那样“一顿一顿”的，给人很强的信心；在变道方面，你打个转向灯，它会在确认侧后方安全的情况下，自动完成变道动作。整个过程干脆利落，像一个经验丰富的老司机在开车。让我印象深刻的是，官方说这套系统不依赖高精地图，就能实现很多功能。这意味着它的适用范围会更广；因此我特意试了一下，在一些没有高精地图覆盖的山区路段，它的车道保持和跟车功能依然能正常工作，这一点确实很厉害。

前面说了那么多“软”的，现在咱们来点“硬”的。一台车，终究是要开的。星纪元ES的驾驶感受，也是我很想分享的部分。对于很多想从油车过渡到电车的朋友来说，续航焦虑是一个“拦路虎”。星纪元ES的增程版，就是来解决这个问题的。它的原理很简单，车上有一台1.5T的发动机，但这台发动机不直接驱动车轮，它的作用就是“发电”；电池有电的时候，它就是一台纯电车，安静、平顺、提速快；当电池电量低了，发动机就会启动，给电池充电，或者直接给电机供电。

我试驾的这几天，特意把它当纯电车开，它的纯电续航有255公里（CLTC标准），对于我这种每天通勤距离也就50公里的人来说，充一次电，够我开四天了；这意味着，如果你家里有充电桩，日常使用完全可以把它当纯电车，用车成本极低。那没电了怎么办？别慌，这就是增程的优势。我特意把电量开到了比较低的状态，发动机启动了。说实话，如果不看仪

表盘上的能量流，我几乎感觉不到发动机什么时候启动的。车辆的噪音和振动抑制得非常好，在车里只能听到非常轻微的“嗡嗡”声，比传统燃油车的噪音小太多了。

而且它的油耗也很低，官方给的亏电油耗是4.9L/100km（四驱车型为5.7L）。我实际开下来，市区堵车加上高速，大概在5.5L左右，对于一台这么大的车来说，这个油耗表现相当惊艳了。关键的是，它满油满电的综合续航能达到1645公里（四驱车型为1570公里）；这是什么概念？就是你开着它，可以从北边的漠河，一路开到南边的三亚，中间都不用进加油站或充电站。这种“续航自由”，是现在很多纯电车给不了的。所以，如果你经常有长途出行的需求，或者家里没有固定充电桩，又想体验电车的驾驶感受，那增程版就是你的“菜”。

当然，如果你是那种纯粹的电车爱好者，有方便的充电条件，追求极致的性能和静谧性，那么纯电版会更适合你。我试驾的纯电车型是四驱版，那动力简直可以用“残暴”来形容。它的双电机总功率353kW，峰值扭矩663N·m，零百加速只要3.7秒。

在封闭场地里，我试了一次“地板电”；踩下加速踏板的瞬间，强大的推背感就像被人从后面狠狠踹了一脚，整个人死死地按在座椅上，感觉大脑一片空白，只能听到电流的“嘶嘶”声和风噪；几秒钟之后，速度已经飙升到了一个比较可怕的数字。这种感觉真的会上瘾！当然，在日常生活中，我们不会这么开。但它的动力响应非常快，在市区里跟车、超车，只要轻点电门，动力就随叫随到，那种畅快感，是同价位燃油车给不了的。

另外，纯电版的另一个大招就是800V高压快充平台。我找了一个支持超充的充电桩，从电量30%充到80%，我们这款纯电Ultra旗舰版试驾车，只用了15分钟（部分两驱车型只需要9分钟左右），续航就增加了400多公里。这意味着，你在服务区上个厕所、买杯咖啡的时间，它就能“满血复活”。长途旅行，补能再也不是问题了。

一台车光有快是不够的，还得“稳”和“舒服”。星纪元ES的底盘用的是前双叉臂、后五连杆的独立悬挂。这种悬挂结构，通常是用在豪华车或者性能车上的，成本比较高，但好处是能很好地抑制车身侧倾，让车轮时刻保持更好的贴地性。开起来的感觉就是，这车非常“整”。过减速带或者坑洼路面的时候，悬挂能很有韧性地把震动过滤掉，车内感觉很安稳，没有多余的晃动；而在高速过弯的时候，车身侧倾又非常小，四个轮子死死地抓住地面，给你很强的信心，让你敢于用更快的速度去“攻弯”。

它还配备了六活塞卡钳，官方给出的百公里制动距离是34.8米。我实际体验下来，脚感非常线性，踩多少有多少，而且制动力非常强劲，能给人十足的安全感。此外，还有一个数据让我印象深刻，它的转弯半径只有5.88米。这意味着什么？在一些狭窄的路口或者停车场掉头，它一把就能过来，非常灵活，完全不像一台车长近5米的大车。

我试驾的四驱版，搭载了星途的“雪豹四驱”系统。它有节能、舒适、运动、雪地、个性五种驾驶模式。在舒适模式下，车子开起来非常平顺、安逸，像个温文尔雅的绅士；切换到运动模式，它的“性格”就完全变了；油门响应变得异常灵敏，方向盘也变重了，整个车

都进入了一种“战斗”状态，随时准备“战斗”。虽然这次试驾没有遇到雪天，但我能想象，在雪地模式下，它的四驱系统能更好地分配四个车轮的动力，防止打滑，提升在湿滑路面上的行驶稳定性。对于北方的朋友来说，这个功能在冬天还是很有用的。

这台星纪元ES，确实给了我太多想分享的东西；它把成本都花在了用户可以感知到的地方：续航、动力、空间、舒适、安全。它用一种很“笨拙”但很真诚的方式，告诉你：我可能不会说，但我会做。在这个浮躁的时代，这种“实在”，显得尤为可贵。

所以，如果你正在20-30万这个价位选车，我真心建议你去4S店，亲自试驾一下星纪元ES；不要只听我说，也不要只看那些参数。坐进去，感受一下它的座椅和空间；开起来，体验一下它的动力和底盘。相信我，它很可能会给你一个意想不到的惊喜。

HTML版本：[四驱轿跑15万起？买车不能只看价格，星纪元ES的优势和短板在这里](#)