

买车不妨等等，这些百万级配置，正被国产车“打”到20万级

来源：王建喜 发布时间：2025-11-13 19:36:22

中国新能源的崛起带给我们普通购车者最大的好处是什么？不是环保、也不是更低的用车成本，而是在一轮轮的产品迭代和内卷过程中，把许多曾经高高在上的豪华配置，以前所未有的速度下放到了主流市场。

这是一场属于中国消费者的“配置平权”运动。而且，这种高端配置国产化的下放速度至今未减。虽然不鼓励大家都做“等等党”，但每年都有新技术、新配置被平权普及，如果可以的话，等一等绝对不会吃亏。

今天我们就来给大家盘一盘，那些曾经都是高端豪华品牌才配拥有，在2025年已经冒头，2026年大概率会被主流市场普及的技术和配置。

三腔空悬



这几年开始大规模上车的硬件，首推空气悬架。几乎每年我们都能看到上车的空气悬架又有新变化，也总能引发大家的争论。

从最初的单腔空悬，到双腔空悬；从开式空悬到闭式空悬；从顶配搭载到全系标配；从原来搭载在豪华品牌上，到后来普及30万以上国产新能源车，再到向20万元市场下放。到现在，更强大的三腔空悬也来了。

单腔空悬解决的是悬挂高度可调的问题，但无法直接调节悬挂软硬；双腔空悬解决的是悬挂高度和软硬各自独立可调的问题，但通常只有几个档位可调；而三腔空悬则是可以提供多级或者近乎无极的刚度精细调节。简单说就是实现在不同场景下对舒适和运动的极致兼顾与无缝过渡，是金字塔顶端的科技代表。

过去三腔空悬主要应用在豪华品牌的旗舰级车型上，比如保时捷帕拉梅拉、奔驰S级、奥迪A8、路虎揽胜的顶配版本，这些车型都是动辄上百万元。能够制造三腔空气悬架的厂商主要包括德国博世、日本爱信精机、美国德尔福等国际头部企业。

但即将在11月上市的岚图泰山，就搭载了国内首发的三腔空悬。虽然我们还不知道岚图泰山的三腔空悬是哪家厂商供应，但从岚图泰山的预计售价来看，大概率是国内厂商提供。

市场普遍预测岚图泰山的价格将会在50万元左右，这个价位远远低于那些动辄百万元的超豪华车型，同时这也是目前国产高端新能源车的主流价位。这就意味着“三腔空悬”的概念极有可能很快会被其他品牌采用，迅速在中高端主流市场普及。

磁流变悬架

磁流变悬架这个名字一听就非常有“黑科技”的感觉，它代表的是当前汽车底盘技术的另一高峰，其核心在于利用磁流变液的独特特性来实现毫秒级阻尼调节。

磁流变悬架的响应速度是传统主动悬架的5倍以上，阻尼调节范围是传统主动悬架的3-4倍，且由于几乎没有运动部件，使悬架系统的可靠性大幅提升。

这项技术最初也是仅应用于全球顶级性能车型上，比如法拉利599 GTB的SCM-FR系统和凯迪拉克STS的MRC悬架都曾以磁流变技术闻名。还有兰博基尼、保时捷、奔驰、宝马等品牌也都有配装磁流变悬架系统的车型。

而如今，国产供应链已实现技术突破。前不久上市的深蓝L06，搭载的就是京西智行第四代磁流变悬架，不仅将成本控制在传统系统的60%，还通过双线圈结构将响应速度提升至1200Hz，较海外品牌快20%。

关键是深蓝L06的预售价区间只有13.99-16.19万元，直接面对的是10-20万元级别的主流市场。曾经百万元车型才搭载的技术，现在因为国产化，直接花十几万就能体验到，这你敢想吗？

除深蓝外，蔚来ET5L、小鹏G7i等车型也已宣布将搭载国产磁流变系统。据行业预测，这项配置有望在2026年下探至18万级车型，实现从性能跑车到家用轿车的技术下放。所以只要供应链产能允许，磁流变悬架技术必然很快就会大面积普及。

