

用技术打破固有认知！蔚来ET9试驾感受：气场强大，科技感拉满

来源：谢佩任 发布时间：2025-11-19 21:57:02

在燃油车时代，提到豪华行政旗舰，大家先想到的多半会是BBA；但到了新能源车时代，消费者的需求已经变了：他们不只是一定要豪华和性能，更想要科技感、舒适度以及更多的驾驶乐趣。而蔚来ET9(图片|配置|询价)的出现，很快便在这个细分市场里站稳脚跟，成了很多企业大咖、科技新贵的新选择。作为蔚来十年全栈自研技术的结晶，这款车从底层技术上就打破了人们对传统行政车的印象，它不只是气场强大的“身份象征”，更用实实在在的技术把驾乘体验提升到了新高度。今天，咱就结合自身体验从外观设计、座舱、智能、底盘、动力等多方面给大家聊聊这款车，看看它到底有啥魅力。

蔚来ET9最低售价：76.80万起图片参数配置询底价懂车分暂无懂车实测暂无车友圈3260车友热议二手车47.98万起 | 16辆

一、外观设计

初见蔚来ET9(看资讯)，就能感觉到它的“行政范儿”，但细品之下又有自己的特点。从车头看，它的前脸采用了封闭式设计，搭配分体式大灯，上半部分是细长的日间行车灯，下半部分是主灯组，这是现在新能源车的主流设计，看着干净利落。虽说没有传统燃油车那种夸张的大格栅，却靠着整体的比例和线条，透出沉稳的气场。车身侧面给人的直观印象就是“大”，5325毫米的车长，3250毫米的轴距，数据摆在那，气场自然就来了。但它的“大”不臃肿，前低后高的流线造型，让车身看着很舒展，有点像蓄势待发的样子。侧面离地间隙大约200毫米，比一般轿车高一点，隐隐带点跨界的感觉，走点非铺装路面也不用太小心翼翼。车尾的设计偏年轻，流线型的造型减少了沉闷感，如果选装悬浮式尾翼，运动感会更明显。整体看来，蔚来ET9(用车口碑)这种“大气中带点活力”的风格，确实打破了传统行政车“老气横秋”的印象，年轻人开也不违和。

