

# 零跑 Lafa5：年轻人的大玩具V1

来源：许智怡 发布时间：2025-11-10 21:23:00

## 零跑Lafa5：年轻人的大玩具

今年慕尼黑车展，零跑第一次登上了欧洲国际车展。展会上零跑一款发音和法拉利LaFerrari相似的运动轿跑-Lafa5成了焦点，因其拉风的造型被网友戏称“国民法拉利”。不过，当时大家都以为，它与零跑之前的设计风格完全不搭，是一辆为欧洲市场打造的车。

可慕尼黑车展刚刚过去两个月，Lafa5直接就国内开启了预售，售价区间为10.58-13.18万元，并将于11月28日正式上市。可能，有人说它预售价格偏高，只是外形有点帅，配置却没什么特别的，凭啥卖得要贵一些？



恰好前段时间，我近距离体验过这台车后，真心觉得这台车被误解了！它根本不是“普通的通勤车”，而是零跑为年轻人量身打造的“情绪价值”，一台自带运动基因、改装潜力拉满的轿跑。今天就和大家分享一下这台Lafa5，它的“溢价”到底值在哪？

1、首先年轻、运动的外观，很适合小哥哥小姐姐们。

年轻人选车，大多是颜值党。Lafa5低趴运动的造型，恰好迎合了年轻人的喜好。不过可能有人会好奇，车长只有4.4米的Lafa5，为什么可以给人低趴轿跑的感觉？我认为有两个关键元素。

第一是：宽体设计。来看一下数据，1520mm的车身高度，配上1880mm的大宽体，停在路边一眼就能看出和普通车不一样。可能有人对1880mm的车宽没啥概念，我们用两台公认宽体的燃油轿跑来比较一下：大众CC车宽1870mm，宝马4系1852mm，相信不会有人觉得这两辆车的视觉效果不宽吧。

但车长更短的Lafa5，有着更宽的车宽。宽体除了好看，还有两大优势：

√ 稳健操控感:宽体车身带来更稳底盘。

√ 视觉冲击力:车身更扁更平，停在那就是焦点。

另外一个：隆起下压的机盖。像大众CC这类前驱燃油家用车，横置发动机，前舱内部结构紧凑，空间很难允许机盖做到下压设计。但是，像纵置发动机的宝马4系，因为前舱长度比较大，设计师可以把机盖压得更低一些，但也会牺牲不少乘客舱的空间，所以像4系这样的燃油后驱车，空间表现都不怎么样。而纯电后置后驱的Lafa5则没有这个困扰，前舱的空间相比燃油后驱车更加富裕，机盖可以压的更低。并且，也不会牺牲乘客舱的空间。从Lafa5的侧面看，还有一个设计细节，就是它的前风挡角度特别大，这么做的好处是可以带来更开阔的视野。配上两边隆起的引擎盖设计，原厂就有着浓浓的赛道味，这机盖设计也不用后期费心改装了。

另外，Lafa5还全系标配无框车门，这配置以前只在20万以上的车上可以看到。还有一个小细节，它的侧窗是纯平的设计，这是高端车常用的设计，可以降低风阻提升续航，也能降低风噪。6色高级车漆可选、全系标配19英寸大轮毂、前窄后宽鸳鸯胎、全车高亮黑钢琴烤漆外观饰件等，都在强调着它的运动基因。

## 2、造型、底盘、动力系统带来无限改装潜力

对于我们年轻人来说，车辆的个性化改装是表达个性的一种方式。Lafa5的造型就是为改装而生的：宽体车身、低趴姿态，Ultra版还直接上了专属的运动包围、侧裙和尾翼，原厂就给足了改装的孔位。如果是我，后期直接换个碳纤维的，气质一下子就不一样了。就算是简单换个轮毂，改个车漆颜色，宽体的造型也能有更好的百搭效果。

另外，适合改装的车，还有一个非常重要的属性，就是底盘一定要好，丰田86就属于这一类。作为运动轿跑，Lafa5的核心优势也是底盘。电动车天生优势，后置后驱，配合Stellantis在欧洲本土调校的运动底盘，50:50的黄金轴荷比，底子决定了它的下限不低。后期，如果换一个更运动更低趴的避震，造型和操控一下子又可以提升一个档次。另外，5.17m的最小转弯半径，操控也灵活，在城市巷子里开也没什么压力。

