

25万买台国产方盒子，标配三把锁，还配卫星电话，靠谱吗？

来源：林致兴 发布时间：2025-11-21 06:25:49

你要是近期在看硬派 SUV，那 2025 年 10 月 19 日刚上市的纵横 G700 可以多留意下，我最近去线下门店静态体验了实车，还结合之前的测试信息做了些了解，今天就从实际用车角度跟大家聊聊这款车，给有购车想法的朋友做个参考。

纵横G700最低售价：30.49万起最高降价：2.50万图片参数配置询底价懂车分暂无懂车实测暂无车友圈7540车友热议二手车暂无

先看外观，纵横 G700 是典型的硬派 SUV “方盒子” 造型，车身线条平直规整，没有采用当下流行的溜背设计，轮眉微微向外凸起，一眼看上去就有种能跑烂路的硬朗气质。

前包围采用三段式设计，中间预留了绞盘接口，所有版本都支持选装，对于经常去野外的人来说，这个配置特别实用，万一车辆陷进泥里，不用只能等别人救援，自己用绞盘试着拉一把或许就能脱困。车顶可以加装行李架，跑长途穿越的时候，把帐篷、登山包这些大件行李放在车顶，车内空间就能省出来，不用堆得满满当当影响乘坐舒适度。



侧门的上车踏板设计得很贴心，我身高 178cm 左右，上下车不用费劲抓着门框借力，不像有些硬派 SUV，每次上车都得踮着脚，特别不方便。不同版本的外观细节有差异，比如顶火共创版的发动机舱盖多了进气道，中网是黑色的，看着更有越野范儿；基础版则相对低调，大家可以根据自己的喜好选择。和同级别热门的坦克 400 Hi4-T 相比，纵横 G700 的外观更偏向传统硬派风格，没有太多夸张的装饰，实用性更突出。

拉开车门坐进去，内饰整体走的是实用路线，没有复杂花哨的设计。车内大部分区域都采用了软皮包裹，顶棚的手感接近鹿皮，摸起来很有质感，完全不是那种廉价硬塑料的触感。门板、中控台下方这些容易被蹭到的部位，用的是耐磨橡胶材质，我看实车的时候，这些地方沾了点浮泥，销售拿湿布一擦就干净了，不会像有些车型那样脏了就留印子，很难清理。



副驾一侧有个凸起的扶手，一开始我还以为只是装饰，后来才知道是专门为越野场景设计的。车辆在烂路上行驶颠簸时，副驾乘客抓着这个扶手就能稳住身体，不至于晃得东倒西歪，能提升不少乘坐舒适度。车内的屏幕数量不少，包括贯穿式大屏、中控屏，后排还有吸顶屏和空调屏，这四个屏幕可以同时使用且互不干扰。比如副驾乘客调节空调，不会影响主驾的导航显示；后排孩子看动画片，也不会干扰驾驶员操作，这个设计很人性化。

物理按键都集中在中央扶手区域，采用金属凸起设计，盲操的时候能靠手感分辨清楚。像“低速四驱”这种常用按键的尺寸稍大一些，开车时不用低头寻找，凭手感就能按准，越野的时候能减少分心，更安全。不过有个小问题，屏幕边缘特别容易沾指纹，平时使用得经常擦拭，不然看着脏兮兮的，影响观感。



空间方面，常规版的空间利用率表现不错。我坐进后排，膝盖离前排座椅还有两拳多的距离，就算后排安装了儿童安全座椅，再坐一位成年人也不会觉得拥挤，腿部能自然伸展。后备厢常规状态下，放两个 28 寸行李箱加一个折叠婴儿车完全没问题；把后排座椅放倒后，容积能大幅扩展，露营用的帐篷、折叠自行车，甚至小型救援工具都能轻松装下，不用纠结空间不够用。

前排门板的储物空间设计得很巧妙，能同时放下两瓶 1.5L 的矿泉水和一把折叠工兵铲，中控台下面还有个隐藏储物格，车钥匙、平板这些小物件放进去正合适，越野时拿取工具也很方便，这些小细节用起来能省不少事。6 座版本的布局尤其适合多孩家庭，第二排独立座椅支持前后滑动和靠背角度调节，中间过道宽度充足，方便家长照顾第三排的孩子；第三排座椅即便坐成年人，腿部也能保持一拳以上的空间，再加上独立空调出风口，长途乘坐也不容易疲劳。

动力方面，纵横 G700 搭载的是鲲鹏超能混动 CDM-0 系统。我在试驾场地体验时，发现它起步很轻快，没有明显的延迟感；就算车上坐了 4 个人，红绿灯起步也不会觉得动力不足，不会出现“光踩油门不走”的情况。高速行驶时，从 80km/h 加速到 120km/h，踩下油门动力能及时跟上，超车的时候心里很有底，完成超车动作也比较踏实。

续航和油耗表现也值得肯定，CLTC 工况下纯电续航可达 121km，日常通勤完全够用，我每天上下班往返 50km 左右，一周充电 1 次就够了，不用天天找充电桩。电费成本低至 0.2 元 / 公里，比同级别燃油硬派 SUV 节省 80% 以上。满油满电状态下综合续航可达 1400km，就算切换到混动模式，馈电油耗也能稳定在 7.8-8.5L/100km，跑长途不用频繁找加油站，减少了不少麻烦。不过这款车的车身比较重，在城里开的时候灵活性一般，停车的时候得格外注意车身尺寸，尤其是在老小区那种狭窄路段，两边都停满车的情况下，要小心别蹭到旁边的车。

