

全领域豪华越野 SUV，捷途纵横 G700 正式上市

来源：颜书旭 发布时间：2025-11-13 05:37:47

2025 年 10 月 19 日纵横 G700 全球上市后，我特意去线下门店看了实车，还整理了品牌方给的配置参数和之前的测试数据，想着从自己的观察和体验出发，跟大家聊聊这款车的真实表现，给打算买车的朋友做个参考。对于想买硬派 SUV 的人来说，一款车能不能同时满足日常通勤的便利和越野的专业需求，往往是选车时最看重的，我也从这几个方面来跟大家说说实际感受。

空间表现是日常用车中大家都关心的，我体验的是纵横 G700 的常规版本，感觉空间利用得还不错。坐进后排的时候，我的膝盖离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拥挤，乘坐起来挺舒服的。官方说后备厢基础容积是 850L，我实际试了下，放两个 28 寸行李箱加一个折叠婴儿车完全没问题，家庭短途出行的储物需求肯定能满足。要是把后排座椅放倒，后备厢容积能拓展到 2030L，露营用的帐篷、折叠自行车，甚至一些小型救援工具，都能轻松装进去，装载能力确实可以。还有些细节设计挺实用的，前排门板的储物空间够大，能同时放下两瓶 1.5L 的矿泉水和一把折叠工兵铲，中控台下方还有个隐藏储物格，放车钥匙、平板正合适，越野的时候取用工具也方便，这些小设计在平时用着能省不少事。

内饰方面，纵横 G700 看着就是以实用为主，没搞太多花哨的装饰。车内大概 80% 的地方都是软质皮质包裹，顶棚摸起来有点像鹿皮，手感还不错，能提升不少舒适度。门板和中控台下方这些容易蹭到的地方，用的是耐磨橡胶材质，我看实车的时候，这些地方沾了点浮泥，销售用湿布一擦就干净了，不用怕会留下难清理的痕迹，日常打理挺方便的。副驾驶一侧有个凸起的扶手，我一开始还以为是装饰，后来才知道是专门为越野设计的“越野扶手”，车子在颠簸路段行驶的时候，副驾乘客抓住这个扶手就能稳住身体，减少晃动带来的不舒服，对越野时的乘坐安全也有帮助。车内的屏幕配置挺丰富的，有 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，这四个屏幕能联动还不互相干扰。比如副驾调空调的时候，不会挡住主驾的导航界面，后排家人看动画也不会影响驾驶操作，能照顾到不同乘客的需求。物理按键都集中在中央扶手区域，是金属凸起的设计，盲操的时候能通过触感区分不同按键，像“低速四驱”的按键就比其他按键稍大一点，开车的时候不用低头找，凭着触感就能准确按到，能减少分心，对提升越野时的安全性也有好处。不过有个小问题，屏幕边缘容易沾指纹，平时用的时候得经常擦一擦

才能保持干净。



外观上，纵横 G700 延续了硬派 SUV 经典的方盒子造型，车身线条平直利落，车顶没有做溜背设计，这样能最大程度保留车内的头部空间。轮眉微微向外凸起，看着就有硬派越野该有的硬朗气质。前包围是三段式设计，中间位置预留了绞盘安装接口，官方说全系车型都能选装 12000 磅的绞盘，这个配置对经常去野外的用户来说挺实用的，要是车辆陷入困境，不用只等着别人救援，自己也能尝试脱困，提升了野外行驶的自主性。车顶支持加装行李架平台，长途穿越的时候，帐篷、登山包这些户外装备可以放在上面，不用占用车内空间。侧门还配备了上车踏板，我身高 175cm，上下车的时候不用费劲抓着门框，动作挺从容的，比有些硬派 SUV 上车费劲的设计要贴心不少。不同版本的外观细节还有点不一样，比如顶火共创版的发动机舱盖加了进气风道，中网是黑色的，越野风格更明显；基础版的外观就低

