

零百41秒 蔚来ET9凭900V架构叫板传统豪华 BBA的“舒适区”还稳吗

来源：詹雅宏 发布时间：2025-11-21 01:11:05

最近，蔚来ET9(图片|配置|询价)的交付数据刷屏了朋友圈，根据官方和用户分享的最新消息，首批车主反馈显示，这款车从2025年初开售以来，订单量直逼高端市场天花板，尤其在那些习惯了BBA行政级座驾的商务人群中，ET9的试驾预约排到了下个月。网络上，车友们热议最多的不是那5325mm长的车身尺寸，而是它在实际路测中如何用电动平台的底蕴，悄无声息地颠覆了传统豪华车的舒适边界。更巧的是，就在前几天，蔚来推送了ET9的Cedar雪松1.3.0升级，这个OTA包据说优化了50多项功能，让原本就堆满黑科技的行政旗舰，体验感又上了一个台阶。想想那些每天穿梭在城市和高速的行政用户，换台车时总纠结于“稳不稳、舒不舒、智能够不够”，ET9这回像是直接戳中了痛点——它不是简单堆砌，而是从底层技术重塑，让人忍不住想：BBA的下一台，会不会就是它？

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51.80万起 | 18辆

行政旗舰从来都不是花架子，总得在技术上站得住脚。回看历史，那些经典的S级、7系、A8，为什么能稳坐头把交椅？靠的就是底层技术的积累，而不是表面的镀金。蔚来ET9(看资讯)在这点上，继承了这个逻辑。它汇聚了蔚来十年全栈自研技术的结晶，还融入了全球出色的供应链资源，从电池到电驱，再到车身架构，全是底层革新的产物。比如，ET9的NT3.0平台不是空谈，它用900V高压架构把充电效率拉到极致，实际测试中，从20%到80%只需18分钟，这在长途商务出差时，意味着少等半小时咖啡时间。更别提那套自研的电驱系统，峰值功率达520kW，扭矩700N·m，零百加速不过4.1秒，但关键是它把这些力量藏在丝滑的线性输出里，不会像有些纯电车那样起步猛冲，吓人一跳。车身用的是全铝钢混合架构，车重控制在2440kg，兼顾了刚性和轻量化，实际开起来，过弯时那股稳如磐石的感觉，让人联想到老款S级的底盘调校，但多了电动车的低重心优势。



网络上，有车主分享了ET9的底盘实测视频，在连续S弯道上，悬挂的响应速度快得像预判了路面起伏。为什么？因为它用了自研的智能空气悬挂，结合CCD电磁阻尼，能在毫秒级调整阻尼系数。不是那种硬邦邦的运动模式切换，而是根据路况实时微调，过减速带时，车身起伏小到几乎察觉不到。这在行政车里是稀缺的，因为传统豪华车往往为了舒适牺牲点操控，而ET9用技术平衡了二者。客观说，这套系统比起一些老牌的液压悬挂，响应更灵敏，但也得承认，极端赛道上，它还是更偏向商务舒适，而不是纯玩乐。毕竟，行政用户要的不是F1的推背感，而是每天开着不累的可靠。

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51.80万起 | 18辆 AZNOM Palladium最低售价：暂无报价 图片参数配置暂无报价 懂车分暂无 懂车实测暂无 车友圈168 车友热议二手车暂无

再聊聊安全这块，ET9的被动安全配置拉满，车身高强度钢铝比例超85%，前后防撞梁用的是超高强度钢，实际碰撞测试模拟中，A柱变形量控制在毫米级。主动安全上，它的全栈视觉感知系统用上了16个高清摄像头和5个毫米波雷达，融合激光雷达的方案，确保在复杂天气下的感知精度。不是说它没有缺点——雾天或暴雨时，辅助功能还是得靠驾驶员多留意——但在城市拥堵里，这套系统帮着避开潜在风险的效率，高到让老司机都觉得省心。总的来说，ET9的技术栈不是炫技，而是实打实的行政级保障，创造出了高端智能电动技术的新高度。那些纠结于换电动的BBA车主，看到这些，会不会觉得传统燃油平台的迭代速度，已经跟不上电动的节奏了？

