

大车怎么开不累？试驾腾势N8L DM，把家用车的舒适做到位了

来源：蔡佳慧 发布时间：2025-11-17 22:11:57

10月28日腾势N8L DM上市，尊荣型29.98万、旗舰型32.98万的定价，在30-40万级大六座SUV市场激起不小水花。之前不少朋友选车时总在问：“除了理想、问界，就没有配置全、不缩水的选择吗？”这台车带着“Large、Luxury、Lifestyle”的三重注解，用实打实的技术和设计，给有老人有孩子的家庭交了份不一样的答卷。

选家用车最怕“顾此失彼”：要么入门版少了关键配置，要么想要核心技术就得加钱上高配。腾势N8L DM的做法挺直接——全系都给配易三方、2.0T 超级混动、天神之眼B-辅助驾驶激光版、云辇-A这四大件，没有“高低配区别对待”的套路。同级别里，激光雷达辅助驾驶大多藏在35万以上的高配里，这里直接拉满全系，还顺带打包了同级少见的智能车身控制，预算卡在32-35万的家庭，不用再为配置妥协。



看到“三电机综合功率560kW”，我起初也觉得没必要——家用车要这么强的动力干嘛？但开了一周发现，这组动力的核心是“从容”不是“飙速”。

日常市区通勤，动力输出跟纯电车一样平顺，油门踩多少给多少，不会窜动，我家老人坐后排从没过晕。但高速上遇到大货车要超车时，一脚油门下去，3.9秒破百的实力能让车瞬间加速并线，减少和大车并行的风险。这种“该稳则稳，该快能快”的储备，才是家用车该有的安全感。

更关键的是易三方带来的安全底气。之前它在盐城做的鱼钩测试里，以 210km/h 的速度度过了“死亡弯道”，这个成绩比不少传统豪华车翻了一倍。模拟高速避让障碍物时，系统介入很自然，车身稳得很，不会让后排睡觉的孩子受惊。



雨天开车最考验稳定性，这套系统的优势更明显。后轮双电机能精准分配扭矩，上次暴雨天过积水路段，路面轻微打滑的瞬间，系统立刻调整动力，车身没出现一点偏移，握着方向盘心里特别踏实。

续航焦虑是家用车的老难题，这台车的混动系统算是拿捏住了。WLTC170 公里纯电续航不是虚数，我周一早上充满电，周五下班回家还剩不少，一周充两次完全够，不用天天围着充电桩转。周末带家人短途出游，纯电模式能覆盖大部分路程，成本比燃油车低不少。

实测亏电油耗只有 6.95L/100km，对于一台 5.2 米长、近两吨重的大车来说，已经很亮眼了。加一箱油满电状态下，综合续航能超 1000 公里，上次全家自驾去外地，中途加次油就继续赶路，完全不用频繁找充电桩。而且 2.0T 发动机主要负责增程和高速巡航，日常基本靠电机驱动，没有换挡顿挫，高速上发动机介入也很安静，不仔细听根本察觉不到。



现在选家用车，辅助驾驶几乎成了刚需，但很多车要么配置不全，要么操作复杂不好用。腾势 N8L DM 全系标配的激光版辅助驾驶，最大特点是“好用不添乱”。顶置激光雷达配合 12 颗摄像头、5 颗毫米波雷达，周围环境看得很清楚。

高速上开辅助驾驶后，车能稳稳待在车道中间，跟车距离控制得合理，前方车减速时它也平顺降速，不会急刹。要变道的话，打个转向灯，系统观察后方没车就会平稳变道，整个过程很自然，长途开下来脚能省不少力。

城区道路行驶时表现也稳妥。遇到加塞的车，它会提前减速避让；过路口能识别红绿灯和行人，上次有个孩子突然横穿马路，系统立刻平稳制动，车内人没感觉到剧烈颠簸。不过在城中村那种复杂路段，系统会频繁提示要人工控制，这反而让人踏实——辅助功能本来就该“帮忙不包办”。

外后视镜上的小蓝灯很贴心，亮着就知道系统在正常工作，直观又放心。最实在的是全系都配齐这套配置，不用为了辅助驾驶多花几万块上高配，对家庭用户太友好了。

大型 SUV 最让人头疼的两个问题——滤震差、操控笨，在这台车上被云辇 - A 系统解决得不错。这套智能车身控制系统能实时根据路况调悬挂软硬，上次过小区门口的减速带，悬挂自动变软，颠簸感过滤得很彻底，我家孩子在后排睡觉都没醒。

遇到施工路段的坑洼路，系统反应更快，毫秒级就调整悬挂状态，车身不会大幅晃动，我手里的水杯都没洒多少水。高速行驶时，车身会自动降低，风噪变小了，过弯时侧倾也控制得好，不会有“要被甩出去”的感觉。

配合易三方的后轮转向功能，这台 5.2 米的大车居然有了小车的灵活。实测转弯半径只有 4.58 米，在我家老小区的窄路上掉头，一把就能过，不用反复倒腾。地下车库停车时，也不用小心翼翼调方向，我爱人这种新手司机都能轻松停好，彻底没了“大车难开”的焦

