

# 越野新选择！这款国产车，能当救命船用，还有华为鸿蒙系统

来源：王香恭 发布时间：2025-11-12 21:03:05

作为玩了八年越野的老炮，这些年从Jeep到坦克，市面上主流的硬派SUV基本都开过。但当看到纵横G700(图片|配置|询价)横渡长江的视频时，还是忍不住愣了神——1480米的江面，22分钟稳稳横渡，水流快到10公里/小时还有乱流旋涡，这可是量产车从没干过的事。抱着怀疑又好奇的心态，我找机会深度体验了这款指导价41.49万的智境乾崑版，从城市通勤到城郊野路，算是把它的“海陆空智尊享”摸了个大概。

先聊最颠覆的“海”：真能当船开的SUV？

玩越野的都懂，涉水是个技术活，也是个风险活。以前开老Jeep过个半米深的河就得小心翼翼，生怕发动机进水。但纵横G700(逛导购)的“方舟两栖技术”确实刷新了认知，这可不是普通的涉水能力。

它的核心零部件密封等级达到了潜水艇标准，发动机舱更是IP68级防水，连底盘线束都做了密封处理。现场实测，非空悬状态下能轻松应对900mm水深，这已经和路虎揽胜的极限差不多了；切换到空悬模式后，涉水深度直接涨到970mm，差不多到成年人胸口的位置，水位快没过车门把手时，车内居然一点渗水的迹象都没有。



更关键的是它的主动航行能力，和仰望U8的应急浮水不一样，G700的两栖版是真能主动“划水”的。车尾的双涡轮推进器能提供300N·m的推力，航速稳定在7km/h左右，根本不用

靠车轮发力。6轴陀螺仪还能实时调整车身倾斜度，控制在5°以内，在水里开着不会有晃悠悠的恐惧感。不过得提醒一句，两栖版的航行功能需要通过官方培训才能解锁，普通版只能支持深度涉水，这点还是挺严谨的。

实际场景里这功能真不是炫技。之前去浙西溯溪，遇到一条突然涨水的溪流，以前只能绕路走几公里，这次开着G700直接就淌了过去，水位到车门中间的位置，发动机声音一点没变，上岸后甩甩水就能继续走。后来问了工程师，说这车就算在2米水深泡48小时，捞起来还能正常启动，要是涉水时意外熄火，航行模式还能靠推进器漂900米以上，持续1小时左右，极端情况下确实能当“救命船”用。

再看本职的“陆”：4.6秒破百的硬派越野靠谱吗？



硬派越野的核心还是得看陆地性能，这点纵横G700(用车口碑)没让人失望。先看动力，它搭载的鲲鹏超能混动CDM-0系统，2.0T发动机加双电机，总功率能到665kW（换算下来是904匹马力），扭矩更是达到1135N·m，这数据比奔驰G350和牧马人都强不少。



实测百公里加速4.6秒，这成绩放在城市SUV里都算亮眼，更别说这么大一台带大梁的硬派越野了。红绿灯起步时，深踩油门能明显感觉到推背感，和朋友的百万级性能车比，起步阶段居然还能领先一点。但动力输出很线性，不会有窜车的感觉，市区跟车时很容易控制。

越野底子更是扎实。非承载式车身的大梁用了100%高强度钢，扭转刚度超过10000N·m/deg，比不少百万级豪车都结实。上次去野场玩，故意过了几个交叉轴，车身扭得挺厉害，但车门开关还是很顺畅，没有异响，这点能看出车身刚性确实过硬。

空气悬架是个大亮点，高低可调范围很实用。市区开降到最低，车身稳定性好，过减速带也不颠；到了野路，升到最高能有320-350毫米的离地间隙，比坦克700还高一些，过沟过坎时基本不用操心蹭底盘。三把锁的配置也够诚意，前后电控牙嵌锁加能量中锁，和牧马人、坦克700一个级别。遇到炮弹坑，单个车轮悬空时，系统毫秒级就能锁死打滑车轮，把动力分配给有抓地力的轮子，不用手动操作，踩油门就能慢慢脱困。

