

四驱版来了！这台15万级SUV可城可野，适合全家出游

来源：陈永秀 发布时间：2025-11-15 22:54:51

最近后台总收到留言，问15万左右想买台“可城可野”的混动SUV，既要日常通勤省油，又能周末带家人露营撒欢，有没有合适的选择。正巧捷途山海T1(图片|配置|询价)刚新增了四驱探索版和发现版，指导价15.79万起，顶着“混动方盒子”的头衔热度不低。我特意借了台四驱探索版开了四天，从早高峰的城市拥堵路跑到郊外的非铺装路段，算是把它的真实表现摸透了。今天就用大白话跟大家聊聊，这款车到底是不是传说中“全能选手”。

外观：方盒子造型不浮夸，实用细节藏心思

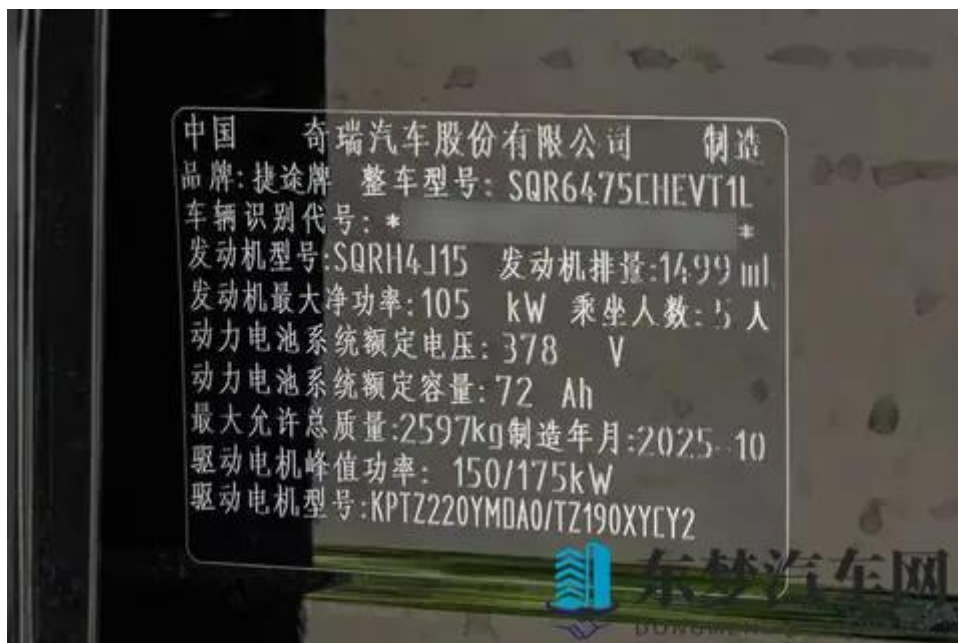


第一次见到实车，第一感觉是“这造型挺对味儿”。现在方盒子车型不少，但很多要么太硬朗显得笨拙，要么为了颜值牺牲实用，捷途山海T1(品技术)算是找到了平衡点。整车线条方方正正，一眼看去就有硬派那股劲儿，但4706mm的车长搭配1967mm的车宽，停在小区老车位里也没压力，不会像某些硬派SUV那样得小心翼翼挪车。

前脸的贯穿式灯带是个小亮点，白天看着低调，晚上解锁时会亮起来，有点迎宾那意思，科技感刚好不突兀。矩阵式LED大灯看着精神，实际用起来照明效果也靠谱，试驾那天晚上走乡间小路，远光能照得挺远，比我之前开的老车视野好多了。车身四周的黑色防刮包围必须夸一句，周末过碎石路时蹭到几次，下车一看一点痕迹没有，对经常跑非铺装路的人来说太实用了。

车身侧面的固定踏板是个惊喜，刚开始我以为就是装饰，结果带老人孩子试驾时，他们

上下车都能借把力，尤其是穿裙子的女生，踩上去也不容易蹭到裤腿。不过有个小问题，下雨天后踏板容易积泥，上车前得擦一下鞋。车尾设计比较简洁，没有多余的装饰，隐藏式排气让整体看着更精致，就是后保险杠的塑料感稍重，要是能做点磨砂处理就更好了。



轮毂的造型和车身很搭，配的轮胎兼顾了公路和轻度越野，日常开着安静，走烂路时抓地力也说得过去。车漆质感看着还行，四天试驾经历了小雨和尘土，洗车后没发现明显划痕，比同价位某些薄车漆车型让人放心些。



动力：混动系统够灵活，馈电也有劲儿

动力绝对是这款车的核心卖点之一。捷途山海T1(用车口碑)四驱版用的是1.5T插电混动系统，搭配双驱动电机，发动机最大功率115千瓦，电机总功率325千瓦，总扭矩620牛·米。光看参数可能没概念，实际开起来最明显的感受就是“轻快且有力”。

