

媒体波子粉 | 全新 Cayenne E-Hybrid 的混动魅力



PORSCHE



全新Cayenne E-Hybrid 试驾体验

在不久前结束的第 16 届广州车展上,全新 Cayenne E-Hybrid 在中国的首发亮相赚足了眼球。而在这款混动车型得以驰骋于中国公路以前,已经有数位媒体波子粉抢先在斯图加特的道路上,体验了它独特的混动魅力。

汽车之家：“保时捷水准”

这款 Cayenne 最特别的当属能以纯电模式行驶,这里必须说我非常喜欢它纯电行驶时的状态,电机的声音基本听不见,相比之前开过的 XC 90 T8 简直是好出太多!它使用的电池容量为 14.1 kWh,相对上代 10.8 kWh 的容量提升了 30%,在欧洲 NEDC 工况下可以支持 51 km 的续航。

- **平顺的纯电驾驶感受:** 如果日常上下班短途行驶,基本可以不消耗燃油了。保时捷为 Cayenne E-Hybrid 单独设立了纯电模式,从方向盘中心四点位置那里便可选择,只要油门不深,你不用担心发动机会突然介入。如果驾驶风格不激进,纯电模式下的动力输出是够用的,不过也没有什么推背感,平顺是它带给你最直观的感受,不过你可以在油门“一半到底”的状态下将车辆推至 140km/h 的最高纯电行驶速度,即便在高速上也是足够用了。

- **省心的驾控体验：**Cayenne E-Hybrid 的空气悬架依旧带来不小神奇感，这次的试驾同样包括山路，和去年底第一次接触新 Cayenne 一样，它对路面和驾驶状态的监控和调节反应都是迅速的，既能柔和地过滤颠簸又能有力地支撑车身，中间的转换不用靠调节驾驶模式，你就像个傻瓜一样随心所欲开就行了。



易车：“大块头的大智慧”

Cayenne 是我开过的和燃油版感觉最接近的混合动力版车型，在“自动混动”这个最常用的模式下，电动机和发动机的动力衔接平顺，几乎感觉不到发动机介入时的振动，且发动机在低转速时车内的静谧感完全不会被打破。此外，在收油时，它并没有传统电动车或者混动车那样的明显的动能回收感，其惯性滑行的感觉和汽油车无异，不用再花时间去适应。

- **高水准性能：**即使是在电池电量较低的情况下，Cayenne 混动在加速时的感受也完全不输 3.0 T V6 车型。但不得不提出的是，虽然动力表现令人满意，除了以上在动力方面的感受，Cayenne 混动在转向、底盘悬架等行驶方面的感受与普通车型无异，依然维持了较高水准。
- **油耗可圈可点：**在电池几乎没电，路况以山路、国道为主的情况下，其百公里油耗为 10.5 L，对于如此大块头的车型，在缺电的情况下来说，表现已经算是可圈可点。无论是动力总成的节油以及动力表现还是定价区间都能感到 Cayenne 混动这个大块头的大智慧。Cayenne 混动比普通 Cayenne 贵出 3 万元，但获得了更好的动力表现以及更出色的燃油经济性，如果你不是 V6 发动机质感的极致追求者，这确实是一笔很划算的付出。



爱卡汽车：“摇钱树”上的青柠

在日常驾驶时，全新 Cayenne E-Hybrid 默认以“E-Power”（电力驱动）模式启动，并优先选择纯电驱动驾驶，驾驶感受与大多数纯电动车一样，加速轻盈畅快，并且非常安静。400 Nm

的扭矩推动这台自重超过 2t 的大家伙还是比较轻松的，并且在加速时电机产生的电流声比我之前试驾过的任何一款电动车都要小。

- **多模式顺畅切换：**在实际驾驶中，多种模式切换的过程迅速且轻柔，驾驶员完全感受不到发动机和电动机之间可分离式离合器接合的过程，整体表现符合 Cayenne 这个级别车型该有的水准。就不到一天的简短体验来看，这台全新 Cayenne E-Hybrid 的整体表现还是不错的，给我印象比较深的就是其在纯电及混动两种模式间无缝切换的过程以及近乎完美的底盘质感。



网通社：“一道烧脑的选择题”

2.0T+ 电机的动力组合显然是保时捷深入思考的结果，因为直接引入海外版车型，远比重新开发一个新版本要省力的多。宝马 X5、奥迪 Q7 这些同级别车型，汽油版和混动版都有 2.0T 发动机。保时捷汽油版标配 3.0T 发动机，如果混动版沿用海外动力，显然难以产生真正有竞争力的价格，在经济性上，也未必能满足国内消费者的苛刻要求。

- **保时捷风范：**因为电机自身属性，Cayenne E-Hybrid 起步感受要比汽油版更年轻一些。车子反应快，加速猛，有性能车的味道，尤其在城市中并线超车的时候有满足感。你会在心里说，没错，这是保时捷应有的感觉。
- **迅捷响应：**Cayenne E-Hybrid 搭载了专为第三代 Cayenne 打造的全新 8 速 Tiptronic S 变速箱，保障顺畅起步及更快速换挡，并将换挡过程中的顿挫降至最低。保时捷 Cayenne E-Hybrid 有着性能优势，相比 3.0T 汽油版本，它的低速响应好，底盘、悬架、转向等部分提供非常好的驾驶乐趣，日常可以充电的话会大幅降低用车成本。
- **电动时代的抉择：**我完全不喜欢纯电车，因为更多感觉这是政策产物。如果没有政策，北上广有多少人会选择纯电车呢？纯电车在某种意义上只能称作城市通勤工具，而且是挺费心的城市通勤工具，和真正意义上可以让人自由远行的汽车目前还有一段距离。那么混动就是现阶段满足严苛法规，以及践行环保理念最好的产品。Cayenne E-Hybrid 的青柠色刹车卡钳，以及可以挂新能源牌照，都会让车主看起来是一个前卫的人。这种附加的价值观体现是高阶品牌消费者在意的东西，Cayenne E-Hybrid 可以很好满足这种需求。



一道烧脑的选择题

试驾保时捷 Cayenne E-Hybrid

图/文/摄
孙立刚



新浪汽车：“静如处子 动如脱兔”

全新 Cayenne E-Hybrid 搭载的这套动力系统在城市道路中给我的感觉有些暴躁，因为其在低速情况下采用电机驱动，在起步的时候还是能明显感受到因电动机强大的扭矩带来的推背感，所以这套动力系统给予你的回馈几乎与思想同步，通俗点说就是给油就走。加上它油门的调校较为灵敏，几乎没有什么延迟。



保时捷跑车 70 载
长按即刻关注保时捷新闻中心