

燃油车的智能进阶：深度体验第三代领克03，我的购车观念被刷新了

来源：陈秀娟 发布时间：2025-11-20 07:46:07

最近家里的老车确实用了不少年头，就有了换辆紧凑型轿车的打算。趁着周末有空，我去了附近几家4S店转了转。原本也在犹豫要不要考虑新能源车型，不过到店后发现，现场看车的顾客里，还是有不少人更倾向于选择燃油车——毕竟现在的燃油车在智能化方面进步很明显，功能实用，也不用为充电和续航操心，日常用起来确实省心一些。

领克03最低售价：10.38万起最高降价：1.80万图片参数配置询底价懂车分3.89懂车实测空间·性能等车友圈69万车友热议二手车3.98万起 | 1275辆

在几款车型中，第三代领克03(图片|配置|询价)给我的印象比较深。销售介绍说，这一代车型在动力响应、操控稳定以及智能安全几个维度都有所提升，尤其是驾驶体验和科技配置方面做了不少优化。听下来觉得挺符合我的需求，就决定亲自试驾一下，看看实际感受如何。试驾之后，我对这辆车的动力表现、乘坐空间、功能配置以及主被动安全设计都有了更具体的体会。下面，我就结合自己的实际体验，和大家分享一下对第三代领克03(看资讯)的一些观察和感受。



初次见到第三代领克03(用车口碑)，它的外观设计确实很合我眼缘。新增的极光银车漆质感不俗，不像黑色那么深沉，也比普通的白色更显细腻，尤其在阳光下能映出柔和的金属光泽，整体看起来挺有档次。当然，浅色系可能没那么耐脏，像我这样不常洗车的人，可能

得在颜色选择上再多权衡一下。前脸部分采用了新的“猎风”造型，车头姿态低趴，配合宽体进气格栅和向后拉伸的线条，既延续了品牌的设计语言，也增添了不少动感气息。

从侧面看，车身线条流畅舒展，从前轮眉一直延伸到尾灯，视觉上拉长了车身比例。轮毂造型也比较别致，行驶时能看出细节的层次感，为整车增添了几分灵动。车尾的变化比较明显，贯穿式尾灯在夜晚点亮后辨识度很高，加上重新设计的后包围和双边排气布局，进一步强化了运动风格。销售提到1.5TD Halo和2.0TD Ultra版本可选装碳纤维驭风尾翼，我试驾的车型就配备了这项配置，不仅视觉效果更战斗，在高速行驶时也能感受到它对车身稳定性的帮助，据说能提升空气下压力，实际体验下来确实有一定作用。



进入车内，内饰除了常规的暗曜黑配色，还提供了炽热红和纯粹白两种风格。我试驾的这款是炽热红内饰，红色座椅与门板饰条搭配黑色中控，运动氛围营造得比较到位。车内用料方面，手能触到的地方多采用软性材质包裹，做工也比较扎实，缝隙均匀，没有廉价感。不过家人觉得红色内饰稍显张扬，担心时间长了会审美疲劳，这点我还在考虑。整体布局上，各功能区划分清晰，空调按键、中控屏等操作起来都比较顺手，不需要太多学习成本。



在动力配置上，第三代领克03依旧提供了2.0T和1.5T两种选择。我这次特意对两个版本都进行了较为深入的体验，整体印象是动力储备充足，但二者的性格取向确实有所不同，适合不同需求的驾驶者。先谈谈2.0T版本。它搭载的是Drive-E系列的2.0TD T5 Evo涡轮增压发动机，匹配爱信8AT变速箱。这套动力总成在起步阶段的响应就非常积极，轻踩油门，车辆就能利落地动起来，那种常见的涡轮迟滞感被抑制得很轻微。在市区道路行驶，无论是绿灯起步还是中途加速超车，动力都可以说是随叫随到，深踩油门时能带来明显的推背感。官方公布的百公里加速时间为6.5秒，这种充沛的动力在快速路上超越慢车时尤其能给人信心，整个过程干脆果断。不过，在开启运动模式享受更迅捷动力响应的同时，油耗也会有比较明显的增加，这对于经常在拥堵市区通勤的用户来说，是需要提前考虑的实际因素。