日常在市区开，我基本用纯电模式，27.2千瓦时的磷酸铁锂电池能支撑147公里的CLTC纯电续航，这数据太实用了。我家到公司往返35公里，充一次电能开四天，折算下来每公里电费就几毛钱，比之前开燃油车省太多。就算偶尔忘了充电，混动模式下发动机启动也很平顺，时速60以下基本听不到发动机声音，只有急加速时会有轻微轰鸣，不会影响驾乘体验。

周末去郊外，特意试了试复杂路况下的动力表现。切换到运动模式，深踩油门时推背感很明显，爬坡时发动机和电机协同发力，就算带着四个人加一堆露营装备，也没出现动力不足的情况。最让我意外的是馈电状态，特意把电量跑到20%以下去爬陡坡，车辆依然能保持四驱模式，动力输出很稳定，这比我之前试过的某款混动SUV强——那款车馈电就自动切两驱，湿滑路面总让人没底。

变速箱的表现也值得说两句，换挡很平顺，不管是低速跟车还是高速加速，都没感觉到顿挫。动能回收有好几档可调，调到最高档时拖拽感也不会很突兀，新手很容易适应。不过在急加速时，发动机介入的瞬间会有轻微震动，虽然不明显，但能感觉到，这算是个小遗憾。

油耗与续航：通勤零油耗，长途不焦虑

买混动车型的人，多半都关心油耗和续航，这点我特意做了详细测试。纯电模式下，147公里的续航很实在，我特意满电后跑了趟周边游，单程80公里，往返加上中途绕路买东西，到家时还剩23公里续航，和官方数据偏差不大。要是有家充条件，日常通勤基本不用碰油，太省心了。

混动模式的油耗也让人满意。特意把电量跑到馈电状态，跑了100公里的高速+城郊路段，全程开空调听音乐，最终算下来油耗6.1L/100km，和官方说的“理想水平”基本一致。要知道这可是台四驱SUV，整备质量不算轻，能有这油耗表现，已经超出我的预期了。

加满油充满电的话，综合续航能轻松覆盖周边游。试驾时从杭州开到宁波，往返400多公里，到家时油还剩大半，电也还有30%，完全不用担心中途加油充电。而且这车支持对外放电功能，周末露营时接个电煮火锅、用咖啡机都没问题，瞬间提升露营幸福感，这对户外爱好者来说太重要了。

充电速度也说得过去，用快充桩从30%充到80%大概要40分钟，平时在商场吃饭顺便充个电很方便。慢充的话，家用充电桩一晚上就能充满，完全不影响第二天使用。

越野能力：轻越野没问题，别碰极限路况

既然主打“可城可野”，越野能力必须好好测测。先看硬件：接近角28度、离去角29度、最小离地间隙185毫米，这些数据在城市SUV里算不错的，应付轻度越野完全够用。周末找了段包含碎石路、浅滩和小陡坡的路线，刚好能检验它的实力。

碎石路行驶时，底盘的滤震做得不错，虽然能感觉到颠簸，但不会很生硬，车身姿态也比较稳，这多亏了扎实的悬挂调校。185毫米的离地间隙很管用，通过一些凸起的石块时，

不用担心托底，我特意试了几个15厘米左右的土坎，都是轻松通过。

涉水路段也试了下，找了段雨后积水约30厘米的路，打开涉水感应系统，车内能实时看到水深显示，心里很有底。缓慢通过时没有出现进水情况，轮胎抓地力也没受影响，这对南方雨季多的地区太实用了。

爬坡和脱困能力也让人惊喜。有个大概30度的土坡，切换到越野模式后，电控差速锁能实现后桥100%扭矩输出，车轮没有出现打滑，稳稳就爬上去了。试了下简单的交叉轴路段，电子限滑反应挺快，能及时给有附着力的车轮分配动力，顺利通过没问题。

不过必须提醒一句，它终究是城市SUV底子，千万别去挑战极限路况。遇到落差大的坑洼或者超过40度的陡坡，还是得谨慎，毕竟离地间隙和悬挂行程有限，硬闯容易伤车。选装拖车钩后能拖1600公斤，平时拖个小房车、露营拖车没问题，进一步拓展了户外场景。

内饰：实用为主，配置够贴心

坐进车内，第一感觉是“简洁不花哨，到处都是储物的地方”。中控台用的是10.25英寸液晶仪表加15.6英寸悬浮中控屏的组合，屏幕尺寸够大，显示也清晰。关键的是车机内置了高通骁龙8155芯片，操作起来很流畅，不管是切换界面还是打开应用，基本没有卡顿，这比同价位某些卡顿的车机强太多。

车机系统支持CarPlay和HUAWEI HiCar，我用苹果手机连接CarPlay，映射很快，导航、听音乐都很方便。语音识别也挺灵敏，说“打开空调”“导航到加油站”，基本都能准确执行，开车时不用分心操作屏幕，安全性更高。而且系统支持OTA升级，以后还能优化功能，这点很加分。

