

独立试驾新款领克08 EM-P简试：配置大改_价格下调，转向务实路线

来源：林家人 发布时间：2025-11-13 20:35:52

如果你希望同时享有国产的三电和智能化体验，又不希望放弃欧洲车的操控感，那么你大概率不会错过领克。与此同时，你也需要面对一个问题：作为一个带有沃尔沃背景的“合资”品牌，领克的定位并不低。譬如领克08这样的主流家用SUV，之前的价格门槛已经超过18万，主力配置的落地价更是直逼20万价位。

因此，最近领克08的小改款，将价格（限时价）门槛拉低到了15.98万的水平，降幅已经超过两万。当然，新款车型也避免不了一系列的配置调整，包括电池包、天窗、驾驶辅助等方面，几乎都是比较重要的部分，既有增配的部分，也有“缩水”的地方。新领克08还能维持住多高的品质水平，会是一个大家都很关心的问题。

▲2026款领克08

▲2025款领克08



26款相比起25款的外观改动点虽然不多，但都在比较显眼的位置。譬如保险杠的散热口尺寸加大，外加一道黑色的装饰横杠，区分度很高；高配车型换上的新轮圈，相比老款的半封闭样式更加接近传统燃油车的高端款式，镂空位置的分布更均匀、看起来质感更好；另外激光雷达的加入也带来了很高的辨识度。

标志性的外后视镜安装底座设计造型没有变化，但是中间加了一道智驾状态指示灯，视觉上更加亮眼，加上原本就效果很显著的隐藏式侧窗水切，以及分色的悬浮式车身，外观的

卖相一如既往的出众。不过老款上带随动功能的矩阵大灯在新款上被简配了。



另外，新款车型还有一个特殊的配色——鎏光金，车漆表面会掺有类似珍珠粉一般的金属颗粒，在不同的阳光照射角度下会呈现颜色的变化，视觉效果很耀眼。不过实车看来底色更接近于墨绿，只有在特定角度上看会接近金色的质感，而且需要加2000块钱。

倒是内饰方面和期望之中有些差距，当然整体的观感还是很在线的，主要问题在于细节上能够感知到的用料缩水地方比较多。



同时全系列的配置简化到四个，从次低配开始都会带有AR-HUD，不过HUD的台座完全使用了黑色的硬塑料，而且刚性不是很高，材质偏脆，用手按压会带有一点塑料件间挤压的吱吱声。中控台的下方也是类似的硬塑料材质。甚至扶手箱的下方没有经过皮革包裹，硬塑料板裸露，前排入座之后大腿能够直接触碰到这部分。

好在座舱的设计和颜色搭配水平依然在线。灰色的内饰底色，搭配米白色的皮革包裹，还有透明的氛围灯带包围，对于镀铬和亮面饰板的使用却很克制，维持着一个近乎轻奢风格的时尚品牌应有的格调，视觉效果上仍比同门的银河高出一个档次。方向盘维持了老款的样式，两侧的四向摇杆造型很贴合手指，操作手感也不错。

相比起Z10细长的条状仪表屏，显然08的大尺寸仪表屏观感会更好，行车信息更加丰富，简洁的黑底色也带来了不错的易读性。车机从龙鹰一号升级成了8295的芯片，但流畅性却没有预想中的那么好，拖拽地图的帧率并不高，跟手程度也一般。

中控台下方的部分造型进行了调整，去掉了原本的分层设计，看起来更简洁，分块也变得更少。同时杯架部分的设计也进行了改动，原本可以伸缩的杯架隔断去掉，换成了更简单更传统的横向杯架布置，从而空出了一块小尺寸的储物格，也是作为钥匙的感应区域。

顺应潮流，新款08也拥有了车载冰箱，不过并没有以标配件的形式出现，而是一个5000元的选装件，但通过销售政策里的“选装基金”抵扣后，实际只需要2000块钱。为了节约成本，冰箱直接占用了原本扶手箱的位置，开启方式也和普通的扶手箱一致。同时，老款上更有高级感的对开式扶手箱盖，到了新款上也简化成了主驾一侧朝向的单侧开启。

门板也进行了改动，车门的电动开关按键，位置从原本更接近于传统机械拉手的上方前侧，移到了下方后侧的车门扶手上，减少操作时的手部移动幅度。同时为了避免大腿误触，按键做了比较深的内凹处理。备用的机械拉手位置则没有变化，依然贴近中控台下方，位置更显眼，但是操作相对没有那么就手。另外，扶手的包裹材质也有缩水，高配车型上很有格调的翻毛皮被取消，换成了仿皮材质。

