

开了8年奔驰S级，我终于明白，为什么BBA的下一台是蔚来ET9了！

来源：郑惠珊 发布时间：2025-11-23 21:35:00

作为开了8年奔驰S级的老车主，我曾经坚定地认为“行政旗舰=BBA”。从年轻时羡慕路上的大奔，到事业稳定后入手S350L，这台德系豪华车陪我谈成了无数生意，也载着家人走过不少旅程。但随着电动化浪潮袭来，身边越来越多朋友换成了新能源车型，尤其是当看到不少企业家朋友放弃宝马7系、奥迪A8L，转身提了蔚来ET9(图片|配置|询价)时，我心里的“固有认知”开始动摇了。

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51.80万起 | 18辆

抱着“挑刺”的心态，我深度试驾了蔚来ET9(看资讯)整整一周，从城市通勤到高速长途，从驾驶位到后排行政座，全方位体验了这台被称为“行政旗舰”的车型。试驾结束后，我终于明白为什么越来越多传统豪华车主愿意为它买单——ET9不是简单替代BBA，而是用十年全栈自研的技术实力，重新定义了智电时代的行政旗舰标准。今天就从一个老豪华车主的视角，聊聊为什么“行政旗舰就选ET9”，为什么“BBA的下一台是蔚来ET9(用车口碑)”。

在燃油车时代，BBA用V12发动机、空气悬架和精密变速箱定义了行政旗舰的技术基准。我们选行政车，表面看是选气场、选舒适，但骨子里选的是技术带来的可靠性、高级感和身份认同。而进入智电时代，技术护城河的构建逻辑已然改变，蔚来ET9给出的答案是“全栈自研+生态整合”的底层革新，这恰恰戳中了我们这些传统豪华车用户对“高技术性”的核心诉求。



作为蔚来NT3.0平台打造的车型，ET9身上浓缩了蔚来十年的技术结晶，这种“从芯片到整车”的全栈自研能力，是很多新势力甚至传统豪华品牌都无法企及的。让我惊艳的是它的“智能大脑”——两颗自研的5nm神玢NX9031芯片，单颗晶体管数量突破500亿，算力相当于4颗同级主流芯片，双芯冗余架构直接拉满了智能辅助驾驶和车机交互的上限。可能有朋友觉得“芯片参数都是虚的”，但实际体验中差异非常明显。当导航提示前方100米有减速带时，ET9的智能底盘系统能在毫秒级完成悬架调节指令，这种“感知-计算-执行”的无缝衔接，是我之前开奔驰S级时从未体验过的。传统豪华车的底盘调节更多是“被动适应”，而ET9是“主动预判”，这背后正是全栈自研芯片和车控系统的协同发力。更值得一提的是蔚来对“车控神经”的重构。ET9用自研的车规级千兆环以太网替代了传统线束，让整车感知、反馈、执行的响应速度直接翻倍。配合SkyRide天行底盘系统，线控转向、后轮转向与全主动悬架形成三位一体控制，这才是行政旗舰该有的技术深度。

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51.80万起 | 18辆

作为率先获得线控转向量产许可的车型，ET9的线控转向技术彻底颠覆了我的驾驶认知。它摆脱了传统机械转向管柱的束缚，方向盘传递的是“信号”而非“力”，简单说就是你只需要输入驾驶意图，剩下的交给“电脑”精准执行。而且没有机械转向管柱，在碰撞事故中能有效避免转向柱对驾驶员的潜在侵入伤害，被动安全也更有保障。对于我们这些开惯了大型行政车的用户来说，比较头疼的就是“大车难开”的问题。ET9的车身尺寸达到了5325/2017/1621mm，轴距更是长达3250mm，比奔驰S级还要大一圈，但它的转弯半径仅5.45米，比不少紧凑型车还要灵活。上周我在公司楼下的窄路掉头，以前开S级得倒两把才能过，而ET9一把就轻松完成，这种“大车小灵活性”的反差，彻底解决了传统行政车在城市通勤中的尴尬。



三电技术的突破则让我彻底打消了对电动车的补能焦虑。ET9搭载全域900V高压架构，支持600kW峰值充电功率，5分钟补能255公里的效率，让长途出行的补能时间接近燃油车加油体验。我实测从30%充到80%，只用了12分钟，比我以前在加油站排队加油还快。再加上自研的46105圆柱电池，能量密度达292Wh/kg，CLTC续航650公里，日常通勤一周充一次电完全够用。更关键的是蔚来成熟的换电网络，全国超过2000座换电站，高速服务区基本全覆盖。上次我开车去外地出差，途经服务区时体验了一把换电，3分钟就满电出发，比加油还方便。对于我们这些商务人士来说，时间就是金钱，ET9的“充电+换电”双补能模式，彻底解决了传统电动车的补能痛点。

