



## 抢先试驾小鹏P5: 拒绝“小号P7”标签 舒适性调校更适合家用

**家用绅士，“第三空间”秒变私人电影院**

“尺寸更小、价格更亲民的P7。”不少网友会对P5做出这样的评价。但在实际体验后发现，两者完全是不一样的风格，如果P7是运动型男，那么P5则是家用绅士。

小鹏P5的长宽高分别为4808/1840/1520mm，轴距为2768mm。177cm高的乘客坐在后排，其头部有四指的余量，腿部空间两拳有余，舒适度非常友好。前后排座椅均采用了真皮打孔的皮质覆盖，触感很赞，柔软度也适中。不过小鹏P5后排坐垫偏短，对腿部的承托并不是很到位。

相比起车内的空间大小，小鹏P5更大的亮点是它创新性的“第三空间”。试驾现场，小鹏汽车带来了“观影模式”的展示。首先，通过语音指令开启“睡眠模式”；然后将前排座椅靠背放倒与后排齐平，铺上充气垫；把后排中间头枕取下，插上投影仪；最后将幕布挂在前排遮阳板挂钩上，一个小型的车内影院就诞生了。

简单来说，就是通过前排座椅可全放倒的设计，配合选装的气垫床，实现车内变身双人床。而对于上班族来说，花费五分钟在车内进入睡眠模式，打开香氛，很是惬意了。此外P5还提供了车窗遮挡磁贴板，白天也不用担心光线太强影响看电影，还能增加车内私密性。

小鹏P5内饰设计和小鹏G3较为类似，简约和科技感是主打主题。车机系统的UI设计对很多小鹏G3的用户来说比较熟，搭载了最新的Xmart3.0系统，高通骁龙SA8155P芯片处理能力也更强，系统的流畅度有一定的增加。

针对用户的用车需求，小鹏P5也提供了非常多样的选装配件，如车载美食智能冰箱、车载美食温热炉、车载后排折叠桌等。车载冰箱是很实用的一项功能，在高温天气持续的广州，能在后排拿出一杯冰可乐，还是很加分的。



■新快报记者 张磊/文图

“从移动到静止，小鹏P5不只是从A点到B点的出行工具，更是未来移动出行生活的载体。”此前，小鹏汽车产品规划部副总经理江卫忠如此表示。我们不禁好奇，小鹏P5的空间是如何变化？又是如何实现以上这些应用场景的？带着这些疑问，我们此次对小鹏P5进行了深度试驾。

### 调校舒适 激光雷达是期待点和竞争点

本次试驾从广州白云区出发，途经高速、城市道路和一些非铺装道路，到达终点花都北迹营地，往返路程大概110公里。尽管只是半天的试驾，但从试驾过程中可以发现P5的续航里程很扎实，基本能做到真实续航与表显续航接近1:1的比例。

在编队到达目的地之后，自由试驾环节我们也对这款车的加速能力进行了非专业测试。具体来看，比较平顺，并不像其他车型那样会非常突兀地提速，这也跟小鹏P5的家轿定位非常吻合，作为一款家庭用车，极大可能地以保证舒适性为主。

小鹏P5提供了460/550/600三种NEDC续航版本。这次我们试驾的是600km续航版本。充电方面，新车5%-80%充电时间约43分钟；30%-80%充电时间约30分钟。动力部分，小鹏P5全系都配备了一款最大功率155kW的高性能永磁同步电机，最大扭矩310N·m。

得益于低噪声的车身结构，小鹏P5的风阻系数仅为0.223Cd，同时它还采用了32块空腔隔断、前风窗声学夹层玻璃、40处吸音棉等声学包装，确保了车内的静谧性。从试驾体验来看，高速路况路噪抑制得不错，但胎噪还是有点。

P5的底盘采用的是前麦弗

逊后扭力梁的结构，设定明显没有小鹏P7那么紧绷，明显更偏向于舒适化，整个悬挂调得比较软。过细碎凹凸路面很干脆，车身起伏从容，在车内几乎没有感觉。不过在连续颠簸路段和大的减速带，车内还是会有一些抛跳感。

小鹏P5提供了标准、运动和经济三种驾驶模式，这三种模式可以通过中控屏切换，也可以通过语音指令进行切换。小鹏P5的起步非常轻盈，风琴式的电门脚感不错，后端脚感比较贴实。在运动模式下，手感能更重一些，高速过弯、变道时的车身姿态的控制也更到位。

小鹏P5提供了低、中、高三档能量回收模式，在中、高档的拖拽感非常明显。

值得一提的是，顶配车型采用了两个激光雷达，5个毫米波雷达、12个超声波传感器、13个自动辅助驾驶摄像头、1套亚米级高精定位单元，支持ACC全速自适应巡航、LCC车道居中控制、ALC智能变道辅助、ATC自适应弯道巡航等智能驾驶功能。

比较遗憾的是，本次试驾的小鹏P5虽然装上了激光雷达，但是却并未搭载XPilot 3.5系统，还要等待其正式的量产交付阶段才能体验到它，城市NGP也会在未来开放。

### 写在最后

抛去智能层面不说，小鹏P7和小鹏P5完全是两辆不同风格的车，甚至在部分调校层面胜过P7，是一辆成熟的舒适型家用轿车。从短暂的试驾体验来看，空间性、驾乘质感都可圈可点，在后续城市NGP版本加持开放下，应该能成为智能紧凑型车市场的又一种选手。



更多优质汽车资讯  
请关注新快网汽车频道