

蔚来ET9到底咋样？80万级的国产车，我体验了一番

来源：赖妙俐 发布时间：2025-11-21 11:25:12

最近这些年，国产新能源车开始往高端市场发力，蔚来ET9(图片|配置|询价)就是其中特别受关注的一款车。它的预售价在80万元级别，定位是智能电动行政旗舰车，不仅能看出蔚来想把品牌做得更高端的想法，也集中了蔚来这十年在技术研发上的成果。那么，这款车到底怎么样？能不能代表中国品牌在高端豪华车市场站稳脚跟？我围绕它做了一次全面的体验，想和大家聊聊真实的感受。

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3255车友热议二手车51.80万起 | 18辆

第一次见到蔚来ET9(看资讯)，第一感觉就是“大气”。它的车长有5325毫米，轴距3250毫米，妥妥的大型行政轿车尺寸。不过蔚来的设计师没走传统豪华轿车的老路，而是用了“飞航车身”的设计思路，让这车看起来既挺拔又流畅，和平时见的那些商务车不太一样。

车顶的线条从车头一直滑到车尾，像一张拉开的大弓，既有商务车的稳重，又带着点轿跑的运动感。前脸还是蔚来家族的样子，但大灯挺有意思，是智能高清投影的，能给行人投射出斑马线，转弯的时候还会有“循迹光毯”，把科技感用到了实际功能上。车顶有个像“瞭望塔”似的传感器布局，两边还有广角激光雷达，一看就知道它的辅助驾驶能力不一般。

拉开车门，才发现这车的不一样。它是少见的原生四座设计，也就是说，从一开始设计，就瞄准了那些特别看重后排体验的商务人士或者个人用户。车内有个“天空岛”的设计，灯光氛围像高级住宅里的感觉，不刺眼还很有格调。前后排之间有个长达2150毫米的“行政桥”，里面藏了20多个子系统，把前后排的空间连在了一起，看着不割裂。



后排的座椅是“飞航头等舱”样式，据说是蔚来自己研发的座椅骨架，能电动调节20个方向，靠背最大能放到45度，还有一键躺平的功能。最实用的是后排有个360度能随便转的行政桌板，下面还嵌了个10升的小冰箱，温度能在2℃到55℃之间调，放个饮料、水果或者热个东西都方便。全车有七扇电动遮阳帘，玻璃也是夹层的，坐在后排，既能保证私密，外面的噪音也进不来多少，很符合行政座驾的需求。

都说行政旗舰车也是技术旗舰车，这话在ET9上挺明显的。它攒了蔚来十年自己研发的技术，还有一些全球先进的科技，从底层技术上做了不少革新，想重新定义高端行政车的标准。其中最显眼的是SkyRide天行智能底盘系统，这套系统少见地把线控转向、后轮转向和全主动悬架凑到了一起，ET9也是国内少有的拿到工信部认证、能装线控转向技术的量产车。

这套底盘带来的好处很实在：虽然车长超过5.3米，但有了后轮转向，转弯直径只有10.9米，在城里窄路上掉头，比想象中灵活多了，不会觉得自己开着个“大家伙”转不开。而全主动悬架更是这套系统的核心，每个减振器里都有独立的电动液压泵，1毫秒内就能处理信息、计算并做出反应，每秒能调整1000次扭矩。简单说，就是遇到坑洼路面或者减速带时，悬架能主动抵消冲击，坐在车里几乎感觉不到颠簸。之前蔚来发布会的时候，有人在前舱盖上摆了四层香槟塔，开车过减速带，塔都没倒，这也能看出这套底盘的实力。



三电系统方面，ET9用的是全域900V高压架构，电池、电机、线束这些核心的电子元件都覆盖到了，电压最高能到925V。前后两个电机加起来功率有520千瓦，百公里加速4.1秒，这个速度对于这么大的车来说，已经很快了。电池是宁德时代的，102千瓦时，CLTC综合续航650公里。900V架构的好处是充电快，充5分钟能增加255公里续航，要是用蔚来第四代换电站，144秒就能换好电池，不用长时间等充电，对电动车的续航焦虑缓解不少。

智能化方面，ET9装了蔚来新的旗舰智能系统，叫Cedar雪松。这套系统是基于先进的数字架构、高性能智能硬件，还有整车全域操作系统SkyOS·天枢做的。辅助驾驶的硬件很全，有AQUILA天鹰座超感系统，包括超远距激光雷达、侧向广角激光雷达在内的31个高性能感知硬件，还有蔚来自己研发的5nm神玑辅助驾驶芯片，这些硬件为高阶辅助驾驶打下了基础。