前排座椅的配置还是很给力的。除了入门配置使用仿皮之外，前排座椅都是真皮材质，虽然面料的手感不算特别高级，但是柔软度和顺滑度还是不错的，而且都带有四向腰托、按摩、副驾腿托；全系前排座椅都带有加热、通风和记忆功能。15.98万的入门配置（160长续航Max）的仿皮手感也不算差，但是味道要比真皮更大一些。

座椅型面设计依然保留着不错的运动感，虽然填充略显硬，但是对身体的承托能力和包裹感都还不错，缓冲能力也足够。只是坐垫长度略短，对大腿的承托有点欠缺。

后排空间还算宽裕，座椅相比前排会更软一些，坐垫更厚实。配置方面也足够厚道，除了最低配之外，其它配置都带有加热、通风、按摩和电动可调靠背角度。另外座椅靠背的背部带有额外的钢面骨架，据说是为了防止后车追尾侵入乘员舱后方，这也算是从沃尔沃传承来的良好传统了。

不过布置方面同样存在一些问题：坐垫和前排一样偏短，而且当前排座椅放到最低位置后，底部间隙不足，后排乘客的脚已经塞不进去了，影响了大腿承托。

另外，老款的可开启天窗在新款上被换成了带电动遮阳帘的全景天幕，这一点我反倒觉得不完全是坏事，起码减少了一个后期车身漏水的隐患点。

尾厢内部比较平整，但地台略高，而且下方也没有隐藏的储物格，被电控和蓄电池等组件占用了空间，想要在后备箱放水产、饮料、额外冰箱的要留心了。加上车尾风挡倾斜角度

比较大，尾厢常规状态下的标称容积为545L，算是够用的水平。

虽然静态方面有一些缩水的地方，但是08的动态还是很在线的，毕竟这是领克看家吃饭的本领。

动力方面，基础依然是163马力的1.5T发动机，搭配3挡DHT，兼顾低速能耗和高速的加速表现。同时前电机的功率有小幅提升——，从160kW提升到了180kW，加速体感会更好。不过油门的响应速度实际上普普通通，变速箱的反应偏慢，导致踩下油门之后大约要小半秒的耗时才会有比较明显的扭矩响应，而且前半段的行程输出并不算强。好在平顺性不错，并且后半程的发力还是很强劲的，超车非常轻松，动力运转的品质也不错，噪音被抑制得很好。

电池包方面有比较大的变化，从老款的三元锂，变成了全系自研的“短刀”磷酸铁锂。但因为成本降低，所以低配的容量也从21度变成了28度，纯电续航从120km提升到了160km，实用性高了不少。不过高配的电池容量依然是38度，价格却没有太大的降幅，所以160km的长续航Ultra版成为了性价比较高的主力配置。

底盘的质感依然是20万以下的第一梯队，但只能说操控感很强，实际的操控水平并没有想象中那么高。如果在中低速弯里稍微提高车速，你就可以感觉到车身在对抗侧向加速度时似乎有些吃力。从体感上判断，或许是因为它的重心不够低，也可能是悬架的几何学设计似乎更侧重于垂直方向的滤震，对侧倾的抑制并不强。

好在行驶质感依然出色。转向顺滑、阻尼过渡自然，虽然电子味略重但是反馈线性度很好，很像是奥迪的风格；刹车脚感线性、反应迅速，制动力也足够强，配合悬架不错的抗俯仰能力，给人足够的信心。悬架方面则是全系增配了CCD主动减震器，有着不错的紧绷感的同时，对于路面颠簸的吸收能力也足够强，同时保留了很清晰的感知。

独立试驾总结：

整体来看，新款领克08看似外观变化不大，实际上在扩充配置的同时，将自己的身价往下调整了两万之多，而且动刀子的地方还是挺多的，一方面低配电池容量加大、增加700TOPS的高算力智驾、主动悬架，另一方面用料有一定程度的缩水，不能说无伤大雅，只能说是在维持住一定品质的底线上，尽可能往性价比的方向靠拢了。

客观来看，新款领克08并不能完全说性价比提高了，但的确朝着更务实、实用性更好的方向改变了，买新款的车主得到实惠，相比之下老车主则拥有更好的品质感。不过在我看来，新车的调整还是有所保留的，至少入门款的配置、内饰的用料和做工还有不小的进步空间。

（END）