

Lafa5撕开新能源车无情绪的口

来源：林俊逸 发布时间：2025-11-11 20:35:04

11月7日，零跑Lafa5正式开启预售，一款预售价10万元级别的风格化车型，却用后驱、弹射起步、宽窄胎、声浪模拟这些过往极少出现在该价位段的配置，将“驾驶者的情绪”重新摆上了台面。在当下越来越多新能源车型强调智能、舒适、家庭价值的趋势下，Lafa5提出了一个相反的问题，开车这件事还能不能让人觉得有趣？

在新能源产品趋于同化的时刻，一台主打玩趣和悦己的新车显得格外特别。很多人都认为Lafa5只是一款风格化小车，但整场发布会过后，Lafa5上的巧思越来越清晰。采访中，零跑科技高级副总裁曹力7次提到“效率”这个词。无论是把七合一电驱压到68公斤，还是LMC爆胎控制从1.0做到2.0，抑或此前在增程架构中装进80度磷酸铁锂电池，每一项看似风格化的选择背后，都是体系能力的展现。

如果说之前的D19展示平台背后的技术能力，Lafa5为新能源行业注入玩趣的灵魂，那么在十周年的节点，这些产品都展示了零跑理解“效率创新”的方式，这种理解可能正是零跑从“规模”走向“价值”的临界点。



Lafa5为新能源注入玩趣的灵魂

大空间、大屏幕、舒适静音，智能辅助越做越细，不光是看上去像，用起来也差不多，驾驶者甚至和驾驶这件事的关系越来越远，这种变化有价值，但也确实让驾驶这件事本身逐渐被边缘化。

零跑科技高级副总裁曹力

在这次的发布会上，零跑用Lafa5来回应这个问题。采访中，曹力提到，“我们要做一台没有那么无聊、没有那么枯燥的新能源车。”这句话刚好点到了行业正在回避的一点，在强调效率、强调智能、强调家庭价值之外，驾驶者的情绪去哪了？

Lafa5显然试图在设计上做出不同，首先它有着比主流轿车更低的姿态，19英寸轮毂、无框车门、无边框玻璃、短前后悬，车头风挡倾角达到61.4°，再加上六种鲜明外观配色，哪怕在停车场也很难被忽视。配置上，Lafa5拥有后驱驱动、弹射起步、支持声浪模拟，还配备了前后宽窄轮胎，确实有意识地把“可玩性”作为产品属性来处理。

除了产品层面，零跑在预售阶段同步上线的，是一个名为“每个人都可以有自己的Lafa”的用户共创活动，品牌拿出500万元设立共创支持金，鼓励用户从改色、改装到文化表达上参与进来，希望去放大这种玩的氛围。这套机制并不常见，尤其在一个定价十万元级别的车上，足见零跑想要放大的，不只是车型本身，还有用户参与其中的感受。

当在场媒体看到Lafa5这样一款车时，除了惊喜外，也同样疑惑，这台看起来更适合欧洲市场的小车为什么要放到中国，或者说，Lafa5的市场预期到底有多大？曹力在采访中回应到，“这个车不是只为欧洲做的，零跑现在还没有到给某一个区域市场单独开发产品的阶段。”他同时强调，Lafa5是一款“全球化主流车型”，这背后依然是在零跑体系能力之上的延伸。

如果说大部分新能源品牌还在聊数据、讲智能、谈空间，那么Lafa5这台车一定是“主打情绪”的那一个，也是为Z世代量身打造的“第一辆Dream Car”，它会格外关注你自己开车的时候爽不爽。

从C系列、B系到Lafa5，零跑正在用多层级产品建立平台的适应性，也为不同消费需求预留空间。这个空间里容得下年轻用户对造型、操控、后驱结构的兴趣，也容得下品牌对于“产品风格不止一种”的期待。在智能车整体趋于中性表达的阶段，Lafa5选择了一种更情绪化的语言。Lafa5不回避个性的标签，但它也并不只是一台风格车。

D19向高端化生长、Lafa5向规模化扎根

“现在做Lafa5的时候，我们有100万的用户，非常清楚地知道用户喜欢什么，有什么是刚需，有哪一些是补充型和个性化的，这个时候想法和原来的想法是完全不一样的。”通过曹力这番话，可以发现零跑在做车这件事上的语气已经变了。从最初的自我判断，到现在的基于理解，产品背后的逻辑结构在悄悄往下扎。

