

新能源车·试驾报告

续航里程够不够？充电方不方便？驾驶感受如何？

快车评深度试驾三款新能源车
你的疑惑 这里有答案

对于新能源车,总有人有着各种疑惑,比如续航里程够不够?会不会开到半路没电了,还到处找不到充电桩?跟汽油车相比,它的驾驶感受又如何?

本周,快车评找了三款新能源车进行深度体验。它们分别是插电式混合动力车比亚迪唐、纯电动汽车启辰晨风,以及一款高端新能源车特斯拉Model S 85D。

经过两天的深度试驾,三位记者将分别告诉你,他们眼中的新能源汽车与传统汽油车,在使用过程中有哪些不同。获取更为详细的试驾报告(有图文版,也有视频版),可微信关注“快车评”,回复相应关键词。



微信扫一扫
关注“快车评”
获取试驾报告

试驾车型:比亚迪唐2.0T四驱旗舰型
动力强 综合油耗低于同级汽油车
充电依然有点麻烦



在4S店充电的唐

记者 邵霏祥 文/摄

试驾车:比亚迪唐2.0T四驱旗舰型
类型:插电式混合动力
续航里程:80公里
官方指导价:27.98万元(不含补贴)

我试驾的比亚迪唐,是一款三擎(一个2.0T发动机,两个电机)SUV,最大可输出371kW总功率,总扭矩高达820N·m,号称百公里加速4.9秒。

从杭州比亚迪保捷4S店拿到车,我的第一个目的地是富阳场口。从4S店到高速收费站这一小段,EV模式(纯电动)的唐开起来很安静,油门响应非常灵敏;上了高速,调到运动模式,深踩油门,加速的一瞬间,我被吓到了,似乎最大扭矩瞬间爆发,带来强烈的推背感。这与传统汽油车随着转速提高、扭矩逐渐增大的特性截然不同。

行驶了30多公里后(取车时电量就剩88%),电量显示剩余50%。这时,我调整为HEV模式(混动),深踩油门,车辆爆发出更强的动力,有种要“飞起来”的感觉。不过,加速感太强烈,整体驾驶感觉却并不太好,没有汽油车的平稳感。

第二个目的地是回下沙的家。我选择从转塘下高速,沿彩虹快速路转秋石高架、德胜快速路,以及地面道路,为了体验城市综合道路。从场口到转塘高速这一段,由于没有服务区,没法充电,靠着能量回收系统反充了一部分电量,电量仅剩25%。混动车在放开油门踏板时,车辆会受到十分明显的“阻力”,让车速快速降

低。这种“阻力”,正是能量回收系统在将车辆动能转换为电量并给电池进行反充。

进入城市高架路时,混动的优势开始显现。在慢速跟车时,车辆靠纯电动模式驱动;需要快速提速超车时,三擎齐发,爆发出最大扭矩。在复杂路面上,唐就这样不停自由切换着。

当我开到德胜快速路时,电量终于只剩不到10%。这时,纯电动模式用不上了,车辆主要靠汽油发动机运行,且还会时不时给电池充电,油耗也开始高起来。好在插电式混动车还能使用纯汽油驱动,不至于看到电量不足就心慌慌。

在宝龙城市广场,我在吃饭间隙,想借旁边“微公交”的充电桩给唐补电。原价20元/次,由于只充一小会儿,价格可议,但由于唐随车的慢充插电“屁股”太大,插不进充电桩,而我又没有插线板,所以只好作罢。

第二天去还车,我通过百度地图发现黄姑山路上有公共充电桩。结果,其中一个“西湖新能源”出租车的充电点,禁止私家车入内;而路边仅有的一个公共充电桩旁边的停车位,已被一辆并不是来充电的车抢占,充电计划再次落空。

在比亚迪保捷4S店,我终于如愿给唐充上了电,用的是快充模式。连上充电桩后,仪表盘上显示的充电用时需5个多小时。据工作人员介绍,买插电式混动车,4S店都会赠送快充充电桩,并帮车主安装,前提是车主有车位并联系好物业;也会赠送随车便携式充电器(慢充),很多车主会再自备一根拖线超长的插线板。

这辆车的优点是,动力比传统汽油车更强;拥堵情况下使用纯电动模式,安静、省油还环保,油门的反应也更灵敏;80公里的纯电动续航里程足以应付日常的上下班。这辆车两天的综合油耗为6L左右,比同级别汽油车型低了不少。

不足之处是,快充充满要5.5小时,慢充更是需要11小时,整体速度有点慢。充电桩也是个麻烦,但好在可以使用220V家用电,以及国标充电器。

试驾车型:启辰晨风领风版6.6kW
早晚高峰不用担心急速油耗
动力表现优异 适合城市内代步

记者 谢振叶 文/摄

试驾车:启辰晨风领风版6.6kW
类型:纯电动
续航里程:175公里
官方指导价:24.78万元(不含补贴)

