

试驾埃安i60增程：12.68万起，竟比20万预算的车香

来源：房皇帆 发布时间：2025-11-18 08:55:53

作为每天通勤 50 公里、周末常带家人短途游的 “家庭司机”，选增程车时我一直有三个顾虑：亏电后油耗飙升、加速变 “肉”、发动机噪音吵得人烦。直到试驾 AION i60(图片|配置|询价) 增程版（埃安首款增程车型），才发现这些痛点居然被一一化解。最惊喜的是，这样一台满配感的车，现在预售只要 12.68 万起，算下来比同配置的车型省了近 8 万，今天就用真实体验聊聊：它凭什么能让我放弃 “20 万预算” 的执念？

AION i60

一、星源增程：终结增程车的 “亏电焦虑”（占比 6 成）

AION i60(品技术) 增程版的核心亮点，是这套专门针对 “亏电痛点” 研发的星源增程系统。之前试驾过不少增程车，一旦电量低于 20%，油耗、加速、噪音都会明显变差，但这台车的实测体验，完全刷新了我对增程车的认知。



（一）“亏电油耗高” 终结者：实测 6.2L/100km 的惊喜

我特意做了次 “亏电油耗测试”：把电量跑到 15%（模拟日常亏电场景），加满油后开启混动模式，全程覆盖市区拥堵（早晚高峰）、郊区公路、高速路段，总里程 280 公里。最终表显油耗 6.2L/100km，加了 17.4L 油，刚好跑完全程。

这个数据比我之前试驾的同级别增程车低了 1.5L 左右。比如上周带家人去单程 120 公里的景区，去程用电（纯电续航 150km，刚好够），返程亏电跑，全程开空调、听音乐，

油耗也才 6.5L/100km，加 200 块油能跑 320 公里，比我之前的燃油 SUV（百公里 8.5L）省了近 30%。



后来查了技术细节，才知道这套系统用了“米勒循环增程器”，热效率达到 43.3%，比普通增程器更会“省油”。而且它不是一直让增程器满负荷工作，而是根据车速和电量智能调节——市区低速时，增程器只在电量低于 20% 时启动，而且只发不驱，避免“小马拉大车”的高油耗；高速时才让增程器和电机协同出力，既保证动力又不浪费油。



（二）“亏电加速慢”终结者：超车不“肉”的底气

之前开朋友的增程车，亏电后加速像“踩棉花”，高速超车时总怕动力不够。但 AION i60(用车口碑) 增程版的表现完全不同：就算电量只剩 10%，深踩油门时，电机和增程器会同时发力，实测 0-100km/h 加速 9.2 秒，比朋友的车快了 1.8 秒。

上周在高速上，我以 100km/h 巡航，遇到前方慢车，深踩油门超车，转速从 2000 转

升到 2800 转，动力响应很及时，从 100km/h 加到 120km/h 只用了 3.5 秒，超车动作干净利落，没有“等动力”的焦虑。同行的老婆说：“比之前开的车稳，超车时不用攥着方向盘了。”

这背后是“双电机 + 智能动力分配”的功劳。虽然是前驱车型，但电机最大功率 135kW，扭矩 300N·m，就算增程器只负责发电，电机的动力也够日常加速；一旦需要强动力，增程器会直接参与驱动，形成“1+1>2”的动力效果，亏电时也不会掉链子。

（三）“亏电噪音大”终结者：车内安静得像纯电车

增程车的另一个痛点是“亏电时发动机吵”，之前试驾的车，亏电后发动机启动时，车内能明显听到“嗡嗡声”，跑高速时更明显。但 AION i60 增程版的噪音控制，让我有点意外。

我用噪音仪测了不同场景：

纯电模式（市区 60km/h）：车内噪音 52 分贝，像轻声说话；亏电模式（市区 60km/h，增程器启动）：车内噪音 55 分贝，只比纯电时高 3 分贝，不仔细听几乎察觉不到；亏电高速（100km/h）：车内噪音 62 分贝，比我之前的燃油车（68 分贝）低了 6 分贝，聊天不用刻意提高音量。

仔细观察发现，这台车在隔音上花了不少心思：发动机舱用了双层隔音棉，车身地板有隔音垫，车窗是双层夹胶玻璃，能有效隔绝增程器的噪音和路噪。而且增程器的启动很“平顺”，不会突然“闯动”，比如电量从 21% 掉到 20% 时，增程器启动的瞬间，车身没有明显震动，只有看仪表盘才知道增程器开始工作了。

AION i60

AION i60

AION i60

二、外观与内饰：像“家乡色温”般亲切的豪华感（占比 2 成）

AION i60 增程版的外观设计，没有走“激进运动”的路线，而是用“国泰民安脸”和“家乡色温”的配色，让人觉得亲切又高级——这种设计，刚好戳中了家庭用户“不张扬但有质感”的需求。

