

# 四驱+激光雷达，这台国产MPV真有点狠！

来源：张素欢 发布时间：2025-11-13 20:00:21

如今电驱技术越来越普及，大尺寸车型也层出不穷，可要真说到MPV领域，能让人眼前一亮的新面孔却不多。很多人以为MPV市场在降温，其实只是“声量小了”，不是“产品少了”。真正懂车的人知道，这类车型的需求反而在悄悄上涨——尤其是那些既想兼顾家庭出行，又不想承担高油耗和高维护成本的用户。

比如长城汽车旗下的魏牌高山(图片|配置|询价)7，就是个值得关注的例子。它定位C级MPV，采用插电混动系统，既能满足城市短途纯电出行，也能轻松应对长途场景；电驱特性还带来了更低的使用成本。新车于2025年10月正式上市，官方指导价28.58万元，并且全系标配激光雷达——配置规格在同级MPV中相当少见。



外观部分，高山(品技术)7延续了魏牌家族式设计语言，但在MPV车身结构下展现出独特的平衡感——既有家用取向的温和，也具备商务气质的庄重。整车比例协调，车身线条干净利落，不追求过度雕刻的设计，而是以简洁、硬朗的姿态营造高端感。高山(用车口碑)7的前脸采用大尺寸直瀑式进气格栅，纵向镀铬条排列整齐且具有立体感，边缘线条略带收束，使视觉重心集中在中央品牌LOGO上。格栅下方的黑色扰流板与镀铬包边形成对比，既提升豪华感，也优化了空气流动。灯组部分采用分体式布局，上方为日间行车灯带，下方为主光源矩阵灯组，支持自动远近光、转向补光及延时关闭等功能。夜间点亮后辨识度极高。前包围两侧加入空气导流槽设计，兼具美观与实用性，提升空气动力效率，降低风阻。整个前脸造

型不浮夸，却有足够的视觉气场，无论在城市道路还是商务接待场景中，都能传递出稳重、可靠的形象。



车身侧面是高山7最能体现“理性美学”的部分。整车长宽高分别为5050x1960x1900mm，轴距为3085mm，车身尺寸达到了典型中大型MPV级别。由于采用相对直立的车顶线条与较短的前后悬，视觉上形成了“高大方正”的轮廓，保证了乘员舱的最大空间利用率。

车身腰线从前翼子板贯穿至尾灯处，配合隐藏式门把手与电动滑门，整体显得干净利落。高配车型配备双侧电动滑门，开闭响应灵敏，且带防夹功能；门轨隐藏在玻璃下沿，使侧面线条保持完整。轮毂采用18至19英寸两种规格，造型以五辐亮面样式为主，既有视觉张力，又不失稳重。外后视镜集成摄像头和盲区监测雷达，为驾驶辅助系统提供感知支持。



车尾造型方正饱满，贯穿式LED尾灯与竖向光带形成视觉延伸，夜间点亮后具有极高的辨识度。品牌LOGO位于中央饰板之上，下方以镀铬条装饰，横向拉伸了尾部的宽度。下包围

采用银色饰板处理，视觉重心适当降低，使整车更显稳重。电动尾门支持脚踢感应与远程开启功能，尾门开口高度大，便于搬运行李。

一进入车内，魏牌高山7所带来的奢华感与智能体验令人惊艳。车内最引人注目的便是那块巨大的中控屏。魏牌高山7配备超大曲面触控显示屏，尺寸达到了15.6英寸，几乎覆盖了整个中控台的面积。屏幕以流畅的曲线形式弯曲，融入车内的整体设计，既美观又功能强大。通过这块屏幕，车主可以轻松操作车辆的各项功能，如空调、音响、导航等。

在这块屏幕的下方，精致的空调出风口与金属质感的控制旋钮搭配，操作手感顺畅，给人一种与科技融为一体的感觉。车内的各项按键和控制系统都经过了精心设计，力求在细节之处展现奢华感与人性化体验。