转到内饰，ET9的座舱设计一上手，就让人觉得这是为长途商务量身定制的。车长5325mm，轴距3250mm，后排空间宽敞得像个小型会客厅，腿部空间超1.2米，头部还有1米出头，不会像有些紧凑行政车那样，坐久了脖子酸。材质上，全系真皮包裹，Nappa级别，触感细腻不油腻，方向盘握上去，手感厚实，皮质有自然的纹理，不会像廉价皮革那样发粘。中控是15.6英寸的OLED屏，UI界面简洁，图标大小适中，开车时一眼扫过去就懂，不会分散

注意力。空调出风口藏在饰板后，吹出的风均匀柔和，冬天预热快，夏天制冷也稳。



但最打动人的，还是那些细节。比如后排的行政座椅，支持多向电动调节，还带通风按摩，力度从轻柔到深层都能调，实际坐上去，腰椎那块的支撑感特别到位，开三小时高速下来，不会觉得后背僵硬。网络上，有用户吐槽过BBA的座椅按摩太“机械”，像在揉面团，ET9这套则更像专业按摩师，手法细腻，结合了热敷功能，冬天开车时暖洋洋的。音响是宝华韦健Meridian系统，19扬声器，实际听古典乐或播客，低音沉稳，高音不刺耳，车内噪音控制在40dB以下，高速上聊天几乎不用提高音量。这些配置听着高端，但用起来才知道，ET9不是在堆料，而是把行政用户的痛点——空间、舒适、隐私——都照顾到了。客观讲，比起一些传统豪华车的内饰，它少点复古的木纹味，多点现代的科技感，但这也正是电动时代的调性，适合那些想低调高效的商务人士。

Model 3最低售价：23.55万起
图片参数配置询底价
懂车分4.02
懂车实测空间·性能等
车友圈35万
车友热议二手车8.50万起 | 1056辆

ET9的驾乘体验，真正做到了“驾乘皆ding流”，这四个字不是随便说说，而是实打实的超越时代感。前面开车的部分，方向盘反馈精准，转向比较轻盈，指向性强，在城市穿梭时，不会觉得车身笨重；高速上，车道保持辅助稳稳的，不会像有些系统那样频繁拉扯，让人烦躁。悬挂调校偏软，但不松散，过坑洼路时，过滤得干净，车内几乎没异响。乘客端更绝，后排座椅的娱乐屏独立操作，追剧或办公都行，隐私玻璃一拉，外面看不清里面，商务洽谈时特别有安全感。实际体验中，有车主在论坛分享，开着ET9从上海到杭州，四个小时下来，驾驶员不累，后排乘客还能小憩，醒来精神饱满。这在传统行政车里是常态，但ET9用电动的安静和线性，推到了新高度——零噪音的舱内环境，加上座椅的包裹感，让人觉得时间过得飞快。



当然，驾乘皆ding流不是空谈，得看实际场景。想象一下，周末带家人出游，前排开着音乐，后排孩子玩平板，车内空气循环系统用上了PM2.5过滤，异味小，氧离子发生器让空气清新。或者商务场合，车载冰箱能凉白酒或热茶，细节周到到让人意外。比起BBA的经典，它多了一层电动的“无感奢华”，没有引擎的轰鸣，只有纯净的推进力。但也得说句公道话，ET9的舒适是真舒适，但如果追求那种V8的声浪回馈，它还是电动的调性为主。总体上，这套驾乘逻辑，让ET9成了行政旗舰的强力备选——不只是代步工具，而是移动的私人空间。

