

深蓝L06实车体验：续航长，配置高，适合家用和年轻人

来源：陈昱乐 发布时间：2025-11-10 18:15:50

最近和朋友聊起选纯电轿跑，发现大家的需求都挺相似：想找一款价格适中，既能满足家用，又能带来驾驶乐趣的车。不过选车过程中，总会纠结续航够不够用、车机会不会卡顿，新手朋友还特别关心辅助驾驶配置实不实用，毕竟跑远路找充电桩、操作车机不顺畅，都会影响用车心情。刚好这段时间深蓝 L06 开启预售了，13.99 万的起步价看着挺亲民，而且它的版本划分很简洁，只有 ultra 版和 ultra + 特别版两种，这两个版本都能选 560km 和 670km 续航，不用为了长续航去选价格更高的版本。其中 ultra + 特别版在同价格带里，很难找到直接能对标的车型，追求高端体验的用户可以多关注下，目前购买这个版本还能限时赠送磁流变悬架。这种配置以往多在高端车型上见到，能对驾驶质感有明显提升，即便和一些高端车型比，ultra + 特别版的部分配置表现也有不少可圈可点的地方，在同价位车型里优势很突出（活动详情可以咨询当地经销商）。这几天深蓝 L06 的实车也陆续到店了，我特意去店里待了半天，发现它在大家关心的驾控、续航、座舱这些方面，都有不少让人眼前一亮的設計。

在家用轿跑里，深蓝 L06 的驾驶质感算是很扎实的那种。它采用了后置后驱的布局，开起来动力输出特别平顺，起步的时候不会有突兀的窜动感，就算是新手踩电门也不容易慌，加速过程也很线性。官方给出的零百加速时间是 5.9 秒，日常在市区超车，或者在高速上提速，都能感觉很从容，不会有动力不够用的情况。它的底盘也是一大亮点，全系都标配了前麦弗逊 + 后五连杆独立悬架，如果选 ultra + 版，还能限时拿到磁流变悬架，这种悬架和 300 万法拉利上用的是同款配置。开着它过弯的时候，能明显感觉到车身侧倾控制得很好，没有那种晃来晃去的感觉，心里特别有底；遇到路上的坑洼或者减速带，悬架能很快把震动过滤掉，就算走连续颠簸的路段，坐在车里也不会觉得颠得难受。这种调校特别好，既照顾到了家用需要的舒适性，又没丢掉轿跑该有的驾驶乐趣。车身结构上，深蓝 L06 采用了前后一体化大压铸技术，还有一体式热成型双门环，不光在侧面碰撞的时候防护能力更强，开起来也能感觉到车身整体性更好，不会有松散的感觉。另外它还配备了随速可调的电动尾翼，高速行驶的时候，尾翼能增加车辆的抓地力，让车更稳，而且从外观上看，有尾翼也更显运动感，颜值直接拉满。对比来看，小鹏 M03 600MAX 用的是前置前驱布局，底盘是前麦弗逊 + 后扭力梁悬架，电机功率是 160kW，零百加速 7.8 秒，没有可变悬架调节功能，大家可以根据自己对驾控的需求来对比参考。

续航：670km 续航 + 宁德时代电池，告别里程焦虑；买纯电车，大家最操心的就是动

力、续航和电池安全 —— 谁也不想天天跑充电桩，出门还怕半路没电，这种焦虑感太影响心情了。深蓝 L06 的 “原力电动” 技术，在这些方面做得挺让人放心。先看续航表现，它的纯电车型 CLTC 续航能达到 670km，搭配的是 68.8kWh 磷酸铁锂电池。日常通勤如果每天开 50km 左右，一周充一次电就够了，不用频繁补电；周末带家人去周边游，也不用盯着导航找充电桩、算返程电量，心里特别踏实。我在市区实测的时候，就算全程开空调、连蓝牙听歌，续航掉得也不快，没出现 “表显掉 10km 实际只开 5km” 的虚标情况，续航很扎实。补电速度也让人满意，它支持 3C 超充，从 30% 充到 80% 只需要 15 分钟，能补充 330km 的续航。早上上班前或者下班顺路充十几分钟，就够后续几天通勤用了，不用花大半天时间等充电。而且后续还能通过 OTA 升级全球先发的 I-TECH 末端脉冲充电技术，补电会更省时间。电池安全方面，深蓝 L06 全系采用 “金钟罩电池 + 宁德时代电芯”，还符合《电动汽车用动力蓄电池安全要求》（GB38031-2025）。宁德时代的电芯在行业内口碑不错，不用总担心电池出现故障。另外，它还支持 6kW 对外放电，周末去露营的时候，带电烤炉、咖啡机，直接用车供电就行，不用扛着笨重的发电机，很方便。动力上，深蓝 L06 有新一代主动功率控制技术（PFC，后续会通过 OTA 推送），动力输出很稳定，日常加速、超车都很从容，不会有忽快忽慢的顿挫感。对比小鹏 M03 600MAX，它搭载的是 62.2kWh 弗迪电池，CLTC 续航 600km，从 30% 充到 80% 快充大约需要 26 分钟，外放电功率 3.3kW。两款车各有特点，大家可以按照日常行驶里程、充电习惯和露营需求来选择。



