

买13458和02679技巧

EMCm7DuGMf9lBRLV

买13458和02679技巧萤火虫才卖11.98w，蔚来原来藏了一手。。

距离萤火虫上市过去了几天，脖子哥作为蔚来车主五味杂陈。

一边是觉得蔚来终于开窍了：

萤火虫分为 11.98 万和 12.58 万两个版本，暂时把理解成本高的换电放下（主要也是现有的站不支持），而且跟蔚来强绑定，能在蔚来展厅卖，还能畅行牛屋，性价比拉满。

周末去商场的时候也看见不少人在关注这小车。

另一边则是怒其不争：

萤火虫自发布后就一副躺平的模样，社交平台上依然充斥着对蔚来品牌的质疑，以及对这款欧洲理念小车的信任。

但是要我说，在脖子哥目前试过那么多新能源小车中，萤火虫是除了电动 MINI 外，第二个真的把设计融入到全车工程中的。

很多地方细细品味，甚至有一种法国车的感觉，即使你不想拥有它，但也值得了解一下，当一份谈资。（完了，法国车在中国活不下去）

话不多说，咱们赶紧把车过一遍。

首先就是极具争议性的外观，当初萤火虫发布的时候，那个渲染图真的太“渲”了，那三个车灯给人的感觉，就跟看昆虫复眼一样，yue。

但其实，它线下实车是这样的。

在现实生活中，自然光的变化会让这三个灯更加柔和，在保留了萤火虫 辨识度 的同时不显得突兀，起码咱们编辑部一致认为越看越好看。

到了夜晚，这个圆灯内外圈还有不一样的亮度，打在旁边半弧形的车漆上，拉出渐变的效果让辨识度变得更高了。

外观这块脖子哥再提一点个人审美，咱们那天的试驾车是灰色的，我会觉得同行们的亮色车漆会更加好看，差友们觉得呢？

来到内饰，设计师 解构了萤火虫的 Logo 和圆灯 ，整体风格非常统一。

咱们先说中间最亮眼的车机，萤火虫的车机与市面上所有的车机逻辑都不一样，屏幕右侧有着一个巨大的圆，滑动可以切换时钟、导航、驾驶模式、桌面风格。

设计师简化了操作逻辑，就像咱们手机的应用卡片，只安排了最核心的功能在主页上，当你需要进一步操作，轻点一下就可以进入具体的应用。

当然，萤火虫也保留了传统的车机界面，这点与新势力是一样的，但里面的卡片都使用了圆角矩形，观感保持一致。

除了车机有这样的巧思，内饰也做了呼应。

坐在主驾驶位，映入眼帘的是圆润的方向盘，两边的实体按键是正圆形；用手触摸怀挡，P 档是“小药丸”的形状；调下焦距，远处的隐藏式出风口也是圆的；视线向下，踏板是圆的；朝左，门板上的实体门把手；朝右，还有杯架。。。。。。

这些细节真要说起来也没什么技术难度，但汽车内饰与外饰的设计师一般不是同一个人，能如此贯彻始终，证明蔚来设计团队多少是花了心思的。

而高级感的营造不止于此，还有很多贴心的地方。

比如 11 万的车都给了香薰系统，买车就送三个味道、标配 7.1.4 的杜比全景声等等中高端车的配置。空调的调节也很有趣，用双指滑动的时候，温度的高低对应红色与蓝色，风量的大小对应氛围灯的深浅。。。

真要说有什么不满意的话，就是萤火虫的语音助手叫“Lumo”，这种要嘟起嘴来发的音就很奇怪（撸莫~）。

官方说是哈利波特里面“发光”的咒语，对应他们“自在发光”的 slogan...那我们还是麻瓜网络科技有限公司呢，接下来是不是要把会议室叫做格兰芬多/赫奇帕奇/拉文克劳/斯莱特林公共休息室？

氛围感的东西说完了，咱再讲点实用性的设计。

萤火虫的这两个版本，在内饰上有着明显的区别。

低配 11.98 万的自在版用的是织物座椅，但是它很高级的用了带绒毛的那种混纺面料，而不是以前日系车的那种布艺座椅，花纹则是萤火虫的 Logo。

由于织物座椅没法做座椅通风，所以萤火虫把座椅底部的空间利用到极致，除了掀开之后是一个小储物箱。

低配织物座椅

高配则换成超纤做成的皮革座椅，前排两张座椅都带通风和腰托。

就脖子哥我自己的触感来说，织物座椅的触感真挺好摸的，很亲肤，如果大伙不是刚需座椅通风的话，我觉得织物座椅真不错，还更便宜。

不过，值得一提的是，无论你选哪种内饰，车内的新车味都不重，可能这就是环保的欧洲标准吧。

到了后排，萤火虫同样把座椅掏空做成了一个储物盒。

至于空间。。轴距 2615mm 的小车大伙别对后排乘坐空间抱太大期待了，咱们一米七的同事坐进去，腿部空间就剩一拳，靠背也很直，长途使用肯定堪比阿兹卡班的牢房。

考虑到小车大部分时候都只是前排坐人，后排用来放杂物，萤火虫倒是把前后空间都做得很大，前面腾出了一个容积 92 升的前备箱，后备箱也再向下掏了一层，短途郊游运点露营设备是妥妥够用了。

