

连续试驾一周，深蓝L06让我见识了什么叫无短板家用车

来源：曾佩珊 发布时间：2025-11-18 04:06:24

最近一段时间，我实际接触了深蓝 L06 这款新车，从日常通勤到短途出游，累计行驶了不少里程，对这款预售 13.99 万元起的车型有了较为全面的感受。作为一款定位家用的车型，它身上搭载的多项技术配置让人印象深刻，既没有刻意夸大的宣传，也在实际使用中展现出了不错的实用性。

初次见到深蓝 L06 时，它的外观设计给人的第一感觉是简洁且富有运动感。采用的全新一代家族化设计语言，封闭式前脸搭配分体式大灯，让整车的辨识度很高。车身侧面的溜背造型很流畅，配合 19 英寸的花瓣轮毂和半隐藏式门把手，不仅提升了视觉上的运动气息，也能在一定程度上降低风阻，官方公布的风阻系数仅为 0.23Cd，这对于能耗控制应该会有帮助。值得一提的是电动尾翼，在高速行驶时会自动升起，既能增加下压力，又让整车看起来更具未来感，停在路边时也常会吸引路人的目光。

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11.88万起 | 11辆



坐进车内，首先感受到的是内饰的用料和空间表现。车内 90% 的区域都采用了软包覆材质，搭配 3DMesh 工艺的仪表台，触摸起来手感细腻，没有廉价的硬塑料感。车身尺寸方

面，4830mm 的车长和 2900mm 的轴距，让车内空间得到了充分保障。我身高 180cm，坐在前排调整好驾驶姿势后，头部还有一拳多的余量；后排腿部空间更是达到了两拳左右，头部因为溜背造型做了掏空处理，也不会觉得压抑。地台几乎是纯平的，中间乘客的腿部不用蜷缩，满员出行时也能保证基本的舒适性。后备箱常规容积有 450L，放下两个 28 寸行李箱完全没问题，有时候需要装载大件物品，放倒后排座椅后就能轻松容纳，兼顾了运动造型和家用实用性。

座舱的使用体验是这款车的一大亮点，核心在于那块 3nm 车规级芯片。实际操作下来，车机的流畅度确实让人满意，就像使用苹果手机那样顺滑。同时打开导航、音乐、空调这几个常用功能，切换页面时没有任何卡顿，语音控制的响应也很迅速，说出口的瞬间就能得到反馈，不需要等待缓冲。15.6 英寸的 2.5K 向日葵屏可以根据场景自动旋转，配合 50 英寸的 AR-HUD 抬头显示系统，查看导航信息时很方便，不用频繁低头看中控屏。



四图融合导航是我平时使用频率很高的功能，它把基础导航、车道级导航、SR 渲染和场景重构整合到了一起，实用性比普通导航强不少。在高速上行驶时，下道指引非常清晰，提前几公里就会有提示；遇到城市里的复杂路口或者立交桥，会显示精准的车道指向，大大降低了走错路的概率。有时候经过一些地标建筑，车机还会自动呈现 3D 建模，让人能直观了解周边环境。除此之外，座舱里还有一些有趣的小功能，比如隧道主题模式，能把单调的隧道行驶变成海底世界或时空穿越的场景，缓解了长途驾驶的枯燥感；50 瓦的无线快充也很实用，通勤路上就能给手机充满电，不用再额外带充电线。



驾控方面，深蓝 L06 的表现超出了我的预期，这主要得益于它搭载的磁流变悬架和后驱底盘架构。这款磁流变悬架和 300 万法拉利同款，原本只在超跑上出现，如今在这个价位的车型上搭载，确实比较少见。实际驾驶中，这套悬架的表现很均衡，它通过电磁感应实时调节减震阻尼，响应速度达到毫秒级，每秒可以进行上千次调节。在城市拥堵路段行驶时，车辆频繁启停，悬架会自动调软，减少车身的前后俯仰，坐在车里不会有明显的顿挫感，能有效降低晕车的可能。遇到坑洼路面或者减速带时，悬架过滤颠簸的效果很好，车身不会有多余的晃动，就像在平路上行驶一样平稳。

