

奇瑞终于憋不住了！20T+三把锁+四驱，全系喝92号油还终身质保！

来源：陈淑侑 发布时间：2025-11-12 13:31:53

国内汽车的全球化，不能只拼规模和速度，关键要可持续，这是最近奇瑞董事长尹同跃在“2025奇瑞全球创新大会”上提到一句话，这句话听起来平常，但对不少关注国产汽车的人来说，其实正戳在心坎上。于是，一款名叫捷途纵横G700(图片|配置|询价)的新车登场了。它不是简单地想做“看起来硬”的SUV，而是想告诉大家：国产品牌也能造出真正能越野、能家用、能兼顾日常舒适的硬派车。这款车到底有没有这个实力？接下来，我们就来好好聊聊。

从第一眼看上去，纵横G700(读测评)的设计语言就透露出“硬派但不生硬”的特质。整车外观延续了传统硬派SUV的方正轮廓，同时在细节处理上加入了现代感与科技感，使力量与精致并存。车身尺寸达到5198x2050x1956mm，轴距为2870mm。



G700的前脸采用横向贯通式格栅设计，内部使用亮黑镀铬饰条进行填充，与两侧矩阵式LED大灯形成整体视觉延展。大灯具备自适应远近光、随动转向与智能照明调节功能，夜间照明范围宽广且过渡自然。点亮时，灯组的轮廓线条呈现出细腻的层次感，与中央立体LOGO交相辉映。发动机舱盖上两条隆起的筋线增强了力量感，同时配合两侧通风口设计，兼顾散热效率与视觉张力。下保险杠造型厚重，银色防擦护板强化了越野风格，也提升了前脸的防护性能。整体气势与车身宽度形成良好呼应，从正面看去，G700具备一台大型越野SUV应有的存在感。



侧面造型延续了硬派SUV的传统风格，腰线笔直而有力，从前翼子板贯穿至尾灯处，形成一种连贯的张力。车身比例协调，悬浮式车顶通过隐藏式A、B柱设计得以实现，搭配银色行李架与20英寸多辐铝合金轮毂，使整车在坚毅之外多了几分精致感。车辆配备电动伸缩踏板，开门时自动伸出、关门后自动收回，不仅提升上下车便利性，也增强了高端感。车门下沿与轮眉处的防擦护板延续了整车的硬派主题，同时具备防刮实用性。



车尾延续了整车方正的设计思路。外挂式全尺寸备胎是越野车身份的直接象征，同时让视觉重心后移，强化了整车稳定感。尾灯采用纵向排列的LED灯组，灯带内部结构复杂，点亮后具有较强的辨识度。中央“JETOUR”字母标识以银色镶嵌方式呈现，层次分明。下包围加入银色防擦护板与黑色塑料件结合，既有装饰作用，也增强了尾部的防护能力。电动尾门带感应开启与防夹保护功能，并可记忆高度，满足不同身高用户的使用需求。

走进车内，捷途纵横G700(用车口碑)的第一印象并不是传统硬派SUV的“粗犷”，而是

一种兼具力量与温度的科技感。整体内饰以对称式布局为主，中控台覆盖大面积软质皮革，触感细腻，配合金属拉丝饰条与局部木纹装饰，视觉层次感鲜明。

中控区域的核心是一块15.6英寸悬浮式中控屏，分辨率达到2.5K，显示细腻，触控响应灵敏。屏幕UI设计简洁，功能分区清晰，采用横向卡片式布局，操作逻辑直观。车机系统基于捷途新的纵横OS智能座舱系统，底层采用高通8155芯片，支持5G网络、车机互联、无线CarPlay与OTA远程升级。语音助手唤醒词为“你好，纵横”，具备免唤醒多轮对话、方言识别与多音区识别功能。系统可实现导航、音乐、车窗、空调、座椅、氛围灯等多项语音控制，识别准确率高，即使在高速行驶或越野噪音环境下，也能快速响应。

主驾前方为一块35.4英寸全液晶仪表屏，可同时显示导航、越野姿态、胎压、能量流、ADAS状态等信息，画面切换流畅，动画细节丰富。仪表屏与中控屏之间形成“多屏协同”体系，可实现导航信息共享与功能互控。下方依旧保留了一排物理旋钮与按键，用于四驱模式切换、差速锁控制、驾驶模式选择等，操作便利性高，符合硬派车的机械逻辑。方向盘为四辐式设计，包裹细腻，支持加热功能与多功能触控操作。