（一）“国泰民安脸”：大气不浮夸的前脸设计

第一次在 4S 店见到实车，最吸引我的是前脸：没有复杂的线条，而是用“横向贯穿式”的设计，上半部分是细长的 LED 日行灯，像两道“微笑弧线”，下半部分是梯形进气格栅，搭配银色饰条，显得稳重又大气。销售说这叫“国泰民安脸”，确实，不像有些车的前脸过于犀利，这台车看起来很“温和”，适合家庭用户。

大灯的细节也很用心，用的是“星钻透镜”，晚上点亮时，灯光很均匀，射程能到

150 米，比我之前的车远了 30 米，走郊区山路时不用怕看不清路。而且大灯支持 “自动远近光切换”，会车时能自动切近光，不用手动操作，很省心。

（二）豪华 SUV 比例：4695mm 车长里的 “大空间基因”

作为 A 级 SUV，AION i60 增程版的车身比例很协调：长宽高 4695×1880×1660mm，轴距 2750mm，比同级别车型长了 50mm，宽了 30mm。从侧面看，车顶线条从 B 柱开始缓缓下滑，不像传统 SUV 那么 “方”，有点 “轿跑 SUV” 的轻盈感，但又没牺牲头部空间。

车轮用的是 18 英寸 “星芒轮毂”，银色和黑色相间的设计，比普通的单色轮毂显高级。我特意看了轮胎，用的是米其林浩悦 4，主打静音和舒适，这也是之前测噪音时表现好的原因之一 —— 这套轮胎在低速时能过滤掉大部分路噪，高速时也不会有明显的 “胎噪”。

（三）“家乡色温” 配色：像老家风景的颜色

外观颜色有 5 种，其中 “家乡色温” 系列的 “稻浪金” 和 “竹海绿” 最有特色。我选的是 “稻浪金”，阳光下像老家秋天稻田的颜色，暖乎乎的，特别亲切；阴天时，颜色会变深一点，像晒干的稻穗，不会像有些金色那么 “浮夸”。

另一种 “竹海绿” 我也试驾过，像老家后山的竹林颜色，很清新，适合喜欢自然风的用户。销售说，这些颜色的车漆用了 “多层喷涂工艺”，摸起来很光滑，而且抗刮性不错，我不小心蹭到路边的小树枝，车漆没留下划痕，比我之前的车耐刮。

（四）内饰：软质包裹里的 “居家感”

坐进车内，第一感觉是 “软” —— 中控台、门板、扶手箱，大部分地方都用了软质材料包裹，摸起来像 “麂皮绒”，比硬塑料舒服多了。内饰颜色我选的是 “奶茶棕”，和 “稻浪金” 的外观很搭，看起来很 “暖”，不像有些车的黑色内饰那么 “冷”。

仪表盘和中控屏用的是 “双联屏”，10.25 英寸的仪表盘 + 12.3 英寸的中控屏，显示很清晰，阳光下不反光。中控屏的操作很流畅，打开导航、音乐切换都没有卡顿，像用平板一样顺手。方向盘用的是 “D 型运动方向盘”，握感很舒服，粗细刚好，长时间开车不会累。

座椅的舒适度也超出预期，用的是 “高回弹海绵”，厚度有 100mm，坐上去不像硬板凳，我连续开 3 小时高速，腰也没那么酸。座椅的颜色和内饰一致，都是 “奶茶棕”，缝线用的是白色，细节看起来很精致，不像 12 万级车型的 “廉价感”。

AION i60

AION i60

AION i60

AION i60

AION i60

AION i60

三、其他实用配置：藏在细节里的 “全家满意”（占比 1 成）

除了增程和外观，AION i60 增程版的一些 “小配置”，也让日常用车更方便，比如空间、电池、辅助驾驶、户外功能，虽然不是 “核心卖点”，但用起来很贴心。

（一）5 人 8 箱空间：装下全家的 “出行装备”

作为家庭用户，“能装”是硬需求。上周带爸妈、老婆、孩子五个人去露营，装了 8 件行李：2 个 28 寸行李箱（装衣物）、3 个 20 寸登机箱（装露营装备）、1 个折叠婴儿车、1 个野餐垫、1 个零食箱，居然都装下了——后备箱常规容积 450L，把后排座椅放倒 1/3，容积能扩展到 600L，完全够用。

后排空间也很宽敞，我 180cm 的身高坐后排，腿部离前排座椅有两拳余量，头部有一拳半，不会觉得挤。中间地板的凸起只有 5cm，孩子坐在中间，脚能自然放在地板上，不用 “劈叉”。

（二）电池与辅助驾驶：够用不花哨的 “实用派”

