

零跑Lafa5：激光雷达+8295芯片，“电动小钢炮”？

来源：张淑伦 发布时间：2025-11-11 08:41:07

“15万以内，想要一台颜值在线、操控带感、续航不焦虑的纯电车？零跑Lafa5可能是目前最接近答案的选择。”

10.58万元起，标配8295芯片、激光雷达、无框车门、后驱架构……零跑Lafa5的预售价格一公布，立刻在年轻消费者中炸开了锅。作为零跑首款主打“运动个性”的纯电轿车，Lafa5不仅填补了品牌在年轻化市场的空白，更用越级配置直接叫板MG4、大众ID.3等老牌选手。这款车到底值不值得等？它的出现能否改变15万级纯电市场的格局？

过去，零跑给消费者的印象是“性价比家用专业户”——C11、T03等车型主打大空间、长续航，但设计风格相对保守。而Lafa5的推出，标志着零跑开始向“情绪价值”赛道发力。



为什么说Lafa5很“叛逆”？**首先从命名上就能看出零跑的野心，“Lafa”这个发音酷似“拉风”的名字，明显是要和传统车型的字母+数字组合划清界限。这种命名方式直接传递出年轻、个性的品牌态度。在定位上，Lafa5瞄准的是“预算有限但不愿妥协个性”的Z世代消费者，这个群体在燃油车时代可能会选择GTI、思域等“小钢炮”，现在零跑想用电动车满足他们的需求。

设计方面更是彻底颠覆了零跑以往的形象。低趴宽体的轿跑造型、无框车门、纯平侧窗这些通常在30万以上车型才会出现的配置，现在被下放到了10万级市场。更值得一提的是，Lafa5还提供了电掣黄、摩根粉等6种跳脱的车身颜色选择，完全告别了“买菜车”的刻

板印象。这种转变背后，是零跑对市场趋势的精准洞察——随着新能源车的普及，年轻人开始追求“代步工具”之外的驾驶乐趣和身份认同。

10万级的价格，20万级的配置？性能：后驱+50:50轴荷比，真能“爽到劈弯”？

Lafa5基于零跑最新的LEAP 3.5架构B平台打造，这个平台天生就是为后驱车型准备的。配合50:50的前后轴荷比，以及由中欧团队联合调校的底盘，理论上应该能带来相当不错的操控体验。动力方面提供了两个版本选择：低功率版搭载132kW电机，极速160km/h；高功率版则升级到160kW（约218马力），极速提升至170km/h。虽然官方尚未公布具体的零百加速成绩，但参考电机参数和车身重量，高功率版预计能做到6秒级的加速表现，这个数据已经可以正面叫板MG4 XPOWER这样的性能版本了。

不过，电动车加速快并不等于操控好。Lafa5能否真正成为“电动小钢炮”，关键还要看实际驾驶中的转向手感和悬架支撑性。从参数来看，2735mm的轴距比大众ID.3还要短一些，这有利于提升车辆的灵活性。但最终表现如何，还需要等待实车试驾后才能下结论。

续航与补能：515km/605km，够用但不算顶尖；Lafa5提供了两种电池容量选择：标准版CLTC续航515km，长续航版达到605km。这个数据放在同价位确实很有竞争力，比如对比MG4的425-520km、ID.3的450km都有明显优势。但需要注意的是，Lafa5并没有采用时下热门的800V高压平台，快充功率也没有具体公布，这意味着在补能效率上可能会稍逊于一些高端竞品。

智能化：8295芯片+激光雷达，降维打击？智能化配置是Lafa5最大的亮点之一。车机系统搭载了高通最新的8295芯片，这是目前量产车中最强的车规级芯片，性能比8155提升了近3倍。配合14.6英寸的中控大屏，操作流畅度完全可以碾压同价位的燃油车型。更令人惊喜的是，高配车型还配备了激光雷达，支持高速NOA导航辅助驾驶，并且承诺后续会通过OTA升级城市领航功能。

