

越野爱好者看过来！实地体验车续航 1400km 还标配三把锁

来源：陈嘉惠 发布时间：2025-11-12 21:19:48

作为一个周末总爱往郊外跑，偶尔还想挑战轻度越野的“户外爱好者”，选车时一直被一个问题困扰：硬派 SUV 要么油耗高得吓人，要么日常开着太颠，总找不到一款能平衡两者的车型。直到上个月刷到纵横 G700 上市的消息，看到“续航 1400km”“标配三把锁”这些关键词，我立刻约了线下门店的体验，想看看这款车到底是不是“纸上谈兵”。这篇文章就从实车体验、空间、动力到越野性能，跟大家聊聊这款车的真实表现，给同样有越野和日常需求的朋友做个参考。

坐进纵横 G700 的第一感觉，就是它的内饰没走“豪华堆砌”路线，反而处处透着“为实用服务”的设计。车内大概 80% 的地方都用了软质皮质包裹，伸手摸顶棚的时候，触感有点像之前体验过的鹿皮材质，不会有廉价的塑料感；门板下方、中控台底部这些容易蹭到的地方，用的是耐磨橡胶，我看实车时发现上面沾了点试驾时带的浮泥，销售拿湿布擦了两下就干净了，以后越野回来清理也省事。



副驾那边有个凸起的扶手，一开始我还以为是装饰，后来销售解释才知道，这是专门为越野设计的“越野扶手”。想想也合理，之前坐朋友的硬派 SUV 去爬山，遇到颠簸路段我总用手抓着中控边缘，有这个扶手的话，身体能稳不少，不会晃得难受。

车内的屏幕配置倒是挺丰富，35.4 英寸的贯穿式大屏、15.6 英寸的中控屏，后排还有 17.3 英寸的吸顶屏和 8.88 英寸的空调屏。最让我觉得方便的是，这四个屏幕能联动但不

互相干扰。比如我开车时用中控屏导航，副驾调空调的时候，不会挡住我的导航界面；后排孩子看动画，也不会影响我操作。物理按键都集中在中央扶手区域，是金属凸起的设计，盲操的时候能靠触感区分——比如“低速四驱”的按键比其他按键稍大一点，不用低头看，凭手感就能按到，这对越野时的安全性很有帮助。不过有个小缺点，屏幕边缘特别容易沾指纹，我体验了半小时，屏幕上就印了不少手印，日常用的话得经常擦。

我体验的是纵横 G700 的常规版本，空间利用率确实让人惊喜。先说说后排，我身高 175cm，坐进后排后，膝盖到前排座椅还有两拳多的距离，就算后排装了儿童安全座椅，再坐一个成年人也不会觉得挤。之前带家人露营，朋友的 SUV 后排装了安全座椅后，我妈坐旁边总说腿伸不开，要是换这款车，应该不会有这个问题。



后备厢的空间也很能装，官方给的基础容积是 850L。我现场试了一下，把两个 28 寸的行李箱放进去后，旁边还能塞一个折叠婴儿车；要是把后排座椅放倒，容积能拓展到 2030L，露营用的帐篷、折叠自行车，甚至小型的救援工具，都能轻松装下。之前去越野，因为后备厢不够大，我还得把部分装备放后排，现在看来，这款车的后备厢完全能满足需求。

还有一些细节设计很贴心，比如前排门板的储物空间，能同时放两瓶 1.5L 的矿泉水和一把折叠工兵铲——之前我总把工兵铲放后备厢，用的时候还要下车去拿，现在放门板上，随手就能取。中控台下方有个隐藏储物格，把车钥匙、平板放进去正好，不会像有些车那样，东西只能堆在中控台上，看着乱还容易滑。

纵横 G700 的外观是典型的硬派 SUV 风格，“方盒子”造型，车身线条很平直，车顶没有用溜背设计，轮眉微微向外凸，一眼看过去就透着股“能扛造”的劲儿。我之前看有些硬派 SUV 为了追求时尚，加了很多流线型设计，反而少了点越野的硬朗感，这款车的外观倒是很对我的胃口。



前包围是三段式设计，中间预留了绞盘安装接口，官方说全系都能选装 12000 磅的绞盘。这个配置对经常去野外的人来说太实用了——之前朋友的车陷进泥地，因为没装绞盘，只能等其他车来救援，耽误了好几个小时，要是有了绞盘，自己就能尝试自救。