动力系统是ET9的另一张王牌，双电机四驱布局，总功率520kW，实际开起来，起步线性，油门响应不迟钝，城市红灯起步时，推背感适中，不会吓到乘客。电池是102kWh的三元锂电池，CLTC续航650km，实际高速测试中，空调开着还能跑到600km出头，这对长途用户是福音。充电方面，900V平台兼容快充桩，效率高，但得提醒，公共桩覆盖率还得看当地基础设施。操控上，ET9的底盘用上了多连杆式独立悬挂，结合空气悬挂，过弯侧倾小，转向不足感弱，实际在山路试驾时，车身姿态稳，轮胎抓地力足，不会让人觉得是艘“大船”。能量回收模式有三档，市区堵车时，轻踩刹车就能减速，电池回血效率高，开一天下来，省了不少电。

网络最新反馈中，有车主提到ET9的冬季续航衰减控制得好，只掉15%左右，这比一些竞品强，归功于电池热管理系统，自研的算法实时优化温度。客观观点，这套动力不是最猛的——如果比纯性能，ET9更像个优雅的绅士，而不是狂野的运动员——但在行政场景下，它正好：够快、够稳、够省。那些从BBA换来的用户，常说开ET9像“升级了安静模式”，没有了变速箱的顿挫，只有平顺的加速，这在日常通勤里，累积的舒适度是加分的。

智能部分，ET9最近的Cedar雪松1.3.0升级，真是及时雨。这个OTA包覆盖了智能座舱、NOMI、驾乘体验、智能辅助驾驶四大板块，超50项旗舰体验进阶，让车机从“好用”变成“离不开”。座舱端，语音交互更自然了，认方言准，响应快，叫“NOMI”就能调空调或导航，不会像老系统那样反复确认。NOMI这小家伙，升级后表情更丰富，聊天时能根据语境变

脸，缓解长途疲劳——比如堵车时，它会讲个段子，舱内笑声一片。驾乘体验优化了座椅记忆和氛围灯联动，晚上开车时，灯光渐变柔和，不会刺眼。

辅助驾驶板块，1.3.0版加强了城市路段的适应，高速上车道变更辅助更平顺，变道前会先观察后视镜盲区，提示音温和。遇到突发情况，系统会立即控制车辆避险，但强调这是辅助，得驾驶员全程把舵。实际用下来，在雨天高速，保持车距的稳定性好，减少了小剐蹭风险。升级后，泊车辅助也细化了，窄位倒车时，轨迹预测准，空间利用率高，但窄巷子还是得手动微调。总的50多项进阶，不是大而全的堆砌，而是针对痛点的迭代，比如语音控制的连续指令，现在能一口气说“开导航去机场，顺便调热座椅到三级”，执行流畅。

客观说，这个升级让ET9的智能化更上一层楼，但也得承认，辅助功能再强，也只是帮手，复杂路口还是靠经验。比起传统豪华车的语音系统，它多了一层情感互动，NOMI像个贴心管家，而不是冷冰冰的按钮。那些商务用户，升级后反馈最多的是“效率up”，比如会议间隙，用车机同步日程，导航直达下一个点，时间管理感满分。

经济性和保有成本，也得聊聊。ET9的能耗低，百公里13kWh左右，电费算下来，一年省下不少油钱。维护上，电动平台少了很多易损件，刹车片寿命长，三电终身质保也安心。但购置税和保险，得看当地政策，实际落地价在80万左右，性价比在行政电动里算高的。网络上，有对比帖说，ET9的折旧率低，因为蔚来换电网络支持，二手时电池健康度高，这对增换购用户是加分项。

总结下来，蔚来ET9(用车口碑)不是在挑战BBA，而是提供了一个电动时代的平行选项——技术旗舰的底蕴，驾乘皆ding流的体验，加上Cedar 1.3.0的持续进化，让它成了行政用户增换购的理性之选。那些每天西装革履、会议不断的商务人士，开着它上路，会发现豪华不只在logo，而在每一次平顺的加速、每一次安静的对话中。BBA的下一台？ET9值得排上日程，去4S店试试那份超越时代的从容，或许就回不去了。

HTML版本： [零百41秒 蔚来ET9凭900V架构叫板传统豪华](#) [BBA的“舒适区”还稳吗](#)