虑。

更贴心的是防晕车设计。它整合了底盘、动力与座舱三大模块，云辇 - A 悬架配合预瞄摄像头，能提前识别路况调阻尼，减少颠簸；转向时通过上下车身解耦控制，抑制侧倾；加速刹车时用 CCT 舒适控制技术，避免车身俯仰。系统还根据 43 万辆车的真实数据，给不同敏感人群定制方案：对运动敏感的人强化动态控制，对环境敏感的优先开香氛，对视觉敏感的用视觉补偿算法。我家那位平时坐车总晕的亲戚，坐这台车居然没说过不舒服。

腾势 N8L DM 的 “Large” 可不是只看参数，5200mm 车长和 3075mm 轴距真的转化成了实用空间。2+2+2 六座布局很合理，每一排都能坐得舒展。

第一排座椅包裹性很好，带通风、加热和 10 点按摩，上次长途开了三个小时，打开按摩功能，腰一点都不酸。副驾的零重力座椅太实用了，带 4 向腿托，一键就能躺平，我中午在公司停车场歇 20 分钟，比躺办公室沙发还舒服。

第二排独立航空座椅是亮点，多向电动调节，还有加热、通风和按摩，内侧扶手能 9 档调节，很容易找到舒服的姿势。最关键的是中间过道有 277mm 宽，我能轻松走过去照顾第三排的孩子，不用费劲挪座椅。

第三排彻底打破了 “凑数” 的印象。我 178cm 的身高坐进去，腿部还有一拳空间，座椅能电动前后移 10 厘米，靠背角度能调到 121 度，中短途坐完全不委屈。而且第三排还配了加热、充电接口和空调出风口，没因为是最后一排就缩水。

空间灵活性太适合家庭出行了，四种模式切换特别实用。“亲子模式” 下把第二排调至最后，我伸手就能递零食玩具给第三排的孩子；“前排大床模式” 适合长途休息，放倒前排就能形成平整的休息区，就是铺床垫得花点时间；“储物扩容模式” 下，一键放倒第三排，后备箱从 500L 扩到近 1200L，能放下两个 28 寸行李箱加露营装备，周末出游太方便了。

车内 49 处储物空间不是虚数，每个都用在刀刃上。车门分层格刚好放孩子的绘本，中控下方能塞下我的通勤包，前排扶手箱里还有专门的雨伞槽，湿伞放进去不会弄湿别的东西。

中控台下方的三温区冰箱太实用了，8L 容积能放 6 罐可乐，制冷到零下 6 度，制热达 50 度。夏天带冰饮料，冬天给孩子温奶，连我妈每天吃的降压药都能稳住温度。还有 51 升的隐藏式暗格，我用来放露营装备，平时不占地方，需要时拿出来就用。

豪华感藏在细节里。全车 7.23m² 玻璃让车内特别通透，而且紫外线隔绝率超 99%，夏天晒太阳也不觉得晒。前排天窗配后排全景天幕，晚上带孩子看星星，仪式感拉满。17.3 英寸后舱娱乐屏太受孩子欢迎，全车能瞬间安静下来。

六音区语音识别很灵敏，就算第三排的老人说话，车机也能精准响应，调空调、切音乐

都不用起身。高速上的静谧性值得夸，风噪胎噪控制得很好，家人正常说话不用刻意提高音量。香氛系统有多种味道可选，配合 24℃恒温新风，车内空气一直很清新，晕车的人也能舒服不少。

购车建议：哪些人该重点考虑？

这台车最适合上有老下有小的家庭，尤其是预算 30-35 万，不想在配置上妥协的用户。如果符合这些情况，建议重点关注：

经常全家出行，需要六座空间，且不想第三排“凑数”；所在地区多雨或常跑高速，看重行车稳定性和安全配置；有短途纯电、长途混动的需求，不想被续航束缚；喜欢科技配置，但讨厌“花架子”功能，看重实用性。

试驾时建议重点感受这几项：一是第三排的乘坐感，坐进去待 10 分钟，试试腿部空间和靠背角度；二是云辇 - A 的滤震效果，特意过几个减速带，看看后排颠簸程度；三是辅助驾驶在高速上的表现，感受跟车和变道的平顺性；四是智能防晕车系统，让家里容易晕车的人坐后排体验下。

结语：不妥协的家用车，才是真刚需

选家用车，本质是选一种生活方式。腾势 N8L DM 最聪明的地方，是没堆砌华而不实的配置，而是精准击中了家庭用户的痛点：担心安全就给足防护，怕续航焦虑就做好混动，嫌大车难开就优化操控，愁空间不够就把每一排都做舒服。

29.98 万起能拿下三电动力、激光雷达辅助驾驶、智能悬架和大六座空间，这种配置组合在同级别里确实少见。对于不想妥协的家庭来说，它不用你在空间和性能、配置和预算、舒适和安全之间反复权衡，真正能实现“一步到位”的购车体验。

如果你正在看 30-35 万级六座 SUV，不妨去试驾一次。毕竟车好不好用，不是听参数说的，坐进去、开上路，那种全家都舒服的踏实感，才是最真实的答案。

HTML版本：[大车怎么开不累？试驾腾势N8L DM，把家用车的舒适做到位了](#)