

# 从BBA换蔚来ET9是冲动吗？5米3行政旗舰，细节藏着答案

来源：张慧敏 发布时间：2025-11-22 12:16:01

你有没有过这样的经历？站在展厅里，看着一辆车，心里却在想：这车是真贵，但到底值不值？尤其是当它标价超过80万的时候，你更会下意识地多问一句——它凭什么？

蔚来ET9(图片|配置|询价)地平线特别版就是这么一台车。它不像某些新势力那样靠一张嘴讲故事，也不像传统豪华车那样靠品牌光环吃饭。它出现的方式很安静，但只要你走近一点，就会发现它在试图重新定义“旗舰”这两个字的分量。



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

先说结论：这车不是人人都适合的，但它确实为一部分人提供了另一种选择。如果你正在从BBA这类传统豪华品牌转向电动化，又希望保留一些仪式感和体面感，那ET9地平线特别版值得你坐进去感受一次。不是因为它有多“颠覆”，而是它在很多细节上的处理，确实和市面上大多数电动车不一样。

这车长5米3出头，轴距3米25，尺寸上已经超过了大多数D级行政轿车。但有意思的是，它并没有靠夸张的线条去撑气场，反而走了一条偏内敛的路线。前脸是封闭式设计，分体式大灯组成了它的视觉重心，下方还有一圈可变结构的进气口，高速时能自动调节开合角度来优化风阻。车身侧面最抓眼球的是那条贯穿前后的腰线，官方说是灵感来自“天地交汇线”，听起来有点玄，但实车看过去，确实有种水平延展的沉稳感。尤其是地平线特别版的南极星

蓝+月辉银双色车身，漆面用了12道工序、107小时手工打磨，远看像一层流动的光带，近看几乎找不到接缝。这种工艺放在量产车上，已经不是单纯为了好看，更像是在表达一种态度。



轮圈是23英寸的九孔设计，镜面抛光加上一圈“一帆风顺”的镭雕纹路，细节拉满。说实话，这么大尺寸的轮圈在城市里跑，对路面要求不低，胎噪和舒适性难免受影响。但你得承认，它停在那里，就是有股子不争不抢的气场。

坐进车里，第一反应是：这车真安静。不是那种死寂的安静，而是关上门之后，外界的喧嚣被过滤掉了一层，像戴上了一副降噪耳机。内饰用料很实在，能摸到的地方基本都是软包，Nappa皮、实木、金属拼接得恰到好处。前排配色是远洋蓝，偏冷调，给人的感觉是沉稳、克制；后排则是潜沙白，暖一些，更偏向放松和休憩。这种前后情绪的区分，不是简单堆配置能实现的，而是设计上有过思考。



四座布局是它的核心设定。前排两个座椅支持多向电动调节，带加热通风按摩，坐姿属

于标准的豪华轿车调性，不算特别低趴，也不会让你觉得像坐在卡车上。我身高178，调好位置后，头部和腿部都有富余，视野也不错。但要说“特别舒服”，那还真谈不上，毕竟每个人的体型和偏好不同。后排才是真正重头戏。两个独立座椅之间有个“行政桥”，集成了一堆功能：小桌板、冰箱、无线充电、氛围灯、香氛系统、后排娱乐屏……东西不少，但排布得不乱，用起来顺手。座椅本身填充物够软，支撑性也在线，长途坐着不会累。182cm的体验者坐进去，腿部空间接近两拳半，头部也有一拳以上，跷个二郎腿没问题。不过要注意一点：如果你想把前排座椅调得特别靠后，右后乘客看后视镜会有点遮挡，高个子用户得权衡一下。

蔚来ET5最低售价：29.80万起  
图片参数配置询底价  
懂车分4.03  
懂车实测空间·性能等  
车友圈5.1万  
车友热议二手车10.88万起 | 127辆

底盘部分，这车用了集成式全主动悬架，带后轮转向和线控转向系统。听起来复杂，实际体验就是——这台超过5米3的车，开起来不像这么大。方向盘手感轻盈，低速挪车或者地库掉头时特别轻松，转弯直径只有10.9米，比很多紧凑型SUV还灵活。高速变线时，车身姿态稳定，侧倾控制得不错。过减速带或者坑洼路面，悬架的动作是“整”的，不会有松散感，车身起伏被快速抑制，乘客不会来回晃。不过也有试驾者反馈，预瞄系统在实际使用中感知不强，过颠簸时的处理更多依赖实时调节，而不是提前“预判”。静音性方面，整车用了多层隔音玻璃，配合主动降噪技术，高速巡航时风噪和路噪都控制得可以，但胎噪在粗糙路面上还是会传进来一些，属于正常水平。

动力系统是双电机四驱，综合功率520kW，扭矩700牛·米，百公里加速4.1秒左右。这个数据放在任何一台行政级轿车上都不算弱。实际开起来，动力输出线性，电门响应快，超车时推背感来得干脆。但你不会觉得它暴躁，反而有种“收着劲儿”的感觉，更像是为后排乘客考虑的调校。电池是102kWh三元锂，CLTC续航650km，百公里电耗大概16.2kWh，日常通勤和城际出行都能覆盖。支持900V高压平台，配合蔚来超充桩，5分钟能补255公里，效率确实高。当然，前提是你得能用上他们的专属桩。另外它也支持换电，3分钟左右完成，补能方式比纯靠充电的车型多了个选择。电能当量油耗1.88L/100km，数字看着低，但毕竟电动车不烧油，这个数据更多是政策参考意义。

