

增程VS纯电SUV怎么选？星纪元ET十大忠告帮你避开选车深坑

来源：郑馨仪 发布时间：2025-11-21 23:12:11

你有没有过那种“明明预算够，却总觉得差点意思”的纠结？我最近就深陷其中。本来打算咬咬牙上一台 3 系或者 GLC，毕竟面子、质感、品牌光环都在那儿摆着。可就在提车前一周，我鬼使神差地去试了一台叫“星纪元ET(图片|配置|询价)”的国产SUV，结果，方向盘一握，座椅一坐，路一跑，心就乱了。不是因为它多“炫技”，而是它太懂我们这些既要面子又要里子、既想省油又不想牺牲驾驶乐趣的普通人了。今天，咱们就聊聊这台 2025 款星纪元ET。

20 万出头的中大型 SUV 市场，向来是兵家必争之地。合资品牌靠品牌吃老本，新势力靠配置堆诚意。而星纪元ET，走的是第三条路，它用百万级底盘 + 大空间 + 全维安全，刷新了“豪华”的门槛。你看它的价格，18.98万起，乍一看跟对手差不太多。但你细看配置单，就会发现它在底盘、安全、空间这些“看不见的地方”下了血本。

而且现在订车的权益挺实在，首先是 1 万元置换补贴，不管你之前开的是燃油车还是新能源车，都能享受到；然后是金融政策，5 年 10 万贷款前 3 年免息【活动详情请咨询当地经销商】，算下来每个月还款压力又不大；基础权益更让人安心，首任车主能享受到整车终身质保，连空气悬架和 CDC 电磁减振这些容易出问题的高价值部件都包含在内；流量方面是终身免费的，还有 2 年每月 10G 的免费娱乐流量，刷视频、听音乐基本不用额外花钱；另外还有终身免费道路救援，跑长途再也不怕半路出状况。这些权益加起来，前期购车压力和后期用车成本都降了不少，性价比一下就凸显出来了。

星纪元ET最低售价：18.98万起图片参数配置询底价懂车分4.11懂车实测空间·性能等车友圈4.8万车友热议二手车11.98万起 | 19辆

很多人对国产车还有刻板印象：要么太浮夸，要么太保守。但星纪元ET则完全跳出了这个框。车头没有大嘴格栅，也没有堆砌灯带，一条贯穿式 LED 日行灯横贯前脸，看着特别干净；下方是封闭式面板（纯电版）或隐藏式进气口（增程版），像一块打磨过的黑曜石；两侧大灯组内部有类似“星轨”的纹理，点亮后辨识度极高，但又不张扬，白天晚上看都挺有质感。



侧面才是这台车的重头戏。4955mm 车长、1975mm 车宽、3000mm 轴距，是标准的中大型SUV尺寸，但线条极其流畅；从 A 柱到 D 柱是一道干净利落的溜背弧线，配上隐藏式门把手和 20 英寸低风阻轮毂（部分车型为19英寸、21英寸），既有行政车的稳重，又有轿跑SUV 的动感。我特意站在旁边跟隔壁的 Model Y 比了比，星纪元ET明显更 “敦实”，气场更强，但又不笨重；尤其是那条从翼子板延伸到尾灯的腰线，像刀刻出来的一样，阳光一照，光影流动，质感一下就上去了。

星纪元ET最低售价：18.98万起
图片参数配置询底价
懂车分4.11
懂车实测空间·性能等
车友圈4.8万
车友热议二手车11.98万起 | 19辆

贯穿式尾灯是当下主流设计，但星纪元ET的尾灯内部做了立体切割，点亮后像一串悬浮的光珠，晚上看特别显眼；后包围下方有扩散器造型，虽然只是装饰件，但看着比纯黑包围更有层次感，细节做得挺到位。整体收尾干净利落，没有多余的线条和装饰，属于越看越耐看的类型。



哈弗H9最低售价：17.49万起最高降价：2.50万图片参数配置询底价懂车分3.95懂车实测空间·性能等车友圈16万车友热议二手车3.88万起 | 231辆

内饰没有堆砌物理按键，也没有盲目追求“极简”；中控台是环抱式布局，朝着驾驶员一侧微微倾斜，操作起来很方便。屏幕尺寸15.6英寸不大不小正合适，因此也没有那种“彩电挂中控”的突兀感。1.27m²的全景天幕是个大亮点，从主驾一直延伸到后排头顶，坐在车里感觉特别通透。贴心的是配了无极电动遮阳帘，不是那种只能全开或全关的，想让多少阳光进来都能调，夏天不怕晒，冬天又能晒太阳。

