

蔚来 ET9 深度解析：主打智能底盘，国产行政级旗舰轿车的先锋！

来源：沈大琦 发布时间：2025-11-21 22:50:06

同事是一名00后，近期我们一起去体验了蔚来 ET9，真的是给我们不一样的体验。毕竟行政旗舰从来都该是技术旗舰，蔚来 ET9 汇聚了蔚来十年全栈自研技术结晶和全球科技，正以底层技术革新重塑行政旗舰，创造高端智能电动技术的新高度。蔚来ET9(图片|配置|询价)作为一款定位“行政旗舰”的高端电动车进入视野，身边不少熟悉的企业主朋友、做管理的人都开始讨论要不要换电动行政座驾，甚至有的人直接放弃传统豪华品牌，转而把蔚来ET9(看资讯)作为购车目标。那么，就把我们去体验的感受和大家分享一下。

外观设计方面：第一眼看蔚来ET9地平线特别版，很直观的感受就是这车自带气场。作为一款行政车，座舱才是大家很关心的地方。车长超过了5米3，轴距达到了3米25，颜色用上了南极星蓝+月辉银的双色车身涂装，官方说灵感来自天空之境，站在车旁边确实能感受到那种天地交融的意境，尤其在展厅的灯光下，那种蓝色会随着角度不同变幻出深浅层次，而银色像一条流动的光带，把整台车衬托得特别纯粹。ET9地平线特别版将自然界的天地磅礴之美转化作艺术设计语言，用大气舒展的设计和精湛的工艺，重塑新时代行政旗舰的美学标杆。天空之境双色车身的设计灵感源自乌尤尼盐湖的清晨时分，通过「南极星蓝+月辉银」的专属车身配色，营造曙光渐亮、天地交汇时万物生辉的视觉意境。随车身曲面流畅延展的原创地平线腰线，采用了「天地交映」的视觉手法：车头银色为底，蓝色为线；车身侧面是蔚来ET9地平线特别版最大的亮点，也是其最具辨识度的视角之一，融合了轿跑SUV的设计风格，采用大溜背造型，车顶流线从车头一直延伸到车尾，像一张巨大的弓箭，张弛有度，既保持经典轿车造型的商务感，又带来强大气场和运动感。车尾蓝色为底，银色为线。色彩与线条巧妙流转，呈现地平线般的交织韵律，最终实现天地双色交融。如果只说配色，那可能有人觉得只是调了个颜料，但重点在于它背后的工艺。就比如这套地平线腰线，不仅考验设计功底，因为换成别的车，双色衔接很容易显得突兀，但蔚来ET9过渡的特别自然，我能感受到它在表达天地交融的哲思。而且，这套涂装要经过12道工序，整整107个小时，其中75个小时都是纯手工打磨，漆面摸起来确实也和普通车不一样，零阶差的平顺感，让我几乎感觉不到任何接缝或者粗糙。很多车厂喜欢说自己漆面高级，但蔚来ET9地平线特别版这个车漆，一看就不是量产车常见的东西。

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3265
车友热议
二手车51.80万起 | 18辆

内饰方面：新车配备全新双辐矩形方向盘、15.6英寸AMOLED中控屏幕、120英寸全焦段AR平视显示系统和NOMI，并采用怀挡式换挡，座舱搭载蔚来雪松车机系统。拉开门把手，仪式感扑面而来：全车“意境光幔”从远及近逐渐点亮，天行智能底盘自动降低车身高度，照地灯、门槛灯同时亮起，仿佛在迎接主人的到来。无框车门+隐藏式门把手设计，平行抽屉式弹出，简洁纯粹中透露着高级感。内置有高通骁龙8295P芯片，支持5G网络、四区域语音识别、应用商店、可见即可说、面部识别等功能。飞航头等舱座椅躺角可达至135度，可实现舒展，躺倒时腿托自动加热，16点按摩精准避开腰椎旧伤；七扇全方位电动遮阳帘可一键关闭，再加上ARNC 高阶主动降噪，后排立马变身移动商务会客厅。

蔚来ET9更注重仪式感、驾驶自主和科技氛围，不再是过去“只坐后排”享受型，而是真的敢做“主驾驶悦己车”的旗舰定位。体验下来也觉得座舱空间宽敞，储物细节贴心，长途出行、家庭出游都没太多压力。科技化和智能助手NOMI对于经常有小孩或者老人乘车的人来说很实用，语音交互能解决很多实际需求。音乐体验用过之后，调音和全景声场比家里的家庭影院还要自然，晚上座舱氛围灯配“龙井香气”确实很放松。座舱是真正的体验核心。蔚来ET9摒弃了传统欧式豪华车堆砌大皮大木的设计思路，而是用“行政桥”、“天空岛”这样的空间分隔概念，把前后排布局分得很有层次。头等舱座椅最大能躺到135度，腿托还有自动加热，配套的16点按摩在腰背部很“对症”，尤其看家里有老人或者自己偶尔腰不舒服，这种设计直接戳中痛点。跟我一起体验的朋友平时出差多，特别看重座椅舒适度，他就觉得这种按摩区域和加热触感，比以往豪华品牌的固定点位更人性化。作为一名年轻人，我对车辆的储物空间还挺在意的，毕竟日常出门总会带不少东西。蔚来 ET9 的后备箱容积达到了 544L，平时放行李箱、购物袋之类的物品完全够用。



