

实拍体验：这款方盒子能越野，也能日常通勤，适合喜欢户外出行

来源：徐宇翔 发布时间：2025-11-19 18:02:24

打算选硬派 SUV 的朋友，其实比较看重的有两点：平时开着方不方便，真到了复杂路况能不能靠得住。2025 年 10 月 19 日纵横 G700 上市后，不少线下门店已经有实车了，结合品牌公开的配置和之前的测试信息，从实际使用角度聊聊这款车的表现，给有购车想法的人做个参考。

初见纵横 G700，是典型的硬派 SUV “方盒子” 样式，车身线条平直，没有采用溜背设计，轮眉微微向外凸起，看着就有股能跑烂路的特质。前包围为三段式设计，中间预留了绞盘接口，所有版本都能选装，常去野外的人应该清楚这个配置的用处，万一陷进泥里，不用只等别人来救，自己试着拉一把或许就能出来，日常用着挺实在的。车顶能加装行李架，跑长途穿越时，帐篷、登山包往上面一放，车内空间就能省出来，不用堆得满满当当；侧门的上车踏板也比较贴心，175cm 左右的身高，上下车不用费劲抓着门框，不像有些硬派 SUV，每次上车都得踮着脚，怪费劲的。不同版本的外观细节有区别，比如顶火共创版发动机舱盖多了进气道，中网为黑色，看着更有越野范儿；基础版相对低调，喜欢哪种风格按自己喜好挑就行。

拉开车门坐进去，内饰没有复杂花哨的设计，明显是往实用方向打造的。车内大部分区域采用软皮包裹，顶棚摸着手感接近鹿皮，不是那种一摸就知道廉价的硬塑料；门板、中控台下方容易蹭到的地方，用的是耐磨橡胶，实车看的时候沾了点浮泥，销售拿湿布一擦就干净了，不用像有些车那样，脏了就留印子，擦都擦不掉。副驾一侧有个凸起的扶手，一开始还以为是装饰，后来才知道是专门为越野设计的，车在烂路上颠的时候，副驾的人抓着这个扶手能稳住身子，不至于晃得东倒西歪，难受得很。



车内屏幕数量不少，包含贯穿式大屏、中控屏，后排还有吸顶屏和空调屏，这四个屏幕能一起用还不互相耽误。比如副驾的人调空调，不会把主驾的导航挡住；后排孩子看动画片，也不影响开车操作。物理按键都集中在中央扶手那儿，是金属凸起的，盲操的时候能靠手感分清，像“低速四驱”这种常用的键尺寸稍大，开车时不用低头找，摸着手感就能按准，越野的时候能少分心，安全点。不过有个小问题，屏幕边缘特容易沾指纹，平时用得经常擦，不然看着脏兮兮的，影响心情。



空间方面，常规版的利用率比较不错。坐进后排，膝盖离前排座椅还有两拳多的距离，就算后排装了儿童安全座椅，再坐个成年人也不挤，不会觉得腿伸不开。后备厢平时放两个28寸行李箱加个折叠婴儿车没问题；把后排座椅放倒，容积能扩一大圈，露营用的帐篷、折叠自行车，甚至小的救援工具，都能轻松装下，不用纠结放不下。前排门板的储物空间设计得也巧，能同时放两瓶1.5L的矿泉水和一把折叠工兵铲，中控台下面还有个隐藏储物格，

车钥匙、平板放进去正合适，越野时拿工具也方便，这些小细节用起来能省不少事。



动力是纵横 G700 的重要部分，搭载的是鲲鹏超能混动 CDM-0 系统。在试驾场地试的时候，起步挺轻快，没有明显延迟；就算车上坐了 4 个人，红绿灯起步也不觉得肉，不会有“光踩油门不走”的情况。高速上从 80km/h 加到 120km/h，踩下油门动力能跟得上，超车的时候心里有底，不会觉得没劲儿，超完车也踏实。

续航和油耗表现尚可，纯电续航够日常通勤用，每天上下班来回 40 公里左右，一周充一次电基本够用，不用天天找充电桩；综合续航里程较长，馈电油耗比不少燃油硬派 SUV 省，跑长途不用老找加油站，减少麻烦。不过这款车挺重的，在城里开灵活性一般，停车的时候得多注意车身尺寸，尤其是老小区那种窄路，两边都有车，别蹭到旁边的车，到时候修起来也麻烦。

