

10万纯电轿车能否兼顾性能与实用？它或许给了个新答案

来源：卢火群 发布时间：2025-11-12 16:25:12

很多人买车都有个惯性思维：“卖得好的车，总不会错。”但真要拿10万块预算去买一台纯电轿车，你就会发现，这事儿可没那么简单。榜单上那些月销动辄上万的车型，很多其实都是跑网约车的“劳模”，它们讲究的是低成本、高续航，追求“能多跑一趟是一趟”。至于配置、质感、静谧性、底盘高级感？往往都被成本表砍掉了。结果是，很多自用买家提车回家才发现：车虽然省钱，但开着不太像家用车——中控塑料感强、隔音一般、连个座椅加热都得选装，更别提驾驶质感了。

零跑B01(图片|配置|询价)在设计语言上延续了品牌一贯的“科技自然美学”思路。它的车身线条简洁、流畅，没有过多装饰或激进造型，而是围绕“空气动力效率”展开。整车风阻系数仅为0.197Cd，不只是实验室数据，而是经过实际道路测试和CFD气流仿真优化所得出的结果。

前脸部分采用了封闭式格栅，这是纯电车型常见的设计思路，但B01的封闭面板与灯组之间的衔接非常紧凑。狭长的贯穿灯带横向拉伸视觉宽度，中央LOGO区域采用光影呼吸设计，在夜间有良好的辨识度。下包围造型简洁，没有夸张的运动套件，而是通过分层结构实现进气导流。官方称其在120km/h时的气流下压可提升3%，这意味着不仅造型更稳重，也兼顾了能耗效率。

侧面造型体现出零跑设计团队的成熟取向。它采用17.2°溜背线条，从B柱开始延伸至尾部鸭尾，整条腰线非常克制，没有复杂折线。隐藏式门把手在车辆解锁时自动弹出，与车身曲线保持统一，侧窗框架采用黑色高亮装饰，使视觉重心更低。



尾部设计延续了简约和功能导向的思路。贯穿式尾灯灯带采用均匀的光导条结构，点亮后形成极具辨识度的“星弧”形态。尾厢上缘微微上翘的鸭尾设计，不仅增加了层次，也能在高速状态下减少尾部气流紊乱。下包围区域采用隐藏式扩散器造型，视觉上保持平整，与底盘的空气动力学设计呼应。



进入零跑B01(读测评)车内，最直观的印象是“干净”。中控台采用水平对称布局，没有冗余装饰件。主色调以浅灰、黑为主，搭配少量银色饰条点缀，整体观感稳重。材料上，大面积软质包覆覆盖率达到88%，包括中控、门板和中央扶手。触摸之处几乎无硬塑料区域，这在10万元以内的车型中难得。细节方面，如空调出风口、储物格边缘，都经过细腻的包边和缝线处理，手感和观感都显得用心。



中控屏幕是整个座舱的视觉中心。B01配备一块14.6英寸的悬浮式中控屏，分辨率达到2.5K（2560×1440），显示细腻度接近主流平板电脑。屏幕亮度在阳光直射下依旧清晰，反光控制良好。操作响应非常迅速，滑动与切换几乎无延迟。系统采用新Leapmotor OS 4.0平台，内核基于高通8155或8295芯片（视配置而定）。界面采用分层结构设计，常用功能如导航、媒体、车辆控制固定在主界面，无需频繁切换，逻辑清晰。

仪表盘采用8.8英寸全液晶显示，布局简洁，以行车信息为核心。能耗、电量、导航方向等信息一目了然。显示模式可自定义，运动、节能和标准模式下主题颜色会变化，与驾驶模式联动。方向盘手感细腻，采用真皮包覆，按键反馈明确。在车机交互上，B01支持多屏协同，比如导航信息可以从中控屏推送到仪表，或者副驾娱乐模式中显示媒体界面，驾驶员屏幕保持导航状态。这种信息分区逻辑减少了干扰，也符合零跑一贯的工程取向。

座舱氛围方面，B01没有使用花哨的灯光设计，而是采用环抱式柔光氛围灯，夜间光线温和。NVH表现优秀，电机噪音、胎噪与风噪的控制都在同级不错。得益于封闭式车身结构和隔音材料，100km/h巡航时，车内噪声实测仅为64dB。搭配高保真音响系统（部分版本提供13扬声器），在播放无损音乐时细节层次清晰，低频扎实。