实际开起来，这台大型豪华车的表现超出预期。调至舒适模式时，路面上的小颠簸几乎都被过滤掉了，过减速带的时候，车身很稳，不会有明显的冲击感。换成运动模式，底盘一下子就紧绷起来，转向手感变重，过弯的时候支撑很足，不会觉得车身晃。后轮转向在高速并线时特别有用，车尾跟着车头走，完全不像开着一台5.3米多长的车。电动四驱系统能实时调整前后轴的扭矩，不管是干路还是湿滑路面，抓地力都挺可靠。



车内的智能助手NOMI在ET9上也升级了，基于NOMI Intelligence技术，能结合全车的数据和个人习惯，交互起来更有“人情味儿”。我试了试说“我有点饿了”“我有点累了”，它都能准确理解。比如我说“累了”，它会主动打开座椅按摩，还调了空调温度；说“渴了”，就问我要不要从车载冰箱里拿水。这种不用喊指令、像聊天一样的交互，开车的时候能省不少心。

最近蔚来ET9(用车口碑)升级了「Cedar 雪松 1.3.0」系统，在智能座舱、NOMI、驾乘体验、智能辅助驾驶这四个方面做了50多项优化。其中最实用的是“紧急自主靠边停车”功能：在高速或者城市快速路上开着“全域领航辅助NOP+”的时候，如果系统检测到驾驶员没反应，会自动减速，然后安全停到右侧车道，这个功能用多个传感器验证，能应对突发情况。

辅助驾驶的NOP+功能也优化了，全国的高速和城区道路都能领航，能自动过ETC、应对拥堵路段的加塞。智能光毯功能也不错，用高清投影大灯把前方的行人、坑洼这些风险点高亮标出来，晚上开车更安全。座舱的娱乐体验也有提升，加了爱奇艺的双杜比内容专区，支持杜比视界和4K超高清画质，配合35个扬声器的九霄天琴沉浸声系统，坐在车里看电影，效果和影院差不多。多屏同播功能能让视频在中控屏和后排的行政屏之间切换，几个人一起坐车的时候，都能看自己想看的内容。

ET9有三个配置版本：标准版、签名版和限量版。标准版已经包含了天行智能底盘、900V架构、四区独立空调这些核心配置，对于大多数人来说，这些配置已经够用了。签名版多了NIO Link全景互联行政屏、高级内饰主题等豪华配置。如果追求更极致的体验，签名版和限量版的附加配置可能更合适，但价格也会高一些。

总的来说，蔚来ET9能看出中国品牌在高端电动车领域的技术自信。它不是简单地堆配置，而是从底层技术架构上做创新，用“天行底盘”“900V架构”“全域智能系统”这些核心技术，尝试重新定义智能电动时代行政旗舰车的标准。对于喜欢科技感、看重驾乘品质的

高端用户来说，它提供了一个和传统豪华品牌不一样的选择。

当然，76.8万到81.8万元的售价，决定了它不会是走量的车，但作为蔚来往高端市场冲的“旗帜”，ET9的意义不只是卖了多少辆——它证明中国品牌有能力在高端市场和国际豪华品牌正面竞争。

如果你正在考虑80万元级别豪华行政座驾，不妨去蔚来中心看看实车。坐进后排，感受一下飞航头等舱座椅的舒适度；自己开一段路，体验天行底盘在不同路况下的表现。说不定你会发现，这款代表中国汽车工业高端化探索的车，已经有了和传统豪华品牌旗舰车型掰手腕的实力。

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](#) [3255车友热议](#) [二手车](#) 51.80万起 | 18辆

不过，买车终究是件大事，尤其是这个价位的车，每个人的需求和偏好都不一样。有人看重科技感，有人更在意品牌底蕴，有人喜欢舒适的后排，有人则看重驾驶体验。ET9的优势在于它的技术创新和对用户需求的精准把握，但传统豪华品牌多年积累的口碑和服务也不容忽视。建议大家多去体验、多对比，结合自己的实际需求，才能做出最适合自己的选择。毕竟，无论是哪个品牌，能真正满足自己需求的车，才是好的车。

HTML版本：[蔚来ET9到底咋样？80万级的国产车，我体验了一番](#)