之所以选东风日产启辰晨风试驾,是因为它算得上国内纯电动汽车的典型代表之一。另外,晨风和在欧美地区销量表现不俗的日产聆风同平台研发,算是辆技术成熟的纯电动汽车。

从位于萧山的启辰东风南方宁新专营店提车后,走九堡大桥过钱塘江、东湖高架转德胜高架到达下沙,我体验驾驶感受的同时,想看看公共充电桩的情况。晨风油门初段的动力输出特别猛,当然这是由电动机的特性决定的。电动机不像内燃机,后者需要转速达到一定水平才可输出最大扭矩,而当你踩下油门时,电动机几乎就可以输出95%以上的动力。所以,在城市道路驾驶时,晨风颇有些小钢炮的味道,起步阶段要超差不多价位的汽油车,完全不在话下。

再说说充电。晨风不能使用家用220V电压充电,必须使用充电桩。不过,由于我试驾的车型还是第一代晨风(4S店没有最新款的试驾车),不支持国家标准的公共充电桩接口。据经销商介绍,目前在售的晨风都已支持国标的充电接口。

为了体验现在杭州的公共充电桩,我依然去了位于下沙的高科技企业孵化园。园区内本来是收费停车的,但保安一听我来充电,就直接放行。里面共有13根充电桩,7根连着专用停车位,在办公大厦门口,有4辆电动汽车在充电。而另外6根,车位跟其他普通车位混在一起,其中有5个已被汽油车占去。从这一处的充电桩情况看,如果我开着新款晨风就能轻松地充上电,然后到附近的咖啡馆喝上一杯。但汽油车和电动汽车“抢”停车位这一现象,不光这一处有,短时间内估计也



充电状态的晨风

不大可能改变。

下午5点多,我开始走之江路,返回钱江新城附近的家。刚好赶上晚高峰,而且之江路正在整修,封闭了半边,一路走走停停。这时候,电动汽车就没了汽油车的急速油耗,也没有配置启停功能汽油车的频繁启停,让我开得很安心。回到家,我算了一下,提车时的电量是83%,半天一共行驶57公里,剩余电量48%。算下来,100%的电量应该可以行驶163公里,官方宣称的续航里程是175公里,这12公里的差距我觉得可以接受,毕竟下午一直开着空调又赶上晚高峰。

次日,我又跑到位于萧山的4S店进行充电体验。如果你买车,厂家会提供8000元的充电桩补贴,并协助安装,但你必须先跟物业确认好是否可安装充电桩,并向电力局申请。充电过程比较简单,充电桩会有语音提示,只要按着提示来就可以了。晨风充电分快充和慢充,主要是电流强度不同,分别是32A和16A。官方给出的快充时间是4小时,慢充是6-8小时。4S店的是16A慢充,开始充电时剩余电量是18%,1小时后,电量变为55%,续航里程也由“不显示”变为87公里。

因为下午要赶回体育场路上的单位开会,于是我开着续航里程87公里的晨风继续上路,之后又顺利回到了萧山的4S店。显然,短时间的充电,也能够满足城市内的通勤,虽然在电量不足时确实有些提心吊胆。

更为详细的试驾视频和现场照片,请微信关注“快车评”,发送关键词“晨风”获取。
(下转A19版)

车讯 践行“用户+”思维 长安马自达举行2016粉丝盛典

4月16日,长安马自达在北京竞园艺术中心举办“LIVE IT 不辜负”沟通主题发布会暨粉丝盛典。

2012年,长安马自达提出“纵享激情”品牌主张,并在汽车业界树立鲜明的品牌形象。而2016-2018年,长安马自达将以全面升华的“LIVE IT 不辜负”作为沟通主题,并希望以此跟用户、粉丝建立情感纽带——不辜负他们的青春梦想,不辜负彼此的相互懂得、不辜负多年的相知相伴。此次盛典,长安马自达还公布了全新粉丝会员制度。

据悉,2015年,在特色精品战略的引领下,长安马自达完成由生产制造型企业向战略经营型企业的角色转型,整车销量超过15万辆,同比增长超43%。2016年,长安马自达将践行“用户+”思维,营建品牌、产品、用户、粉丝四者间的完整生态链。“用户+”思维不仅作为企业战略,而且贯穿产品研发、市场营销等各个环节执行落地的出发点和衡量标准,也是“不辜负”用户期待的核心所在。

而以用户需求为出发点的核心思维,正在持续发挥作用,2016年一季度,长安马自达相比去年同期增长22.25%。
文/李伟伟