动力与续航方面：ET9的900V电驱系统，前后双电机（前180kW、后340kW），动力输出的特点是“直接且平顺”。踩下加速踏板时，动力没有延迟，有一定推背感，但不会像性能车那样“冲”，适合行政车的定位。因为没有变速箱，加速过程很线性——低速跟车时不会有顿挫，高速从80km/h加到120km/h，整个过程一气呵成，这是燃油行政车（比如奔驰S级3.0T）难以做到的（燃油车换挡时多少有轻微顿挫）。能耗方面，高速120km/h巡航时，

表显能耗约20kWh/100km，结合102kWh电池容量，理论高速续航约510km（ $102 \div 20 \times 100$ ），实际高速续航受环境影响约460-490km。这个水平在同级别电动车里算中等偏上：比奔驰EQS（高速120km/h约22kWh/100km）略低，和宝马i7（约19-21kWh/100km）接近，长途出行时，续航焦虑比早期电动车轻，但仍需提前规划补能。

在底盘技术上，ET9搭载集成式全主动悬架，而Panamera采用分布式全主动悬架（选装Porsche Active Ride系统需额外花费12.49万元）。实际体验中，两者车身侧倾控制水平相当，但ET9对细碎路面颠簸、沟沟坎坎的过滤明显更优。特别是在我在体验一段坡度较大路段的时候，我能明显感受到ET9的飞坡表现比保时捷Panamera要好上不少。



而且蔚来的换电体系确实是ET9的加分项。当天试驾结束后，我体验了换电：从开进换电站到换完电离开，全程约3分20秒，比加油快（加油加完再结算，通常要5分钟以上）。但要客观说，换电站的覆盖度有局限——一二线城市、主要高速服务区密度高，偏远地区仍有空白；基于900V高压架构与超充快换平台，兼容换电与快充双模式”，而如果用快充，ET9从20%充到80%约30分钟，和宝马i7的快充速度接近（i7约28分钟），比奔驰EQS（约35分钟）略快。



实际体验中，这套系统的表现堪称魔法。在通过不平整路面时，底盘能够有效控制车体运动，提升行驶平顺性。独立电机的加入使主动控制速度更快，响应时间可达1毫秒。这意味着系统比你还早知道自己需要调整悬挂。试驾时，我们特意经过了一段施工路段，路面颠簸不堪。然而坐在ET9车内，几乎感觉不到任何不适的震动。这让我想起发布会上的演示：ET9前车盖上垒着四层香槟塔，平稳地经过了起伏不平的路面，香槟塔巍然不倒。

线控转向：颠覆性的操控体验，ET9量产了没有物理转向柱冗余的线控转向技术。这种技术类似于赛车模拟器的方向盘，信号完全通过电信号传递。实际操作中，这款5.3米长的超大轿车开起来竟然像一辆小型两厢车。得益于后轮8.3度的主动转向功能，这款车的转弯直径仅为10.9米，比很多紧凑型车还要灵活。在窄路掉头时，基本上一把方向就能完成，完全不像在驾驶一台D级豪华车。方向盘手感也十分奇妙：240°的转向角度意味着从左到右只有0.6圈，无需换手打方向。刚开始可能需要适应，但一旦熟悉后，你会发现这种设定无论是低速挪车还是高速变道都更加轻松便捷。

辅助驾驶方面：蔚来 ET9 全系标配 7 项主动安全配置，像偏离预警、碰撞预警、开门预警、倒车预警等等，不管是日常通勤还是长途驾驶，都能时刻提醒潜在风险。驾驶辅助方面的配置也毫不含糊，主动刹车、并线辅助、车道保持都是全系标配，还有 360 全景、全速自适应巡航、L2 级辅助驾驶以及高速辅助领航，这些功能在实际驾驶中能帮上不少忙。比如高速辅助领航功能，在高速上开启后，车辆能自动跟车、保持车道，还能根据限速调整车速，长时间开高速也能减轻不少疲劳感。值得一提的是，「Cedar 雪松 1.3.0」系统在辅助驾驶板块也进行了优化。高速辅助领航的跟车距离控制更精准了，遇到加塞车辆时，减速更平缓，不会有突兀的顿挫感；记忆泊车辅助功能也升级了，不仅能识别垂直、平行车位，还能应对一些不规则车位，停车更轻松，就算是新手司机也能轻松搞定。

总体来说：这次体验完蔚来ET9后，很大的感受是它“打破了行政车‘只适合坐不适合

开’的部分局限”，而非彻底“颠覆”——天行智能底盘让它在操控灵活性上比EQS、i7更有优势，从飞航头等舱座椅到「Cedar 雪松 1.3.0」系统的升级，每一处都透着技术的力量；同时它也用舒适的驾乘体验，打破了人们对行政旗舰车的固有印象，让行政车不仅有沉稳的气场，还有年轻的活力、智能的体验和出色的操控。如果你对行政旗舰车感兴趣，真的可以亲自去体验一番，相信它会给你带来不一样的感受。

HTML版本： [蔚来 ET9 深度解析：主打智能底盘，国产行政级旗舰轿车的先锋！](#)