

蔚来ET9底牌全亮：全域900V+5nm自研芯片，78S除了车标还剩什么？

来源：吴雅柏 发布时间：2025-11-20 09:35:13

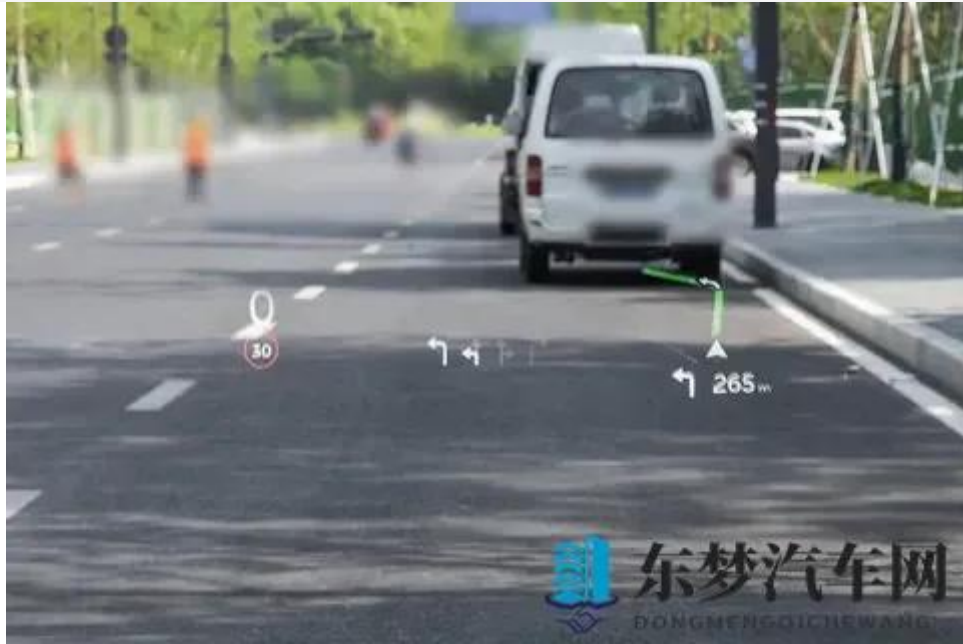
网上看到蔚来ET9(图片|配置|询价)的交付现场藏着个有意思的现象：美的董事长方洪波、京东董事局主席刘强东这些手握“78S”选择权的大佬，纷纷把这台中国旗舰开回了家。更值得注意的是，刚推送的Cedar 雪松1.3.0升级包，带着四大板块超50项优化炸了车友圈。对于开惯了传统豪华车的用户来说，这台定价76.8万起、BaaS方案下探到60万级的旗舰，真能接棒BBA的位置？

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3261车友热议二手车47.98万起 | 16辆

老玩家都清楚，行政旗舰从来不是靠真皮木纹饰板堆出来的，技术才是藏在豪华背后的底气。蔚来ET9(品技术)最让人意外的是，它把十年攒下的全栈自研技术都砸在了这台车上，没有一点“试错感”。

最颠覆认知的当属天行智能底盘这套“组合拳”。取消了传统机械转向柱的线控转向系统，彻底解决了老行政车“路感太冲”的问题——过连续井盖路时，方向盘连细微抖动都没有，过滤掉了80%以上的路面振动，这是很多燃油旗舰想做却没做到的。有人担心电子系统不靠谱？但实测数据摆在那：双电源备份、六相驱动电机，再加上千兆以太环网的冗余设计，转向失效概率低到2.5万年才可能发生一次，比波音777还让人放心。

全主动悬架更是把“平稳”做到了极致。每秒1000次的扭矩调整速度，是普通空气弹簧的60倍，过减速带时车身像被无形的手托着，中控台上放杯满水都溅不出几滴。之前看过一个极端测试，150公里时速下双胎爆胎，车辆居然能稳稳直行，靠的就是悬架和制动系统的毫秒级协同，这已经超出了传统底盘的能力边界。



三电和芯片这些“内功”同样扎实。全域900V高压架构不是噱头，配合换电技术，3分钟就能补能，比燃油车加油慢不了多少，彻底告别了长途续航焦虑。自研的5nm神玃NX9031芯片，给智能系统做足了算力储备，这 and 传统豪华车依赖外购芯片的做法，简直是两种技术路线的代差。难怪业内说，ET9不是在追赶标杆，而是在重新定义标杆。

传统行政车总逃不开“好坐不好开”的怪圈，但ET9偏偏把“驾乘皆ding流”做进了实处，无论坐后排还是握方向盘，都能找到舒服的状态。先说说老板们最在意的后排。3250mm的轴距比奔驰S级还宽敞，“行政桥”设计把前后排划分成独立空间，隐私性拉满。20向电动调节的座椅能放倒到135°，搭配可加热的腿托，长途坐三四个小时也不会腰酸。小腿边的车载冰箱设计得很贴心，-2到50度的调温范围，想喝冰可乐还是热咖啡都能满足，手一伸就够得着，完全不用弯腰。