座椅配置真的超出预期。四驱探索版标配皮质座椅，摸起来质感不错，前排座椅不仅能电动调节，还有通风、加热、记忆功能。深秋的早上打开加热，几分钟就暖和了，中午开通风也不会觉得闷，这在气候多变的地区太实用了。我身高172cm，调整好主驾座椅后，头部还有一拳多距离，腿部能完全舒展，长时间开车也不会觉得累。

后排空间更是惊喜，2810毫米的轴距不是白给的。我坐进后排，腿部能有两拳多余量，头部空间也很充足，就算坐三个成年人也不会觉得拥挤。地板是纯平的，中间乘客不用蜷腿，这点对家庭用户太友好了。四驱发现版还有多彩氛围灯和隐私玻璃，质感更足，预算够的话值得考虑。

储物空间多得让人眼花缭乱，足足有十几个地方能放东西。门板储物格能放下大瓶装矿泉水和雨伞，中控台下方的大储物盒能放手机、钱包，还有专门的杯架和无线充电板，随手的小物件都有地方放。后备箱常规状态下能放下两个28寸行李箱加几个背包，短途出游完全够用；把后排座椅放倒后，能形成超大空间，露营的帐篷、折叠桌椅都能轻松装下。

不过内饰也有短板，硬塑料用得比较多，主要在门板下方和中控台下方，摸起来质感一

般。而且内饰颜色选择不多，基本以深色为主，要是能出点浅色内饰就好了，会显得更明亮。

安全：车身扎实，细节有保障

安全这块，捷途山海T1四驱版做得挺到位。车身用了高强度钢材，关键部位还做了强化，给人的安全感很足。主动安全配置也不少，四驱探索版有360度全景影像和180度透明底盘，停车或者过窄路时，能清楚看到车辆周围和底盘下方的情况，新手也能轻松应对。

四驱发现版还多了L2级辅助驾驶系统，有全速域自适应巡航、车道保持这些功能。跑高速时打开自适应巡航，车辆能自动跟车，车道保持功能会轻微修正方向，能减轻不少驾驶负担。但必须强调，这些只是辅助功能，开车时还是得集中注意力，不能完全依赖系统。

针对越野场景的安全配置很贴心，底盘加装了多块防护板，走烂路时能保护发动机、电池这些关键部件，不用担心被石头刮到。电池安全也让人放心，磷酸铁锂电池组通过了不少安全测试，还有完整的电池管理系统，能实时监控状态，充放电都很安全。

细节安全也考虑到了，比如涉水感应系统能实时监测水深，避免误判路况；车身稳定系统在湿滑路面能帮助维持车身姿态，降低打滑风险。不过要是能标配主动刹车就更好了，在城市拥堵路况下会更实用。

竞品对比：优势明显，短板也得认

15万级混动方盒子市场，捷途山海T1四驱版的主要对手是哈弗猛龙PHEV这类车型。对比下来，它的优势和短板都很清晰。

优势首先在续航和日常使用成本上，147公里的纯电续航比哈弗猛龙的部分车型更长，日常通勤基本不用加油，长期用下来能省不少钱。其次是配置，同价位下捷途山海T1的座椅通风、加热这些舒适性配置更齐全，车机芯片也更先进，使用体验更好。空间表现也是亮点，后排和后备箱空间都比同级别竞品略大一些，家用更实用。

但短板也不容忽视。品牌认知度上，捷途比长城还有差距，很多人买硬派SUV首先想到的还是长城系车型。越野能力上，虽然应付轻越野没问题，但和专业越野车比还是有差距，极限脱困能力稍弱。另外，四驱探索版没有L2级辅助驾驶，对看重智能配置的年轻用户来说可能不够吸引。

如果你的用车场景以城市通勤为主，偶尔去户外露营、轻度越野，看重续航、空间和舒适性配置，那捷途山海T1四驱版很合适；但如果经常要走极限越野路段，或者更看重品牌口碑，可能得再对比看看其他车型。

试驾总结：务实之选，适合这些人

四天试驾下来，捷途山海T1四驱版给我的最大感受是“务实且均衡”。它没有追求某一方面的极致，而是在动力、油耗、空间、越野能力之间找到了很好的平衡点，这对于15万

级SUV来说太重要了。

它最适合的是“既要又要”的家庭用户：既需要一台日常通勤省油省心的代步车，又希望周末能带家人去郊外探索；既想要宽敞舒适的空间，又需要一定的通过性应对复杂路况。15.79万的起售价，加上1万置换补贴、终身质保这些福利，性价比确实挺高。

当然它不是十全十美的，内饰塑料感偏重、极限越野能力有限、低配版智能辅助配置不多，这些都是客观存在的问题。但结合价格和综合表现来看，这些短板大多可以接受。

最后想说，选车终究是看需求匹配度。如果你刚好符合它的定位，建议亲自去试驾一下，重点感受动力响应和空间舒适性。毕竟买车是大事，自己开着舒服、用着顺手，才是最重要的。

HTML版本：[四驱版来了！这台15万级SUV可城可野，适合全家出游](#)