

吉利星越L：把豪华车体验带进燃油车，这才是家用车该有的样子

来源：林可诚 发布时间：2025-11-22 15:00:10

在新能源车型扎堆的当下，吉利星越 L 能在燃油车市场保持热度，靠的绝不是运气。作为每天要开几十公里的家用车，它的价值从来不是参数表上的数字，而是把“好用、省心”融进了每一次开门、起步和抵达。

我前后试过不同配置的星越 L，也和几位开了上万公里的老车主聊过，发现它最打动人的地方，是把智能、驾控和舒适这三件事，都做到了“戳中日常痛点”的程度。今天就抛开花哨说法，聊聊这些功能在实际用车里到底好不好使，给正在看车的朋友做个实在参考。



星越L最低售价：12.97万起最高降价：1.80万图片参数配置询底价懂车分3.83懂车实测空间·性能等车友圈85万车友热议二手车6.68万起 | 875辆

很多人觉得燃油车的智能是“锦上添花”，但星越 L 的智能配置，用久了会发现是“离不开的刚需”。它的智能不是靠屏幕多、功能杂，而是每一项都踩在了日常用车的痒点上。



（一）能升级的“车机大脑”，越用越顺手

GEEA 3.0 电子电气架构听起来挺专业，实际体验就是两个好处：信息传得快，功能能更新。这背后其实是 CMA 全球豪华架构的技术底子，让车辆具备了持续进化的能力。



FOTA 升级特别方便，最快 5 分钟就能完成，不用跑 4S 店，在家连个 WiFi 就行。有位车主说，提车半年已经更了三次，最近一次升级后，语音识别反应快了不少，还多了“离车自动关窗”的功能，以前总担心忘关窗回头跑一趟，现在省心多了。这种“车越用越新”的体验，在燃油车中并不常见。

核心的 Flyme Auto 系统配了高通 8155 芯片，这芯片以前常出现在二十多万的车型上，现在用在星越 L 上，流畅度确实不一样。同时开导航、放音乐、连蓝牙电话，切换界面时一点不拖泥带水，和用平板电脑似的顺手。界面逻辑也简单，常用的空调、音乐、导航都在显眼位置，老人上车教一遍就能自己调，不像有些车机得翻好几层菜单。

双 14.6 英寸大屏的“三指滑屏”功能特别实用。上次带家人出游，副驾选了个沿途的农家乐，手指在屏幕上一划，导航点就传到主驾屏幕，不用我分心去操作，也不用喊语音，这种默契感很舒服。25.6 英寸的 HUD 抬头显示更是开车时的“好搭档”，车速、限速、导航箭头都投在前挡风上，字体清晰，大太阳天也不反光，不用老低头看仪表盘，注意力能更集中在路面上。

（二）能聊“家常”的语音，比助手更贴心

语音交互和 Deepseek 大模型结合后，确实比普通车机“懂人话”。喊一声“你好，吉利”，复杂指令也能一次完成，比如“打开空调 24 度，主驾座椅通风开二档，再放首轻音乐”，它不会漏项，也不用分几次说。

上次带孩子去看病，问它“附近有没有儿科门诊，能停车的那种”，它直接推荐了三家评分高的，还报了停车场空位情况，比自己翻手机省事儿多了。这种场景化的响应能力，才是智能该有的样子。

细节上的考量更显用心。比如开车时想调座椅按摩力度，或者开天窗透气，不用伸手找按钮，喊一声就行。有次朋友坐车，我让车机“播放我收藏的歌单”，它自动过滤了我标记的隐私曲目，避免了尴尬。这些看似细小的设计，恰恰解决了日常用车的琐碎麻烦。

（三）辅助功能：新手老手都能借上力

“千里浩瀚辅助驾驶 H3 方案”的硬件配置很扎实，11 个高清摄像头、3 个毫米波雷达加 12 个超声波雷达，覆盖得比较全面。高速上的领航辅助在堵车或跑长途时特别管用，设定好车速后，车能自动跟车，前车慢它也慢，前车加速它也能平稳跟上，不用频繁踩油门刹车，长途开下来脚没那么酸了。这套系统在 0-150km/h 的速度区间都能工作，跟车时的安全距离控制得也合理。

想变道的时候，说一句“你好，吉利，请向左变道”，系统会先扫侧后方有没有来车，确认安全了就自动打转向灯、平稳变道，整个过程很柔和，不会有突兀的拉扯感。新手用着安心，老司机也能省点力。