对比传统豪华品牌的电动化尝试，ET9的技术优势在于“原生设计”而非“油改电妥协”。从芯片到底盘，从补能到车控，每一项技术都围绕智能电动的特性打造，这种底层革新带来的体验跃升，正是行政旗舰作为“技术风向标”的核心价值所在。蔚来用十年时间构建的技术护城河，让ET9在面对BBA的电动化车型时，形成了降维打击的优势。

传统行政旗舰往往陷入“重乘坐轻驾驶”的误区，好像只要后排够舒服，驾驶体验差点也无所谓。但作为经常既要自己开、又要接待客户的用户，我一直觉得“行政车不该有短板”——既要有让乘客满意的豪华舒适，也要有让驾驶者享受的操控乐趣。而蔚来ET9正是击中了这个核心需求——先说说驾驶体验，这是ET9让我意外的地方。很多人觉得这么大的行政车，开起来肯定很笨重，但实际上手后完全相反。ET9搭载前180kW和后340kW的双电机，系统总功率520kW，相当于707马力，动力储备非常充沛。但它的动力输出并不暴躁，而是那种“随叫随到、收放自如”的从容，踩下加速踏板时，动力线性输出，没有电车常见的突兀感，这种调校很对行政车用户的胃口。



在高速行驶时，ET9展现出了沉稳自信的一面。全主动悬架每秒1000次的扭矩控制，让车辆在高速上非常稳，完全没有普通电车那种“飘忽感”。加速时车头平稳，不会上翘；制动时点头效应被很好地抑制，就像有一只无形有力的大手，轻柔地化解了惯性的力量。高速并线时，只需微调方向盘，车辆便能精准变道，超车一气呵成，那种“指哪打哪”的感觉让操控自信油然而生。我特意找了一段有连续弯道的山路体验，ET9的表现超出预期。线控转向系统带来扎实的手感，通过方向盘能清晰传递路感，让你精准把控转向角度。入弯时车身姿态稳定，侧倾被抑制得很好；出弯时全主动悬架及时调整支撑力，助力车辆顺滑驶出，动力无缝衔接。有朋友拿它和保时捷Panamera对比，虽然两者风格不同，但ET9在兼顾操控的同时，过滤细碎路面颠簸的能力更胜一筹，驾乘舒适性和品质感更为突出。

再说说后排的乘坐体验，这可是行政旗舰的“主战场”。ET9采用2+2的四座位设计，后排两个独立的飞航头等舱座椅，简直是移动的豪华休息室。20个电动调节方向（包含4个腿托方向的调整），让你能找到舒服的姿势，无论是想半躺着休息，还是坐直办公，都能轻松实现。我比较喜欢的是它的16点热石按摩功能，长途乘坐时开启按摩，能有效缓解疲劳。座椅的加热和通风功能也很实用，冬天上车不凉，夏天久坐不闷，细节做得很到位。前排座椅尾部还装配了双14.5英寸的NIO Link全景互联行政屏和滑动式脚托，后排乘客可以独立控制娱乐系统，也能和前排联动，实用性拉满。

中央岛台是后排的“核心控制区”，8英寸的OLED多功能显示屏操作流畅，能控制空调、座椅、氛围灯等各种功能。可折叠的行政桌面太实用了，出差时可以打开处理文件、用笔记本电脑办公，完全不影响舒适性。还有手机无线充电、智能保险箱和10L的智能冰箱，这些配置精准命中了商务用户的需求——既能满足工作需求，又能享受豪华体验。静谧性方面，ET9的表现非常出色。虽然采用了无边框车门设计，但整车的NVH控制非常出色。高速行驶时，风噪和胎噪都被抑制得很好，车内几乎听不到多余的噪音。再加上35扬声器的“九霄天琴”沉浸声音响系统和ARNC主动降噪技术，关上车门就像进入了一个移动的静谧空间。无

