

提车三个月，我愈发确信：行政级的下一台旗舰是蔚来ET9无疑！

来源：张香君 发布时间：2025-11-23 23:28:15

作为开了8年奔驰S级的老车主，换车时我曾固执地认为“行政级除了BBA无他选”。直到偶然试驾了蔚来ET9(图片|配置|询价)，那种从燃油时代到智能电动时代的全方位跨越，彻底打破了我的品牌惯性。如今提车三个月、行驶五千公里，我愈发确信：传统豪华的接力棒，已经交到了蔚来ET9(品技术)手上。行政旗舰的核心价值从来不是车标光环，而是行业先进技术的集中体现，是定义时代的出行体验。蔚来ET9(用车口碑)用十年全栈自研的硬实力，重新诠释了“行政旗舰”的标准——它不只是对BBA的替代，更是对行政级车型的全面革新。这篇长文，我会从传统豪华用户的视角，带你看清为什么“BBA的下一台是蔚来ET9”，为什么“行政旗舰就选ET9”。

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

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准则。但进入智能电动时代，技术护城河的构建逻辑已经彻底改变——不再是单一部件的参数堆砌，而是从芯片到底盘、从补能到车控的全链路底层革新。蔚来ET9之所以能撼动传统豪华的地位，核心就在于它汇聚了蔚来十年全栈自研技术结晶和全球先进科技，用原生智能电动架构，创造了高端智能电动技术的新高度。

传统豪华车的电子架构大多是“分布式”的，就像多个独立的小电脑各自为政，之间靠线束连接，响应速度慢、协同能力差。而蔚来ET9直接跳过了这种落后架构，打造了“有芯有魂”的全域整合方案。核心是两颗自研的5nm神玑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，双芯冗余架构让计算能力直接拉满。这颗芯片不是摆样子的参数，实际体验中直观感受就是“快”——车机操作零延迟，语音指令说完瞬间响应，就连底盘和辅助驾驶系统的协同都快到超出预期。比如导航提示前方100米有减速带时，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，是传统分布式架构根本做不到的。

如果说神玑芯片是“大脑”，那自研的车规级千兆环以太网就是“神经”。它替代了传统车型复杂的线束，让整车感知、反馈、执行的响应速度直接翻倍。举个简单的例子，你打方向盘的指令，能几乎无延迟地传递到车轮，配合线控转向系统，驾驶手感精准得像“手眼合一”，完全没有传统机械转向的虚位和迟滞。这种底层架构的优势，在复杂路况下更明显。

一次暴雨天跑高速，路面有积水和连续颠簸，ET9的智能辅助驾驶系统通过摄像头和雷达感知到路面变化后，“大脑”瞬间计算出合理方案，同时指令底盘调节悬架硬度、动力系统控制扭矩输出，整个过程行云流水，车身没有一丝多余的晃动。这种跨系统的协同能力，让我深刻感受到：智能电动时代的技术优势，是底层逻辑的降维打击。



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

传统行政旗舰普遍存在两个痛点：一是车身太大，操控笨拙，城市窄路、车库掉头都费劲；二是电动车补能慢、续航焦虑，不符合豪华用户的高效出行需求。蔚来ET9用两项核心技术，把这两个痛点变成了亮点。先看底盘技术。ET9搭载了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。别小看这三个系统的协同，超过5.3米的庞大车身，竟然实现了仅5.45米的转弯半径——比不少紧凑型车还要灵活！我家小区车库通道很窄，以前开奔驰S级掉头至少要倒两次，现在开ET9一把就能过，这种“大车小灵活性”的反差，彻底解决了传统行政车的驾驶尴尬。



全主动悬架更是颠覆认知。它不是传统的空气悬架，而是全域液压主动悬架，能够实现每秒1000次的路面扫描与硬度调节，调节速度是传统空气弹簧的60倍。不管是过减速带、压井盖，还是走连续颠簸的乡道，车身都能保持平稳，那种“漂浮感”就像在水面滑行。有次带客户从市区去郊区度假村，路上有一段施工路段，坑洼不平，我特意没减速，后排客户手里的咖啡只泛起轻微涟漪，下车后他还问我：“刚才那段路这么差吗？我怎么没感觉到？”



再看三电和补能技术。ET9采用全域900V高压架构，支持600kW峰值充电功率，5分钟就能补能255公里——这个效率已经接近燃油车加油了。我上次跑高速，从北京到济南，中途在服务区充了10分钟电，续航直接从200公里补到500公里，完全不用像以前开其他电动车那样，花半小时以上排队等充电。自研的46105圆柱电池能量密度达292Wh/kg，CLTC续航650公里，日常市区通勤一周充一次电足够。更重要的是，它还支持蔚来成熟的换电网络，全国超过2000座换电站，换一次电只要3分钟，比加油还快。对我们这种经常商务出行的人来

