

订单超53万台，全新MG4凭什么如此受欢迎？

来源：童宜蓁 发布时间：2025-11-13 18:50:16

前段时间和朋友聊起了飞度，好像它在路上的能见度越来越低了。上网一瞧，它的月销量只有可怜的十几台了！上网一瞧，它的月销量只有可怜的十几台了！曾经的“神车”、“超跑”、“A0级标杆”竟沦落至此，看来也快告别中国市场了。

在唏嘘的同时，仔细想想，飞度能坚持到今天也挺不容易的。目前国内10万级别可谓“神仙打架”，比如前阵子开过的全新MG4(图片|配置|询价)（以下统称MG4）。如果你对10万级小车的印象还停留在飞度那个时代，看到MG4一定会感叹——竟然能如此精致、全面。

其实在拿到车之前，我也完全不会将MG4和“精致”联系在一起。但MG4确实给到我惊喜，聊几个细节。

首先看车漆，无论光泽还是边角处的工艺都很细腻，比很多15万级别的合资车型优秀。其次细节设计，比如尾灯用了Cyberster相似的元素，再比如车尾的线条和腰线的设计，显然都是经过仔细雕琢过的。最后是车内，也通过不同材质和氛围灯来烘托气氛、营造视觉的层次感。另外灰、蓝、紫三种内饰颜色都很出彩，显得高级。



一款不到10万元的车，按理就只是个移动工具罢了，一切都该为理性服务。但MG4做了很多感性的东西，来满足我们的精神需求，对这个价位来说难能可贵。

曾经飞度因为其宽敞且灵活的空间，获得了空间魔术师的美誉。而MG4似乎做得更好，不到4.4米的车长，后排却极为宽敞，腿部、头部空间都很富裕，脚也能轻松的放到前排座椅下面。后备厢的底板下还挖出了一个巨大的空间，放个登机箱绰绰有余。

能看出MG4的空间是经过细致优化的，几乎没有浪费的地方。唯一遗憾是没有前备厢，这东西日常用起来是真方便，哪怕是个手动的也不错。



智能已经成为当代新车的硬指标了，哪怕是一款不到10万元的小车也如此。MG4除了基础的语音和智能车机外，它的系统几乎可以兼容市面上所有的手机，无论是苹果、华为，还是小米、三星，都可以将手机上的内容映射到车机上。

这是个很好的思路，在有限的资源下，不用花那么多的精力去折腾车机，做好手机交互就能让多数人满意了。而且也不用担心硬件跟不上软件更新，就算10年、20年后，只要还能连接手机，就能顺畅使用。



驾驶辅助也是官方宣传的重点，MG4采用的是地平线的视觉方案，芯片算力80TOPS，支持高速、环线的领航辅助。实际体验还不错，跟车、变道、并线的节奏都很稳，策略不算保守，有时候会和周围的车辆进行博弈。当然，它的行为也是符合我预期的，没有多余的变道、没有诡异的制动、加速超车也很果断。

不过，面对复杂路况还是需要介入的，比如拥堵路段的上下匝道。换句话说，MG4驾驶辅助边界很清晰，我能清楚的知道哪些情况它处理不了。这点很重要，驾驶辅助最大的作用是减轻驾驶负担，而不是像驾校教练那样紧张的盯着它开。

倘若横向对比一下比亚迪、特斯拉、小鹏的纯视觉驾驶辅助方案，MG4算中上水平，在绝大多数路段上都能让人放心。而若以10万的价格衡量，MG4肯定算其中的优秀者。

当然自己开也是台很棒的小车，对于这个价位的产品，显然不能苛求它有多么平衡，好开即可。动力没有任何瑕疵，163匹马力推动这么小一台车相当轻快，即使在高速上100km/h以后的加速依旧轻松。而且由于电机的特性，动力响应极快、输出也很线性。

我渐渐理解了为什么那么多人说“开过电车就不想碰油车了”。至少在家用车领域，传统燃油车无论从质感、性能、经济性都比不上电动车。尤其是A0级小车，MG4显然比飞度、嘉年华、206好开太多了。而内燃机的魅力在于多缸大排量，但这个门槛显然太高了。

底盘调校偏运动，或许是为了迎合欧洲市场，MG4的悬架相比同级别的海豚、极狐T1要硬朗一些。我很喜欢它车尾的动态，响应速度很快并且很愿意入弯。还真有曾经嘉年华、206的底盘风格，开快起来很有趣，我想欧洲人应该会喜欢这幅底盘。

总归，MG4是一款没有短板且极其均衡的产品，而更重要的是，它的价格实在让人难以拒绝。6.58万的起售价就能获得自动大灯、自动空调、后排出风口、倒车影像、热泵空调等等配置，很难想象这只是入门版车型。

而顶配版本则用到了半固态电池，这也是最近几年被说得很神的一项技术，普遍认为门槛很高。但竟将这项技术放在了MG4上，确实让人惊讶。

优秀的产品加上诚意满满的价格，MG4的热销便是水到渠成的事了。

HTML版本：[订单超53万台，全新MG4凭什么如此受欢迎？](#)