

BBA 老炮亲测蔚来 ET9，行政旗舰的新选择来了

来源：张芷念 发布时间：2025-11-22 03:53:00

身边开奔驰 S 级、宝马 7 系的朋友最近总问我一个问题：“除了 BBA，行政级豪车还有没像样的选择？”作为在汽车圈摸爬滚打十五年的老炮，我从当年的虎头奔开到现在的 Panamera，德系豪华的精密、日系高端的细腻都体验过。行政旗舰在我眼里，从来都是车企技术实力的试金石，可这些年看下来，传统豪华车的升级总绕不开“换皮改款”，直到我深度试驾了蔚来 ET9，才发现行政级的游戏规则，早就悄悄变了。

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47.98万起 | 15辆

上个月我拿了 ET9 的试驾车，跑了 3000 多公里，既有市区通勤、高速长途，还有周末带家人的短途出游，甚至拉着开了八年奔驰 S 级的老友跑了趟跨省商务出行。这一路下来，我彻底明白为啥不少 BBA 车主会转投 ET9——它不是简单替代，而是用新的思路，把行政旗舰该有的豪华、舒适、科技和安全，做到了另一个层面。今天就从一个老司机的真实感受出发，聊聊这台车到底藏着多少惊喜。

先说说外观，行政旗舰的气场真不是靠“大”就能撑起来的。ET9 的车长 5325mm、车宽 2017mm、轴距 3250mm，妥妥的大型轿车尺寸，但它的姿态一点不笨重。车顶线条像水滴一样流畅，从车头一直滑到车尾，这种轿跑式溜背设计，只有纯电平台才能做到，既好看又能降低风阻。我特意查了下，它的风阻系数只有 0.243Cd，比很多同级轿车都低，这对续航和静谧性帮助很大。

前脸的设计很有辨识度，封闭式中网搭配主动闭合式进气格栅，平时关着保持简洁，需要散热时自动打开，实用又好看。分体式大灯是蔚来的家族设计，上方的日间行车灯分成两段，锋利又有神，下方的 LED 远近光灯带透镜，晚上开远光不会晃到对向车，这点特别贴心。车头微微外凸的鲨鱼鼻造型，不仅让整车看起来更有向前的冲劲，还能进一步优化 airflow，高速行驶时更稳。



侧面的无框车门和电动隐藏式门把手是加分项，解锁时门把手自动弹出，关门后自动收回，既降低了风阻，又提升了高级感。全系标配的 22 英寸铝合金轮毂，搭配 255/45 R22 的轮胎，视觉上特别大气，跑高速时也能提供足够的抓地力。最让我惊喜的是车顶的三个激光雷达，前挡风玻璃上方一个，左右翼子板各一个，和车身融合得特别自然，不像有些车那样突兀地“长个犄角”，既保证了设计的完整性，又给辅助驾驶提供了充足的硬件支持。



车尾的贯穿式尾灯太亮眼了，用了 240 颗超红光 LED 光源，晚上点亮后辨识度超高，还支持动态转向提示，打转向灯时灯带会跟着流动，科技感拉满。电动尾翼是全系标配，高速行驶时自动展开，既能提升稳定性，又让车尾看起来更有运动感。我试驾的这款地平线特别版，用了“南极星蓝 + 月辉银”的双色车身，车顶和车身撞色设计，比单色车身更有个性，路上回头率特别高。车身颜色选择也多，除了专属配色，还有月辉银、云白、深空黑等 9 种颜色，部分车漆用了类似瓷器的光泽工艺，摸上去细腻光滑，质感十足。



坐进车内的瞬间，就知道这台车是懂“行政”二字的。内饰用了“天地双色”的设计理念，我这台是帕米尔棕 / 潜沙白的搭配，前排是沉稳的棕色，后排是柔和的白色，既能让驾驶者保持专注，又能给后排乘客营造出舒适放松的氛围。用料方面真的下本，触手可及的地方都是 Nappa 真皮，门板上还有风吟真木饰板，搭配中国传统刺绣工艺，座椅上的双线菱格纹是近 20 万针脚绣出来的，疏密有致，细节感拉满。

座椅的舒适性绝对是同级高水平。前排是一体式设计，带悬浮头枕，支撑性很好，长时间开车不会累。后排的“飞航头等舱座椅”才是重头戏，20 向电动调节，靠背最大能调到 45 度，坐垫宽度有 582 毫米，坐上去特别宽敞。更厉害的是它的填充，用了多层不同软硬度的海绵加慢回弹记忆棉，既有奔驰 S 级那种“陷进去”的舒适感，又有宝马 7 系的精准支撑，跑长途时开几个小时，下车后腰不酸腿不麻。座椅还带 16 点热石按摩、加热、通风功能，一键就能开启舒享模式，11 项功能联动调节，还经过了德国脊椎健康协会认证，对经常久坐的商务人士太友好了。