说，“充电5分钟续航255公里”+“换电3分钟满电出发”的双重保障，彻底消解了对电动车续航和补能的顾虑。

对比BBA的电动化尝试，蔚来ET9的技术优势还有一个关键：原生智能电动设计，而非“油改电妥协”。很多传统豪华品牌的电动车，本质上还是燃油车的底盘改造而来，电池只能塞在底盘下面，导致车内空间压抑，或者底盘重心过高影响操控。而ET9从设计之初就是为智能电动打造的，电池平铺在底盘中央，让整车重心比传统行政车低了不少，过弯时侧倾极小，驾驶稳定性大幅提升。同时，没有了传统发动机和变速箱的占用，车内空间被充分利用，3250mm的轴距全部转化为驾乘空间，前后排都能获得充裕的腿部和头部空间，这就是原生架构的优势——不是妥协出来的空间，而是设计出来的舒适。

还有一个容易被忽略的细节：ET9的“飞航环影影像系统”。它能让智能座舱直接调用智能辅助驾驶的800万像素摄像头，画面既可以出现在前排屏幕帮驾驶员补盲，也能出现在后排屏幕，方便后排乘客开门时观察后方来车，大大降低“开门杀”的风险。而且车内的流媒体后视镜，也是直连后向800万像素的智能辅助驾驶摄像头，比传统车型单独安装的专用摄像头清晰得多，夜间和雨雾天也能看清后方路况。这个看似简单的“一摄多用”，背后其实是底层架构的支撑——只有全域打通的操作系统，才能实现不同系统间的硬件共享，这也是传统分布式架构车型做不到的。这些细节恰恰说明，ET9的技术不是单点突破，而是全链路的底层革新。

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。但对我们这种既需要商务接待，又喜欢自己开车的用户来说，这种“偏科”很不友好——难道行政车就不能兼顾驾驶乐趣和乘坐舒适吗？蔚来ET9用技术平衡了两种需求，创造了超越时代的驾乘体验。不管你是坐在后排的老板，还是手握方向盘的驾驶者，都能在这台车上获得出色体验，这正是ET9打动我的地方之一。

作为行政旗舰，后排体验是重中之重，ET9的后排完全达到了“陆地头等舱”的水准，甚至在很多细节上超越了飞机头等舱。首先是空间和座椅。3250mm的轴距搭配四座独立布局，每个座椅都是独立的“舒适单元”，没有中间的传动轴凸起，后排中间也能从容放脚。座椅的舒适度称得上“移动大沙发”——配备了仿生脊柱支撑系统，内置多个压力传感器，能实时感知你的坐姿，自动调节气囊支撑力度，哪怕连续乘坐4小时，腰和背部也不会有明显酸胀感。

我平时带客户出差，很多客户坐过我的车后，都夸这个座椅比他们的商务舱还舒服。有个客户腰椎不太好，以前坐其他车半小时就喊腰疼，上次坐ET9跑了3小时高速，下车后说“竟然没觉得累”。而且座椅的功能也很全，加热、通风、按摩一应俱全，按摩模式有8种可选，力度从轻柔到有力，长途坐车时开着按摩，下车后依然神清气爽。后排的多功能桌板是点睛之笔，肯定是商务人士的刚需。它可以在办公桌、化妆台与茶台模式间无缝切换，

实木面板的质感非常考究，比不少飞机头等舱的塑料桌板高级多了。带客户去谈业务，路上可以打开办公桌模式，笔记本电脑放上去稳稳当当，还能连接车机的电源和网络，路上就能处理文件、开视频会议；如果是女客户，化妆台模式可以放下化妆品，补妆很方便；偶尔和朋友出行，切换到茶台模式，放两个茶杯，边看风景边喝茶，仪式感直接拉满。