跑山路的时候，悬架又会自动调硬，增强支撑性，过弯时的侧倾控制得很不错，官方数据显示侧倾在 3.5 度以内，实际驾驶中能明显感觉到车身的稳定性，不需要刻意减速就能顺畅通过弯道。后驱架构带来的驾驶乐趣也很明显，动力输出更直接，起步时的推背感很强，零百加速能达到 5.9 秒，超车、爬坡时都显得很轻松。前后一体化大压铸车身增强了车身刚性，高速行驶时非常平稳，就算遇到突发情况需要避让，车身也能快速响应，不会有发飘的感觉。需要说明的是，磁流变悬架在 ultra + 版车型上是限时赠送的，两个版本分别提供 560km 和 670km 两种续航选择，满足不同用户的需求。

iCAR 超级 V23 最低售价：10.98 万起最高降价：0.50 万 图片参数配置询底价 懂车分 3.72 懂车实测空间·性能等 车友圈 4.4 万车友热议 二手车 8.38 万起 | 130 辆

智能辅助驾驶系统的表现同样值得一提，深蓝 L06 全系标配了激光雷达，搭载的 DEEPAL AD Max 智能辅助驾驶系统，采用了一段式端到端算法，和特斯拉属于同类技术路线。实际使用中，这套系统的操作逻辑很接近人的驾驶习惯，安全性也比较高。在高速上开启智

能辅助驾驶后，车辆能准确识别前车距离，保持安全的跟车距离，前车减速时也能及时响应，加速和减速的动作都很平缓，不会显得突兀。变道的时候，系统会先观察后方来车，确认安全后再进行变道，整个过程很流畅。

城市道路行驶时，这套系统也能发挥不小的作用，拥堵路段可以自动跟车，不用频繁踩刹车和油门，大大减轻了驾驶疲劳。遇到路口转弯、掉头或者潮汐车道时，系统会提前发出提醒，配合四图融合导航，能精准完成行驶指令。不过需要强调的是，智能辅助驾驶只是辅助手段，驾驶过程中还是需要驾驶员集中注意力，随时准备接管车辆。全系标配激光雷达的配置，在同级别车型中并不多见，这也让深蓝 L06 在智能辅助驾驶方面具备了一定的优势。

续航和能耗方面，深蓝 L06 的表现让人放心。它全系搭载的是宁德时代的磷酸铁锂电池，这款电池的安全性和稳定性都经过了市场的检验，至今保持着零自燃的纪录。我试驾的 670km CLTC 纯电续航版本，日常通勤每天往返 50 公里左右，一周下来只需要充一次电，完全不用为续航焦虑。周末带着家人短途出游，往返 200 多公里后，剩余电量还有不少，不需要刻意规划充电站点。

充电速度也很让人满意，支持 3C 超充技术，30% 充至 80% 只需要 15 分钟，就算是从 80% 充至 100%，也只需要 18 分钟。有时候午休时间去充电，半小时就能补充大半电量，不会耽误太多时间。就算在零下 30℃ 的低温环境下，充电时间也能减少 54.6%，北方用户也不用担心冬季充电慢的问题。此外，车辆还支持 6kW 的对外放电功能，周末去露营的时候，可以用来给电烤炉、咖啡机等设备供电，丰富了户外出行的乐趣。

从同级别市场来看，深蓝 L06 的综合表现比较均衡。13.99 万元的起售价格，能搭载磁流变悬架、3nm 座舱芯片、激光雷达等高端配置，这样的配置水平在同价位车型中并不常见。它没有刻意追求某一项性能的极致，而是在驾控、座舱、智能辅助驾驶、续航等各个方面都做到了不错的水准，实现了兼顾。对于大多数消费者来说，这样的产品形态其实更实用，既能满足日常通勤的舒适性和便捷性，又能在周末出游时提供足够的动力和续航支持。

两个版本的车型配置都很全面，所谓入门即满配，不需要消费者在配置上做过多纠结。ultra + 版限时赠送的磁流变悬架，进一步提升了驾控体验，对于注重驾驶感受的用户来说很有吸引力。整体来看，深蓝 L06 是一款很务实的车型，它没有太多花哨的功能，而是把核心技术用在了用户日常能用到的地方，无论是家用还是个人使用，都能很好地满足需

求。

这段时间的使用下来，我对深蓝 L06 的整体印象不错。它的每一项技术亮点都不是停留在参数层面，而是能在实际使用中给用户带来切实的体验提升。当然，没有任何一款车是完美的，深蓝 L06 也有可以提升的地方，比如内饰的储物空间可以再优化一下，一些细节的做工可以更精致一些。但从整体来看，它在这个价位区间内，无疑是一款很有竞争力的车型，对于那些追求均衡表现和高性价比的消费者来说，是一个值得考虑的选择。

HTML版本： [连续试驾一周，深蓝L06让我见识了什么叫做无短板家用车](#)