悬挂系统对驾驶体验影响很大，这款车全系配备了五连杆空气悬架，还带有 CDC 可调阻尼减振器。空气悬架可以调节高度，在城市道路行驶时把悬架降低，过弯的时候车身倾斜不明显，不会有晃动感；越野时就把悬架升高，遇到 30 厘米左右的石头，慢慢开过去基本没问题，不用担心刮到底盘。CDC 减振器能根据路况调整硬度，过减速带时阻尼会变软，滤震效果不错，不会颠得人难受；高速过弯时阻尼会变硬，能稳住车身，兼顾了日常行驶的舒适性和越野时的操控性。

不过从做汽车售后的朋友那里了解到，空气悬架属于精密部件，平时别长时间把车停在凹凸不平的地方，不然悬架会一直受力，可能影响使用寿命，而且后期维修成本也比较高。另外，建议每半年检查一次气囊有没有破损、漏气，有问题及时处理，避免影响行车安全；悬架的橡胶件也别沾到润滑油，容易老化，保养的时候可以提醒师傅多留意这些部位。

越野能力方面，涉水表现尤为突出。上市前，这款车在芜湖长江黑沙洲渡口完成了横渡长江的测试，1480 米的距离用了 22 分钟，最终稳稳靠岸。官方表示，发动机、变速箱、电机、电池等核心部件都做了 IP68 级防水处理，还通过正时罩盖整体设计、点火线圈密封等细节减少进水风险。在非空悬状态下，涉水深度可达 900mm，空悬状态下更是能达到 970mm，差不多到成年人腰的位置，暴雨天遇到积水路段，只要没超过这个深度，慢慢开基本能顺利通过，不用太担心进水问题。

但涉水后一定要及时维护，就算标注了 IP68 防水，也得赶紧清洗底盘，把沾在上面的泥沙冲干净，尤其是零件连接处，别让泥沙堆积影响密封性能，否则后期可能出现漏水问题；还要检查车门、天窗的防水胶条，如果有裂纹或者弹性变差，就赶紧更换，避免下雨时漏水；要是在海边，尽量别让车涉水，海水里的盐雾容易腐蚀零件，后期维修起来也比较麻烦。

“配备三把锁”是这款车越野配置的一大优势，前后采用电控牙嵌式差速锁，再加上能量中锁，官方称锁止响应时间不到 0.1 秒。在泥地、沙地这种复杂路况下，动力分配很及时，能降低陷车的概率，不用总是等别人救援。同时，这款车还提供多种驾驶模式，新手可以选择智能模式，系统会自动判断路况调整参数，不用自己费心琢磨；喜欢自己操控的用户，也能手动调节细节，扭矩放大倍数能达到 23.79 倍，过交叉轴、炮弹坑的时候能提供很大帮助。我在越野基地体验岩石模式时，车身倾斜快 30 度了，仪表盘上能实时显示车身状态，让驾驶者心里有数，清楚车辆当前的情况。不过要注意，不同版本的底盘调校可能不一样，比如有些版本没有 CDC 减振器，选车的时候一定要对照配置表看清楚，避免买错。

卫星通讯是这款车的特色功能，官方命名为“纵横苍穹互联”，支持双向语音和紧急救援，还与车载 ECALL 系统相连，24 小时待命。对于经常去新疆、西藏这些手机没信号地区的用户来说，这个功能能多一份保障，真遇到急事不用怕联系不上外界，能及时求助。

服务方面，官方推出了 13 条专属穿越线路，像巴彦淖尔渡阴山、克拉玛依魔鬼城这些热门越野路线都包含在内，还有 200 多个纵横驿站，能提供救援、补给、住宿等服务，去

这些路线游玩，不用自己花大量时间做攻略，能省不少事。全国还有几个越野基地，比如广州南昆山、宁波龙极，买车后可以去这些地方体验场地越野，感受越野的乐趣。另外，车辆的初始使用者能享受终身整车质保，空气悬架这些核心部件也在质保范围内，后期修车不用太担心费用问题，减少了不少用车负担。

综合来看，纵横 G700 在硬派 SUV 的越野性能和日常使用之间找到了不错的平衡点，既有防水、三把锁、高离地间隙这些能应对复杂路况的配置，又能满足日常驾驶所需的舒适性和燃油经济性，卫星通讯功能还能应对无信号场景，增加了安全保障。不过也有需要注意的地方，比如车身较宽，在老小区窄路停车要格外小心；目前配件供应链还不够完善，想深度改装可能得等一段时间，急着改装的用户要考虑清楚。

纵横G700最低售价：30.49万起最高降价：2.50万图片参数配置询底价懂车分暂无懂车实测
暂无车友圈7540车友热议二手车暂无

我感觉如果大家喜欢户外出行，偶尔想挑战复杂的越野路线，又不想牺牲日常驾驶的舒适性，这款车可以作为备选。建议等门店有试驾车后，亲自去开一圈体验一下，重点感受下悬挂的滤震效果和动力响应，毕竟每个人的驾驶习惯不一样，光看别人的评价和参数没用，自己试过才知道合不合适，避免买了之后后悔。

HTML版本： [25万买台国产方盒子，标配三把锁，还配卫星电话，靠谱吗？](#)