

大众和理想“约架”， 电动化技术路线谁说了算？

增程式混动技术到底有没有意义？理想和大众的产品谁更节能环保？这是上周汽车行业最热的话题之一。围绕增程式混动技术，理想汽车近期多次被推上风口浪尖，此次与大众的网上较量，也给行业带来了关于新能源技术路线选择的争议与思考。

■新快报记者 张磊

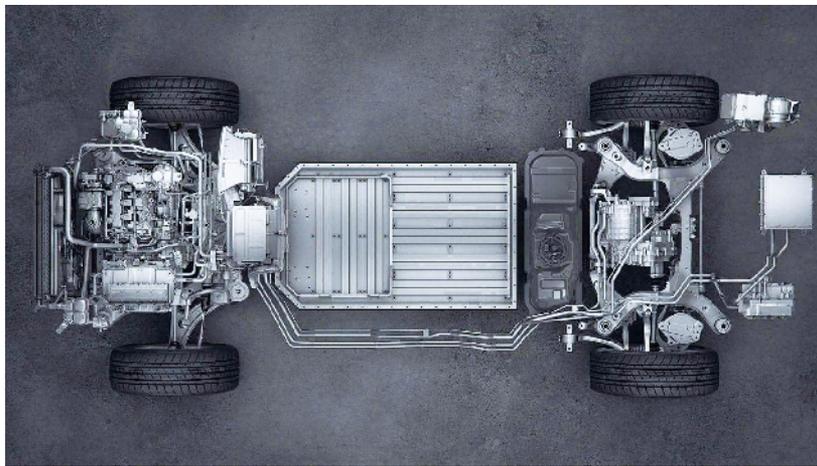
接连受到质疑，理想市场终端却表现出色

双方“开撕”的起因源自大众中国高层的一番言论。据了解，在大众汽车的PHEV技术交流会上，大众中国CEO冯思瀚在谈论起电动车技术路线话题时表示：增程式电动车从单车角度看具备一定的价值，但对于规模化以后的全社会节能减排意义来说，是最糟糕的方案。大众中国研发部门负责人威德曼也发表相关言论：增程式已经是过时的技术，发展潜力不大。

随后，理想汽车创始人在社交平台上“硬气”回应了大众的发言，并喊话要进行产品对比测试。内容大意为，用具体数字来衡量效果，和理想ONE尺寸级别最接近的是七座版奥迪Q7 PHEV，非常愿意双方进行节能环保的对比测试。

这已经是近一个月来，有关增程式混动技术，理想汽车的多次争论了。早在8月6日，蔚来汽车电源管理副总裁沈斐就发表了坚定不看好增程式的看法。沈斐认为，增程式汽车采用油电两套系统，成本与复杂程度都会增加，故障率也会提高。而在8月29日的理想汽车用户活动上，李想在现场演讲中用“爆粗口”的形式回应了其质疑，一度成为汽车圈焦点。

尽管李想和他的增程式混动多次



备受质疑，但理想ONE自今年交付以来成绩却爬升明显。中汽数据显示，理想ONE 8月的上险数达到了2710辆，位列插电式混合动力(含增程式电动)车型细分市场中的第一名，超越去年的冠军宝马5系PHEV，大众帕萨特PHEV和途观L PHEV则也被它拉开了好几个身位。此外，理想ONE的1-8月累计上险数为14892辆，连续8个月蝉联新能源中大型SUV市场第一名。

理想增程式混动 VS 大众插电式混动，到底哪家好？

事实上，有关电动化技术路线选择

的问题，早在新能源汽车问世伊始就已存在。直到现在，各方意见也没有达成完全的统一。无论是理想增程式混动还是大众PHEV混动，在坊间市场偶发的鸡肋表现都会受到消费者诟病，二者也都有被冠以“过渡技术”的头衔。

先来了解一下双方技术的概念，理想ONE的增程式可以看作是在纯电动汽车的基础上开发的混动技术，作为续航补充，通过一台1.2T的三缸增程发动机为电池组发电。大众主推的P2结构混动技术则是采用插电式混动系统，可以通过外接电源给车辆充电，

并能以电能行驶一段距离。从原理来看，理想ONE动力完全来自电动机，输出平稳、线性；后者电池组容量比较小，具有成本优势。

对于两者的优劣势，业内专家人士也有不同的理解。中国工程院院士杨裕生认为，增程式具有易推广、真节能、少投入等多方面优点，是未来的发展方向。也有业内人士分析认为，增程式主要是缓解里程焦虑和解决充电不便的折中方式，且使用场景有限，随着电池能量密度的提高，增程式的空间会越来越被压缩。