而1.5T版本则呈现出另一种风格。它延续了1.5TD发动机与7速双离合变速箱的组合，最大马力181匹。虽然绝对动力数据不及2.0T版本，但在绝大多数日常场景下——例如城市拥堵路况下的跟车、环路中的中速巡航——它的动力输出都表现得轻快而平顺，变速箱的换挡动作也难以察觉，驾驶起来十分跟脚。即便是在高速状态下需要动力进行再加速，它也不会让人觉得力不从心。油耗无疑是它的强项，在通畅路况下能保持在一个经济区间，更适合注重燃油经济性和用车成本的消费者。总的来说，两个版本的动力输出调校都偏向线性，不会给人突兀的闯动感，对新手非常友好。车辆提供的多种驾驶模式更是一个亮点，让我可以在“运动”模式的激情和“经济”模式的务实之间灵活切换，以适应不同的驾驶场景和心情，这一点确实增强了使用的便利性和乐趣。

在过去，我常有一种印象，觉得燃油车在智能科技方面似乎总比新能源车“慢半拍”。但这次深度体验第三代领克03之后，这个观念被彻底刷新了。它所搭载的LYNK Flyme Auto智能座舱系统，配合底层龙鹰一号芯片的算力支持，整体操作十分跟手，无论是滑动界面还是切换应用，响应都很及时，几乎感觉不到延迟，使用体验确实接近一部流畅的智能手机。不过在连接过程中也遇到一点小插曲，在连接某款安卓手机播放音乐时，出现过一次音画不

同步，重新连接后便恢复正常，希望后续版本能进一步优化兼容性。

我特别尝试了它的手车互联功能，这确实是个能提升日常用车幸福感的配置。手机与车机无缝连接后，导航、音乐、播客等内容都能自动流转至车机大屏，无需重复操作。比如出门前在手机App上设定好导航，一上车，路线信息就已同步准备好，并结合AR-HUD在风挡玻璃上清晰投射指引，在岔路、匝道等复杂路况下，视觉提示非常直观，有效避免了频繁低头看屏带来的安全隐患。当然，在午后强光环境下，HUD的显示亮度若再提升一些，视觉效果会更为理想。

此外，智能场景模式也让我感到非常实用。我自定义了一个“通勤模式”，设定好时间段后，系统会在对应时段自动将空调、座椅、多媒体等调整至预设状态。每天上车就像有一位无形的助手已为你准备就绪，省去了逐一操作的麻烦，让通勤路途从启动车辆那一刻就变得轻松从容。而12.3英寸液晶仪表、15.4英寸中控大屏与25.6英寸AR-HUD组成的三屏联动，也将关键行车信息合理分布，驾驶者视线基本不用离开路面即可掌握一切，既保障了安全，也提升了人机交互的整体效率。

除了流畅的车机交互，第三代领克03在智能辅助驾驶方面的配置也相当丰富。根据资料介绍，车辆共支持39项驾驶辅助功能。我在试驾中着重体验了其中几项使用频率较高的功能，整体感受是它们在适当场景下确实能有效提升驾驶的便捷性与安全感。在封闭的高速路段，我尝试使用了其高速领航辅助功能（注：属L2级辅助驾驶，驾驶员需始终保持对车辆的控制）。系统能够平稳地将车辆维持在车道中央行驶，并可根据前车速度自动调节跟车距离，这在长途驾驶中能有效缓解右脚的壓力。不过，在通过曲率较大的弯道或进入光线突变的隧道时，系统会提示驾驶员及时接管方向盘，这也符合当前辅助驾驶技术的普遍特点。

