

超低震动，非铺装路出色一无极DS625X动态测评

来源：曲凯文 发布时间：2025-11-17 18:28:10

DS625X除了动力更强，在动态体验上，又有哪些优劣呢？

坐高及骑行三角

今天咱们拿到的这台标准版试驾车，原厂坐高为835mm，很标准的ADV坐高，在国瑞178cm身高，可以前脚掌着地，172cm身高则双脚尖点地（有些腿长的可以前脚掌着地），对身高有一定要求。

得益于较宽的一体式手把，双手自然垂落，上半身的姿态很舒适，值得一提的是座垫前端考虑到长距离驾驶，座垫前端收窄不多，且进行软质填充，主驾驶与后座的坐垫乘坐感出色，对臀部的支撑很贴合，更利于长途的支撑性。为了提高整车的驾驶极限，脚踏位置设定偏高，对我来说，腿部空间合适，并不憋屈，整车的骑行三角舒适。



动力性能



这台来自宝马技术的新动力平台，通过指型摇臂，270度夹角曲轴以及油水交换冷却器三个显著的特性，使得发动机能力相较于之前的KE525平台得到巨大提升，完全不可同日而语，最大功率47kw/9000rpm，最大扭矩57N.m/6500rpm，账面参数就很给力。

KEL600动力平台，在我们加速测试中印象深刻，油门响应快速、低扭爆发迅猛、对于一台ADV车型来看，这是显著的加分项。在封闭路段经过多次测试，实际0到100km/h的最好成绩为4.6s。实测1档2档3档极速分别为80，123，161，高档位受制于路况安全并未一一测得，推测高档极速突破官方宣称的183km/h是毫无压力的，这个动力水准应对各个使用场景是轻而易举。就加速的体感而言，带有一定的激情，这在一台主打全面性的ADV车型上来看，非常难得，加速力道好评。

在封闭道路以时速120以上的高速行驶，遇到汽车就加速超车，动力来的很直接，丝毫不拖泥带水，结合原厂轻盈的离合器手感以及挂挡感受，给人的体感是舒适，惬意的，同时在高速状态下，车身相当，前轮稳定的贴合路面，经过不平整的路面时，也没有出现不稳定性，整车的机械素质出色，值得好评。值得一提的是仪表显示为122km/h左右，此时6档5100转左右，这个时速下既是整车的舒适区间，也是巡航的合理时速，几乎感受不到震感。



值得一提的是DS625在考虑到长距离驾驶的需求，将油箱两侧进行了一定的“壮硕”处理，实测在时速130km/h的状态下，膝盖以及腿部也没有较大的风压，出色的气流阻隔能力，对跑高速的骑手来说舒适度提升显著，当然还是老生常谈的话题，原厂的风挡还是不够用，经常摩旅的可以换掉。

DS625X在左侧手把位置设置了TCS关闭按钮，长按即可关闭，将车辆开SPORT模式下，这台车才是真正的好玩，无需离合器的使用，仅靠油门动作即可轻松完成动力翘头，足见这台引擎出色的低扭表现，属实好玩。

总之DS625X的新动力平台，油门响震动抑制则是这台270夹角曲轴引擎的强项，极大提升了整车运行质感。用1档位不断加油门行驶，转速不断攀升，直到8000转开始脚踏部位才出现一定的绵密震感，手把坐垫则是感受细微，继续将油门提升，在10000转时手把出现绵密的震感，不过此时转速已经到头。也就说无论是日常驾驶还是跑高速，骑这台车基本都不会遇到绵密震感。

应快速、低扭爆发迅猛，配合轻盈的离合器质感、清晰挂挡、8000转以下可以无视的震感，让这台车的骑行品质令人满意。

制动测试

制动方面原厂配备日信卡钳，前双盘双活塞卡钳，后单活塞卡钳，虽不是特别高配，但实际的体验非常给力。先说成绩，60-0的最好成绩为14.8m，30-0为3.6m，这个数据在我们测试过的中大排跨车型排前列，堪称运动型街车的调教水准。

制动的体验上，原厂的制动设定并不保守，ABS介入在临界点，也就是常说的介入时机靠后，弹手感不突兀，前刹的制动力一如既往的线性，制动力随捏随有，没空余行程浪费，制动信心足够；同时能感受到急刹时轮胎抓地出色，没有打滑以及甩尾的状况。

不过这套原厂KYB前避震器设定明显偏舒适，所以在大力制动时，前避震的支撑效果一般，下沉量较大，会有较明显的点头效果，好在是全可调避震器，介意的可以调整以适应自己的骑行习惯。

出色的非铺装体验

作为DS家族的最新力作，625X原厂220mm的高离地间隙，在碎石及坑洼的破碎路面，以时速51km/h左右时速通过，整车的表现相当不错，滤震效果很好，手把坐垫脚踏都没有明显的震感，骑行的姿态也稳定。

在较大坑洼的路面上，以四五十的速度通过，这套避震器也是游刃有余，在连续的沟壑以及上坡土路，625X甚至可以大油门直接起头，越过沟壑路面，不用担心离地间隙。宽大的手把位置，在站立骑行时握持感优异，配合易于夹持的油箱侧板，连续坑洼路面站立骑行时，疲累感不明显，可以看出无极对于625X的非铺装道路调教能力进步明显，按照公路与非铺装