这一年零跑最直观的变化还是在交付节奏上，8月交付57066台；9月是66657台，同月零跑第100万台整车下线，值得一提的是，零跑从第50万台增长到第100万台仅仅用了343天；10月零跑单月交付量突破7万台。当零跑的交付稳了、用户样本变多了，看问题的方式

自然也就更细了。哪些是大家都在意的，哪些是小部分人特别在意的，零跑自己开始有了更清晰的感知。

于是在发布会现场，大家看到了这台完成度极高的Lafa5。整场发布会既没有解释太多，也没有用“新物种”来抬高期待，但从结果来看，零跑已经能够将情绪放进了一个完成度很高的工程标准里。曹力在现场透露出Lafa5的另一层含义，Lafa5不需要去代表谁，它只是在品牌已经有完整轮廓的情况下，被允许拥有了自己的角度。

前不久发布的D19，和现在的Lafa5都选择了完全不同的发布方式。零跑在D19上第一次启用了代言人，在Lafa5的主视觉色调上从一贯的零跑绿切换成高饱和度的黄色。看起来没有太强的关联，但联系到一起，反而组成了一张更宽的品牌维度。

零跑并不急着讲统一性，它开始尝试让每一款产品自己说话。曹力也在采访中总结了Lafa5的五个关键词：“好看、好玩、好开、聪明、舒适。”顺序没有特别强调，但他说话的时候，好开是他说得最重的一项。在这台车上，驾驶感是被强调出来的，它没有被智能体验遮住，也没有被外观风格压住。所以你会发现，Lafa5是一台做给看得懂的人开的车。

零跑的创新最终都要体现在效率上

在短短一小时的采访环节，曹力围绕Lafa5这款产品7次提到了效率的问题，并强调零跑把所有的创新体现在效率上。“效率”这个词被他反复放在各种细节之中。

这是一台看起来很情绪化的车，但真正拆开去看，底层逻辑极其务实。比如那颗七合一油冷电驱，模组只有68公斤，热管理更紧凑，响应从10毫秒压到了2毫秒。整套东西没有哪个环节单独出挑，靠的是整体结构设计协同完成轻量化、快速化，同时把座舱空间压出来一点。

Lafa5整车姿态放得很开，但风阻却能做到0.256Cd，这些是靠16项气动设计一点点压出来的，前脸、轮拱、底盘、导风口等位置的每一个细节都得反复打磨，就是为了把能耗降下来。在智能上，你会发现Lafa5也用上了8295+8650的配置方案，拥有包括激光雷达在内的27个感知元件，让预售价格10万-13万的产品拥有了媲美50万级别的智驾能力。

如果说Lafa5是一台能够满足悦己情绪价值的“风格型”产品，那么D19则更像是效率拉到机制的产品。截至目前，D19是全球首款在混动车型中搭载80度电池的车型，增程版纯电续航超过500公里，而且用的是磷酸铁锂电池。但你发现，这件事在零跑之前没有人做成，甚至都没这样做过。原因其实很简单，增程架构空间紧凑，发动机、排气系统、油箱都要占据位置，大电池往哪放、怎么放都是问题。

从T03纯电小车400+km续航开始，到C16增程280km纯电续航，再到D19增程500+km的表现，我们发现，零跑在电池创新上的两个杀手锏，要么同样性能看谁的性价比更高，要么同样价格看谁的性能更极致。也正因如此，这次D19增程版能用磷酸铁锂做到80度电池，即便是友商

晚一步发布新车，也很难在结构、成本、集成度和综合性能上比过D19。

零跑从CTC电池一体化、双矢量电驱系统，到“驱发合一”的前桥集成方案等架构级的系统能力，让人想起苹果当年做M系列芯片。M1让产品跑得更快，也让节奏缩得更紧。不是因为那颗芯片做了什么神迹，而是因为它让整个系统变得更容易统一。

零跑科技创始人、董事长兼CEO朱江明总是反复提到以终为始，该如何理解这句以始为终，或许可以通过D19和Lafa5来探究其中的思考。

HTML版本：[Lafa5撕开新能源车无情绪的口子](#)