蔚来ET9最低售价：76.80万起图片参数配置询底价懂车分暂无懂车实测暂无车友圈3260车友热议二手车47.98万起 | 16辆

二、座舱方面

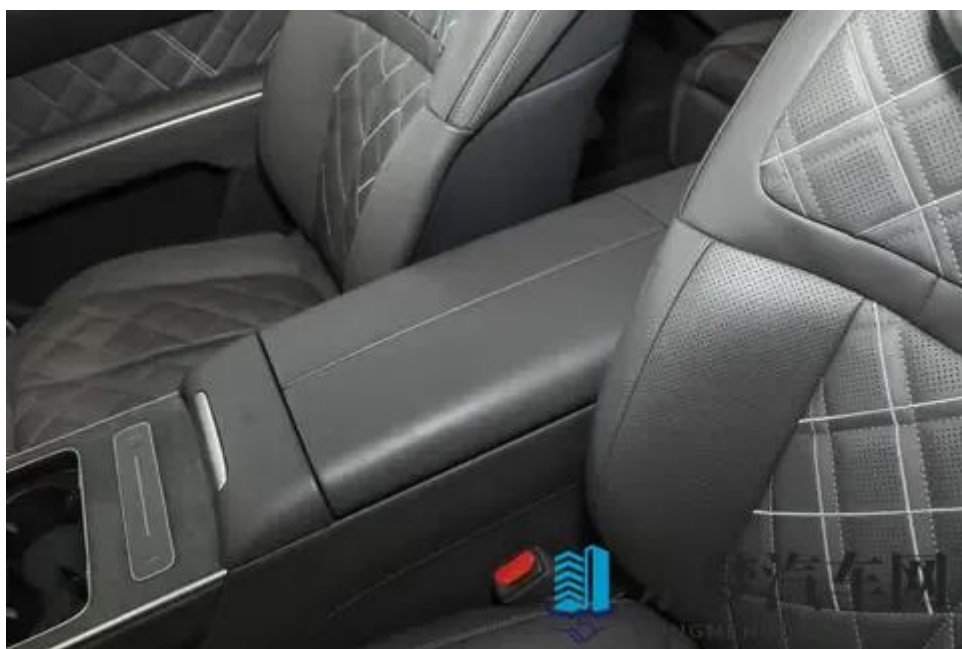


作为行政车，座舱才是“重头戏”，ET9在这方面的体验，从上车那一刻就开始了。走到车旁边，车门会在电机控制下慢慢打开，同时车身自动降低50毫米，就像在“弯腰”迎接你，仪式感直接拉满。坐进驾驶舱踩下刹车，车门又会自动关闭，整个过程不用动手，这种细节确实让人觉得“够档次”。座椅是真的舒服，被叫做“飞航头等舱座椅”一点不夸张。调节功能细到让人惊讶：除了前后、上下，连坐垫长度、座椅软硬都能调，总能找到适合自己的姿势。我朋友1.75米的身高，调好之后腰部、腿部都被托得很稳，开两小时车也不觉得累。如果选四座版，体验更上一层楼。前后贯通的“行政桥”是核心，表面用了实木材质，纹理细腻，摸上去有自然的温润感，比全是塑料或金属的设计更显档次。行政桥上集成的功能也很实用：电动滑门冰箱能冰饮料，无线充电板随手放手机就能充，还有电动翻转的后排控制屏，调空调、开按摩都能在后排搞定，不用麻烦前排。后排空间完全不用担心，就算是1.85米身高的人坐进去，翘二郎腿毫无压力，腿部离前排座椅还有两拳多距离。头枕上的液晶屏幕能看电影、刷视频，长途坐车不无聊。音箱系统更是惊喜，头枕音箱、中置音箱加前后双低音炮，一放音乐，整个车厢像被声场包裹，堪比小型KTV，沉浸感特别强。氛围灯也是年轻人喜欢的点，不仅能自己设计样式，还能跟着音乐节奏变，开车时氛围感拉满。而且它会联动驾驶模式：运动模式下灯光偏激昂的红色、橙色；舒适模式下偏柔和的蓝色、绿色，挺会“配合情绪”的。



三、智能系统

蔚来ET9升级的Cedar 雪松1.3.0系统在智能座舱和交互上进步很明显。中控是15.6英寸的双层OLED屏幕，显示清晰，操作流畅，最有意思的是能换主题，就像手机换壁纸一样，每天换个风格，开着都有新鲜感。系统还支持分屏，主驾看导航的时候，副驾能在另一边看电影，互不干扰，长途出行挺实用。NOMI语音助手更“聪明”了，不仅响应快，还能记住每个人的习惯。比如我喜欢24℃的空调，我老公偏爱26℃，只要说“开空调”，它会自动给我俩调到各自喜欢的温度，不用再额外说明。四音区识别也准，后排说“打开遮阳帘”，前排的空调不会被误操作，这点很贴心。座椅调节也变智能了，能根据乘客的身高体重推荐合适的角度和硬度，不用自己一点点试。我头一次坐这车的时候，它推荐的坐姿比我自己调的还舒服，确实有点“懂你”的意思。



四、储物空间方面

在储物空间方面，蔚来ET9考虑得挺周全。后备箱容积544L，放两个28寸行李箱+几个背包没问题，日常通勤、周末购物都够用。不过它的后备箱开口比较垂直，拿放大件时可能得稍微抬一下，但好处是行驶中噪音更小，能让车内更安静，也算有得有失。前备箱是个惊喜，容积不小，还支持语音开启。下雨天手里拎着东西，或者抱着孩子的时候，说一句“打开前备箱”就行，不用放下东西再手动操作，这个设计太懂生活了。车内的小储物空间也够用：门板能放三四瓶水，中控下方的槽能塞手机、钥匙，行政桥上还有专门的杯架和储物格，零碎东西都有地方放，不会乱糟糟的。