作为一款主打家庭用户的MPV，魏牌高山7在空间设计上格外用心。第二排的腿部空间最大可达1165毫米，第三排的腿部空间为1285毫米，这使得即便是成年人长时间乘坐也能获得较为舒适的空间感。与同级别车型相比，这一数据表现尤为突出，尤其是在第三排座椅上，许多MPV第三排的座椅常常被视作“临时座”，但高山7的第三排座椅设计，能够满足成年人长时间乘坐的需求，不仅提升了实用性，也增强了整体乘坐体验。

座椅布局方面，高山7采用了灵活的二三排共轨滑轨设计，滑轨长度达到1.84米，可以在七座、六座或大四座模式之间自由切换。车辆还配备了17.3英寸防蓝光吸顶娱乐屏，能够提供流畅的影音体验。再加上23扬声器的音响系统和5D观影模式，能够让乘客在长途旅行中尽情享受高质量的视听娱乐。高山7还配备了智能冷暖冰箱，容量为12.5升，温控范围可调节至-6℃至50℃，并且可以前后排共享，满足不同乘客在长途旅行中的不同需求。

高山7在配置层面走的是“厚实且细节导向”的路线。被动安全方面，整车高强度钢占比接近82%，A、B柱采用超高强度热成型钢材，车体抗扭刚度优秀，碰撞能量路径设计合理论证过后乘员舱的完整性更容易保证。气囊布局不仅包含前排双气囊和侧气囊，还将头部保护延伸到三排，通过覆盖三排的超长侧气帘来最大化在侧面碰撞与翻滚时的人员保护。

车身结构配合多点传感器与高刚性横梁，使得在日常城市低速碰擦事件中，乘员伤害风险进一步降低。主动安全层面，高山7把多项ADAS功能作为标配而非选装：基本的自动紧急制动、前碰撞预警、车道偏离预警与盲区监测已覆盖全系；更进一步，借助128线激光雷达、超声波、毫米波雷达与摄像头的融合感知，高山7的高级辅助支持包括带路况理解的NOA道路辅助、自动变道、拥堵跟随与记忆泊车。

动力方面，其中高山 2025款 四驱高山7，搭载1.5T插混动力，其中1.5T发动机，发动机最大马力170Ps，电动机总马力292Ps，电动机总扭矩402N·m，最高车速200km/h，官方百公里加速时间5.7s，纯电续航为172km，综合续航为945km。试驾感受与底盘表现是衡量MPV“是否好开”的关键。高山7尽量减少“大家伙”的驾驭成本，转向手感与踏板调校体现了这一思路。低速时转向总体偏轻，便于城市倒车与停车操作；中高速下指向的渐进式变

硬与车身姿态控制，使得车在变道或并线时不会给驾驶者“漂浮”的感觉。底盘硬件采用的前麦弗逊与后五连杆组合并不是为了赛道性能，而是为了在兼顾舒适的同时提供足够的横向支撑。

试驾与底盘表现上，魏牌为高山7选择了偏舒适的调校取向。前悬为麦弗逊独立结构，后悬采用多连杆或五连杆结构，部分关键部位使用铝合金以降低簧下质量，从而在滤震与响应之间取得平衡。通过城市减速带、坑洼与高速变道测试时，悬架对高频颠簸的抑制较为干脆，车内乘员感受不到突兀的反弹；而在中低速过弯时，后悬的支撑性与车身侧倾控制体现出较好的底盘刚性与调校韧性，避免了传统MPV常见的“晃船”感。转向系统为电动助力，调校上采取了速度感应助力策略：低速时方向轻盈便于城市泊车与掉头，高速时助力加重以提升稳定性，方向回正与路感反馈被设定为偏舒适但不脱离信心线的取向。制动系统脚感线性，能量回收介入点平顺，不会带来明显顿挫，制动力与踏板行程的衔接被调校得较为自然。

### 总结

总体来看，魏牌高山7把“实用性”和“智能化”作为核心出售点，用相对理性的工程与设计取代空洞的卖点宣传，形成了对家庭用户颇具说服力的产品主张。对于重视空间舒适、要求智能辅助减轻驾驶负担并希望兼顾长途可用性的消费群体，高山7是一个值得诚恳考虑的选项；若预算或使用场景偏向燃油经济、激进驾驶乐趣或极端越野能力，则需根据自身侧重在其他车型中寻找更契合的解决方案。

HTML版本： [四驱+激光雷达，这台国产MPV真有点狠！](#)