很多人担心国产车机卡顿、广告多、逻辑乱。但星纪元ET用的是高通 8295P 芯片，这是目前车规级里性能很靠前的芯片，实际体验确实不一样。开机速度特别快，坐进车里系好安全带，车机就已经启动完成了；滑动屏幕的时候特别顺滑，没有一点卡顿。语音识别也很准，我说“打开主驾按摩，调到第三档”，它秒执行；我说“导航到最近的充电桩”，地图立刻弹出，还自动筛选快充桩。EXEED OS系统界面很清爽，没有烦人的弹窗广告，空调、音乐、导航这些常用功能，都能通过方向盘按键或语音快速调用。而且系统还支持多账户登录，我和我老婆换着开车，座椅、后视镜、音乐偏好都会自动切换，这种细节特别贴心。

用料方面真的没话说，门板、中控、扶手这些经常摸到的地方，都是软质包覆加木纹饰板，并不是那种廉价的塑料贴纸，摸上去有真实的纹理感；细节处还有金属拉丝饰条点缀，不会显得老气。我特意留意了接缝处，不管是中控和门板的衔接，还是按键的缝隙都很均匀，没有毛边和松动的情况，做工比同价位的合资车精细多了。而且车内没什么异味，销售说用的是零甲醛环保材料，这点对有孩子的家庭太重要了。

这台车的舒适度完全超出了我的预期。首先是座椅的支撑特别到位，不管是开车还是坐车，长时间下来都不觉得累。1.27m²的全景天幕让车内特别敞亮，加上无极遮阳帘，随时能调整光线。车内的隔音做得也不错，全车都使用了多层隔音玻璃，在高速上跑 120km/h，风

噪和胎噪都控制得都很好，可以跟同车的人平心静气地聊天；另外Lion Melody 大师级音响也加分不少，23 个扬声器藏在座椅下方、门板里，还有头枕音响，听音乐的时候沉浸感很强，堵车时放首歌，烦躁感一下就没了。

高配车的座椅是 Nappa 真皮（部分车型为仿皮），触感特别细腻，侧翼的包裹性不错，但不会勒得慌，过弯的时候能稳稳把人固定住。主驾座椅是十四层复合结构，听着玄乎，其实就是用不同密度的发泡材料叠加起来的，软硬适中，支撑性特别好；而且通风、加热、按摩功能是前排的标配，不到20万起的价格能有这配置，合资车得加钱选装到 30 万以上才能拿到；副驾也有电动调节和腿托（部分车型需要选装），长途坐车能把腿伸开，后排座椅也支持角度调节，靠背能放倒到接近 180 度，午休的时候躺一会儿特别舒服。

前排空间特别宽敞，我 1 米 82 的身高，调整好驾驶姿势后，头部离车顶还有一拳半的距离；中控下方有个很大的储物槽，能放下手机、钱包这些随身物品，还有无线充电板，随手一放就能充电；门板上的储物格也很深，放几台对讲机完全没问题，细节设计得很实用。

后排空间才是这台车的 “杀手锏”，3000mm 的轴距不是白给的。我坐进后排，膝盖离前座还有两拳半的距离，头部空间也绰绰有余；关键的是地板纯平，中间乘客不用 “骑驼峰”，就算坐三个人也都能舒舒服服的。后排还有独立的空调出风口和 USB 充电口，中间扶手放下后有杯架，不管是家用还是带朋友出门，都能照顾到每个人的需求。官方说舱内有效空间有 3.45 立方米，得房率很高，实际体验下来确实名不虚传，比很多同级别车型都宽敞。

后备箱的表现特别惊喜，开口尺寸达到了 1107mm，这样我们在搬大箱子的时候不用费劲往里塞；标准容积有 546L，平时放两个 28 寸的行李箱再加上一些杂物完全没问题；如果需要装大件物品，把后排座椅放倒后，容积能扩展到 1835L，我试过放进去一个折叠自行车，还有富余的空间。更贴心的是，配合空气悬架调节（部分车型），能降低后备箱高度，女生装卸重物也不费劲。

我知道很多人看到 “辅助驾驶” 就有点头大，各种听不懂的术语满天飞。但星纪元ET这套EXEED NEP辅助系统，我只想说一句：它不炫技，只帮你减负。星纪元ET的驾辅系统有两个版本，纯视觉方案能覆盖高速 NOA 大曲率弯道、匝道通行、拥堵汇入这些高频场景；激光雷达版本还能实现无保护左转、礼让行人这些复杂的城市路况功能，目前已经开放了全国 300 多个城市的辅助功能。实际用下来特别顺手，比如在环岛，它能自动识别入口和出口，平稳切入切出；在窄路掉头，方向盘自动打满，你只需控制车速；在地下车库，坡道起步时开启 “蠕行模式”，不用踩油门，车自己慢慢往上爬，再也不用担心溜车。重点是它不需要高精地图，全国都能用。我在乡道、山路、老城区小巷都试过，只要车道线清晰或有参照物，它就能稳稳跟车、保持居中；遇到施工路段或临时改道，也能及时调整路线。当然，它不会替你开车，但能让你在长途、堵车、复杂路况下少踩几脚刹车、少打几次方向。我觉