低速四驱模式配合四电机扭矩分配，反应比传统分动箱快不少。在沙漠里起步，不会像老越野车那样光打滑不走，动力输出很均匀；爬35°的坡时，接近角和离去角足够，不用怕蹭前后杠；遇到45°的陡坡，打开一键“X”模式，车子能自己控制油门刹车往上爬，对新手很友好。值得一提的是，这台车还当过可可西里无人区的科考车，在5000多米的高海拔地区能连续行驶，可靠性经过了考验。

最让人惊喜的是油耗。这么大的车，纯电续航有150公里，平时上下班通勤根本不用加油，电费比油费省太多。就算长途穿越，综合续航能到1400公里，馈电油耗才7.95L，比我朋友的城市SUV还省，彻底打破了“硬派越野都是油老虎”的老印象。

极端环境的“空”：卫星通讯真能救命吗？

玩越野最怕的就是去偏远地方没信号，遇到意外叫天天不应。纵横G700的卫星通讯功能，算

是戳中了越野玩家的痛点。它集成了北斗和天通双模卫星，只要能看到天，就能联系外界，360° 天线搜星很快，0秒启动，10秒左右就能接通。

新华社巡山队在可可西里无人区实测过这个功能，确实能正常通讯。我这次去河北坝上的一个偏远牧场，手机早就没信号了，试着按了方向盘上的紧急呼叫键，很快就接通了救援平台，对方能清楚看到车子的精准位置和车型信息，这种“永远在线”的安全感真不是一般配置能给的。

这个卫星通讯还和车载ECALL系统融合了，有主动和手动两种模式。手动模式就是自己按呼叫键求助，比如车子陷住或者有人突发疾病时用；要是发生碰撞，传感器检测到后会自动触发主动ECALL，不用人操作就能发求救信号，这对受伤后没法手动呼叫的情况来说太关键了。

高海拔地区的配置也很贴心。它有个外挂制氧机，氧浓度能到93%，在-40℃到70℃的环境下都能正常用。上次去五台山，海拔3000多米的地方，打开制氧机后，同行的老人说一点不头晕，比带便携式氧气瓶方便多了。后备箱还配了AED急救包，支持远程IoT一键呼叫，这些细节能看出厂家确实考虑到了极端场景。

新手友好的“智”：华为乾崮ADS真能变越野老炮？

以前总觉得硬派越野的智能配置都是摆设，但纵横G700的华为乾崮ADS 4系统确实改变了我的看法。先看座舱交互，35.4英寸山脉天际屏+15.6英寸中控屏+17.3英寸后排娱乐屏+8.88英寸空调屏，四屏联动看着很有科技感。2.5K的中控屏滑动很丝滑，响应速度比很多手机还快，20毫秒内就能跟上操作，不会有卡顿的情况。

语音控制特别灵敏，喊“你好纵横”激活后，主驾说开空调24度，副驾同时说打开座椅加热，系统能分清是谁在说话，各自的需求都能满足。还有免唤醒功能，调音乐、切导航不用重复喊指令，甚至指着导航说“避开拥堵路段”，立马就会重新规划路线，开车的时候用着很方便。后排的17.3英寸3K娱乐屏也很实用，带娃出行时放个动画片，孩子能安静好久，不用一直递平板。

最惊艳的是越野智能辅助。这套系统装了192线激光雷达、5个毫米波雷达和11个摄像头，360度无死角，能实时识别泥地、碎石、雪坡这些地形，还能测水深、看坡度。切换到越野NCA模式后，系统会自动升高空气悬架，调硬CDC阻尼，碰到坑洼时提前分配扭矩，轮子基本不怎么打滑就能过去。

更神的是“预困”功能，前方有大岩石挡路时，中控屏会标出安全路线，还语音提醒“向左打方向30度”，100毫秒内就能完成“看路—判断—操作”，比人反应快多了。车顶的激光雷达能提前扫300米内的路况，遇到炮弹坑之类的复杂地形，会提前提醒调路线、开差速锁。在窄山路掉头也方便，有原地掉头和蟹行功能，不用来回倒腾车，新手也能轻松应对。

城市通勤时，这套系统也很好用。全速自适应巡航在堵车时就是救星，设定好跟车距离，前车走它走、前车停它停，不用一直踩油门刹车。高速上能自动进出匝道、避让加塞车，老人孩子坐在后排不会被晃得难受。而且车机支持OTA升级，以后有新功能直接在线更，不用跑4S店，这点很省心。