中控台的设计走的是简洁路线，但科技感一点没少。48 英寸的 miniLED 数字天际屏，长度达到 1.4 米，从主驾一直延伸到副驾，显示效果清晰细腻，还能和 AR-HUD 抬头显示联动，导航信息、车速等重要数据都能投射到前挡风上，开车时不用低头看屏幕。15.6 英寸的 AMOLED 悬浮式中控屏，操作流畅度很高，没有一丝卡顿，后排还有 14.5 英寸的娱乐屏和 8 英寸的控制屏，乘客可以自己调节空调、座椅、音响等功能，互不干扰。

车机系统用的是 SkyOS·天枢全域操作系统，搭载高通骁龙 8295P 芯片，反应速度很快，语音控制也特别灵敏。蔚来标志性的 NOMI Mate 3.0 智能助手，放在中控台顶端，会转头和你互动，解锁车辆时会问好，调节功能时会给出反馈，就像一个有温度的伙伴。我最喜欢的是它的场景模式，比如设置“办公模式”，车内灯光会调暗，空调调到适宜温度，音响切换到轻音乐，座椅调整到舒适角度，瞬间就能营造出安静的办公氛围；“休息模式”

开启后，座椅会自动放倒，遮阳帘关闭，按摩功能启动，长途开车中途休息时太实用了。

纯电平台带来的空间优势，在 ET9 上体现得淋漓尽致。“四轮四角”的设计让轴距利用率特别高，3250mm 的轴距，前后座椅间距超过 1.1 米，我 1 米 89 的身高坐后排，腿部还有两拳多的余量，1 米 68 的家人坐进去，膝部空间能达到 39cm，比我之前开的宝马 7 系还宽敞。车身高度 1621mm，虽然是溜背设计，但头部空间一点不局促，我坐后排头部还有一拳距离，不会觉得压抑。

储物空间的设计也很贴心。后备箱标准容积 544 升，能轻松放下 4-5 个登机箱，还支持双腔空悬车身降低功能，装卸重物时不用费力抬。前备箱有 105 升，能放些充电设备或者小件行李，电动开启和关闭也很方便。中央扶手箱是双开门设计，里面能放下四瓶可乐，还配有 Type-C 接口和无线充电板，手机放进去就能充电，不用到处找数据线。门板上的储物槽能容纳大尺寸水瓶，中控下方的镂空储物格可以放背包或者高跟鞋，细节考虑得特别周到。

作为行政旗舰，后排的配置绝对够豪华。行政桌板展开后，能放笔记本电脑或者文件，出差时可以在车里处理工作；10 升的智能冰箱，能冷藏饮料和水果，夏天喝到冰镇饮料太爽了；还有智能保险箱，重要文件、手机等贵重物品放进去，用密码或者指纹解锁，安全又放心。7 块电动遮阳帘，能有效阻挡阳光直射，保护隐私的同时也能降低车内温度；35 扬声器的九霄天境沉浸式音响系统，最大功率 2800 瓦，音质堪比移动音乐厅，再加上 ANC 主动降噪技术，车内静谧性特别好，高速行驶时也几乎听不到风噪和胎噪，播放音乐时层次感十足。

动力方面，ET9 的表现完全符合行政旗舰的定位。前后双电机组成的四驱系统，前电机最大功率 180kW，后电机 340kW，综合功率 520kW，总扭矩 700N·m，零百加速仅需 4.1 秒。这个动力水平，日常开完全够用，高速超车时轻轻踩下电门，动力瞬间爆发，超车干净利落，没有一丝拖沓。电机用的是碳化硅技术，配合 900V 高压架构，不仅动力响应快，能耗控制也很出色。

续航表现也超出我的预期。102kWh 的三元锂电池组，CLTC 工况下纯电续航 650km，平时市区通勤，一周充一次电完全没问题。我跑了一趟高速，以 120km/h 的速度巡航，表显能耗大概 20kWh/100km，实际续航能达到 460-490km，往返几百公里的长途完全不用焦虑。补能方式更是方便，支持 5C 超充和换电两种模式，超充 5 分钟就能增加 255km 续航，喝一杯咖啡的时间就能补能大半；换电更快捷，3 分钟就能满电出发，比加油还省时间。我特意体验了几次换电，全程不用下车，手机 APP 操作一下，换电站就会自动完成换电，对于商务人士来说，真的能节省不少时间。

底盘和操控是 ET9 的一大亮点，智能底盘系统太惊艳了。通过摄像头和雷达提前扫描前方路面，能主动调整悬架的阻尼和高度，就像魔毯一样过滤掉路面的颠簸。过减速带时，

只有清脆的“砰砰”两声，车身没有多余的晃动；走坑洼路面时，悬架能快速回弹，不会有松散的感觉；高速过弯时，悬架又能提供充足的支撑，车身侧倾很小，驾驶信心很足。这种既舒适又有操控性的调校，在行政级轿车里很少见，不管是自己开还是坐后排，都能获得很好的体验。