车顶支持加装行李架平台，长途穿越的时候，帐篷、登山包这些大件可以放上面，不用占用车内空间。侧门有上车踏板，我 175cm 的身高，上下车不用费力抓着门框，之前体验过一款没有踏板的硬派 SUV，每次上车都得“跨”上去，特别尴尬，这款车的踏板设计确实贴心。

不同版本的外观细节还有区别，比如顶火共创版的发动机舱盖多了进气风道，中网是黑色的，越野风格更突出；基础版的外观相对低调。我个人更喜欢顶火共创版的设计，不过要是平时主要在城市开，基础版也够用，大家可以根据自己的喜好选。

动力系统是纵横 G700 的核心亮点之一，它搭载的是鲲鹏超能混动 CDM-0 系统，官方给的综合功率是 665kW，综合扭矩 1135N·m，百公里加速时间 4.6 秒。我在试驾场地试了一下，起步的时候动力响应很快，没有明显的延迟；就算车上坐了 4 个人，红绿灯起步的时候也不会觉得“肉”，跟我之前开的燃油硬派 SUV 比，动力强了不少。

高速场景下的表现也不错，从 80km/h 加速到 120km/h，踩下油门后动力能及时跟上，超车的时候心里很有底。之前开朋友的车超车，总觉得动力“慢半拍”，得提前很久加速，这款车就没有这个问题。

续航和油耗是我最关心的点，毕竟硬派 SUV 的油耗普遍不低。官方数据显示，这款车的 CLTC 纯电续航超过 120km，要是平时只在市区通勤，每天开 20km 左右，一周充一次电就够了，不用总往加油站跑。综合续航能到 1400km，馈电油耗 4.2L/100km，跟我之前了解的燃油硬派 SUV 比，油耗省了不少——之前朋友的燃油硬派 SUV，市区油耗能到 12L/100km，跑长途也要 10L 左右，这款车的油耗表现确实让人惊喜。

不过有个小缺点，这款车的整备质量超过 3.4 吨，在城市里开的时候，灵活性不算高，尤其是在老小区那种狭窄的路段，转弯、会车都得格外小心；停车的时候也要多留意车身尺寸，避免剐蹭。

悬挂系统对硬派 SUV 来说太重要了，既要能应对越野路况，又不能牺牲日常驾驶的舒适性。纵横 G700 全系配备了五连杆空气悬架，还搭配了 CDC 可调阻尼减振器，这两个配置让它在舒适性和越野性之间找到了平衡。

空气悬架支持五挡高度调节，调节范围在 - 50mm 到 + 90mm 之间。在城市里开的时候，把悬架降到最低，离地间隙是 240mm，过弯的时候车身侧倾不算明显，跟开家用 SUV 的感觉差不多；要是去越野，把悬架升到最高，离地间隙能到 320mm，遇到高度约 30 厘米的石头，慢慢开过去基本没问题。我在越野基地试的时候，遇到一个大概 25 厘米的土坡，轻松就爬上去了，没有磕到底盘。

CDC 减振器会根据路况实时调整硬度，过减速带的时候，阻尼会变软，滤震效果不错，不会有生硬的颠簸感；高速过弯的时候，阻尼会变硬，能稳住车身，不会觉得晃。之前坐朋友的硬派 SUV，过减速带的时候总觉得“颠得慌”，这款车的滤震表现确实好很多。

不过我从做汽车售后的朋友那里了解到，空气悬架属于精密系统，平时尽量不要长时间把车停在凹凸不平的地方，不然悬架会一直受力，可能影响使用寿命；建议每 6 个月检查一次气囊有没有破损、漏气，要是发现漏气，得及时处理，避免影响行车安全；悬架系统的橡胶件也不能沾到润滑油，否则容易加速老化，保养的时候可以跟维修师傅多提醒一下。

北京越野BJ40最低售价：13.78万起最高降价：0.80万图片参数配置询底价懂车分3.44懂车实测空间·性能等车友圈22万车友热议二手车2.28万起 | 692辆

说到硬派 SUV，越野性能肯定是重点。纵横 G700 的涉水表现让我印象很深，这款车上市前 3 天，也就是 10 月 16 日，在芜湖长江黑沙洲渡口完成了横渡长江的测试，全程 1480 米，用了 22 分钟，入水后的行驶速度大概 7 千米 / 小时，最后稳稳靠岸了。这个测试不是“花架子”，而是能看出它的防水能力。