超出预期的“尊”与“享”：越野也能很舒服？

买硬派越野的人，一方面怕性能不够，另一方面也怕舒适性差、售后麻烦。纵横G700在这两点上做得都挺到位。先说服务，首任车主有终身质保，连三大件都保，以后修车能省不少钱；车机流量3年免费，越野路上放歌、导航不用省着用。

它的“纵横中国计划”很有意思，13条专属穿越线路，像巴彦淖尔渡阴山、克拉玛依魔鬼城这些经典路线都涵盖了。出发前系统会推送官方规划的路线，哪里能补水、哪里适合露营、哪段路要开低速四驱，都标得清清楚楚，甚至还有天气预警和信号盲区提示。每条线路都有专属保障，提前和沿途驿站打好招呼，车子有问题一个电话就能响应，不用担心中途抛锚。

200多个纵横驿站更是实用，不管是荒漠边缘还是深山里，每隔几十公里就能找到。能加油充电、补轮胎，还能提供住宿和简单维修，开累了能洗热水澡、吃口热饭，把以前的“荒野求生”变成了“舒适旅行”。全国还有不少越野基地，像广州南昆山、宁波龙极这些地方，购车后能免费体验好几次，有教练手把手教用三把锁、控制车速，新手练完再去野外更有底。

舒适性配置也颠覆了对硬派越野的认知。座椅是北美Nappa真皮，摸着手感很软，还支持通风、加热、八点按摩，二排腿托能拉到190mm，躺下和小床差不多，长途坐车再也不会腰酸背痛。音响是劳斯莱斯同款的莱斯康，7.1.4声道，18个扬声器加16个独立功放，总功率1504W，放交响乐的时候，感觉就像在音乐厅，主驾和后排都有专属调校，体验不打折。加上主动降噪，开120码车里也很安静，孩子在后排睡觉不受影响。

而且这车还有不错的改装潜力，车身预留了多个多功能拓展接口，加装射灯、绞盘、车顶平台都很方便。之前上海车展上，捷途纵横还和顶火车会、超境汽车合作出了共创版，顶火版强化了探险工具属性，超境版加了赛博未来感，不管是实用派还是颜值党都能找到喜欢的风格。

真实体验后的心里话：谁该买纵横G700？

体验了大半个月，纵横G700的优点很突出，但缺点也不能回避。先说好的方面，它把硬派越野的通过性、城市SUV的舒适性、新能源车的经济性和高端车的智能配置融合得很好，32.99万到41.49万的价格，对比坦克500 Hi4-T、方程豹豹8这些竞品，配置上确实有优势，性价比很能打。

卫星通讯、主动两栖、智能越野辅助这些功能，不是噱头，在实际场景中真的能用得上，尤其是经常去偏远地方的人，这些配置能带来实实在在的安全感。终身质保和驿站服务也解决

了越野玩家的后顾之忧，不用再担心售后和救援问题。

但它也有明显的短板。车身比较大，市区停车得特别小心，窄路会车时也得放慢速度，对新手不太友好。作为新上市的车型，品牌溢价和长期口碑还需要时间积累，和那些老牌越野品牌比，在情怀和用户基础上还有差距。另外，两栖版的培训解锁流程比较繁琐，需要专门抽时间去学习，对急性子用户来说可能不太方便。

所以回到最关键的问题：谁适合买这台车？如果你是越野爱好者，想要一台兼顾性能和舒适性的车，预算在30-40万，那G700值得重点考虑，它的通过性和配置在同价位里很有竞争力；要是家庭用户，平时上班通勤，周末喜欢带家人去露营、溯溪，它的纯电续航和大空间能满足需求，长途坐车也舒服；经常跑长途或去偏远地区的人，卫星通讯、长续航、制氧机这些配置能提供足够的安全感。

以前总觉得豪华硬派越野是外国品牌的天下，但纵横G700让我看到了中国品牌的进步。30多万的价格，能给到百万级的性能和配置，还解决了很多越野场景的实际痛点。当然，它不是完美的，但作为市场新兵，能有这样的产品力已经很让人惊喜了。如果你对越野有需求，又不想在性能、舒适、智能之间做太多妥协，这台车确实值得去试驾体验一下。

HTML版本：[越野新选择！这款国产车，能当救命船用，还有华为鸿蒙系统](#)