从大众和理想双方的言论初衷分析来看，各自研发和站台的目便足够明朗。大众是投身电动化最早的大厂，电动汽车是其战略的核心部分。早在2018年9月，大众就发布了“ELECTRIC FOR ALL”计划和MEB平台，研发主力方向是纯电动和插电式混动领域。此次大众中国高层不看好增程式的言论，可以看作是自身品牌的电动化路线铺路，也是为即将到来的ID.系列电动产品预热。

而理想目前的重中之中就是通过产品手段使自己活下去，而增程式插混则是一种合适且利好的方式。从用户目前用车需求角度出发，增程式技术完美地解决了续航焦虑，具有绝对优势，这也在市场终端得到了验证。

试驾 |

第四代飞度：升级的潮酷感，熟悉的驾控味

虽然A0级市场早已荣光不再，但飞度的产品和市场表现依旧惊喜不断，超120万辆的保有量已然坐实细分市场的“霸主”地位。如今，第四代飞度而至，预售以来人气火爆，订单已经突破16000辆，GK5的“超跑味”是否依旧保留？新款又有哪些配置升级？在珠海的试驾会上我们找到了答案。

■新快报记者 张磊 文/图

潮酷造型+魔术空间，将实用进行到底

在飞度车型诞生伊始，本田设计师就奠定了开发基调：为刚刚踏入社会的年轻人设计一辆经济实用的小车，这也在这代飞度的价格和产品层面更加直观体现出来。新一代飞度分为运动和CROSSTAR两个版本，价格区间为8.18万-10.88万元，仍然是熟悉的亲民味道。

相较于上代车型，第四代飞度的外观有着明显的变化。线条造型更加圆润、黑色蜂窝状进气格栅、“萌眼”式LED大灯、双色车身配色...这些元素的组合，很好地迎合了喜好个性的年轻消费者购车需求。

内饰回归到传统的横贯式座舱设计，7英寸全液晶仪表盘的加入让车厢更显科技感。值得一提的是，新飞度对前立柱做了极细化处理，配合简化的两幅方向盘，除了视野更加明朗，也让发生碰撞时前立柱不承受能量负荷，而是传递至后方的A柱，保障用车安全性。

新车配备了全新MAT结构座椅，兼顾了人体工学的弯曲感和稳定性，坐姿和体感更加舒适。美中不足的是，运

动版本未搭载中控显示屏，但这一定程度上也给后市场改装留有了空间。

“空间魔术师”本田在新飞度上也展示了其卓越的储物利用能力。从上下双开的手套箱到遍布在空调出风口、门板等处的杯架、储物槽，第四代飞度将实用进行得很彻底。

得益于本田GSC全球小型车平台，新车延续了油箱中置设计的理念，通过调整踏板角度、扩大腿部空间等形式，在有限的空间尺寸下获得了更开阔的驾乘空间。CROSSTAR车型全系配备了魔术座椅，实现更大的空间自由度。

“平民超跑”本色依旧，驾控体验更稳更平顺

飞度的魅力永远在驾控层面。1.5L自吸，CVT无级变速箱，熟悉的GK5味道，最大功率为131马力，峰值扭矩达到155牛米。上手的第一感觉是轻盈，灵敏的转向搭配舒适的踏板脚感以及家用的坐姿，可以让驾驶员处于充分放松的状态。

低速状态下油门响应很是积极，在珠海限速60公里的城市道路行驶只需



要轻踩动力便可足够。高速行驶状态下G-Design Shift技术便展现出它的实力，它通过强化油门和变速箱的联动控制和急加速时的升挡控制，带来了非常线性的加速体验，并且在后期的动力输出上依然源源不断。

此外，第四代飞度底盘质感调校得更细腻了，通过低摩擦技术，前后悬架默契配合，车辆即使行驶至凹凸路面，也能轻松抑制细微震动。第四代飞度静音性能也较为出色，高速状态下发动机噪音和胎噪都能很好地被抑制。

值得一提的是，此次试驾的高配版车型搭载了Honda SENSING(安全超感)系统，这在同级别车型上实属罕见。

在高速路段实际体验中，车道线的识别效果偏向中规中矩，方向盘修正的力度较为适宜。调整好跟车距离后，系统则能够在安全范围内舒适地介入刹车和加速，给予驾驶者惬意的高速双脚体验。

写在最后

作为本田的精神代表作，飞度向来是广汽本田的“小骄傲”。如今以“用之美”焕新而来的第四代飞度，无论亲民的售价，潮酷的造型还是出众的驾驶质感，都展示出其同级市场标杆的实力。第四代飞度的上市，是飞度品牌历史的重要里程碑，也将大力提振A0级轿车市场士气。