调一些，更适合日常在城市里开，大家可以根据自己的审美和使用场景来选。

动力系统应该是纵横 G700 的核心亮点之一，它搭载的是鲲鹏超能混动 CDM-0 系统，官方公布的综合功率是 665kW，综合扭矩 1135N·m，百公里加速时间 4.6 秒。我在试驾场地简单开了一下，起步的时候动力响应挺迅速的，没有明显的延迟感。就算车内坐了 4 名乘客，在红绿灯起步的时候也没感觉到动力不足，动力储备看着挺充足。在高速上行驶的时候，从 80km/h 加速到 120km/h，踩下油门后动力能及时跟上来，超车的时候心里也更有底，不用长时间等着动力攀升。续航和油耗方面，CLTC 纯电续航超过 120km，要是只用来日常通勤，一周充一次电基本够用，能减少频繁充电的麻烦。综合续航能达到 1400km，馈电油耗是 4.2L/100km，跟一些燃油硬派 SUV 比起来，燃油经济性还是有优势的，适合需要长途穿越的用户，能少跑不少加油站。不过这车的整备质量超过 3.4 吨，在城市道路行驶的时候灵活性一般，尤其是在狭窄路段或者老小区停车，得格外留意车身尺寸，别不小心发生剐蹭。



悬挂系统对驾驶体验的影响挺大，纵横 G700 全系都标配了五连杆空气悬架，还搭配了 CDC 可调阻尼减振器。空气悬架支持五挡高度调节，调节范围在 - 50mm 到 + 90mm 之间。在城市道路行驶的时候，把悬架降到最低，离地间隙是 240mm，过弯的时候车身侧倾不明显，稳定性还不错。切换到越野场景，把悬架升到最高，离地间隙能达到 320mm，遇到高度大概 30 厘米的石块，慢慢开基本都能顺利通过，地形适应能力还行。CDC 减振器能根据路况实时调整硬度，过减速带的时候阻尼会变软，滤震效果挺好的，不会有生硬的颠簸感；高速过弯的时候阻尼会变硬，能起到稳定车身的作用，在日常舒适性和越野操控性之间找了个不错的平衡。我认识做汽车售后的朋友，他说空气悬架属于精密系统，日常使用中别长期停放在凹凸不平的路面上，不然悬架会一直受力，可能会缩短使用寿命。建议每 6 个月检查一次

气囊有没有破损、漏气的情况，发现问题得及时处理，这样才能保障行车安全。另外，悬架系统的橡胶件要避免接触润滑油，不然会加速老化，保养的时候可以提醒维修人员重点关注一下这个细节。

越野能力方面，纵横 G700 的涉水表现有实际测试数据支撑，看着挺可靠的。上市前三天，也就是 10 月 16 日，这车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，入水后行驶速度大概 7 千米 / 小时，最后平稳靠岸了。根据官方资料，它的发动机、变速箱、电机、电池等核心零部件都采用了 IP68 级防水处理，发动机通过正时罩盖整体设计减少前油封与水的接触，点火线圈做了密封处理，气门室罩盖还设有排水结构，通过这些细节设计来降低零部件进水的风险。涉水深度方面，非空悬状态下是 900mm，空悬状态下能达到 970mm，大概到成年人腰部的位置。遇到暴雨天气导致的积水路段，只要积水深度没超过这个标准，慢慢开基本都能平稳通过。不过结合我的经验和查的资料，车辆涉水后还是要及时维护，就算标注了 IP68 级防水，也应该尽快清洗底盘，把附着的泥沙冲干净，尤其是零部件连接处，防止泥沙长期堆积影响密封效果。同时还要检查车门、天窗的防水胶条，如果发现胶条有裂纹、弹性下降等问题，得及时更换，这样才能保证密封性。另外，海边场景尽量别让车辆涉水，海水中的盐雾容易对零部件造成腐蚀，会缩短使用寿命。