得这才是咱普通用户需要的那种“聪明”。

星纪元ET提供增程和纯电两种动力选择，我重点试了试增程四驱版（还有单电机后驱版）。它搭载的1.5T增程专用发动机热效率能到44.5%，是目前量产车里一个很高的水平了；四驱版的动力是双电机，零百加速 4.8 秒。别被数字吓到，实际开起来并不暴躁。在日常模式下，动力输出线性平顺，电门踩多少给多少；切到运动模式，推背感瞬间上来，超车的时候一脚电门下去，特别干脆。

让我安心的是雪豹四驱系统。拿到试驾车的第二天正赶上下雨，我特意跑去郊区山路试了试，过弯时车身稳如磐石，湿滑路面起步也没有打滑；系统能实时分配前后轴扭矩，遇到单侧车轮打滑，0.1 秒内就能把动力切到有抓地力的轮子上。这种安全感，只有真正跑过烂路才懂。

续航方面，先说说增程版，CLTC 综合续航 1500 公里（四驱版本），纯电续航 240 公里。用于上下班通勤的话，一周充电一次就够，完全不用碰油；周末如果跨省自驾，加一箱油（67L），能从北京跑到上海中途不用补能，彻底告别续航焦虑。增程器的油电转化率 3.71kWh/L，亏电状态下（也就是电量差不多耗尽后），两驱版WLTC百公里油耗 5.46L（5.2L），四驱版 5.9L，而且只需加 92 号汽油，大大降低了使用成本。我试驾那几天，一半市区一半高速，平均下来实际百公里油耗才 5.5L，比很多紧凑级混动轿车还省油。纯电版的表现也不错，有 77kWh 和 100kWh 两种电池容量选择，CLTC 续航分别能到 625km 和 760km（四驱版655km），百公里电耗 12.7kWh（12.35kWh），纯电四驱版电耗是百公里15.9kWh；就算冬天开空调，续航折损也不算大。

如果说动力是肌肉，那底盘就是骨架。星纪元ET的飞鱼底盘 2.0，是我试过 20 万级 SUV 里比较惊艳的。它采用的前双叉臂 + 后五连杆悬架，跟宾利添越、兰博基尼 Urus 用的是同类型高阶设计，能大幅减少振动感，增强路面适应性。全铝合金底盘能减轻重量，让车身响应更灵敏。再加上 IAS 智能空气悬架和 CDC 电磁减振系统（部分车型），简直是“行走的沙发”。空悬有 7 挡可调，高度范围能到 100mm，通过激光雷达的配合，还能精准预瞄前方路况，毫秒级调节悬架阻尼。

我在城市快速路、国道、非铺装路都跑了个遍。城市里，空气悬架把路面细碎震动过滤得干干净净，过减速带像踩棉花；高速过弯，车身侧倾极小，方向盘指向精准；到了乡间土路，悬架能自动升高，通过性不输硬派 SUV；尤其值得一提的是 CDC 电磁减振，每秒能调整 1000 次阻尼，过坑时软，过弯时硬，真正做到“动静皆宜”。开完星纪元ET之后，再回去开那些扭力梁后悬的车型真的会不适应。

最后说点心里话，试完星纪元ET，我的感受不是“参数多强”，而是它真的在替用户想。你怕续航焦虑？它给你 1615 公里的综合续航；你怕底盘颠？它给你空气悬架 + CDC 减振；你怕安全没保障？它用 88% 高强度车身和三域车门控制给你兜底；你怕养车贵？它

给你终身质保。它不靠品牌讲故事，而是用实打实的产品力说话。在这个 “既要又要还要” 的时代，星纪元ET像一个靠谱的老朋友，在关键时刻总能靠得住。所以，如果你也在20-30万区间纠结，不妨去试驾一下。说不定，你也会像我一样，默默取消其它订单。毕竟，真正的豪华，从来不是标在车头的 logo，而是藏在每一次安心出发、舒适抵达的细节里。

HTML版本：[增程VS纯电SUV怎么选？星纪元ET十大忠告帮你避开选车深坑](#)