

抢先试驾现代EO 羿欧：动力稍逊，刹车忒稳，操控领先

来源：彭翰珍 发布时间：2025-11-15 10:45:15

目前，中国车市纯电紧凑级SUV市场可以算是红海，其中销量最好的车型就是深蓝S05这种全能选手，但这并不意味着合资没有机会，比如丰田铂智3X也能排在前列。现代显然不想坐视铂智3X这种板悬车卖得风生水起，毕竟自己坐拥E-GMP纯电平台，也有现成的产品，所以必须给对手们上上强度，现代EO 羿欧(图片|配置|询价)这不就来了吗。

现代EO 羿欧什么来头

当大家看到这个车型名的时候，也许会有和圈哥一样的疑问——现代是不是很害怕用户能轻易记住这个名字？还是EO 羿欧只是单纯想在命名上创造点“辨识度”？但不管怎样，EO 羿欧确实在辨识度上胜出了。点阵式灯带配“布加迪式”四连方块LED日行灯，圈哥第一时间想到了艾尼氪5，所以这算是现代自己的家族式设计，绝对没有抄袭的嫌疑。



电车最重要的三电技术和平台方面，E-GMP可谓是名声在外，的确是在外，因为中国市场并没有充分体验到这个平台的产品，EO 羿欧就是首款该平台的国产车型。E-GMP在海外品牌中的地位类似于大众的MEB，属于比较先进的水平，模块化、多电机、高电压等等都有。不过现代在EO 羿欧的发布会上并没有过多提及它的配置或者功能，更多的是强调其安全性以及品质可靠性包括操控和调校方面的优势，那么事实果真如此吗？



加速与制动感受截然不同

为了验证E0 羿欧的调校水准，咱们来到了现代工厂的专业测试场地。第一个项目就是加速和制动测试。测试前圈哥其实对它是有疑问的，比如E0 羿欧的前电机是160kW，后电机73kW，两驱车型是160kW前驱。

理论上后驱的操控上限显然是高于前驱的，日常驾驶也更不容易出现加速抬头和减速点头的现象，舒适度也更高。但理论归理论，调校归调校，它实际开起来是这种感觉——加速力道不强，但柔和且持续。不知道是否是因为动力不够暴躁的原因，新车不会有急加速抬头的不适感。当然，作为一辆四驱电车，它的绝对动力显然算不上强。



相比柔和的加速，它的刹车可以说十分惊艳。首先是制动力的建立线性且强劲，百公里时速刹停稳定36米。其次是车辆的刹车姿态特别稳定，百公里时速刹停工况下，车头几乎没有任何点头或者重心下降的情况，ABS介入无感，甚至连轮胎都没有响，应该是它的Comfort Stop模式在发力。

从体验上讲，圈哥认为它的刹车体感是目前同级最强，没有之一。这也就意味着它的纵向支撑做得非常平衡，驾乘者应该都不容易晕车，也就是所谓的“油车感”。

操控中庸，舒适度尚可

除了纵向支撑，车辆动态稳定性方面还有一大重点就是侧向支撑，这关乎变道稳定性和操控感受。这里就不得不提EO羿欧的悬架结构了——前麦弗逊+后五连杆，并配有液压衬套。前悬比较基础，后悬相对越级，液压衬套则是属于同级合资唯一，毕竟铂智3X还在用板悬。实际咱们蛇形绕桩测试下来能发现EO羿欧会有明显侧倾，但侧倾幅度跟车速比例很线性，可预测性强且中后段支撑会增强，因此驾驶起来信心也会比较强。

除了底盘，新车的转向手感也非常“正常”。13.8的转向比很舒服，方向盘转过回正区域的小幅虚位后，指向变得十分精准，车头响应快且车尾跟随性强，这代表车辆拥有非常不错的刚性。我们在麋鹿测试时可以发现，轴荷大幅左右转移的时候，悬架压缩、回弹再拉伸一气呵成，车辆会迅速回摆到中立位，没有多余晃动——这就是我们口中常说的稳。

最后还有一个小的圆形赛道和金卡纳，场地很小所以圈哥没有推得太快，毕竟它的动力调校其实并不适合赛道。但大家也绝对不要怀疑它的动力够不够用，这一点咱们在高环最外环上也试过，上200km时速无压力。

《车壹圈》观点：现代EO羿欧其实就是一辆底盘扎实、操控稳健、转向“正常”、刹车越级的舒适取向家用纯电SUV，非常好开是它相对同级自主品牌竞品最大的优势。但如果它能把后电机换成160kW电机，主销后驱车型，配上如此成熟的调校水平，应该会更有竞争力。

HTML版本： [抢先试驾现代EO羿欧：动力稍逊，刹车忒稳，操控领先](#)