48V主动防倾杆

作为曾经的豪华象征，劳斯莱斯库里南、迈巴赫、宾利添越上的48V防倾杆系统都曾以

数十万元的选装价存在。

48V主动防倾杆是一种通过电动系统动态调节悬架刚度的底盘技术，可以系统性提升车辆行驶品质和舒适性，SUV的越野脱困能力以及安全表现。有些用户会认为，48V主动防倾杆+空气悬挂，才能成就最完美的驾驶体验。

不过这玩意儿的结构相对复杂，包含电子控制系统、传感器等部件，其制造成本通常比传统的机械防倾杆更高。所以也只会出现在超豪华品牌的车型上。

但现在国内厂商孔辉科技就把这些技术的成本给打下来了。今年上市的极氪9X就首次搭载了孔辉科技供应的48V主动防倾杆，不仅是和劳斯莱斯库里南同款的48V技术，而且还集成了多项首发的新技术。并且，可配备48V主动防倾杆的车款最低价格不到50万元。

目前48V主动防倾杆的产能有限，这也影响了极氪9X部分车型版本的交付时间。不过相信以国内厂商的内卷实力，相信这项技术很快也会在更多中高端车型上出现，甚至可能铺向主流市场。

后轮转向

顾名思义所谓的后轮转向所指的就是后轮也能转动一定的角度，在车辆转弯时起到辅助的作用。最初更多应用在那些车身较长的大型车上，因为这样的车过弯半径往往都比较大。

主动式后轮转向系统涉及复杂的机械和电子部件，研发成本高昂。每一辆配备这项技术的车型，都需要投入大量资金进行研发和测试。所以，后轮转向也往往都出现在豪华品牌的中大型车上。甚至像奔驰还曾为EQS 450+先锋版车主提供后轮转向功能的付费解锁服务，费用为4998元一年，可见这项技术的“含金量”。

但如今随着国产新能源车的尺寸越做越大，这个趋势也迫使了后轮转向技术的快速下放和普及。从当年奔驰S级、凯迪拉克CT6、雷克萨斯LS等车型的专属配置，到如今20万级车型的标配，仅仅用了不到三年时间。

目前已经有不少国产新能源车配备了后轮转向，比如蔚来ET9、尊界S800、岚图梦想家、领克900、小鹏X9等等，甚至在20万元级别也有智己LS6。所以，后轮转向变成“白菜价”的速度更快。尤其是如果你要买一辆大车，一定要特别关注这项配置。

激光雷达

就在一年前，激光雷达甚至还是划分高端车型和低端车型，高阶智驾和辅助驾驶的一个标志。但如今的激光雷达已经可以进入寻常百姓家。

零跑C10、铂智3X、启源A06等车型，将配备激光雷达车型的价格拉到了15万元级别，吉利银河E8以14.98万的起售价，实现了全系标配激光雷达。甚至启源Q05、零跑B10可以做到10万元级别配备激光雷达。

这种“普惠”策略使得激光雷达在乘用车市场的渗透率迅速突破12%。而这背后，是激光雷达成本的断崖式下降，从2023年的5000元/颗降至2025年的1800元/颗。

虽然，现在配备了激光雷达的车型并不全都能实现高阶辅助驾驶，但激光雷达毕竟是实现高阶辅助驾驶的一个硬件基础。按照我们老百姓朴素的观念，多一个硬件做保障，心里就会多一分安全感。所以，激光雷达即使不在今年，也会在明年全面普及了。

写在最后：

从供应链的自主可控，到整车企业的技术创新，中国品牌正在用实际行动重新定义汽车价值。对于我们消费者而言，这无疑是最好的时代——用更亲民的价格，就能享受到曾经遥不可及的豪华配置和科技体验。

所以，如果你的购车需求并不是刚需，不妨再等等。因为明天的汽车，可能会比今天的更智能、更舒适、更超值。这不是消费的延迟，而是对更好出行体验的期待。毕竟，在这场由中国品牌主导的“配置革命”中，受益的终将是我们每一个人。（文/优视汽车 老炮）

注：配图来自网络，权利归原作者所有，如有侵权请联系删除，一并感谢！本文仅代表作者个人观点，不代表优视汽车的立场。

HTML版本：[买车不妨等等，这些百万级配置，正被国产车“打”到20万级](#)