泊车辅助对“停车困难户”来说简直是救星。上次在商场地下车库，车位旁边停了辆大 SUV，我试了两次都没敢倒进去，打开自动泊车后，系统 45 秒就停好了，位置还特别正，旁边路过的人以为我是老司机，其实全靠车帮忙。不过要注意，地面标线模糊的老旧停车场，识别成功率会受影响，这也是多数同类系统的共性问题。

FACEID 驾驶员感知系统的细节很暖心。上车后它能认出是谁在开车，自动把座椅、后视镜调到平时习惯的位置，不用每次都重新调。有次跑高速开久了有点犯困，频繁眨眼的时候，它突然提醒“该休息了，前方 5 公里有服务区”，还把服务区的充电桩、卫生间位置标了出来，这种被“惦记”的感觉很踏实。

星越L最低售价：12.97万起最高降价：1.80万图片参数配置询底价懂车分3.83懂车实测空间·性能等车友圈85万车友热议二手车6.68万起 | 875辆

家用车的驾驶体验，核心是“开着放心，坐着舒服”。星越 L 的动力和底盘调校，刚好踩在了这个平衡点上，不管是市区通勤还是长途自驾，都能让人有底气。这背后离不开 CMA 架构的技术支撑，西安工厂的生产标准也很严苛，冲压误差能控制在 $\pm 0.05\text{mm}$ ，关键焊点全由机器人完成，品质基础很扎实。

（一）动力：通勤自驾两相宜

2.0TD 高功发动机搭配爱信 8AT 变速箱，动力储备很充足。最大功率 175 千瓦，峰值扭矩 350 牛·米，涡轮在 1000rpm 的时候就开始介入，起步特别轻快。市区红绿灯起步，轻轻踩点油门就能跟上车流，不用跟在别人后面“吃灰”。

上次在高速上，时速 100 公里的时候想超货车，踩下油门，动力能持续输出，超车过程干净利落，不用预留太长的加速距离。这得益于变速箱的聪明调校，急加速时能实现 3 挡直降 1 挡的跳跃降挡，动力响应延迟很短。

爱信 8AT 变速箱的换挡逻辑很聪明，日常通勤时换挡平顺，几乎感觉不到顿挫；低速跟车时，1 挡齿比经过优化，起步特别稳。不过油耗表现得客观说，市区开下来综合油耗大概 9-12L/100km，高速能降到 7L 左右，而且需要加 95 号汽油，比喝 92 号油的竞品一年要多花几千块油费，这点对在意用车成本的家庭需要考量。

如果经常跑复杂路况，或者所在地区雨雪多，博格华纳第六代电液式四驱系统就很实用。它能实现 50:50 的前后扭矩分配，响应速度快到 0.03 秒。有次在郊区遇到一段泥泞路，两驱模式下有点打滑，切换到四驱后，瞬间就有了附着力，稳稳地开了过去。在湿滑路面测试中，这套系统单轮脱困时间只要 2.3 秒，雨天高速行驶时还会提前分配扭矩到后轴，提升稳定性。不过要说明的是，这套四驱更适合应对日常复杂路况，不是专业越野用的，但家用完全够用。

（二）底盘与静谧性：小颠簸“隐形”，大噪音“隔绝”

CMA 线控底盘经过 CEVT 欧洲研发中心 200 人团队耗时 18 个月调校，针对中国复杂路况做了 20000 公里实地测试，适应能力确实不错。麋鹿测试成绩能到 79Km/h，简单说就是急转弯的时候，车身侧倾小，方向盘指向准，打多少有多少，不会有“虚位”，方向盘虚位仅 0.8° ，高速过弯时侧倾角度控制在 3.5° 以内。上次在郊区盘山公路，连续过弯的时候，车身很稳，坐在后排的老人没说晕，这比很多同类 SUV 做得好。

底盘的滤震能力很让人惊喜。四轮独立悬架配合长悬架行程，对路面颠簸的过滤很细腻。过减速带的时候，不会有“硬碰硬”的颠簸，车身跳动小，后排水杯里的水面波动都不到 1cm；要是开在坑洼的乡村路上，切换到舒适模式，坐在车里几乎感觉不到明显的震动，孩子在后

排玩玩具也不会被晃得东倒西歪。顶配车型的 CCD 可变阻尼悬架更厉害，能通过传感器实时调整阻尼力，0.02 秒内就能完成变化，城市通勤和山路驾驶能切换出完全不同的质感。

