

试过捷途山海T1四驱后，才知道混动方盒子市场卷王是谁

来源：吴维冰 发布时间：2025-11-14 19:19:07

最近打算换一台能兼顾城市通勤和户外露营的车，看了不少混动方盒子车型，总觉得要么动力不够用，要么配置跟不上，直到捷途山海 T1 四驱探索版、四驱发现版这两款全新双电机四驱 SUV 上市，才终于找到符合预期的选择。这两台 15 万级的车型，不仅打破了同价位车型“城市能用、野外难行”的局限，还通过可城可野的产品实力，覆盖了从日常上下班到轻越野的多维需求，难怪不少车友说“混动方盒子市场要迎来新卷王了”。今天就结合我的到店体验和车型新信息，跟大家聊聊这台让我心动的车。

第一次在 4S 店见到捷途山海 T1 四驱探索版实车，就被它的外观设计吸引了。方方正正的车身线条搭配硬朗的前脸，尤其是黑色格栅与四点式日行灯结合的一体化造型，再加上熏黑车标，让整车看起来很有硬派气息，完全没有同价位有些车型的圆润感，更符合户外探索的定位。走到车尾，四点式尾灯与前脸日行灯相互呼应，整体设计很协调，停在停车场里辨识度很高。销售顾问介绍说，这种造型不只是为了好看，还能优化车内空间，同时减少风阻，兼顾实用性和经济性。

它的车身尺寸也很有优势，长 4706 毫米、宽 1967 毫米、高 1840 毫米，轴距达到 2810 毫米，在紧凑型 SUV 领域表现出色。这样的尺寸让车内空间格外宽敞，我坐进驾驶位感受了一下，头部空间有一拳半，就算身高 1 米 9 的人坐进来，也不会觉得压抑；后排座椅放平后，能形成一个接近 2 米的平整空间，放个充气床垫就能当临时床铺，露营的时候不用再搭帐篷，这对喜欢户外的人来说太实用了。而且它搭配的 19 英寸轮毂和隐私玻璃，不仅让整车视觉效果更协调，隐私玻璃还能在夏天减少阳光直射，保护车内隐私，不用额外贴隔热膜。



打开车门，车内设计延续了品牌现有的风格，平底方向盘握感很舒服，转动起来不打滑，日常驾驶或者长途开车都不容易累；悬浮式中控屏尺寸适中，操作界面简洁明了，不会让人看得眼花缭乱，同时还保留了实用的实体按键，像空调调节、音量控制这些常用功能，不用在屏幕上层层点击，盲操作也能完成，开车的时候更安全。驾驶模式旋钮就放在中控屏下方，清晰显示车辆支持多种预设模式和智能自适应的 X 模式，与现有的四驱版车型保持一致，切换模式时很方便，遇到不同路况能及时调整。



配置方面，两款车型各有侧重，能满足不同需求。四驱探索版配备了侧安全气囊、全景影像、电动尾门以及座椅加热通风功能，日常使用足够贴心。侧安全气囊能在发生侧面碰撞时提供更多保护，全景影像让倒车、过窄路时能看清周围环境，就算是新手司机也能轻松应对；电动尾门支持感应开启，手上提着东西的时候，脚轻轻一扫就能打开，不用费力去拉；座椅加热通风在不同季节都很实用，冬天上车不用忍受冰冷的座椅，夏天也不会坐得满身汗。

而四驱发现版则进一步增加了蠕行模式、L2 级辅助驾驶以及索尼音响等高级配置。蠕行模式在面对复杂路况时很有用，比如泥泞路段或者陡坡，开启后车辆能自动控制油门和刹车，保持低速稳定行驶，不用驾驶员频繁操作，减少陷车风险；L2 级辅助驾驶包含自适应巡航、车道保持等功能，跑高速的时候开启，车辆能自动跟车、保持车道，减轻驾驶疲劳；索尼音响的音质比普通音响好不少，平时开车听音乐或者听广播，体验感更好。



最让我关注的是它们的动力系统，搭载 1.5T 发动机并配备前后双电机，前后电机的最大功率分别为 150 千瓦和 170 千瓦，动力输出很充沛，这在 15 万级混动方盒子里很少见。一般同价位车型要么是两驱，要么是普通四驱，动力输出和脱困能力都有限，而捷途山海 T1 的双电机四驱系统，能根据路况自动分配动力，不管是湿滑的城市道路，还是泥泞的乡间小路，都能保持稳定的行驶状态。我在试驾场地特意体验了一下轻度越野路段，有一段坡度大概 20 度的土坡，车上坐了 3 个人，还放了一些露营装备，起步的时候没有出现打滑，很轻松就爬了上去；遇到交叉轴路段，车轮没有明显空转，车身也没有大幅度倾斜，这种表现比我之前试的某款两驱混动车型好太多，至少在轻度越野场景下，不用再担心“陷车”问题。