不过这里也存在一个疑问：在10万级别的车型上配备激光雷达是不是有些“性能过剩”？毕竟这个价位的消费者可能更在意实用配置。但零跑的这种做法显然是采用了“战未来”的策略，用超前的硬件配置来吸引科技爱好者，同时也为后续的软件升级预留了充足的空间。

设计细节：年轻人的“大玩具”属性拉满；除了核心的三电系统和智能化配置，Lafa5在很多细节设计上也花了不少心思。无框车门和隐藏式门把手这些通常在豪华车上才能见到的配置，现在都被下放到了这款10万级的车型上。车内最特别的要数“魔术岛台”设计，副驾前方预留了6个扩展接口，可以加装杯架、Pad支架等配件（官方周边待发布），这种高度定制化的设计非常符合年轻人的喜好。座椅采用了仿麂皮和真皮拼接的材质，配合赛道纹理的缝线，将运动氛围营造得相当到位。

从预售价格来看，Lafa5明显是要和MG4、大众ID.3这些老牌选手正面竞争。通过对比可

以发现，零跑采取的是“田忌赛马”式的竞争策略：用更低的价格提供更高的配置。

具体来看，Lafa5的起售价只要10.58万元，比MG4的11.58万和ID.3的12.59万都要低。但在续航方面，Lafa5的515-605km明显优于MG4的425-520km和ID.3的450km。智能化配置更是全面领先，8295芯片的性能远超MG4的8155和ID.3的非主流方案，激光雷达的加入更是让两款竞品望尘莫及。驱动形式方面，三款车都采用了后驱布局，但Lafa5的高功率版在动力参数上更有优势。

当然，Lafa5也面临一些挑战。品牌影响力方面，零跑显然不如大众这样的传统巨头；在运动调校的经验上，可能也不及背靠上汽的MG品牌。但综合来看，Lafa5在性价比方面的优势确实非常明显，很可能会从两款竞品手中抢走不少年轻客户。

零跑目前的主力车型C11、T03都是主打家用市场，销量表现虽然稳定，但品牌形象相对保守。Lafa5的推出，显然是零跑想要拓展新的客户群体——那些觉得“SUV太油腻”的年轻消费者。这款车的市场机会主要来自两个方面：首先是精准的市场定位，目前15万以内的运动取向纯电轿车市场几乎只有MG4一个像样的对手；其次是配置上的降维打击，无框车门、激光雷达这些配置在传统燃油车时代都是30万以上车型的专属。

不过挑战也同样存在。最明显的就是用户认知问题，零跑的“运动基因”尚未经过市场验证，年轻人可能更信任那些有历史积淀的性能品牌。另一个潜在问题是产能和交付，如果预售火爆后不能快速交车，很可能会流失那些没有耐心的“等等党”。

如果正式上市时能再给出5000元左右的终端优惠，Lafa5很可能会复制MG4的成功，甚至成为零跑品牌的销量新支柱。毕竟在10-15万这个价格区间，能够同时满足颜值、性能、智能化需求的纯电车型确实不多见。

总结：电动时代的“平民跑车梦”；零跑Lafa5的出现，证明了一个有趣的市场趋势：新能源车的普及，正在让“驾驶乐趣”变得越来越平民化。回想10年前，年轻人想要一台拉风的后驱车，至少需要准备20万预算（比如丰田86）；而现在，10万出头的Lafa5就能提供无框车门、激光雷达和6秒级的加速体验。

当然，这款车也未必是完美的。品牌溢价、充电网络、操控调校都可能成为争议点。但对于预算有限又拒绝“平庸”的年轻人来说，Lafa5至少提供了一个足够诱人的新选择。它的出现，不仅丰富了零跑自身的产品线，更可能会推动整个15万级纯电市场的升级换代。

最后问题来了：如果预算15万，你会选“稳妥”的ID.3，还是“冒险”拥抱这台零跑“小钢炮”？