面对日常城市通勤中常见的拥堵路况，它的自动跟车功能显得尤为实用。车辆可以自动跟随前车启停，避免了频繁在油门和刹车踏板之间切换的疲劳。而在停车环节，它所配备的全场景自动泊车功能对我这样的用户非常友好。系统能自动识别侧方或倒车车位，即便是空间比较局促的位置，也能较为精准地完成泊入，基本解决了“最后一米”的停靠难题。值得一提的是，当辅助系统激活时，仪表盘上会有清晰的蓝色指示灯提示，让驾驶者能够明确知晓系统的工作状态，增强了使用过程中的安心感。旅途的舒适感不仅来自轻松的驾驶，也离不开优质的音响陪伴。车辆搭载的Lynk Sound 聆境之声沉浸式音响系统，配备了14个扬声器，在实际播放音乐时，能感受到声音的层次感和环绕效果都相当出色，前后排的听感比较均衡。在长途行驶中，一套好的音响系统确实能显著减轻旅途的枯燥，让行程成为一种享受。

作为一款定位于紧凑级的轿车，第三代领克03的实际乘坐空间给了我一个不小的惊喜。从数据上看，其车身尺寸和2730mm的轴距为内部空间打下了不错的基础。以我本人175cm的身高为例，将前排座椅调至舒适位置后，头部距离车顶仍有一拳多的余量，腿部两侧也没有拘束感，驾驶一个多小时下来，肩部和腿部依然比较放松。转到后排，膝部空间同样表现不

错，距离前排座椅靠背大约有两拳的距离，头部也不会感到压抑。即便后排需要乘坐三位成年人，横向空间也足以应对，中间地台的隆起幅度在可接受的程度，只是后排中间座位的靠垫相对两侧稍硬一些，如果长途乘坐，中间的乘客舒适度可能会打些折扣。

后备厢的容积满足日常通勤和周末采购是绰绰有余的，放置几个登机箱或购物袋不在话下。不过，对于像我这样有定期带家人短途出游习惯的用户来说，如果需要同时装载婴儿车、露营装备等大件物品，就会感到有些局促，这时往往需要放倒部分后排座椅来扩展空间。在装载的灵活性上，轿车确实还是与同级别的SUV存在一定差距。

车内的舒适性配置则很能体现用心程度。座椅的包裹性和支撑性都调校得相当到位，尤其在过弯时能明显感到侧向的承托，材质也比较柔软透气，长时间乘坐不易疲惫。我试驾的车型还配备了座椅加热功能，这在冬季非常实用，升温速度也很快。三辐式方向盘的握感饱满扎实，两侧的多功能按键布局清晰，基本可以实现盲操，不影响驾驶注意力。电子换挡机构的加入也提升了操作便利性，挡把力度轻盈，对于力量相对较小的驾驶者来说，切换挡位更加轻松省力。

车内的储物设计也考虑得比较周到。车门板上的储物槽足够深，可以轻松放下水杯和折叠伞；中控台下方设计了一个开放的储物空间，方便放置手机、钥匙或钱包等随手物品，并且配备了无线充电面板，手机随放随充，避免了车内线缆的杂乱，日常使用非常便捷。驾驶起来，这款车给我最深的印象是底盘质感相当扎实。它采用前麦弗逊、后多连杆独立悬架组合，并配有加强防倾杆。在经过一些破损路面或连续细碎颠簸时，悬架能够有效地吸收震动，传递到车内的冲击十分柔和，过单个减速带时车身姿态也很干脆。不过在快速通过连续减速带时，能感觉到车尾略有轻微跳动，适当控制车速会好很多。

在弯道中，车身侧倾控制得不错，方向盘的指向清晰准确，没有什么虚位，转动时车头响应及时，给人一种灵活好开的感觉。行驶在高速路上时，车身稳定性令人安心，即便速度提升到较高区间，也没有发飘的迹象，偶遇侧风也不会产生明显的晃动。此外，整车的隔音表现也值得肯定，在以120公里/小时巡航时，风噪和胎噪都抑制在一个较低的水平，车内交谈或欣赏音乐都不受影响，整体静谧性为乘坐舒适度加分不少。