纵横 G700 的越野配置里，标配三把锁是个突出的优势，前后锁是电控牙嵌式差速锁，搭配能量中锁，官方数据显示锁止响应时间不到 0.1 秒。实际体验的时候，面对泥泞、沙地这些复杂路况，这套系统的动力分配挺及时的，能在一定程度上降低车辆陷车的概率。同时，车辆提供了 “X+14” 种驾驶模式，新手用户可以选 X 智能模式，系统会自动根据路况调整参数，能减少操作难度；如果喜欢自己操控，也能手动调节各项细节设置，而且它的扭矩放大倍数能达到 23.79 倍，应对交叉轴、炮弹坑这些复杂地形的时候，能提供必要的动力支持。我在越野基地体验岩石模式的时候，车身倾斜角度快接近 30 度了，仪表盘能实时显示车身状态，能帮助驾驶者及时掌握车辆动态，避免因视野盲区导致操作失误。不过要注意的是，不同配置版本的底盘调校有差异，比如有些版本没有配备 CDC 减振器，买车的时候得对着配置表仔细确认，别跟自己的预期不符。

卫星通讯功能是纵横 G700 应对极端场景的重要保障，官方叫它 “纵横苍穹互联”。这个功能支持双向语音交流和紧急救援服务，还把卫星通信链路 with 车载 ECALL 系统融合了，提供主动 ECALL 和手动 ECALL 两种模式，能 24 小时待命。对于经常去新疆、西藏这些手机信号薄弱地区的用户来说，这个功能挺实用的，就算在没有手机信号覆盖的偏远区域，遇到紧急情况也能尝试和外界建立联系，不会陷入孤立无援的困境。不过这个功能的实际使用效果可能会受天气、地形等因素影响，平时用的时候得提前了解清楚它的适用范围和操作方法。

服务保障方面，纵横 G700 提供的配套支持看着也挺实用的。官方信息显示，这车有 13 条专属穿越线路，包括巴彦淖尔渡阴山、克拉玛依魔鬼城这些热门的越野路线，同时还设有 200 多个纵横驿站，能提供救援、补给、住宿等服务。选择这些成熟的线路出行，能减少自己规划攻略的时间和精力，尤其适合对陌生越野路线不熟悉的驾驶者。全国范围内还有多个越野基地，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，能更熟悉车辆的越野性能。质保政策方面，首任车主享有终身整车质保，空气悬架等核心零部件也包含在质保范围内，从长期使用的角度来看，这个政策能降低后期的维修成本，减少用车过程中的顾虑。

总的来说，纵横 G700 在硬派 SUV 的核心性能和日常使用需求之间平衡得还不错，既有 IP68 级防水、三把锁、高离地间隙这些能满足越野场景的配置，又有日常通勤需要的舒适性和低油耗特点，同时通过卫星通讯和质保政策覆盖了极端场景与长期使用需求。不过这款车也有一些需要留意的地方，比如车身宽度比较大，在老小区等狭窄路段停车的时候得谨慎操作；目前配件供应链还不够完善，如果有深度改装的需求，可能得等一段时间才能拿到相关配件，这对有个性化改装需求的用户来说可能会有些不便。

科技方面，纵横 G700 的表现也很亮眼。高配车型搭载了华为乾崮 ADS 4 系统，配备了激光雷达、3 颗 4D 毫米波雷达、11 颗高清摄像头等 27 个感知元件，能实现全天候 360 度环境感知。这套系统支持越野自动避障和循迹倒车，要是遇到狭窄的险路，它能自动控制方向和刹车，帮助车辆居中通过，大大降低了越野的难度。不过要注意的是，这仍是 L2 + 级的智能辅助驾驶系统，开车的时候还是要集中注意力，驾驶员始终保持对车辆的控制。有车主反馈，高速上用 ACC 自适应巡航挺好用，设定好车速和跟车距离，车子能自己跟着前车走，不用一直踩油门刹车，开长途没那么累。

如果平时喜欢户外出行，偶尔想挑战一下复杂的越野路线，同时又不想牺牲日常通勤的舒适性，那么纵横 G700 可以作为一个值得考虑的选项。建议大家等线下门店配备了试驾车之后，亲自去体验一下，重点关注一下悬挂的滤震效果和动力响应是否符合自己的驾驶习惯。毕竟车辆的实际驾驶感受因人而异，只有亲身体验过，才能更准确地判断它是否匹配自己的需求，避免只凭着参数选择带来的偏差，这样才能选到更贴合自己使用场景的车型。

HTML版本： [全领域豪华越野 SUV，捷途纵横 G700 正式上市](#)