隔音表现更是惊艳。高速开到120公里时，风噪和胎噪几乎被隔绝在外，只有轻微的电流声。这得益于整车的双层夹胶玻璃和密封工艺，比很多传统豪华车的静谧性还要再上一个台阶。有用户反馈，孩子在后排睡觉，过减速带都不会被吵醒，这份从容确实戳中了家庭和商务的双重需求。



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3261车友热议二手车47.98万起 | 16辆

让人意外的是驾驶端的体验。5325mm长的车身，本来以为会像开船一样笨重，没想到后轮转向系统直接打破了“大车魔咒”。低速挪车时，后轮能和前轮反向转 8.3° ，转向直径只有10.9米，老小区窄路掉头一次就能完成，比紧凑型轿车还灵活。高速变道时，后轮同向转动 2.5° ，车身姿态稳得像在轨道上行驶，微调方向盘就能完成并线，完全没有拖沓感。



动力输出也很线性，520kW的电机功率，0-100km/h加速4.1秒，但踩油门时不会有窜动感，反而像大排量自吸一样平顺。制动时车身俯仰被抑制得很好，不会出现点头现象，这种细腻的调校，比单纯追求加速数据更显功力。

刚推送的Cedar 雪松1.3.0升级包，堪称“查漏补缺”的之作，智能座舱、NOMI、驾乘体验、辅助驾驶四大板块的优化，每一项都踩在用户的需求点上。智能座舱的流畅度又上了

一个台阶。15.6英寸的OLED大屏，之前偶尔会在低温环境下有轻微卡顿，这次升级后启动速度快了近1秒，操作时跟手度堪比平板。120英寸的蓝宝石AR-HUD特别实用，白天强光下也看得清清楚楚，导航路线直接投在路面上，连转弯提示都提前标出来，完全不用低头看屏幕。最贴心的是抗指纹涂层，强迫症患者再也不用频繁擦屏幕了。

NOMI的进化堪称“暖心升级”。以前喊语音指令总需要说得很具体，现在说“我有点累了”，它会自动打开座椅按摩、调低空调温度，还问要不要播放舒缓音乐；说“我渴了”，居然能提醒后排冰箱里有水，问要不要帮忙调节位置。这种模糊语义识别能力，比很多只会“执行命令”的车机智能多了，真正有了“伙伴感”。

驾乘体验的优化藏在细节里。升级后悬架多了“商务模式”，过减速带时滤震更柔和，同时保留了一丝路感，不会像坐船那样发飘。后轮转向的响应速度快了0.2秒，窄路会车时打方向，车身跟随性更精准，老司机都说“开着更顺手了”。还有座椅按摩的力度调节，新增了3档轻柔模式，适合长途乘坐时放松。

辅助驾驶功能的升级更侧重安全性。Aquila 2.0天鹰座超感系统的31个感知硬件配合更默契，高速上前方有车辆加塞时，系统会提前减速并给出提示，比以前的反应快了半拍。遇到突发情况时，仪表盘会用红色边框闪烁提醒立即控制，不会像有些车机那样提示模糊。城区道路行驶时，系统能预判路口行人，提前降低车速，这种“未雨绸缪”的表现，比单纯的跟车功能实用多了。

对于习惯了BBA的用户来说，换车最看重的不是“新鲜感”，而是“体验升级”。ET9能打动大咖们，恰恰是因为它在保留豪华质感的同时，解决了传统旗舰的诸多痛点。在豪华感的营造上，它没走“堆料”的老路。真皮座椅的触感细腻，木纹饰板的纹路自然，和传统豪华车比毫不逊色，但15.6英寸大屏和“天空岛”设计，又多了新能源时代的科技感。这种“内敛的豪华”，刚好戳中了商务人士的审美，不会显得浮夸又足够有格调。

补能体系更是传统电动车比不了的优势。“可充可换可升级”的模式太适合商务场景了，出差途中没电，找个换电站3分钟就能满血复活，比加油排队还省时间。对比需要长时间充电的纯电旗舰，这种补能效率简直是“降维打击”。

价格层面也很有诚意。顶配版81.8万，BaaS方案下车价直接降到60万级，这个价位能买到的配置，放在传统豪华车上起码要加价十万以上。比如全主动悬架在某德系旗舰上是选装项，单加钱就要十几万，而ET9直接全系标配，性价比一下就凸显出来了。当然也有用户反馈后排地台偏高，虽然悬架能快速调低，但进出还是不如某些车型方便；深色内饰的质感一般，要是能选浅色内饰会更显档次。不过这些小缺点，在强大的产品力面前，实在算不上“劝退项”。

以前聊到行政旗舰，大家的第一反应都是“78S”。但ET9的出现，让这个市场有了新的可能性。它用全栈自研的技术打破了传统机械的局限，用“驾乘皆ding流”的体验满足了双

重需求，再加上不断进化的智能系统，恰好踩中了传统豪华车用户增换购的核心诉求。

对于那些开惯了燃油旗舰，又想体验新能源科技的用户来说，ET9不是“备选”，更像是“必然选择”。毕竟当技术、舒适、智能都做到行业主流，再加上蔚来十年沉淀的服务体系，“BBA的下一台是蔚来ET9(用车口碑)”这句话，已经不是口号，而是越来越多高端用户的真实选择。

HTML版本： [蔚来ET9底牌全亮：全域900V+5nm自研芯片，78S除了车标还剩什么？](#)