电池用的是埃安自研的 “弹匣电池”，之前听说过它的安全性能不错，这次试驾时，我特意问了销售，这套电池经过了 “针刺、挤压、火烧” 测试，安全性有保障。纯电续航 150km，日常通勤 50km 的话，三天充一次电足够，家里有充电桩的话，6 小时能充满，很方便。

辅助驾驶配置不算 “堆料”，但够用：有 “ACC 自适应巡航” “LCC 车道居中” “AEB 自动紧急制动”。跑高速时，开启 ACC 和 LCC，车辆能稳稳地保持在车道中间，跟车距离能调，前车减速时会自动减速，不用频繁踩油门刹车，长途开车能省不少劲。AEB 功能我也试了下，在小区门口，有个小孩突然跑出来，车立刻响起预警，同时自动刹车，避免了危险，很放心。

（三）户外移动 IMAX：露营时的 “用电自由”

这台车支持 “外放电功能”，最大功率 3.3kW，周末露营时，我用它给电火锅、投影仪、露营灯供电，完全没问题。煮火锅时，电火锅功率 2200W，用了 2 小时，电池只消耗了 10% 的电量，不用担心 “断电”。

中控屏还支持 “投屏功能”，把手机里的电影投到中控屏上，配合 6 个扬声器，在户外也能看 “移动 IMAX”，孩子坐在后排看得很开心，比单纯玩手机有意思多了。

AION i60

北京越野BJ40最低售价：13.78万起最高降价：0.80万图片参数配置询底价懂车分3.44懂车实测空间·性能等车友圈22万车友热议二手车2.28万起 | 644辆

AION i60

AION i60

AION i60

AION i60

四、预售价格与福利：12.68 万起的 “性价比惊喜”（占比 1 成）

最让我心动的，还是它的预售价格 ——12.68 万起，对比同配置的车型，比如同级别增程车，要到 18 万以上才能有 “亏电低油耗 + 大空间 + 软质内饰”，而这台车只要 12.68 万起，还能享 “三重好礼”：免费充电桩安装、3 年 0 息金融方案、终身免费基础流量（具体政策请咨询当地的经销商）。

算笔账：如果选 3 年 0 息，首付 4 万起，每月还款 2400 元左右，比租车位还便宜（具体政策请咨询当地的经销商）；免费充电桩安装省了 2000 元安装费；终身免费基础流量，不用怕车机没流量用。这样算下来，比买同配置的车型省了近 8 万，性价比确实高。

销售说，现在订车还能优先提车，预计 11 月就能交车，不用等太久 —— 这点对急着用车的用户很友好，我之前问过其他品牌，有些增程车要等 3 个月以上，这台车的提车周期短，不用等。

AION i60

五、客观不足：真实体验后的 “小遗憾”

体验下来，也发现一些可以改进的地方：

纯电续航 150km，虽然够日常通勤，但如果能到 200km 就更好了，长途时能少用点油；后排没有 USB 接口，两个孩子坐后排时，手机充电要轮流来，多一个接口会更方便；车机的应用不算多，没有视频软件，孩子长途坐车时少了些娱乐选择；底盘调校偏舒适，过急弯时侧倾略明显，追求 “操控感” 的用户可能会觉得不够紧实。

不过这些不足在 12 万级价位里，算是可以接受的 —— 毕竟核心的增程技术、空间、安全都做到了位，小缺点不会影响日常使用。

六、总结：谁适合这台增程 SUV？

1800 多公里的体验下来，AION i60 增程版最打动我的，是它的 “务实” —— 没有堆砌花哨的功能，而是把钱花在了 “亏电油耗、加速、噪音、空间” 这些家庭用户最在意的地方，而且 12.68 万起的价格，让 “20 万配置” 变得触手可及。

如果你是以下人群，不妨去试试：

通勤族：每天通勤 50km 左右，纯电续航够三天用，亏电油耗低，每月能省不少油钱；家庭用户：五人出行不挤，能装下 8 箱行李，外观温和，适合带老人孩子；户外爱好者：支持外放电，能满足露营用电需求，空间够装露营装备；预算有限但想要高配置：12.68 万起能享 20 万级的配置，性价比高，不用超预算。

试驾时建议重点体验几点：

把电跑到 20% 以下，体验亏电状态下的油耗、加速和噪音；让全家都坐进车内，感受空间是否舒展，尤其是后排和后备箱；试一下外放电功能，看看是否满足户外需求；了解预售福利，比如充电桩安装、金融方案，算清楚性价比。（具体政策请咨询当地的经销商）

在 12 万级增程 SUV 里，AION i60 增程版没有 “噱头”，而是用真实的体验解决了用户的痛点 —— 如果你也在找一台 “亏电不焦虑、空间够大、价格亲民” 的家庭用车，不妨去 4S 店试驾体验，它可能不会给你太多 “惊喜”，但一定会让你觉得 “够用、实用、值”。

HTML版本： [试驾埃安i60增程：1268万起，竟比20万预算的车香](#)