说完静态了，最后咱们再聊点驾驶感受。

相信大家有所耳闻，萤火虫这车本来是想主攻欧洲市场的，也请了阿斯顿马丁、福特 GT 的合作伙伴 Multimatic 公司进行调校，连这车的产品负责人之前都是造福特嘉年华的。。

结果关税一加，全部 GG，萤火虫只能回来国内了。（有消息称关税有所松动）

那么这车开起来咋样呢？

萤火虫用的是前麦弗逊后五连杆的底盘，调校风格硬朗，咱们虽然是城市道路试驾，但是震动依然十分明显，轮胎的状况能够清晰的反馈到车厢内。要是给他找个参照物的话，这种调校在 ID.3 和电动 MINI 上都有所体现。

而转向的话，萤火虫的指向在精准的同时，前段甚至要比 ID.3 更硬一点，老油条的味道没那么重，半圈过后和 ID.3 趋同，能感觉到慢慢变重，给人充足的信心。

不过这里得对新手们提个醒，萤火虫前轮的转角很大，好处是掉头只需要两条车道，问题是这导致它方向盘的圈数非常多，如果你是原地挪车的话，那打满接近 3 圈的圈数你可能得适应一下。

当时蔚来产品经理跟我说，这种助力的手感以及底盘的滤振，是他们对中国路况优化后的结果。如果是原来出口欧洲的车，将会更硬更紧致。

动力上萤火虫只能说是够用，143 匹的马力，1.49 吨重，推重比接近 1：1，比不过高配的海豚，但高于星愿、海鸥。基于优秀的底盘，带上电机特有初段大扭矩，在城市里萤火虫称得上随心所欲，符合他这个精致小车的定位。

这车还有个令我印象深刻的是它的电门调校，它的动能回收与踏板结合的非常精准，动力和减速的切换很丝滑，非常非常非常像特斯拉。

如果你喜欢用一个踏板就解决加减速，那萤火虫或许是目前这个价位的孤品。

最后提一句大伙比较关心的能耗吧，我们开下来平均能耗是 10 度电，考虑到它是 42.1 度电的电池包，标称 420km，他的续航还真像欧洲一样实。。

说起欧洲标准，有个好笑的就是萤火虫的充电接口在右后方，和蔚来都不一样，因为欧洲人充电桩一般建在右边。。。

好了，关于这车的实际体验大概就是这些，当时我们的车型还没实装智驾，但是 128 Tops 的地平线方案，实现高速辅助驾驶应该是没问题的。

后面具体像 欧洲标准的安全，欧洲标准的驻车灯 这些我就不啰嗦了。

在我看来，萤火虫虽然因为中欧关税的原因，整体的发布节奏非常仓促。

但是从各种细节上，我们都能感受到蔚来还是那个注重细节、营造氛围的蔚来。在斌哥重新对内洗牌，全品牌重新聚焦之后，萤火虫这次果断放弃换电，抢先端出有竞争力的价格，让我们见到了蔚来变革的决心。

而 3 个月后萤火虫将推出新的 BasS 方案，有望将起售价打到 10 万以下。

结合蔚来、乐道、萤火虫明年将实现三车电池并网，或许能够打消所有针对蔚来换电的流言。

届时我们再来看看，萤火虫是否能够如“发光”之名，成为蔚来品牌的转折里程碑。

撰文：浩森

编辑：脖子右拧 & 面线糊君

美编：焕妍

图片、资料来源：

懂车帝

快三作弊预测辅助

168a开奖下载

最佳球会官方版下载

极速3d彩票app下载

免费车牌测吉凶1718

13458 02679一反一顺买

查询澳彩资料

澳洲幸运10五码1期计划

澳洲十免费计划

6码345678不死规律图片

ai人工智能计算彩票

压大小单双平台赚钱软件

澳洲幸运10p

澳洲十分计划

澳洲幸运10选号口诀

澳洲幸运5开奖官网开奖

澳10怎么玩赢钱?天天输

澳洲幸运10开奖号码查询

澳洲10开奖网址