音响系统是35扬声器，2800W功放，支持多声道环绕。实测听人声和交响乐表现不错，声场开阔，细节丰富，后排头枕也有独立发声单元，看电影时不会干扰主驾驶。但要说“影院级”，那还得看个人标准。毕竟音响这东西主观性太强，有人喜欢澎湃，有人喜欢清亮，它能做到的是不出错，而不是惊艳所有人。

车机系统用的是升级版的Cedar平台，UI简洁，操作流畅。15.6英寸OLED屏显示细腻，支持AIGC生成壁纸，你可以让系统根据心情或场景自动生成一张动态背景，配合256色氛围灯联动，确实有点意思。NOMI语音助手反应快，能处理多轮对话，控制空调、导航、车窗这些基本没问题。但偶尔也会出现识别延迟，比如在高速上开窗有风噪时，得提高音量才能唤

醒。车家互联支持和美的系家电联动，到家前自动开空调、关灯这些功能能用上，但实际使用频率高不高，还得看个人生活习惯。

安全配置上，这车给得挺全。3个激光雷达、11个摄像头、5个毫米波雷达、12个超声波雷达，组成了完整的感知系统。功能上包括自动跟车、车道保持、盲区监测、变道提醒、前后碰撞预警、开门预警等，日常驾驶中能提供不少帮助。但这些功能的本质是辅助，不能替代驾驶员的注意力。比如车道保持在曲率大的匝道上偶尔会犹豫，自动变道在车流密集时也会等待时机，属于正常表现范围。被动安全方面有9个气囊，包括前排中央气囊和后排侧气囊，结构上用了高强度钢和铝合金混合车身，碰撞测试数据还没公布，但按蔚来的惯例，应该不会差。

一些细节设计值得一说。比如电动门开启时，车门下方会有地毯灯投射到地面，面积比普通车型大25%，晚上上下车挺有仪式感。门槛踏板是双片式结构，带Horizon标识，踩上去不滑。后排脚垫用的是100%澳洲羊毛，厚实柔软，光脚踩上去确实舒服。全景天幕遮阳帘是电动的，支持分段开启，不会一拉到底。这些地方花的成本不一定高，但能让人感觉到“有人在琢磨”。

但也有些地方让人觉得可以再优化。比如电动门打开角度受限时，后视摄像头会被车身遮挡，看不到完整车尾，得手动切换视角。底盘虽然能升降，但标准离地间隙200mm，实际通过性更多是心理安慰，毕竟这车定位也不是越野。后排娱乐屏功能齐全，但和主驾驶的交互逻辑略显割裂，比如副驾想控制后排屏幕，操作路径有点绕。

这车的目标用户其实很明确：不是追求极致性能的驾驶爱好者，也不是只想代步的普通家庭。它更适合那些对出行品质有要求、愿意为细节买单的人。比如企业高管、创业者、或者从传统豪华车换过来的用户。他们在意的不只是车能跑多快、续航多长，而是坐进去那一刻的感受——安静、体面、不张扬但有辨识度。

它也不是没有对手。同价位有奔驰EQS、宝马i7、特斯拉Model S，甚至还有仰望U7这类新面孔。但ET9的不同在于，它没有刻意模仿谁，也没有靠堆料去比配置。它更像是蔚来这十年技术积累的一次集中表达：从电池到电机，从底盘到座舱，从材料到工艺，每一个环节都试图做到自治。

当然，高定价带来的压力也显而易见。81.8万的售价，注定它不会是走量的车型。BaaS方案把门槛降到71万，确实让更多人能“够得着”，但后续的电池月费、服务成本也得考虑进去。更重要的是，这种价位的车，用户买的不只是产品，还有服务和长期体验。蔚来的换电网络、服务体系能不能持续跟上，会直接影响这台车的口碑。

所以回到最初的问题：它值不值？答案因人而异。如果你看重品牌历史和成熟体验，那BBA依然是稳妥选择。但如果你愿意尝试一些新东西，接受它在某些方面可能还不够完美，那ET9地平线特别版确实提供了一种不同的可能性。它不完美，但足够特别。它不便宜，但

也没藏着掖着。它不靠口号，而是用细节说话。

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

最后想说的是，一辆车的好坏，从来不是参数表能完全体现的。就像你不会因为一部手机有5000万像素就认定它是好的，也不会因为一辆车百公里加速4秒就认为它开起来一定爽。真正的体验，得坐进去，开起来，用一段时间才知道。ET9地平线特别版不是给所有人准备的，但对需要它的人来说，它或许就是那个“刚刚好”的选择。

HTML版本： [从BBA换蔚来ET9是冲动吗？5米3行政旗舰，细节藏着答案](#)