论是和客户谈工作，还是自己休息，都能不受外界打扰。

环绕式的光瀑氛围灯和7块电动遮阳帘，进一步提升了后排的尊贵感。氛围灯有多种颜色可选，能根据不同场景调节亮度和色调；电动遮阳帘能一键关闭，保障隐私的同时，也能有效隔绝阳光。对于我们这些经常需要在车内办公或休息的用户来说，这样的座舱环境太重要了——它不仅是一个交通工具，更是一个高度私密的移动冥想空间、一个高效的移动办公室。值得一提的是，ET9的内饰用料非常扎实，大量的Nappa真皮与木纹装饰板相结合，触感细腻，质感十足。阿尔卑斯灰、潜沙白和驼绒棕三种内饰色调，都很有高级感，完全不输BBA的内饰做工。简约的中控台设计，搭配15.6英寸的悬浮AMOLED屏幕和1.4米长的无缝天际线屏，科技感与豪华感相互融合，既不浮夸又不失档次。

买行政旗舰，不仅要看当下的产品力，更要看长期的使用体验。传统豪华车买回家后，除了保养维修，基本没有太大的功能升级空间，而电动车的“OTA升级”能力，正是吸引我们这些老车主换购的重要原因。蔚来ET9新升级的“Cedar雪松1.3.0”版本，带来了智能座舱、NOMI、驾乘体验、智能辅助驾驶四大板块超50项旗舰体验进阶，让这台行政旗舰越用越香。

先说说智能座舱的升级，直观的感受就是“更懂用户”了。Cedar 1.3.0优化了车机系统的流畅度，操作响应速度更快，切换应用、滑动屏幕时没有丝毫卡顿。1.4米长的无缝天际线屏与AR-HUD的联动更紧密，导航信息、车速、辅助驾驶状态等重要信息，能清晰投射到风挡上，减少了低头看屏的频率，提升了驾驶安全性。后排的双14.5英寸NIO Link全景互联行政屏，新增了“跨屏联动”功能。比如我在后排用行政屏看文档，想分享给前排驾驶员，只需轻轻一划，文档就能同步到前排的中控屏上，非常方便。而且行政屏的触控灵敏度也有所提升，操作起来和手机一样顺滑，再也没有以前那种“延迟感”。

NOMI Mate 3.0的升级堪称“质变”。以前的语音助手，更多是“执行指令”，而升级后的NOMI，更像是一个“智能管家”。它能实现连续对话、跨功能指令，还能学习用户的使用习惯，主动推送服务。比如我每天早上9点会开车去公司，NOMI会提前帮我规划好路线，提醒我路况信息；如果我经常在午休时开启座椅按摩，NOMI会主动询问是否需要打开，这种“主动关怀”的感觉，是传统豪华车的车机系统无法比拟的。更惊喜的是NOMI的“场景化语音控制”。比如我说“我要开会”，NOMI会自动关闭车窗和遮阳帘，调低空调风速，开启静谧模式，同时将后排行政屏切换到办公界面；如果我说“我想休息”，NOMI会调整座椅到舒适的角度，开启热石按摩，打开氛围灯，播放舒缓的音乐。这种一站式的场景化服务，大大提升了用车的便利性和仪式感。

驾乘体验的升级是Cedar 1.3.0的重点，其中天行全主动悬架的优化较为明显。升级后，悬架的调节逻辑更智能，能根据不同的路面状况和驾驶模式，精准调整阻尼和支撑力。我在试驾时特意体验了“舒适领航”模式，开启后，车辆能提前预判路面的颠簸和减速带，主动调

整悬架，让车身始终保持平稳，车内乘客几乎感觉不到明显的震动。新增的“超境临场”功能，更是把座舱的声学体验提升到了新高度。通过35扬声器的“九霄天琴”音响系统，能模拟出不同场景的声场效果，比如“音乐厅模式”“影院模式”“会议模式”。在“音乐厅模式”下，仿佛置身于维也纳金色大厅，音乐的层次感和包围感极强；而“会议模式”下，能增强人声的清晰度，让车内通话更顺畅，非常适合商务沟通。

智能辅助驾驶的升级也让长途出行更轻松。ET9搭载的AQUILA蔚来超感系统，配合双侧广角激光雷达，能实现全域导航辅助驾驶（NOP+）。升级后的NOP+，在高速路段的表现更精准，变道决策更智能，遇到加塞时能从容应对，不再像以前那样“犹豫”。而且在城市快速路中，NOP+也能实现自动跟车、车道保持、自动变道等功能，大大减轻了驾驶负担。我在周末开ET9去外地出差，全程200多公里，基本都是靠NOP+辅助驾驶。系统能提前识别限速标志，自动调整车速；遇到前车减速，会平稳跟车，不会出现急刹的情况；临近出口时，会提前规划车道，平稳变道驶出高速。整个过程非常顺畅，就像有一个“老司机”在旁边辅助，让长途驾驶变得轻松又安全。