最后，动力系统也很重要。除了Plus车型，Lafa5搭载的都是160kW永磁同步电机，6.4s就能破百，Ultra版更是只有5.9秒。即使在性能车范畴，妥妥也是够用，都不用后期去改了。还是拿大众CC和宝马4系的高功率版来比较，它们的百公里加速分别是7.9s和5.9s！

并且，Lafa5还支持弹射起步功能，大屏的专属动效让驾驶更有仪式感。配上运动风格的悬挂调校，不管是日常通勤还是周末跑山，都能给你满满的信心。开过后驱运动车型跑过山的小伙伴，应该都有这种“人车合一”的驾驶体会，这是很多前驱家用车根本给不了的。不过，后续如果可以出一个四驱版本，那就更好了！

### 3、除了外观和改装潜力，它的“溢价”还值在哪？

首先是，内饰媲美20万级用料质感。很多人觉得Lafa5溢价高，其实是没有体验到它的内饰。材质是仿麂皮超纤绒拼Nappa全粒面真皮，根据官方数据，光仿麂皮超纤绒就用了5.54平米。大面积的皮质软件，覆盖率达80%以上，连方向盘都是真皮材质，看着高级摸着也细腻。各种按键都用了哑光枪灰镀铬的工艺，材质、触感和奔驰的有点接近。

更贴心的是细节是，座椅用的是欧洲环保标准的竹炭纤维面料，打造“零甲醛”健康座舱，对过敏体质或有小孩的家庭很友好。椅背的“延伸赛道”纹理，还有“Lafa5”专属字标烫印，每一处都透着精致感。

对比同价位的竞品，要么塑料感偏重，要么普通仿皮座椅，Lafa5的用料质感要高一个级别。

其次是，智能配置在线，好看也好用。别以为运动轿跑只知道“傻快”，Lafa5的智能座舱和辅助驾驶一样主流。智能座舱方面，芯片用的是高通8155，Max及以上车型更是用上了8295，搭配14.6英寸2.5K中控屏+8.8英寸仪表，系统是零跑自研的LeapOS4.0系统。同样用这套系统的零跑C10，我最近才深度体验过，操作流畅度拉满，语音指令响应几乎零延迟。另外，还支持双AI语音大模型，不管是调节空调、导航还是控制多媒体，动动嘴就能搞定。辅助驾驶方面，Max车型就标配200Tops算力的高通8650芯片+激光雷达的辅助驾驶方案，支持高速NAP、城区记忆通勤和停车场记忆泊车，后续还能通过OTA升级城区NAP功能。还有50W手机无线快充、全景天幕带电动遮阳帘、外后视镜锁车自动折叠等配置，日常用车的便利性是可以满足的。

最后，来和同价位的热销车型海豹06GT、小鹏M03，PK一下。

海豹06GT尺寸相对更大，也是低趴运动的时尚造型。内饰的用料很有质感，但是设计上比较传统。海豹06GT后驱版的电机功率、续航里程和零跑Lafa5差不多，不过更大车身尺寸，导致其后驱版的百公里加速慢了不少。智能化的配置上，它搭载天神之眼C是纯视觉的方案，相比激光雷达方案，感知硬件上有劣势。不过辅助驾驶还得看实际体验，得Lafa5交付后，我们来对比实测一下。自主研发的D100座舱芯片，虽然制程和性能上比高通8155好些，但可

靠性还需要市场的检验。

相比小鹏M03，个人感觉Lafa的外观设计更时尚好看，内饰的品质也更高。小鹏M03的后悬架是扭力梁，硬件基础上就有劣势。并且，M03还是前置前驱的布置，驾驶操控性自然要稍微逊色不少。

Lafa5不管是在外观、内饰、底盘、动力系统还是智能化，都要比同级别的车高上一些，这就是它“溢价”的来源。这么说吧，它的“溢价”就像是我10年前的第一台车-高尔夫，价格一直比同级别的车贵上不少，但却拥有广泛的粉丝群体。

如果说零跑之前的车是实用、理性和工程，那么Lafa5则是张扬、个性和设计感，面向的是更年轻的客户群体。它的推出，精准戳中了像我们这样年轻人，对于“悦己座驾”的期待，让曾遥不可及的“大玩具”落进15万级。Lafa5不止是代步车，更是年轻人触手可及的驾驶热爱与个性表达。

HTML版本： [零跑 Lafa5：年轻人的大玩具V1](#)