一直以来都听说领克在安全方面颇为用心，这次通过实际体验第三代领克03，确实有了更直观的感受。首先从车身结构上来说，就能给人很强的信心，销售介绍车辆在A柱、B柱等关键受力部位使用了高强度热成型钢，整体框架显得非常扎实，这为被动安全打下了良好的基础。在安全配置方面，车辆提供了比较全面的防护。除了包括主副驾驶安全气囊、前排侧气囊以及前后排头部气帘在内的多方位气囊保护外，其所搭载的多项主动安全功能在试驾过程中也发挥了实际作用。例如，在一次稍不留神车辆靠近车道线时，车道保持辅助系统及时通过方向盘震动并施加轻微的纠正力，提醒我及时回正方向，避免了无意识的偏离。还有一次，前车突然制动，在我还未完全做出反应时，主动刹车系统已提前介入减速，为后续操作

留出了宝贵的时间与空间。这些功能对于复杂路况下的行车安全，尤其是对新手驾驶员来说，提供了多一重保障。

此外，诸如胎压监测、车身稳定控制系统（ESC）和牵引力控制系统（TCS）等基础安全配置也一应俱全。胎压监测可以实时显示每个轮胎的压力数值，一旦出现异常能及时提示，防患于未然；而在湿滑路面上，ESC和TCS系统能有效抑制车轮打滑，提升行驶稳定性。总体而言，无论是日常通勤还是周末远行，这套完善的主被动安全体系都让人感到格外安心。

最后，我想谈谈大家选车时都很关注的价格和购车权益。根据目前的销售政策，在2025年11月1日至11月30日期间，第三代领克03推出了颇具诚意的限时优惠，其中1.5TD DCT Plus车型在享受多项补贴后，起售价颇具吸引力。对于像我这样注重预算的消费者来说，这样的优惠力度让它在同级别燃油车中显得竞争力十足。

令我比较满意的是，即便是入门版车型，基础配置也相当厚道。像全LED大灯、大尺寸液晶仪表、车联网系统、手机无线充电以及L2级智能辅助驾驶等实用功能都已配备齐全，基本覆盖了日常用车的核心需求，无需额外选装就能获得不错的体验。如果预算更为充裕，中高配版本还提供了座椅加热通风、更大尺寸的中控屏以及品牌音响等进阶配置，能进一步提升驾乘品质。此外，灵活的金融方案也降低了购车门槛，无需一次性投入大量资金，月供压力相对较小，这对于需要精打细算的家庭用户来说非常友好。综合来看，第三代领克03在价格、配置和购车政策之间取得了不错的平衡，是一款值得纳入考量的务实之选。

总的来说，第三代领克03更适合那些对动力响应和智能配置有一定要求，主要用车场景为城市通勤、偶尔短途自驾的用户。如果对燃油经济性有极高要求、或经常需要长途满载出行、装载大件物品，则建议结合自身情况多对比几款车型。这款车在外观上呈现出年轻运动的精致感，动力方面提供了2.0T和1.5T两种选择，能兼顾驾驶激情与日常经济性。智能座舱和辅助驾驶系统的升级，也让它不输于同级别新能源产品。车内空间布局合理，乘坐舒适性良好，主被动安全配置也较为全面，加上现阶段具有诚意的价格和购车政策，在合资紧凑级燃油轿车中综合表现均衡。

领克03最低售价：10.38万起最高降价：1.80万图片参数配置询底价懂车分3.89懂车实测空间·性能等车友圈69万车友热议二手车3.98万起 | 1275辆

当前汽车市场新能源车型关注度高，但像第三代领克03这样在传统燃油车基础上进行全方位智能升级的产品，依然具有其独特的价值。它既保留了燃油车即开即走、无续航焦虑的便利性，又在智能化、安全性方面紧跟用户需求。最终的选择还是要回归个人实际用车场景，建议有兴趣的朋友亲自到店试驾，从驾驶质感、功能实用性等多角度综合判断，找到真正适合自己的车型。