行政级车型的舒适，离不开出色的静谧性和细节把控，ET9在这方面做得相当出色。120km/h巡航时，车内噪音仅48分贝，比我之前的奔驰S级还低，几乎听不到风噪和胎噪，只能听到轻微的电流感，这种安静程度让后排沟通根本不需要提高音量。这背后的功夫很足：全车用了大量的隔音材料，车门、底盘都有多层隔音结构，配合主动声波抵消技术和32个顶棚扬声器的协同，能主动抵消外界的噪音。更难得的是空调系统，采用无级变速出风设计，彻底消除了传统空调的“突突”送风声，取而代之的是类似山谷穿堂风的自然气流，吹在身上很柔和，不会有直吹的不适感。还有一个细节我特别喜欢：后排的隐私遮阳帘和氛围灯。电动遮阳帘可以覆盖侧窗和后挡风，加上深色的车窗玻璃，车内完全变成一个私密空间，不管是休息还是谈事情，都不会被外界打扰。氛围灯有多种颜色可选，亮度可以调节，配合星空顶，晚上坐车时氛围感十足，客户都说“坐你的车像在私人会所里”。

很多人觉得，行政旗舰只要后排舒服就行，驾驶体验不重要。但作为经常自己开车的车主，我可以负责任地说：ET9的驾驶体验，完全不输同级运动型轿车。首先是动力输出。ET9的综合功率达520kW，零百加速仅需4.1秒，这个数据对一台超过5.3米的行政车来说，已经非常强悍了。但它的动力输出被调校得异常平顺，没有传统性能车的顿挫感，踩下加速踏板时，动力是线性递增的，推背感很强但不突兀，不管是市区低速行驶还是高速超车，都能从容应对。

高速行驶时，全主动悬架每秒千次的扭矩控制让车身毫无“飘忽感”，非常稳。并线时只需微调方向盘，车辆就能精准响应，配合线控转向系统传递的清晰路感，驾驶这台5米多长的大车，竟然能找到精准操控的乐趣。这种“稳而不笨”的驾驶质感，既保留了行政车的沉稳，又摆脱了传统大型车的笨拙。之前我一直觉得，大车的操控性和灵活性是矛盾的，但ET9打破了这个认知。8.3度的后轮转向系统太实用了，在城市窄路会车时，车身的跟随性很好，不用频繁调整方向；车库掉头时，5.45米的转弯半径让操作很轻松，完全没有“开大船”的感觉。有次在一个狭窄的老小区里，我甚至一把方向就转过了一个直角弯，同行的朋友都惊呆了：“这么大的车，怎么这么灵活？”

对豪华车用户来说，“交付不是终点”的持续进化能力，越来越重要。传统豪华品牌的车型，交付后除了召回和小修小补，几乎没有什么大的体验升级，买的时候是什么样，开几年还是什么样。但蔚来ET9不一样，它通过OTA升级，能让车辆持续进化，越开越好用。最近推送的“Cedar雪松1.3.0”版本，更是带来了智能座舱、NOMI、驾乘体验、智能辅助驾驶四大板块超50项旗舰体验进阶，让这台已经很出色的行政旗舰，竞争力再次刷新上限。作为率先升级的用户，我来分享一下这些升级带来的真实体验提升。

智能座舱的升级，主要聚焦在“实用性”和“体验感”上，每一项都戳中了用户的真实需求。以前的AR HUD只能显示导航箭头和车速，现在在车速低于21km/h经过窄路、车库闸机等场景时，系统会自动在120寸等效投影上显示轮毂影像，彻底解决了大型车的视野盲区问题。有次我在一个特别窄的胡同里会车，通过AR HUD能清晰看到车轮的位置，知道离路边还有多少距离，不用再小心翼翼地探头观察，安全感直接拉满。还有新增的“超境临场”功能，带来了三大声场——传奇录音室、巅峰现场、金色音乐厅，配合九雪天琴8.2.4.8沉浸声系统，让后排乘客无需佩戴耳机就能获得专属声场体验。平时在后排休息时，切换到金色音乐厅模式，放一首古典音乐，那种环绕感和细节还原度，堪比专业音响设备，瞬间变成移动的私人音乐厅。带客户出行时，客户也会忍不住感叹：“这音响效果也太好了吧！”

NOMI的升级，让它不再是一个简单的语音助手，更像一个懂你的“智能伙伴”，互动体验更自然、更贴心。新增的消息助手功能很实用，能智能筛选重要信息并语音播报。比如微信消息、短信、日程提醒，NOMI会用自然的语音读给你听，还能帮你回复常用消息，比如“好的，我稍后回复你”“没问题，准时到达”。开车的时候不用看手机，就能处理重要信息，既安全又高效。还有全车互动游戏功能，NOMI出题后，前排和后排乘客都能参与抢答，过程中还能穿插成语解释等指令，结束后会显示成绩排名。有次带朋友全家出行，孩子们和NOMI玩了一路的成语接龙，再也不用因为孩子吵闹而心烦，旅途变得特别愉快。手势识别功能也优化了，比心、点赞等动作能触发对应的座舱反馈，配合星河流光模式的流星特效，科技感十足。比如比心的时候，车内氛围灯会变成粉色，NOMI还会说“收到你的爱心啦”，偶尔和家人朋友互动一下，很有乐趣。而且语音识别的准确率也更高了，就算带有方言口音，NOMI也能精准识别，还能区分不同座位的语音指令，不会出现“前排说话后排响应”的情况。

