

试驾帕萨特 / 途观 L 插混

除了绿牌,其实还有 PHEV 的驾驶乐趣

11196 辆新车,合资品牌领域头号种子,这是上汽大众新能源阵营上半年交出的成绩单。毫无疑问,帕萨特 PHEV 和途观 L PHEV 这两款拳头产品的号召力和市场热度依旧给力。如此受国人青睐的秘诀是什么?带着这个疑问,记者近期对 2020 款帕萨特 PHEV 和途观 L PHEV 进行了一番多场景试驾。

■新快报记者 张磊



当提到 PHEV 车型时,我们在谈论什么?

绿牌、燃油经济性、节能减排,俨然已经成为 PHEV 车型赞歌三部曲。但在终端市场,各家技术不一导致的鸡肋表现也经常受到消费者诟病,“过渡技术”一说一度甚嚣尘上。

那么,上汽大众的 PHEV 车型到底能不能节能减排呢?答案是肯定的。在当天的纯电模式试驾体验中,记者驾驶帕萨特 PHEV 环厦门岛测验,40km 的剩余电池续航里程,是初始数值,一圈开下来之后,最后的成绩定格在纯电行驶 50km,剩余续航 0%。如若在官方满电 63km 的续航里程情况下,想要开出 70km 的成绩应该难度不大。

为了最大程度地契合日常使用场景,记者在纯电驾驶模式下也进行了空调全程 23℃ 开放、手机充电、播歌等常规操作,测得成绩相对客观。而此番续航表现,也足以满足大多数车主的日常通勤需求,轻松化解上下班高峰的堵车油耗问题。

关于燃油经济性方面,车主更具有发言权。参加活动的途观 L PHEV 车主

何先生给出了真实且惊人的数据。“新车入手一年,驾驶里程 24000 公里,与同价位燃油版车型相比,节省综合费用约 5000 元。”抛开何先生的用车和驾驶习惯不说,这个账面数据也妥妥地证明这是“省钱小能手”。

从混动到插混,业界存在一个重要议题:如何保证动力系统和电池系统在高性能和耐久性、安全性方面的高度平衡。不同于双田混动,大众 PHEV 走的又是一条全新的路线,其中安全性层面 169 项严格测试是这两款 PHEV 车型电池系统对于消费者和市场最大的尊重。

而在动力系统方面,试驾的两款车使用的混动系统是典型的 P2 机构,在发动机和变速箱之间置入 ISG 电机,驾驶体验中会有种多级变速纯电动车的感觉。对比搭载 DSG 变速箱的燃油版车型来说,两款车的整体行驶质感更加舒适,升速较为线性,响应也比较灵敏。

道路“多面手”,GTE 模式让爬坡更轻松

外观设计层面来看,帕萨特 PHEV 和途观 L PHEV 与其燃油版车型别无

二致,但在车身上一些 PHEV 标识、充电口可识别其新能源的身份。而从动态体验层面来看,值得玩味的点便充盈了起来。

在当天下午的途观 L PHEV 不同路段评测环节,时不时会有小惊喜反馈给驾驶者。在高速和市区等大多数情景下同混动模式驾驶途观 L PHEV,会觉得它像一位“绅士”,用平顺的加速表现、静谧的隔音效果、后排空间来展现它的“温柔体贴”,开起来较为轻松惬意。

而去到地形复杂的山路,打开 GTE 模式,途观 L PHEV 也会开始“躁”起来。轻踩油门,动力回馈即刻给到,虽然低速状态下也会出现些许顿挫现象,但整体来说,爬坡、超车这些场景是 GTE 模式的“主战场”。

温和不同于软,在转向手感和底盘回馈方面,这两款车型依然是原汁原味的德风,转向偏向轻盈,但路面感还是会有。对于细小凹凸路面,两辆车都能从容应对。

得益于较长的悬挂行程,途观 L PHEV 更加擅长大型减速带和颠簸路面,而帕萨特 PHEV 则在高速过弯时给予驾

驶者更多的信心,支撑性和韧性更强。

驾辅方面两车都搭载了车道保持和全速自适应巡航功能,在实际的高速体验中,车道画线的识别效果偏向中规中矩,全速自适应巡航则能够比较适宜地介入刹车和加速,给予驾驶者舒适的高速双脚体验。

记者观察

上汽大众新能源战略加速

帕萨特 PHEV 和途观 L PHEV 作为上汽大众新能源战略的首批车型,一推出便在市场站稳了脚跟,2019 年销量一路飘红,跻身各自领域第一梯队。而 2020 款的上市,则是主要在其智能配置上继续升级,使两款车在科技感和使用便利性方面大幅提升,更加契合消费者用车偏好和需求。