除此之外，Cedar 1.3.0还优化了能量回收系统、空调控制系统等细节功能。比如能量回收的拖拽感更弱，接近燃油车的滑行体验；空调的制冷和制热速度更快，而且能根据乘客的位置，精准调节温度。这些看似微小的升级，却让日常用车的体验变得更舒适、更贴心。对于我们这些传统豪华车用户来说，这种“持续进化”的能力太重要了。买一台车，不仅能享受到当下的先进配置，还能通过OTA升级，不断获得新的功能和体验，相当于“一车多用”，让车辆的“保值率”和“使用价值”都得到了提升。而这，正是智能电动车相对于传统燃油车的核心优势之一。

作为一名开了8年奔驰S级的老车主，我之所以愿意推荐蔚来ET9，并不是否定BBA的豪华底蕴，而是ET9在智电时代，给出了比BBA更符合当下需求的行政旗舰解决方案。首先，在技术层面，ET9实现了“降维打击”。BBA的电动化车型，或多或少都带有“油改电”的妥协，比如底盘架构、车控系统，都是在燃油车的基础上升级而来。而ET9是基于NT3.0纯电平台原生设计，从芯片、底盘到补能系统，都是为智能电动量身打造，这种底层的技术革新，带来的是体验上的代际差异。就像用智能手机和功能机比体验，不是功能机不好，而是时代变了，技术的代差无法逾越。

其次，在驾乘体验上，ET9做到了“无短板”。传统行政车要么偏舒适、要么偏操控，而ET9用技术平衡了两者。对于我们这些既要自己开、又要接待客户的用户来说，这种“全方位”的表现，比单纯的“后排豪华”更有吸引力。而且ET9的后排配置，无论是座椅舒适性、科技配置还是私密性，都丝毫不输BBA，甚至在不少细节上更胜一筹。

再者，在智能体验上，ET9拉开了和BBA的差距。传统豪华车的智能座舱，更多是“堆砌配置”，而ET9的智能体验，是“融入生活”。NOMI的主动关怀、车机系统的场景化服务、

持续进化的OTA升级，让车辆不再是一个冰冷的交通工具，而是一个有温度、会思考的“智能伙伴”。这种体验上的差异，就像从“功能机”升级到“智能手机”，用过之后就再也回不去了。

最后，在补能和服务上，蔚来的生态优势无可替代。BBA的电动车，补能只能靠充电桩，而蔚来ET9拥有“充电+换电”双补能模式，再加上全国超过2000座换电站，彻底解决了电动车的补能焦虑。而且蔚来的服务体验，一直在行业中有目共睹，从上门取送车、免费换电，到道路救援、车主活动，这种“用户至上”的服务理念，让我们这些车主感受到了真正的尊重和关怀，这也是传统豪华品牌需要学习的地方。

对于传统豪华车用户来说，我们换购时看重的是什么呢？是技术的先进性、体验的豪华感、使用的便利性，以及品牌带来的身份认同。蔚来ET9用十年全栈自研的技术，满足了我们对于“技术旗舰”的期待；用出色的驾乘表现，满足了我们对于“豪华体验”的需求；用“充电+换电”的补能模式和持续进化的OTA升级，解决了我们的“使用顾虑”；而蔚来在高端市场积累的品牌口碑，也能满足我们对“身份认同”的追求。

总结一下，如果你是BBA等传统豪华车用户，现在考虑增换购，蔚来ET9非常值得重点关注。它不是简单地模仿BBA，而是用中国品牌的技术实力和创新思维，重新定义了行政旗舰的标准。它证明了，在智电时代，中国品牌不仅能造出优秀的家用车，更能造出媲美甚至超越BBA的行政旗舰。“BBA的下一台是蔚来ET9”，这句话不是口号，而是技术实力和市场需求的必然结果。如果你追求技术革新、全能驾乘、智能体验和无忧服务，那么蔚来ET9就是你心中“行政旗舰”的答案。相信我，试驾一次，你就会和我一样，被这台中国品牌的行政旗舰所打动。

HTML版本：[开了8年奔驰S级，我终于明白，为什么BBA的下一台是蔚来ET9了！](#)