车内标配12扬声器音响系统，高配车型可选装18扬声环绕音响，音质表现饱满，低频厚实，中高频清晰。在开启主动降噪系统后，整车静谧性提升。夜间行车时，氛围灯可随驾驶模式变化自动调整颜色与亮度，并能与音乐节奏同步律动，营造沉浸式驾乘氛围。全车配备双层隔音玻璃与丰富的隔音材料，确保无论电驱还是发动机介入时，车内始终保持安静舒适。

纵横OS系统内置高德地图、腾讯地图双导航体系，支持AR实景导航与语音实时路况播报。娱乐功能方面，车机可直接使用腾讯视频、QQ音乐、酷狗音乐等应用，也支持账号同步与云端收藏，界面流畅度媲美平板设备。车辆还具备车内Wi-Fi热点共享与App远程控制功能，用户可通过手机查看车辆状态、远程解锁、开启空调等操作，使用便捷度较高。

在空间布局方面，纵横G700车顶线条保持平直，为头部空间提供了充分余量。实际体验中，身高181cm的乘员在前排调整至标准坐姿后，头部仍有超过一拳空间；保持前排位置不变时，后排腿部空间接近两拳，头部空间一拳一指，整体乘坐姿态自然放松。

安全配置层面仍维持了完整体系。车辆搭载L2级驾驶辅助系统，核心由前视摄像头、毫米波雷达以及环视摄像头组合构成。系统集成的功能包括全速自适应巡航、车道保持辅助、前方碰撞预警、AEB自动紧急制动、车道偏离警示、交通标识识别以及盲区监测等。长时间驾驶或高速巡航时，系统能降低驾驶疲劳度，尤其在交通流量密集的城市路况中辅助作用明显。

泊车环节上，G700配备360°全景影像功能。影像系统由多颗高清摄像头组成，显示效果清晰，尤其是在低速越野或狭窄地形中。系统的响应速度快，画面延迟低，配合语音控制与方向盘快捷键操作，整体使用体验成熟。辅助泊车系统同样支持横向与垂直泊入，并能识别路缘及周边障碍物。

动力方面，其中纵横G700 2025款 2.0TD 探野版 5座，搭载2.0T插混动力，其中2.0T发动机，发动机最大功率155kW；电机最大功率510kW,电动机总马力694Ps，官方百公里加速时间4.6s，纯电续航为150km，综合续航为1400km。作为一台非承载式中大型SUV，纵横G700探野版的底盘结构与调校是整车工程实力的直接体现。车辆采用前双叉臂、后多连杆独立悬挂结构，并配备电子可调空气悬架系统，支持五档高度调节。

空气弹簧与CDC电磁减振器组合可实时根据路况调节阻尼，在舒适性与支撑性之间找到平衡。在城市道路中，G700表现出出乎意料的平顺感。悬挂初段柔和，对细小颠簸过滤充分，中后段支撑充足，不会出现明显的俯仰或侧倾。方向盘转向手感偏重但指向准确，低速时轻盈，便于停车和掉头；高速行驶时阻尼增加，提升直线稳定性。制动系统采用前后通风盘结构，制动力释放线性，刹车踏板反馈清晰，易于控制。

越野体验是G700的核心亮点之一。车辆的接近角为35°、离去角28°、最小离地间隙超过210mm，配合智能四驱系统、三把电控差速锁与低速四驱模式，能在复杂地形下保持稳定通过性。试驾过程中，车辆在泥地、碎石与浅水路面中均能顺利脱困。

总结：

综合来看，捷途纵横G700探野版是一款以“工程完整度”为核心卖点的SUV。它没有在外观上做浮夸包装，而是以扎实的机械基础和完善的混动架构赢得用户信任。2.0T+双电机的动力系统在性能与能耗之间达成平衡，空气悬架与非承载式车身结构为其提供了越野能力，而驾驶与车机互联又满足了日常使用的便利性。

HTML版本：[奇瑞终于憋不住了！20T+三把锁+四驱，全系喝92号油还终身质保！](#)