同时，新车还配备了容量为 27.2 千瓦时的磷酸铁锂电池组，能够实现 CLTC 标准下 147 公里的纯电续航，这比很多同价位混动车型的纯电续航都要长。日常上下班如果单程不超过 50 公里，一周充一次电就够了，晚上用家用充电桩充电，一度电不到 6 毛钱，一个月下来电费也就 100 多块，比开燃油车省不少钱。如果周末要去远一点的地方旅游，混动模式下的综合续航表现也很亮眼，不用频繁进服务区加油充电，比如从北京到济南，全程 400 多公里，往返一趟都不用补能，省去了排队等待的麻烦。实测混动模式下的百公里油耗不到 6 升，就算全程用油，加一箱油也能跑 800 多公里，对于一台四驱 SUV 来说，这个

油耗表现已经很出色了。

日常城市通勤的时候，捷途山海 T1 的驾驶体验也很舒服。电机动力响应很快，起步的时候很平顺，没有燃油车那种顿挫感，在市区跟车的时候，轻点油门就能跟上前车，不会觉得“肉”。方向盘的转向力度很适中，女生开也不会觉得费力，而且转向精准，在小区里掉头或者停车场停车，都能轻松操控，不会因为车身方正就觉得难开。百公里加速时间不到 7 秒，在城市快速路上超车的时候，踩下油门就能获得明显的推背感，超车过程很顺畅，不用长时间占用对向车道，安全性更高。

户外露营场景下，捷途山海 T1 的细节设计特别贴心。车顶预留了行李架接口，能加装车顶帐篷或者自行车架，不用再担心行李装不下；后备厢侧面有 220V 电源接口，露营的时候可以外接电煮锅、投影仪，晚上和朋友一起煮火锅、看电影，体验感直接拉满。车身侧面还有隐藏式的储物格，能放些露营用的小工具，比如手电筒、折叠刀之类的，不用到处找地方收纳。我还注意到它的底盘离地间隙比同价位车型高，大概有 20 厘米左右，遇到坑洼路面或者碎石路，不用担心刮到底盘，这对经常去郊外露营的人来说很重要。

极限环境下的安全性，是捷途山海 T1 的另一大亮点。它的车身用了大量高强度钢，占比超过 70%，车门里有防撞梁，车身框架看起来很结实，关门的时候能听到“砰砰”的厚重声，不像有些车型关门声音很脆，让人没安全感。电池组采用了防水防尘设计，就算在积水路段行驶，也不用担心电池进水；而且电池组周围有防护结构，发生碰撞的时候能减少对电池的冲击，降低风险。辅助驾驶方面，除了发现版的 L2 级辅助驾驶，两款车型都有前方碰撞预警等功能，能在危险的时候及时提醒驾驶员，提高行驶安全性。

旅游出行的时候，捷途山海 T1 的乘坐舒适性也值得称赞。座椅的包裹性很好，靠背和坐垫的填充物很厚实，长时间乘坐也不会觉得腰酸背痛。后排座椅的靠背角度可以调节，想半躺着休息也没问题，而且后排中间的地台是纯平的，中间乘客的脚能自然放置，不会觉得局促。车内的隔音效果也不错，车速开到 100 公里每小时，车内只能听到轻微的风噪，不会影响乘客聊天或者听音乐。空调系统的制冷制热速度很快，夏天上车几分钟就能把车内温度降下来，冬天也能快速升温，而且后排有独立的空调出风口，能根据乘客需求调整温度，照顾到每个人的感受。

现在混动方盒子市场的车型越来越多，但像捷途山海 T1 这样，在 15 万级价位配备双电机四驱、长续航，还拥有丰富配置的车型很少见。它不仅能满足城市通勤的经济性和舒适性，还能应对户外露营、轻越野等场景，真正做到了“可城可野”。四驱探索版和四驱发现版的上市，给消费者提供了更多选择，不管是注重性价比的家庭用户，还是喜欢户外探索的年轻群体，都能找到适合自己的配置。这两款混动 SUV 在通过性和能耗方面的出色表现，也为喜欢户外活动的消费者带来了全新体验，它们的推出，无疑将为混动 SUV 市场带来新的竞争态势。

如果你也在找一台能兼顾多场景需求的混动 SUV，不妨去 4S 店试试捷途山海 T1。15 万左右的价格，能买到双电机四驱、147 公里纯电续航、高安全配置的车型，性价比确实很高。而且现在购车还有不少优惠政策，比如至高 1 万元的置换补贴、3 年 0 息的金融方案，算下来每个月的还款压力也不大。相信只要体验过它的驾驶感受和场景适应性，你也会和我一样，觉得这台混动方盒子是 15 万级市场里的 “宝藏车型”，也难怪大家会说它是混动方盒子市场的新卷王 —— 毕竟在同价位里，能把动力、续航、空间、安全和场景适应性都做到这个水平的车型，确实不多见。

HTML版本: [试过捷途山海T1四驱后，才知道混动方盒子市场卷王是谁](#)