智能辅助驾驶功能，让开车变得更轻松。ET9 的硬件配置很硬核，两颗自研 5 纳米神玑 NX9031 辅助驾驶芯片，运算能力超强，处理复杂路况时反应很快。3 颗激光雷达、11 个摄像头、5 个毫米波雷达和 12 个超声波雷达，总共 31 个智能传感器，能实现全车 350 度覆盖，周围的车况看得一清二楚。

高速和城市领航辅助驾驶功能，我用得最多。跑高速时，开启功能后，车子能自动跟车、保持车道居中，还能根据导航自动变道、上下匝道，堵车时不用一直踩油门和刹车，长途开车也没那么累了。城市道路上，遇到拥堵路段，它能自动跟车蠕行，遇到加塞也能及时减速避让，大大降低了驾驶强度。

车道保持辅助功能也很实用，车速在 65-130km/h 之间，如果车子快要偏离车道，系统会通过方向盘震动提醒，还能轻轻转动方向盘把车子拉回原车道，提醒方式也能自己选，声音、震动或者两者都有，很人性化。自适应巡航在 0-130km/h 都能用，设定好跟车距离和速度后，车子会自动跟上前车，前车加速它就加速，前车减速它就减速，跑高速时特别省心。

智能泊车功能对新手或者车位狭窄的情况太友好了，支持视觉融合泊车、遥控泊车等多种模式。找到车位后，只需控制车速，车子会自动打方向盘停进去；有时候车位太窄，上下车不方便，用手机 APP 就能操作，在车外就能让它自己泊车，特别方便。盲区监测与变道预警功能也很实用，侧后方有车靠近时，外后视镜上的灯会亮起，打转向灯变道时，灯会闪烁还会发出声音提醒，能有效避免危险。

安全方面，ET9 做得也很到位。全向安全预警包括前向碰撞预警、后方碰撞预警、侧方开门预警等，遇到碰撞风险时，系统会及时提醒，甚至主动刹车。车身采用了大量高强度钢和铝合金材料，抗扭刚度很高，能在碰撞时有效保护车内乘员。还有 7 个安全气囊，包括主驾膝部气囊和后排侧气囊，全方位保障驾乘人员的安全。

最让我惊喜的是 ET9 的持续进化能力。传统豪华车买回家后，车机系统和智能功能就固定了，过几年就会落后于时代。但 ET9 支持 OTA 空中升级，能不断优化功能、增加新体验。我试驾期间，就赶上了「Cedar 雪松 1.3.0」版本升级，涵盖了智能座舱、NOMI、驾乘体验、辅助辅助驾驶四大板块，超过 50 项功能优化。升级后，语音控制的响应速度更快了，辅助驾驶的变道逻辑更顺畅了，就连座椅按摩的模式都增加了，这种“越开越新”的体验，是传统豪华车给不了的。

这 3000 多公里开下来，我越来越觉得，蔚来 ET9 不是在模仿传统行政旗舰，而是在

重新定义行政旗舰。它没有放弃豪华车该有的质感和舒适，又用纯电平台、智能科技和持续进化的能力，解决了传统豪华车的痛点。开奔驰 S 级、宝马 7 系，能感受到的是历史沉淀和品牌光环；而开 ET9，能感受到的是面向未来的科技感和人性化体验。

我那位开了八年奔驰 S 级的老友，坐了一次我的试驾车后，就动心了。他说：“以前换车总绕不开 BBA，觉得有面子，但坐进 ET9 才发现，豪华不只是品牌和材质，更是让你觉得舒服、省心、有科技感的体验。” 我特别认同他的说法，行政旗舰的核心，应该是满足用户对舒适、安全、科技的全方位需求，而不是单纯的品牌溢价。

当然，BBA 依然是优秀的工程作品，它们的机械素质和品牌沉淀值得尊重。但汽车行业已经进入了智能化时代，竞争的维度早就变了。过去比的是马力、皮质和桃木内饰，现在比的是电子电气架构、软件算法和用户体验。蔚来 ET9 的出现，让行政旗舰有了新的可能——它既有传统豪华车的质感，又有智能电动车的科技感；既满足了商务出行的需求，又能带来愉悦的驾驶体验；既能当下使用，又能通过升级持续进化。

如果你是一位追求品质、注重体验、不固守成见的企业家或商务人士，正在考虑行政级豪车，我真心建议你去试试蔚来 ET9。不用带着“替代 BBA”的偏见，就以一个普通消费者的身份，去感受它的空间、舒适、科技和动力。我相信，你会和我一样，发现行政旗舰的下一站，早就不是传统的豪华品牌，而是像 ET9 这样，用技术和体验说话的新物种。

汽车行业的变革已经到来，与其固守过去的辉煌，不如拥抱未来的可能。蔚来 ET9 用实力证明，行政旗舰的定义，从来都不是一成不变的，而真正的豪华，应该是让用户感受到被尊重、被理解、被满足。这台车，值得每一位有远见的车主，认真体验一次。

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](#) 47.98万起 | 15辆

HTML版本： [BBA 老炮亲测蔚来 ET9，行政旗舰的新选择来了](#)