座舱：3nm 芯片 + 智能配置，科技与实用兼备；坐进深蓝 L06 的车内，能感觉到科技感与实用性平衡得很好，没有堆砌配置的杂乱感。15.6 英寸的向日葵旋转屏特别贴心，看导航的时候竖屏清晰，放视频的时候横屏舒适，还能根据场景自动调整方向，不用手动操作。车机搭载的是 3nm 车规级座舱芯片，这种芯片以往多在高端车上出现，如今在深蓝 L06 上就能用到。滑动屏幕、切换应用，或者同时打开导航和音乐，都不会卡顿，操作起来就像苹果手机一样丝滑。24GB 的系统内存，也能应对后续的软件更新，长期使用下来依然能保持

流畅。导航方面，它支持四图融合实景车道级导航，就算在陌生路段，也能准确找到车道；50 英寸的 AR-HUD 能把导航信息投射在前挡风玻璃上，视线不用离开路面，更安全。车内空间也很够用，车长 4830mm、轴距 2900mm，180cm 的乘客坐在后排，膝盖距离前排还有一拳多的距离；100L 的前备箱和 464L 的后备箱，能满足日常家用的储物需求。对比小鹏 M03 600MAX，它搭载的是高通 8155P 芯片，车机内存 16GB，15.6 英寸的中控屏不是旋转式的，不支持 HUD，也没有前置箱，但后备箱容积超过 600L，两款车在储物设计上各有侧重。



辅助驾驶：全系激光雷达，安全又实用；深蓝 L06 的辅助驾驶配置很实在，全系标配激光雷达，搭配 27 颗感知传感器与两颗征程 J6M 芯片，它的 DEEPAL AD Max 辅助系统用起来很顺手。跑高速或者在市区开启领航辅助的时候，车辆变道、上下匝道的动作很自然，没有顿挫感，遇到加塞的情况也能及时反应；自动泊车功能能快速识别侧方、垂直车位，就算是狭窄的车位，也能停得很规整，对新手朋友特别友好。后续通过 OTA 还能解锁遥控泊车、循迹倒车功能，在车外操作停车会更方便。车内还有疲劳与分心监测功能，能提醒注意力不集中的驾驶员，而且全系标配 6 个安全气囊，前后排的防护都很到位。再看小鹏 M03 600MAX，它的辅助驾驶硬件包含 1L3R11V12U，芯片算力 508TOPS，支持高速和城市导航辅助驾驶，具备自动泊车、遥控泊车、记忆泊车功能，但没有疲劳驾驶提示，大家可以根据自身需求来选择。

外观与内饰：颜值与舒适并存；深蓝 L06 的外观设计很有辨识度，采用了全新一代“家族化”设计，把运动感和未来感美学融合在了一起。低趴的前脸看着就很有运动范儿，再配上绽放花瓣灯，晚上点亮的时候特别有仪式感。无边框车门和溜背造型，更是把轿跑的运动感拉满了，开在路上回头率挺高。19 英寸的花瓣轮毂搭配马牌轮胎，不光看着好看，实际开起来抓地力和静音效果都不错；主动闭合式进气格栅也很实用，高速行驶的时候闭合起来能降低风阻，更省电，细节上考虑得很周到。内饰用料方面，深蓝 L06 很实在，大面

积采用软包材质，摸起来细腻舒服，没有廉价塑料感。配色提供舒俱来紫、烟晶雾灰、月光石白三种，不管是喜欢沉稳风格还是活泼风格，都能找到合适的款式。前排座椅支持加热、通风和记忆功能，夏天坐不会闷汗，冬天坐不会凉背，而且座椅的包裹性也很好，开长途不会觉得累；副驾还有零重力座椅，家人坐长途的时候能充分休息。256 色氛围灯搭配 18 扬声器，放歌的时候氛围特别好，乘车体验很出色。它还配备了不可开启全景天窗，能为车内带来开阔的采光效果，提升乘坐时的空间通透感，日常通勤或者长途出行时，车内不会显得压抑。对比小鹏 M03 600MAX，它同样配备了不可开启全景天窗，采用隐藏式电动门把手，但没有主动闭合式进气格栅和电动扰流板。内饰虽然也有 256 色氛围灯，但音响是 7 扬的，主驾带有三气袋腰托和靠背按摩，两款车在内饰、外观细节设计上各有侧重。



综合来看，深蓝 L06 在 13.99 万起的价位里，确实有不少打动人心的地方：后置后驱布局带来了不错的驾控体验，670km 的续航能缓解里程焦虑，3nm 芯片让车机操作流畅不卡顿，再加上 ultra + 版限时赠送的磁流变悬架，不管是日常通勤还是周末带家人出游，基本都能满足需求。当然，这款车实际交付后的长期表现还需要验证，比如电池续航是否会衰减、车机系统后续 OTA 更新能否持续优化、辅助驾驶功能在暴雨、大雾等复杂路况下是否稳定，这些都需要更多真实用户的反馈。不过单从当前的体验来看，这款兼顾家用与驾驶乐趣的纯电轿跑，还是很值得期待的，也盼着后续能看到更多车主的实际使用分享。需要注意的是，深蓝 L06 目前还处于预售阶段，官方计划在 2025 年第四季度正式上市，具体上市日期暂未公布，想了解新动态的朋友可以多关注深蓝汽车官方渠道或线下经销商。

HTML版本： [深蓝L06实车体验：续航长，配置高，适合家用和年轻人](#)