零跑B01(用车口碑)虽然定位于紧凑型轿车，但空间表现明显超过同级。车身尺寸为4770x1880x1490mm，轴距为2735mm。得益于纯电平台的短前悬与后置电驱布局，车舱空间利用率高达86%，官方称之为“高得房率”车身结构。实际乘坐体验也印证了这一点。

身高180cm的体验者将驾驶席调整到合适位置后，后排腿部仍有两拳空间，头部空间约一拳。B01的车顶在溜背造型下仍保持了平缓过渡，不会压迫后排乘客。后排地板完全纯平，即便满员乘坐，中间乘客脚部也不受限。靠背角度约28度，长时间乘坐支撑适中，坐垫长度足够，能有效支撑大腿。

储物空间是B01另一个优势。全车设计了多处储物格，前门板可容纳1.5L水瓶，中央扶

手箱采用上下分层结构，容积充裕。中控下方留有开放式储物平台，可放置手机、钱包或随身物品，并配备无线充电面板。后排中央扶手配有隐藏式杯架，座椅背面还设置杂志袋。

后备箱容积为460L，地板平整，下方还有一个约70L的隐藏储物格，非常适合放置充电枪、工具包或日常用品。后排支持4/6比例放倒，放平后能与后备箱形成近乎全平空间，拓展性不错。另外，副驾驶可选“多功能工作区”设计，放倒后能形成小桌板，方便移动办公或露营使用。

主动安全方面，B01配备了全速域自适应巡航、前方碰撞预警、自动紧急制动、车道保持辅助、盲区监测以及开门预警等功能。这一整套L2级驾驶辅助系统的覆盖面相当完整，尤其是AEB的触发逻辑较为宽容，不容易产生误刹或迟滞现象。

在被动安全层面，B01标配安全气囊，包括前排双气囊、前排侧气囊以及前后贯穿式气帘。高配车型还配备驾驶员膝部气囊。儿童安全方面，全系标配ISOFIX接口与儿童锁，照顾到家庭用户的用车场景。值得一提的是，零跑在B01上首次引入了车身防侧翻控制系统与集成式制动控制系统。后者在紧急制动时反应迅速且制动力分配精准，制动踏板的脚感线性，给驾驶者足够信心。

动力方面，零跑B01 2025款 650激光雷达版，电动机最大功率160kW，电动机总扭矩240N·m，最高车速160km/h，匹配电动车单速变速箱，官方百公里加速时间6.5s，纯电续航为650km。零跑B01在驾驶层面的调校明显偏向舒适与稳定。转向系统采用EPS电子助力结构，转向手感轻盈但不空泛，回正力矩自然。城市低速时灵活易控，高速行驶时助力自动收紧，提升车辆的稳定感。底盘结构为前麦弗逊独立悬架+后多连杆独立悬架，在调校上兼顾支撑性与滤振性。面对细碎颠簸时，悬架初段的过滤相当柔和，而在通过减速带或井盖时又能保持整车姿态稳定，不会产生多余的弹跳。整体质感接近合资品牌的中高级轿车水平。

值得关注的是，B01搭载了驾驶辅助系统，在城市道路中可实现自动跟车、车道保持、交通标志识别及弯道速度调节。系统整体动作平顺，没有明显的介入突兀感，辅助驾驶的稳定性表现优于部分同价位自主品牌。

方向盘指向清晰，尽管不是运动化取向，但反馈自然、循迹稳定。在紧急变线或高速避障测试中，B01的车尾循迹稳定，没有明显拖尾或推头现象。这表明整车在动态平衡与重心控制方面下了功夫。底盘的稳健性使得B01在城市和高速双场景下都能提供足够信心。

总结：

综合来看，零跑B01的整体表现体现了品牌“第二阶段产品”的成熟度。它没有刻意强调浮夸的智能概念，而是通过自研电驱系统、成熟的电控架构以及实用的智能座舱，呈现出一台“日常可依赖、体验可持续”的家用电动车。如果说零跑早期的车型更像“技术尝鲜者”，那么B01则是一个转折点——它让品牌真正走向主流市场，以理性与稳定的产品力回应用户的期待。

HTML版本：[10万纯电轿车能否兼顾性能与实用？它或许给了个新答案](#)