此外,帕萨特 PHEV 和途观 L PHEV 的亮眼表现,为后续 ID 家族等电动化产品的面市建立了市场基础,打响了电动化转型的第一枪。产品多方位布局、渠道优化、平台赋能、品牌升维,上汽大众新能源战略的“油门”也在 2020 年狠踩了一脚。

两大集团助力,广汽三菱下一代新能源车蓄势待发

疫情仍在继续,各大汽车集团的投资越发谨慎之际,但有家车企却在此时逆势而动。7月8日,在广汽集团和三菱汽车的助力下,广汽三菱新能源车项目的开工和新研发中心大楼竣工。从整车工厂、发动机工厂到三菱汽车在华设立首个整车、零部件研发机构的落子布局,再到新能源车项目,广汽三菱已形成“研发、制造、销售服务”三位一体,发动机工厂和研发中心两翼齐飞的发展模式,产业链体系正逐步完成闭环。在变局中开局的广汽三菱,将迎来可持续发展的推动力和机遇。

新能源市场春天已至
广汽三菱变局中开局

乘着“十三五”的东风,仅有三年多时间,挂着绿牌的新能源车早已行驶在中国的大街小巷,悄然间新能源车已经开始走入千家万户。

据悉,广汽三菱的新款新能源车汇集了股东双方优势,将采用国际化造型设计,匹配成熟的新能源技术,具备电动化和智能网联特点,并出色呈现出下一代智能电动车的卓越性能,为消费者提供全新的“绿色出行”体验。该新能源汽车项目计划总投资 10 亿元,首款联合开发的新能源车型,计划于 2021 年正式量产,预计 2025 年达到年产 10 万辆新能源车的产能。

两大集团的牵手助力,联合开发的首款车型,除了融合股东双方的强势资源,注入强大的技术基因外,更重要的是,它打破“以市场换技术”的传统合资模式,开创合资汽车行业深度合作的新样板,而这也让广汽三菱迎来技术之变。“三菱汽车将与广汽集团持续推动

共同开发,并进一步强化发展广汽三菱的事业。”三菱汽车益子会长表示。

从生产基地到研发中心
体系力初显蓝图已现

三菱汽车与广汽集团聚焦广汽三菱,新能源项目只是其中小小的一环,纵横深度布局产业链,才是大手笔。就在广汽三菱新能源车项目开工的当天,广汽三菱研发大楼也顺利竣工。

2018 年 10 月,广汽三菱研发中心落户长沙,建设用地总面积约 550 亩,总建筑面积为 8.55 万平方米。目前研发中心项目建设正在按期推进,计划于 2021 年正式交付使用。除了研发中心外,更早前,广汽三菱发动机工厂正式竣工投产,一期年产能可达到 20 万台。而在去年 9 月,发动机工厂已完成 10 万台下线,实现了动力系统的产业化自给自足,也为三菱在华发展提供了“充沛动力”。

从发动机工厂到研发中心,它标志着广汽三菱从最初的标准工厂逐步蜕



变为本土化研发与创新的基地,而这点才是广汽三菱发展的源动力。据悉,广汽三菱研发中心建成后,将构建一支国际化人才团队,负责车型改款研发、技术创新等,并且在造型、试验验证以及新能源等方面提升本土化研发能力,全面提升产业体系和配套能力,为广汽三菱整车提供车型本地化研发支持,助推企业进入发展快车道。

“广汽集团和三菱汽车将一如既往支持广汽三菱加快转型升级,不断提升市场竞争力,为用户提供更加卓越的产品和更加满意的服务,为湖南省经济发展作出应有的贡献!”广汽集团董事长曾庆洪表示。

当两大集团的天平已向广汽三菱倾斜,完成“以整车工厂为中心,发动机

工厂和研发中心为两翼,辐射周边汽车零部件配套企业”的广汽三菱,在全面形成体系力竞争格局之下,也将迎来全新的发展机遇。

写在最后

疫情和寒冬的双重夹击,马太效应之下让车企危与机并存,然而“因祸而为福,转败而为功”,危和机同生并存,克服了危即是机。目前占据三菱汽车全球大约 10% 销量的中国,在智能网联新能源汽车迎来春天之际,获得两大集团最优势的资源,有了做强、做大的前提条件。拥有三菱汽车最核心的产品矩阵、体系化产业链布局,在两大集团助力下的广汽三菱,未来可期。(付花)