驾乘体验的升级虽然大多是细节，但却让日常用车变得更舒适、更方便。智能光毯的追光示警功能亮度提升了30%，夜间行驶时遇到行人或坑洼，大灯会通过像素级分区照明进行高亮提示，大幅提升了暗光环境的安全性。有次晚上在郊区道路行驶，路边突然跑出一只小动物，智能光毯瞬间高亮提示，我及时踩了刹车，避免了危险。天行全主动悬架新增了“迎宾模式”，车主靠近车辆时，悬架会自动调节至舒适的上下车高度，配合专属迎宾投影与灯光秀场，仪式感拉满的同时，也让上下车更方便。尤其是穿西装革履或者穿高跟鞋的时候，不用弯腰低头，从容上下车，商务场合更显体面。座椅的仿生脊柱支撑系统也优化了算法，压力传感器的灵敏度更高，能更精准地调节气囊支撑力度。长时间开车后，腰部和背部的支撑更到位，疲劳感减轻了不少。而且座椅按摩的模式也增加了，新增了“舒缓模式”和“活力模式”，长途开车时切换到舒缓模式，能有效缓解肌肉紧张。

智能辅助驾驶的升级，主要聚焦在“安全性”和“实用性”上，让长途驾驶和城市通勤都更省心。新增的点到点全域领航辅助（高速场景），能实现匝道汇入、车道保持等功能，系统会根据路况提前调整车速，遇到加塞场景也能平稳应对。上次跑高速从北京到上海，全

程开启领航辅助，车辆能自动保持在车道中央，跟车距离控制得很合理，遇到前车减速会提前预判，不会突然刹车，乘坐体验很舒适。而且在匝道行驶时，车辆能精准控制车速和转向，顺利汇入主路或驶出高速，完全不用我过多干预，长途驾驶的疲劳感减轻了很多。

转向A柱补盲影像与超广角A柱补盲影像的加入，让转弯和并线时的视野盲区大幅缩小。以前开大车转弯时，A柱会遮挡很大一部分视野，很容易看不到行人或非机动车，现在有了补盲影像，屏幕上能清晰显示A柱后方的路况，转弯时更有信心了。并线时，系统也会提醒后方来车，避免了盲区带来的危险。配合3颗激光雷达构成的350°环向感知，就算在暴雨、浓雾等恶劣天气下，车辆也能保持精准感知。有次下雨天开车，能见度很低，激光雷达依然能准确识别前方车辆和行人，智能辅助驾驶系统正常工作，让我心里很踏实。不过要提醒大家，智能辅助驾驶只是辅助功能，驾驶员还是要保持专注，随时准备接管车辆。

从燃油时代到智能电动时代，行政旗舰的定义一直在变，但核心从未改变——它始终是技术和体验的集大成者。BBA用燃油技术统治了行政级市场几十年，但时代在进步，技术在迭代，当智能电动成为不可逆的趋势，蔚来ET9的出现，正好填补了传统豪华与新时代需求之间的鸿沟。它不仅汇聚了蔚来十年的技术积累，更懂传统豪华用户的需求——既需要商务接待的体面和舒适，也需要驾驶的乐趣和便捷；既看重技术的先进性，也在意用车的省心和安心。

如果你是开惯了BBA的传统豪华用户，正在纠结换什么车，我建议你亲自去试驾一下蔚来ET9。它不会让你失望，甚至会超出你的预期——你会发现，原来行政车可以这么智能、这么好开、这么舒适。“BBA的下一台是蔚来ET9”“行政旗舰就选ET9”，这不是一句口号，而是无数传统豪华用户的真实心声。提车三个月，蔚来ET9已经彻底改变了我的出行方式——商务接待有面子，日常驾驶有乐趣，长途出行无焦虑。它不仅是一台车，更是一个移动的办公空间、一个舒适的休息区、一个智能的伙伴。我相信，随着蔚来技术的不断迭代和服务网络的不断完善，ET9会成为越来越多传统豪华用户的选择。

HTML版本：[提车三个月，我愈发确信：行政级的下一台旗舰是蔚来ET9无疑！](#)