悬挂对驾驶体验影响较大，这款车全系都有五连杆空气悬架，还带 CDC 可调阻尼减振器。空气悬架能调高度，在城里开把悬架降低，过弯的时候车身倾斜不明显，不会觉得晃；越野就把悬架升高，遇到 30 厘米左右的石头，慢慢开过去基本没问题，不用怕刮到底盘。CDC 减振器会跟着路况变硬度，过减速带的时候阻尼变软，滤震效果不错，不会颠得人难受；高速过弯时阻尼变硬，车身能稳住，兼顾了平时开的舒服和越野的操控。

不过从做汽车售后的朋友那儿听说，空气悬架是精密东西，平时别长时间把车停在凹凸不平的地方，不然悬架一直受力，可能影响寿命，后期修起来也贵。另外，建议每半年检查一次气囊有没有破、漏不漏气，有问题赶紧处理，别影响开车安全；悬架的橡胶件也别沾到润滑油，容易老化，保养的时候可以跟师傅多提一嘴，让他们多留意。

越野能力中，涉水表现比较突出。上市前几天，这款车在芜湖长江黑沙洲渡口横渡长江，1480 米的距离用了 22 分钟，后来能稳稳靠岸。官方说发动机、变速箱、电机、电池这些核心部件都做了 IP68 级防水，还通过正时罩盖整体设计、点火线圈密封这些细节减少进水风

险。涉水深度在非空悬状态下是 900mm，空悬状态下 970mm，差不多到成年人腰的位置，暴雨天遇到积水路段，只要没超过这个深度，慢慢开基本能过，不用太担心进水。

但涉水后得及时维护，就算标了 IP68 防水，也得赶紧洗底盘，把沾在上面的泥沙冲干净，尤其是零件连接处，别让泥沙堆久了影响密封，到时候漏水就麻烦了；还要检查车门、天窗的防水胶条，有裂纹、弹性差了就赶紧换，不然下雨容易漏水；要是在海边，尽量别让车涉水，海水里的盐雾容易腐蚀零件，后期修起来也费钱。

“配备三把锁”是这款车越野配置的一个优势，前后是电控牙嵌式差速锁，加上能量中锁，官方说锁止响应时间不到 0.1 秒。在泥地、沙地这种复杂路况，动力分配挺及时，能减少陷车的概率，不用老等着别人来救。同时，这款车还提供多种驾驶模式，新手选智能模式，系统会自己判断路况调参数，不用自己瞎琢磨；倾向自己操控的，也能手动调细节，扭矩放大倍数能到 23.79 倍，过交叉轴、炮弹坑的时候能帮上忙。在越野基地试岩石模式时，车身倾斜快 30 度了，仪表盘上能实时显示车身状态，心里有数，知道车现在怎么样。不过要注意，不同版本底盘调校可能不一样，比如有些版本没 CDC 减振器，选车的时候得对照配置表看清楚，别买错了。

卫星通讯是这款车的一个特色功能，官方叫“纵横苍穹互联”，能双向语音还能紧急救援，跟车载 ECALL 系统连在一起，24 小时待命。常去新疆、西藏这些手机没信号的地方，这个功能能多份保障，真遇到急事，不用怕联系不上外界，能及时求助。

服务方面，官方提到有 13 条专属穿越线路，像巴彦淖尔渡阴山、克拉玛依魔鬼城这些热门越野路线都在里面，还有 200 多个纵横驿站，能提供救援、补给、住宿，去这些路线玩，不用自己花大量时间做攻略，省不少事。全国还有几个越野基地，比如广州南昆山、宁波龙极，买车后能去这些地方体验场地越野，感受下越野的乐趣。另外，车辆的初始使用者有终身整车质保，空气悬架这些核心部件也在质保里，后期修车不用太担心花钱，减少负担。

总的来说，纵横 G700 在硬派 SUV 的越野性能和日常使用之间平衡得不错，既有防水、三把锁、高离地间隙这些能跑烂路的配置，又有平时开需要的舒服和省油，卫星通讯还能应对没信号的情况，增加安全保障。不过也有要注意的地方，比如车身宽，在老小区窄路停车得小心；现在配件供应链还不够完善，想深度改装可能得等段时间，急着改的话得考虑清楚。

如果喜欢户外出行，偶尔想挑战复杂的越野路线，又不想影响平时开车的舒服，这款车可以作为备选。建议等门店有试驾车了，亲自去开一圈，重点感受下悬挂的滤震和动力响应，毕竟每个人开车习惯不一样，光看别人说、看参数没用，自己试过才知道合不合适，别买了之后又后悔。

HTML版本： [实拍体验：这款方盒子能越野，也能日常通勤，适合喜欢户外出行](#)