静谧性是很多车主夸的点，星越 L 从“源头降噪 + 路径阻隔”双管齐下。底盘护板覆盖面积大，减少了风噪传入；轮拱内衬用了加厚隔音材料，能有效隔绝路噪。高速上开到 100km/h，车内说话也不用刻意提高音量，听音乐、打电话都很清晰。这种静谧性和底盘的平稳性结合在一起，长途驾驶也不会觉得累。

还有个细节值得提，CMA 架构用的是水性环保阻尼材料，代替了传统阻尼板，从源头减少了车内异味。我试驾的新车几乎没什么味道，不像有些车型得通风几个月才能散味，对有孩子的家庭来说特别友好。不过皮质和翻毛皮内饰容易脏，有娃家庭打理起来得费点心思。

真正的舒适不是靠配置堆砌，而是让每个座位上的人都能坐得自在。星越 L 在舒适配置上的投入，都用在了“刀刃”上，不管是驾驶员还是乘客，都能找到贴心的设计。2845 毫米的轴距加上优化的内部布局，为舒适性打下了好基础。

（一）座椅：从主驾到后排都“照顾到”

副驾的“女王座椅”名不虚传，尤其在顶配车型上，一键就能放平到 120°，搭配可伸缩 100mm 的电动腿托，能形成 1.5 米的“休憩空间”，实测躺卧时腰椎压力比直立坐姿降低 42%。中午在车里休息的时候，把座椅放平，腿托升起来，再打开按摩，比家里的沙发还舒服。有位经常加班的车主说，有时候累了，在停车场歇 20 分钟，感觉疲劳感都少了不少。不过这个配置只在高配车型上有，低配车型是没有的。

主驾座椅也不含糊，12 项调节能找到舒服的坐姿，8 点按摩同样好用。跑长途的时候开着按摩，腰不酸背不痛，比垫个靠垫管用多了。前排座椅还有加热和通风功能，冬天不用坐“冷板凳”，夏天后背也不会闷得出汗，不管什么季节坐车都舒服。

后排座椅的表现超出预期。靠背角度能在 30°-40° 之间无级调节，个子高的人能靠得舒服，老人小孩也能找到放松的姿势，不会像有些车的后排那样“坐得笔直”，长途下来腰酸背痛。中间地台凸起不高，坐三个人的时候，中间乘客也不用“劈叉”，腿部能放得自然。

头枕音响是个特别人性化的设计。导航的声音只在主驾头枕里响，不会影响副驾和后排的人听音乐。比如导航说“前方 500 米左转”，只有开车的人能清楚听到，其他人还能继续享受音乐，不用因为导航声大而调小音量，这个细节太懂家庭出行了。

（二）细节配置：小设计解决大问题

FlymeSound 16 扬声器音响系统音质确实不错，有大师级团队调校，高音干净，中音圆润，低音饱满不浑浊。放首古典音乐，乐器的层次感很清晰；就算放孩子喜欢的儿歌，音质也不刺耳，感觉就像在小音乐厅里一样。顶配车型的燕飞利仕音响效果更出色，对音质有要

求的用户可以重点考虑。

三区空调能满足不同人的需求，主驾、副驾和后排可以各自调温度。上次带老人孩子出游，我怕热开 22 度，老人怕冷开 26 度，互不影响。车载空气净化器能实时显示车内 PM2.5 数值，遇到雾霾天，很快就能把数值降下来，有过敏体质的乘客也能放心坐车。

储物空间的设计很实用。门板上的储物格能放下大瓶装的矿泉水，中央扶手箱深到能放进一个随身包，前排还有无线充电板，手机放上去就能充，不用再扯充电线。后备箱常规容积不小，放两个行李箱加一个婴儿车没问题，要是放倒后排座椅，还能装下折叠自行车、露营装备，周末全家出游很方便。

星越 L 的受欢迎，本质上是读懂了中国家庭的用车需求：不需要华而不实的功能，但得有能解决日常麻烦的设计；不用追求极致的性能，但动力和油耗要平衡；不光驾驶员要舒服，全家都得坐得自在。

在 15-20 万元这个竞争激烈的市场，它没有靠低价妥协，而是用 CMA 架构的技术底蕴、实用的智能配置、贴心的舒适设计，把豪华车才有的一些体验，带到了普通家庭能负担的价位。这种“实在”，正是家用车该有的样子。

如果你正在看燃油 SUV，不妨去试驾一次。毕竟，车好不好用，不是听别人说的，而是坐进去、开上路，那种发自内心的踏实与自在，才是真实的答案。

HTML版本： [吉利星越L：把豪华车体验带进燃油车，这才是家用车该有的样子](#)