

试驾极狐全新阿尔法T5：车不狠，站不稳！

来源：李俊宏 发布时间：2025-11-20 04:31:55

作为近期最畅销的小车之一，极狐T1上市第一个月就拿下一万多台的月销成绩，10月更是突破一万五千台，而T1的成功好像终于让极狐找到了正确的方向——人不狠、站不稳。

不久前，极狐全新阿尔法T5正式上市，增程版3款车型，限时优惠价10.98-12.78万元，纯电版4款车型，限时优惠价为11.98-15.48万元。

这次我们花了一天时间分别试驾了纯电版和增程版车型，下面从极狐阿尔法的增程系列开山之作——增程版车型说起。



动力方面，增程版搭载的是1.5L增程器以及一个200kW的电机，零百加速6.5s。整体驾驶感受还是偏向电感，不过，相比起纯电版本，增程版本的动力会来得更加柔和。刹车和电门踏板的调校都偏向舒适，不算非常灵敏的类型，更线性。

驾驶感受更像电车还有一个很重要的原因是增程器的无感介入，这也是这次试驾让我感受最好的地方，无论是对抖动还是噪音都能有非常好的抑制。

底盘部分实际驾驶下来非常符合一台家用SUV属性——偏舒适。质感好的感受，首先来自于初段韧性不错，过坎的时候也能够及时收紧。同时，这台车的底盘对大幅震动抑制效果比较到位，但还是会保留一部分路感。

转向手感上，转向阻尼偏轻，这是市面上大部分新能源车型都会有的感受。驾驶模式切换到运动模式后会加重，车速拉起来之后，力度也会更重，但整体开下来依然是轻松、好上手的取向。

极狐的静谧性一直做得不错，前挡风玻璃和两侧前车窗都用到了双层夹胶玻璃，这一点在这个价位还是有竞争力的。实际坐在车里，静止状态下对于外部噪音的隔绝很彻底，但在高速上超过100km/h后还是会听到一些风噪——放在这个价位，我认为是可以接受的，毕竟放点音乐就可以压住。

续航部分，阿尔法T5电池用到的是宁德时代的骁遥电池，纯电续航215km，综合续航可以达到1215km。

这也就是说，不管是城区通行还是长途出行都够用，具体续航表现这次我们并没有实际测试，后续有机会的话我们再进行详细的续航实测。

过往增程车的通病我想大家都有所耳闻——馈电后动力衰减。但极狐阿尔法T5可以在电量低至10%以下后依然保证电机有着140kW的功率输出，再加上增程器是可以发电的，所以动力衰减的情况要好很多。

全新阿尔法T5除了是极狐增程系列的开山之作，它的含金量还在于：将搭载城市NOA的SUV价格成功拉入15万内、下放到12万元级别。换车试驾纯电版本时，我们就把试驾重点放在了这套智能驾驶辅助系统上。

新车采用北汽元境辅助驾驶系统，这是一个纯视觉方案的无图系统。主摄像头用到的是惯导双目摄像头，在车辆前方，从它的形状来理解，其实更像是人眼。最大可视角度为100度，可视范围210m，这在视觉方案里已经算是不错的数据了。在实际体验中，高速路段的绝大部分表现都很不错，不管是自主变道、上下匝道、避让大车都很像老司机。

不过，城区NOA表现还有提升的空间。首先，通行效率不算高，比如在遇到前方车辆速度明显慢于路面其他车辆平均速度的慢车时，它的主动变道意识不强，在有充足变道条件的情况下，依然出现过一次一直跟在慢车后的情况。

其次，对于复杂路况的应对能力不够高。在地面标线复杂的路口，出现过需要人为接管的情况，不过需要说明的是，这样的情况在全程80km左右的试驾过程中只出现了一次。

最后的一个小问题是，当遇到前方路口有行人通过、车辆减速后，再提速的速度偏慢。当然，目前市面上确实有不少车辆减速后再提速的速度过快，极狐阿尔法T5确实能够给驾驶员带来一定安全感，风格更适合那些喜欢稳妥体验的司机。

综上，这套城区NOA我认为还是比高速NOA需要更频繁的人为接管，但这并不代表它不是一套合格的智能驾驶辅助系统。

红绿灯路口启停、路口避让行人、自主转向、防御性驾驶这些方面都做得非常不错，更像一个风格稳重的老司机在驾驶。本身我们也建议驾驶员无论在任何NOA情况下，都要给到

车辆足够的监管与配合。尤其是回到它的价位，我认为以上缺点并不是无法接受的。

最后，我们再简单回顾一下这台车的静态表现。

作为极狐增程系列的首车，全新阿尔法T5外观进行了一定的更新。前脸采用更简洁的封闭式格栅设计，取消前大灯间的黑色装饰条，增加了主动进气格栅，整体视觉效果更加干练的同时，又没有失去极狐的品牌辨识度。

尺寸方面变化不大，相比老款车型除了车长增长70mm外其余没有变化。也因此，车内空间也没有太大变化，保持极狐不错的空间感。170cm的成年人坐在后排非常宽敞。

侧面的一个变化是轮毂尺寸减小为19英寸，但在视觉效果上并没有大打折扣，整体车身比例依然非常协调。

座舱内部的改变不少。我个人感知比较深刻的升级是添加了天窗遮阳帘，这个配置对于夏季用车真的太重要了，因为哪怕隔绝紫外线指数再高的车顶玻璃，在强烈太阳光下依然不如一个物理遮阳帘来的实在，这点对怕晒黑的女性车主来说十分重要。

座椅也有明显的变化。老款采用的是桶椅造型，这次则用上了更常见到的分体式座椅，并且前排座椅都支持躺平功能，这个功能其实跟增程动力形式很搭——开长途时想休息一下，有了这个功能舒适性体验要加上不少分。

不过，座椅的腰托调节模块被取消，取而代之的是座椅按摩功能。对于这个变化则是见仁见智，对我这种老腰来说，腰托的使用频次会明显高于座椅按摩。

座舱方面，这次新车采用了高通骁龙8775舱驾一体的芯片，简单来说就是将原本需要两条线来管的功能合二为一。这个芯片名字可能大家听说的不多，比起当前新一代的 8295 旗舰芯片，它的算力达到了140Tops，有足够的力量来同时掌管智能座舱和驾驶辅助。

整体车机操作感受非常丝滑顺畅，内部软件应用也足够丰富，语音助手的响应速度也有了一定提升。但我个人认为在UI设计层面可以再做得细腻一些，目前看起来只是比较简洁。

极狐阿尔法T5的焕新，不只是是极狐整个产品矩阵的一次完善，更是极狐找到发力点之后的再一次尝试。

从这次的试驾体验来看，极狐也真的从T1的成功中找到了些许诀窍，虽然之前的T5、S5都受困于品牌力不足，销量并不喜人。而在我看来，现在的全新阿尔法T5更有实力与极狐T1形成相辅相成之势——

T1的成功为品牌知名度再造高峰，T5则用“12万就能获得城市NOA”来收割2026年智驾下放的第一波流量。

主动出击而不是选择跟随，极狐这次，真的开窍了。

(END)

HTML版本： [试驾极狐全新阿尔法T5：车不狠，站不稳！](#)