

进取与克制并存，东风日产N6能否成为下一个轩逸？

来源：王琼龙 发布时间：2025-11-18 06:39:52

毫无疑问，N7成为东风日产的强心针。在8月份实现交付破万辆后，尽管后期两个月出现下调，但N7已经为东风日产打开了新能源市场的局面。现在的问题是，在各家车企纷纷从纯电动市场进军增程市场时，东风日产打不打算跟进。

答案显而易见，在N7上市不足半年后，N6就接踵而来。这款在东风日产内部称为“增程版N7”的车型，目标市场与N7并不相同。根据东风日产的预期，由于彻底解决纯电动车的续航限制，N6面向“纯电动N7无法覆盖”的家用市场，有了更多的竞争力。



在N6启动预售前夕，我们就对N6进行了测试，测试的结果是，东风日产N6，极有可能像轩逸一样，成为东风日产的隐性支柱。

有了N7作为参照，N6的造型设计给人很清晰的熟悉感。前脸部分采用分体式大灯，上方配有贯穿式LED灯带，下方主大灯延续了独特的折线造型，品牌标识则依旧镶嵌在前保险杠位置，与其他车企相比，这种设计并未过度夸张，但也相对的内敛依旧呈现出一定的辨识度。

N6并不是“小号”的N7，1.26的宽高比，再加上0.618黄金比例车身姿态，N6整台车看起来既修长又沉稳。在风阻系数上，N6也没有追求过于极致的表现，Cd0.248的成绩在众新能源车阵营并不算低，但东风日产应该也明白，N6的用户群体，不是一味追求风阻系数的年轻人，而是要在造型设计、动力表现和实用性这三个方面有着均衡表现的车型。

空间，是N7的强项，作为N7的增程版车型，N6也延续了N7在空间上的巨大优势。2815mm

的轴距带来了相当宽敞的后排空间。570升的后备箱也很规整，日常家用完全足够。在乘坐舒适度方面，N6的表现与N7如出一辙，AI云感座椅的支撑很到位，而且配备了通风、加热和按摩功能，在10万元级的家用市场，这个配置实属难得。

不过需要注意的事，溜背造型难免会压缩后排的头部空间，同时，后排座椅不可调整角度的靠背，在舒适性方面也略有欠缺。在试驾过程中，东风日产为车辆贴心地准备了头枕，但从个人实际驾乘感受来看，由于前排座椅椅背角度可调，头枕的确可以增加舒适性，但后排座椅增加头枕后，坐姿需要更直，舒适性反而略有欠缺。

N6的动力系统，是与N7差异最大的地方。N6搭载了由一台高效1.5L自然吸气发动机和电动机组成的插电混动系统，配合21.1kWh的大容量电池组，实现了CLTC标准下180公里的纯电续航。相比其他车企在增程车型上越来越大的电池组，N6的电池组非常克制。一方面，这种克制可能是基于成本考量，另一方面，180公里纯电续航的实力已经完全够用。

在满油满电的情况下，驾驶N6的感受，与N7别无二致，纯电的静谧性、加速性和车辆的整体操控，会让人忘记这辆车到底是N6还是N7。驾驶N6从广州花都到黄埔，再从黄埔回到花都，兜兜转转一大圈后，总算耗光了N6的电能，等到发动机介入，N6的驾驶感受也没有出现太大变化。

与很多增程式车型发动机介入后噪音偏大和动力偏弱不同，N6并没有出现这种情况。与此同时，N6的油耗表现也让人印象深刻。官方数据显示在亏电状态下，CLTC油耗仅为2.79L/100km，这一数据远低于同级别插混车型3-4L/100km的平均水平，这个数据在亏电驾驶时，也有所体现。

在亏电模式下，N6续航里程依旧超过1000公里。按照这个实力，即使在充电网络不方便的市场，或者没有固定车位安装充电桩的用户，完全用油驾驶N6，用车成本也非常低。

如果说还要给N6找一些不足，那么智能化程度，可能是唯一的短板。由于没有搭载成本过高的激光雷达，N6在智能辅助驾驶的能力上，与20-30万元的车型还有差异，但N6自身具备的自适应续航和车道巡航功能，实际上已经足够家庭用户所需。

对东风日产来说，N6是在N7的基础上做了“加法”。增程式动力的引入，并未压制N6的空间表现，但却增加了N6在全国市场更强的适应性，让N6可以走向更多纯电动车型难以涉足的市场。

但在新能源市场极致内卷的同时，N6对自身的目标人群也有明确的认知，并在成本、配置和价格之间做出了明智的选择。N6没有华而不实的功能，也没有为臆想出来的使用场景增加一个使用频率极低的配置，N6所有的配置、功能，都基于家庭用户的真实用车需求，并针对这些需求做出了不断的精进和完善。

这是独属于老牌车企的克制，在某种程度上来说，在日益浮夸的新能源车市，也成为一

种清流。就像早已被媒体忽视的轩逸一样，尽管看起来并没有耀眼的长处，但也没有明显的短板，时至今日，依旧用每月超过3万辆的业绩证明自身存在的合理性。

或许N6，真有可能成为东风日产旗下又一款比肩轩逸的车型吧。

HTML版本：[进取与克制并存，东风日产N6能否成为下一个轩逸？](#)