的占比，DS625X大概是6比4的设定，已经具备了一台硬派ADV的大部分实力，够野，够好玩。

在破碎路面上给大油门加速测试TC，此时后轮出现打滑，TC迅速介入，能明显感觉引擎的出力得到了一定的降低，但不是完全的切断动力，介入时给骑士的体感并不突兀，车辆表现稳定。不过相对其他车型，它的TC介入有些敏感了，正常公路行驶偶尔也会TC介入，好在介入程度很轻微（明显低于非铺装路上），对正常驾驶影响不大，当然还是希望工厂能进一步优化。

弯道体验

在非铺装道路通过能力得到显著提升，并不意味着公路性能的缺失，公路弯道驾驶上，DS625在入弯前高速（时速100km/h左右）制动到60左右进弯，滑动离合器的质感清晰，好用，降档迅速且清晰，入弯时避震器前段压缩量明显，其前段支撑性一般，使得车头点头明显，带来一定不稳定感，但远没到触底，符合一辆ADV的表现。

以60km/h左右的速度通过弯道时，轮胎稳定地抓住地面，引擎的低扭表现充沛，配合灵敏的油门响应，出弯后整车的加速感还是非常激情的，值得一提的是，原厂偏高的脚踏角度设定，明显照顾到弯道驾驶，在弯中的极限相当高，很少能磨到脚踏。

在通过连续的S型弯道时，不带三箱的DS625X左右倾倒迅速，连续弯道中的轻盈感不错，213公斤的整备质量并没有带来很笨重的感觉，很难想象这是一台主打旅行DV车型。弯道的体验来看，不加三箱的情况下，弯道极限很高，应对我们日常的跑山绰绰有余，也可以玩儿得很嗨。

DS625X在弯道上除了前减震偏向舒适支撑性差些外，其余的表现都相当不错，弯道翻身感受比较灵活并不笨重，高速弯出色的稳定性，较高的弯道极限以及轮胎抓地力，应付日常旅途中的弯道游刃有余，如果把前避震器调硬一些，会有更好的弯道体验，拿来跑山也基本OK。

长距离驾驶及测评油耗

测试的最后当然是跑跑国道村道，不同的道路状态下625X的感受也截然不同。在国道省道路况下，动力的储备以及响应对于加速超车是毫无压力，油门响应快速、低扭爆发迅猛，配合轻盈的离合器质感以及挂挡清晰，驾驶得心应手。这里要提下有车评人说DSX625的象牌轮胎抓地一般，公路行驶有遇到打滑感，但我在国道上以130的速度巡航、频繁加减速，其抓地力都是OK的。村道乡道等状态较差的道路，原厂避震器的设定在快速通过时，避震器轻松通过，回弹迅速，驾驶者基本感受不到颠簸感，表现令人满意。

经过性能测试，高速行驶，弯道以及非铺装驾驶多个使用场景下来，累计行驶里程113km，重新加满油，共消耗5.45L汽油，暴力测评油耗为4.8L/100km，排除加速测试和高速国道，正常驾驶油耗应该在4-4.5之间。原厂18L的油箱容积，正常摩旅续航应该在400公

里出头，是够用的。

竞争分析

我们发现很多车友将29980元的700MT与优惠后32999元的DS625X进行对比，我们做一番简要分析。首先我们需要明确的是，两台车定位全然不同，700MT更侧重公路旅行，而DS625X则明显兼顾了一定非铺装驾驶的全面车型，可以根据自己的需求进行选择。

其次，700MT的坐高800mm，DS625X的坐高来到了835mm。动力方面700mt的68匹最大马力更具优势，但较大的自重也拖累了整车的动力性能，DS625x最大马力63.9匹，但整备质量轻了足足27公斤，两车的加速性能差别不大，且有更轻便的操控。以时速120km/h对应的转速来看，两车均在6档5000rpm附近，值得一提的是，700mt在3500-4500之间存在一个震动区间，而DS625X在8000rpm以上才会有一定的震感，270度曲轴的发动机震动抑制明显更好。

最后，配置上，DS625X的减震、刹车、轮胎品牌要更具优势，且带原厂护杠、射灯、发动机底部护板、ESS紧急刹车灯，当然其价格也高了3000元（扣除终端优惠，实际价差在2000元出头），两车性价比基本相当。

简单的小结来看，两车的定位截然不同，更侧重公路的700MT与更全面的DS625x之间本来就差异化明显，如果你是主要跑高速、国道，700MT就很合适，如果你需要一定的非铺装性能，又想体验一下270曲轴的独特魅力，那么DS625x绝对是更优选择。

总结

士别三日，当刮目相看，作为DSX家族的最新力作，DS625X目前的状态已经在公路和非铺装之间做到了良好的均衡，既能在公路上尽情的驰骋，也可以在非铺装道路上大展身手，稍不足的就是TC介入有些过于灵敏、风挡不够用，但动力、震动抑制、舒适性、刹车性能、非铺装路性能、弯道体验都称得上出色。

HTML版本：[超低震动，非铺装路出色—无极DS625X动态测评](#)