

第5代帝豪，把A级燃油家轿重新卷了一遍

来源：李文荣 发布时间：2025-11-21 00:38:54

在11月18日杭州的上市现场，“400万向上盛典”不只是个仪式，更像是帝豪家族过去16年里那条上升曲线的注脚。从追赶合资，到改写合资，帝豪家族的400万台销量，是中国燃油轿车从“能买”到“值得买”的产业史缩影。

这次第5代帝豪亮相，开出的限时感恩价6.59万—8.29万元。



在这个极具竞争力的价格之外，吉利更提供了覆盖了行车、泊车、安全全维度的高阶辅助驾驶系统，实际在回应一个过去很少有人敢问的问题——为什么智能化只能属于电车，而不能让燃油车也享有同样的智能权益？

吉利给出的答案是，把8万级燃油车的智能水平直接拉到新能源同等高度，让“科技平权、油电同智”不再是口号。

发布会现场，李晨成为第5代帝豪首位明星车主，这是吉利向外界释放的另一种象征意义：中国燃油轿车仍有市场需求，但用户对价值、品质与智能体验的要求，已经发生全面重构。帝豪选择在燃油车最卷、最卷不过新能源的时候，推出一款完整换代、五维度全方位跃升的产品，本身就是一种自信。

促销权益方面，帝豪提供从现金、升舱、焕新，到金融、流量、质保等七项上市礼遇。不过相比营销，更值得关注的是它对“价值逻辑”的重设。比如1000元订金抵10000元购车金、限时6000元配置权益、老用户专属3000元换购金等刺激手段，其背后是吉利在燃油车领域仍坚持规模化市场的重要提醒——中国燃油车依旧是一个巨大的存量池，且用户愿意为更高价值产品买单，只是过去真正能打动他们的选择太少。

而如果从纯产品角度来看，第5代帝豪是基于新一代BMA Evo架构打造，它试图在“颜值、舒享、安全、驾控、智能”五个维度重新定义A级家轿标准。外观设计摒弃传统A级车“实用优先”的妥协，把12根直瀑立柱格栅、170米照射距离大灯、宽体车身和18英寸五星之盾轮毂集于一身，显然不再是从合资那套审美体系里找参照，而是主动打造一种中国乘用车的新美学。

座舱层面，“豪华平权”是吉利这两年反复强化的关键词，在这一代帝豪上表达得最彻底。14.6英寸大屏、水晶挡把、50W无线风冷快充、大面积软质包覆，让6万—8万区间的家轿第一次出现与合资B级车同级的触感和观感。同时通过三种座舱配色和软包比例的提升，进一步把“移动的家”具象化。

空间表现则是另一种越级。4815mm车长、1885mm宽度、2755mm轴距，加上85.1%的得房率，让这辆A级家轿彻底抛弃“紧凑”标签。后排1480mm肘部空间和近两拳的膝部余量，都在证明一件事：中国用户对空间的需求，已经逼着A级车往B级体验靠拢，而帝豪显然愿意做第一个出头者。储物空间同样极尽夸张，27处储物区、610L后备箱、最大1779L扩展容积，让“家用第一车”的属性被无限放大。

动力部分，第5代帝豪给出1.5TD+7DCT与1.5L+8CVT两个组合，一个偏性能，一个偏家用。7.9秒零百加速与5.95L百公里油耗表明这不是一台单纯追求成本的燃油车，而是希望让用户在油价与性能之间不再做单项选择。底盘经中欧团队联合调校，麋鹿测试79km/h、36.3米百零制动，都属于A级家轿里的高水平。

更关键的是其背后的数字化体系——星睿AI Drive。借助云端学习和AI动力模型，整车会根据驾驶习惯持续调校“性格”，让燃油车也能做到越开越顺。

但最具突破意义的部分，仍然是智能化。

Flyme Auto智能座舱系统、OTA无感升级、全面屏手势操作、毫秒级语音响应、多品牌Carlink兼容、各种跨设备协同，都在让一台燃油车摆脱“智能贫血”的行业宿命。更重要的是，在基础的L2辅助驾驶之外，帝豪还把千里浩瀚H3这套高阶辅助驾驶方案带入8万级燃油车。120km/h AEB刹停、AES主动紧急避让、全国范围高快速路辅助、城区辅助驾驶、覆盖360多种车位的泊车系统，让“智能平权”第一次真正进入燃油主流市场。

当整个行业的注意力都被新能源吸走时，第5代帝豪选择用一次五维度全面跃升，让燃

油家轿重新变得有讨论价值。16年五代进化、400万用户验证，这个家族本身已经是中国品牌燃油轿车的样本。

而今天的第5代帝豪，则像是在向合资时代的尾声宣告：中国燃油车不必退出舞台，它依然拥有重塑细分市场的能力。

HTML版本： [第5代帝豪，把A级燃油家轿重新卷了一遍](#)