五、动力和续航方面

在动力方面，蔚来ET9用了全域900V架构，前电机180千瓦，后电机340千瓦，总功率520kW，开起来那叫一个“有劲”。平时在市区开，舒适模式下动力输出很线性，踩多少给多少，不会窜，乘客坐着舒服；切换到运动模式，推背感立马就来，超车、并线干净利落，一点不拖泥带水。前后双电机的布局，在雨雪天、湿滑路面上更稳，扭矩分配均匀，不容易打滑。续航和补能是这款车的强项。102kWh的电池组，CLTC续航650km，日常通勤一周充一次电足够；长途的话，支持高功率快充，5分钟能补255km续航，喝杯咖啡的功夫就能继续跑。更方便的是换电，全程只要3分钟，比加油还快，不用等充电，省时又高效。

六、安全和辅助驾驶方面

在安全和辅助驾驶方面，蔚来ET9给的配置很全，让人开着放心。全系标配7项主动安全配置：偏离预警、碰撞预警、开门预警、倒车预警……比如开门预警，后排乘客开门前，如果后方有自行车或电动车过来，会立马提醒，避免“开门杀”，这种细节能减少很多事故。驾驶辅助功能也不含糊：主动刹车、并线辅助、车道保持、360全景、全速自适应巡航、L2级辅助驾驶、高速辅助领航，都是全系标配。高速上开辅助领航的时候，车子能自己跟车、保持车道，还会根据限速调整车速，长途开车能省不少劲儿。Cedar 雪松1.3.0系统对辅助驾驶也做了优化，高速跟车时遇到加塞，减速更平缓，不会突然“猛刹”吓一跳；记忆泊车能识别不规则车位了，就算是新手，在小区里也能轻松把车停好，不用来回挪，确实省心又省力。

七、底盘方面

底盘是蔚来ET9的核心亮点，也是特别能展现技术实力的地方。刚开始看到这么大的车，我还担心开着它会很“笨”，结果完全多虑了。它的天行底盘把线控转向、后轮转向和全主动悬架集成到了一起，带来的操控感完全不像5.3米的大车。后轮转向角度能到 $\pm 8.3^\circ$ ，原地掉头的时候，连我老公这种10年驾龄的老司机都惊讶了——原本以为得倒一把，结果一把就过来了，转弯半径比我家那台4.6米的SUV还小，在小区窄路里穿梭特别灵活。魔毯悬架的表现也很惊艳，过减速带或坑洼路时，震动被过滤得很彻底，坐在后排几乎感觉不到颠簸；急转弯时，车身倾斜很小，不会有“要侧翻”的慌动感，开着稳，坐着也舒服。这得益于它的

机械解耦式多连杆悬挂，能高效过滤路面震动，同时又保持足够的支撑性，把舒适和操控平衡得很好。

总结：经过一番试驾体验，蔚来ET9给我特别深刻的感受就是：行政旗舰车终于不再是“老气横秋”的代名词了。它的天行底盘让大车变灵活，900V电驱带来强劲动力，Cedar系统让智能交互更贴心，飞航座椅把舒适做到极致。这些不是靠“堆配置”，而是底层技术革新带来的体验升级。它用十年自研技术证明，行政车可以既有沉稳气场，又有年轻活力。虽说76.8万的起售价不算便宜，但对比同级别行政旗舰，它的技术含量和驾乘体验确实有独到之处。对于企业大咖、科技新贵来说，蔚来ET9不仅是一辆代步车，更是一个移动的办公室、休闲区，能满足商务接待、家庭出行、长途自驾等多种需求。不管是商务人士需要的气场和舒适，还是年轻人看重的科技和操控，蔚来ET9基本都能满足。如果你觉得行政车“不适合自己的”，那不妨去试试蔚来ET9。它会用实力向你证明，好的行政旗舰不只是身份的象征，更是用技术让每一次出行都更舒服、更省心、更有乐趣。

HTML版本： [用技术打破固有认知！蔚来ET9试驾感受：气场强大，科技感拉满](#)