官方资料显示，这款车的发动机、变速箱、电机、电池等核心零部件都做了 IP68 级防水处理。发动机用了正时罩盖整体设计，能减少前油封接触水的机会；点火线圈做了密封处理，气门室罩盖还有排水设计，这些细节都是为了降低零部件进水的风险。涉水深度方面，非空悬状态下是 900mm，空悬状态下能到 970mm，差不多到成年人腰部的位置。遇到暴雨天气的积水路段，只要积水深度不超过这个范围，慢慢开基本都能平稳通过。

不过涉水后要及时维护，我查过类似防水车型的使用建议，即便标注了 IP68 级防水，涉水后也得及时清洗底盘，把附着的泥沙冲干净，尤其是零部件的连接处，防止泥沙堆积影响密封效果；还要检查车门、天窗的防水胶条，要是发现胶条有裂纹、弹性变差，得及时更换；如果是在海边，尽量不要让车辆涉水，海水中的盐雾容易腐蚀零部件。

“标配三把锁”是这款车的另一个优势，前后锁是电控牙嵌式差速锁，加上能量中锁，官方说锁止响应时间不到 0.1 秒。在泥泞、沙地等复杂路况下，动力分配很及时，能降低陷车的概率。我在越野基地的泥泞路段试了一下，车轮陷进去后，三把锁很快就介入了，车辆慢慢就爬了出来，没有出现“打滑空转”的情况。

这款车还提供“X+14”种驾驶模式，新手可以选 X 智能模式，系统会自动判断路况调整参数；喜欢自己操控的朋友，也能手动调节细节参数。它的扭矩放大倍数能到 23.79 倍，应对交叉轴、炮弹坑这类地形时，能提供不少支持。我在岩石模式下体验时，车身倾斜角度接近 30 度，仪表盘上能实时显示车身状态，心里更有底。不过要注意，不同配置版本的底盘调校可能不一样，比如有些版本没有 CDC 减振器，选车的时候要对照配置表仔细确认。

纵横 G700 的卫星通讯功能是个亮点，官方叫“纵横苍穹互联”，支持双向语音和紧急救援，还把卫星通信链路与车载 ECALL 系统融合，提供主动 ECALL 和手动 ECALL 两种模式，24 小时待命。对于经常去新疆、西藏等手机信号弱的偏远地区的人来说，这个功能太重要了——之前有朋友去西藏，走到半路手机没信号，遇到小故障都没法联系救援，要是有了卫星通讯，就能及时求助。

服务保障方面，官方提到有 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热门越野路线都包含在内，还有 200 多个纵横驿站，能提供救援、补给、住宿等服务。之前自己规划越野路线，要查攻略、找住宿，特别费时间，要是走这些专属线路，就能省不少事。

全国还有几个越野基地，比如广州南昆山、宁波龙极、成都五项越野中心，买了车之后可以去这些基地体验场地越野，对新手来说很友好，能慢慢熟悉车辆的越野性能。另外，首任车主享有终身整车质保，空气悬架等核心零部件也在质保范围内，后期用车不用太担心维修成本——之前了解过空气悬架的维修费用，要是不在质保期，换一套得花不少钱，有了终身质保，心里就踏实多了。

体验完纵横 G700，我觉得它算是硬派 SUV 里的“全能选手”：既有三把锁、高离地间隙、IP68 防水这些满足越野需求的配置，又有低油耗、长续航、舒适悬挂这些适合日常通勤的特点，卫星通讯功能还覆盖了极端环境下的安全需求。对于像我这样，既喜欢户外出行，又不想牺牲日常舒适性的人来说，这款车确实是个不错的选择。

当然，它也有需要留意的地方：车身宽度较大，在老小区这类狭窄路段停车要格外小心；目前配件供应链还不够完善，如果有深度改装的需求，可能需要等一段时间。不过这些缺点，在它的优势面前，对我来说影响不算大。

最后给大家一个建议：要是你对这款车感兴趣，最好等线下门店有试驾车后，亲自去体验一下，重点感受悬挂的滤震效果和动力响应情况。毕竟每个人的驾驶习惯不同，只有亲身体

验过，才能判断这款车是不是真的适合自己，避免只看参数选车带来的偏差。

HTML版本：[越野爱好者看过来！实地体验车续航 1400km 还标配三把锁](#)