

山海T1新款即将上市，新增四驱车型，想买紧凑型SUV的看看

来源：涂俊玮 发布时间：2025-11-18 18:58:03

当下紧凑型 SUV 市场，选车时想平衡 “需求” 与 “预算” 并不容易。不少家庭用户既希望车辆有四驱的稳定性，应对雨天、轻度郊外路况，又不想为顶配车型支付过高成本，这种两难在之前的捷途山海 T1 身上尤为明显 ——2025 款仅提供一款四驱顶配车型，让不少预算有限的消费者望而却步。

不过这种情况即将改变，捷途山海 T1 计划在 11 月 3 日推出两款新增四驱车型，分别命名为四驱发现版与四驱探索版。从定位来看，这两款车显然是为了填补中间价位的四驱空白，让不同预算的用户都能接触到四驱配置。其实这种调整挺实在的，就是看准了大家不想多花钱却想要实用配置的心思，对咱们这些看重性价比的家庭用户来说，确实多了个值得留意的选项，也让山海 T1 在一堆竞品里，显得更懂普通人的需求了。



捷途山海T1最低售价：12.49万起最高降价：1.00万图片参数配置询底价懂车分3.89懂车实测暂无车友圈1.2万车友热议二手车10.49万起 | 14辆

新增的两款四驱车型在外观设计上与现款保持一致，依旧采用捷途山海 T1 标志性的 “方盒子” 造型。这种设计风格在 SUV 市场中具有一定辨识度，硬朗的线条营造出沉稳的视觉感受，比较符合偏好硬派风格用户的审美。车身细节处，前格栅、轮辋样式与现款车型无差异，轮毂边缘的抛光处理提升了些许质感，车顶行李架的保留也兼顾了装载需求，整体设计没有为了追求新鲜感而做多余改动。

从空间体验来看，这款车的表现贴合家用定位。其尺寸在紧凑型 SUV 中属于中等水平，实际乘坐时，前排 180cm 身高的乘客调好座椅后，头顶仍有一拳多余量，座椅包裹性尚可，腰部支撑能缓解长时间驾驶的疲劳；后排同时乘坐三位成年人时，腿部与前排座椅间有两指左右距离，中间地板凸起不高，不会明显影响中间乘客的舒适性，偶尔全家长途出行也能应对。后备箱容积满足日常使用，购物、短途旅行的行李放置不成问题，后排座椅放倒后还能拓展空间，像搬个婴儿车、折叠自行车这种事都能搞定，对家里有娃或者爱折腾的人来说，这种灵活度确实挺实用。

捷途选择延续现有外观设计，其实是种挺聪明的做法。毕竟车的样子要是大家已经看顺眼了，瞎改动反而容易弄巧成拙。对山海 T1 来说，这方方正正的造型本来就是它的特色，保住这个优势，比硬凑“新设计”的热闹要靠谱多了。



进入车内，内饰布局与现款车型基本一致，整体风格偏向简洁。中控台采用了部分软质包裹材质，触感优于全硬塑料设计，缝线工艺整齐，没有明显的粗糙感，符合该价位车型的普遍水准。车内较为引人注意的是驾驶模式调节旋钮，操作时阻尼感适中，配备的 7 种预设模式与 X 智能自适应模式，和现款四驱顶配车型相同，能根据不同路况调整车辆状态，对驾驶经验不多的用户来说，减少了手动调节的麻烦。



配置层面，这款车以“实用”为核心导向。10.25 英寸液晶仪表显示清晰，即使在强光环境下也不易反光，车速、电量、续航等关键信息读取方便；360 度全景影像在狭窄路段停车、转弯时能提供清晰的周围环境视野，像小区里那些挤得要命的车位，有它在就不用反复挪车担心蹭到；50 瓦无线充电也挺实用，现在大家手机不离手，上车随手一放就能充电，不用再扯根线晃来晃去，中控台上也能保持干净。这些配置都是平时开车能频繁用到的，没搞那些看着洋气却用不了几次的花架子。

安全配置方面，前排侧气囊、侧气帘、胎压显示、倒车影像等均为标配，覆盖了基础的安全需求。气囊位置设计考虑到座椅调节的影响，胎压显示能实时反馈轮胎状态，倒车影像搭配倒车轨迹，就算是刚拿驾照的新手，倒车时也不用慌慌张张喊人指挥，这些配置虽然不是什么高科技，但关键时刻能帮上忙，比堆些没用的配置强多了。

作为四驱车型，动力与四驱系统的表现是核心关注点。新增车型搭载 1.5T 发动机与前后双电机组成的插混四驱系统，实际驾驶时，动力输出线性，没有明显的顿挫感。市区行驶起步响应及时，不会有动力不足的“肉感”；超车时，深踩油门能感受到持续的动力输出，即使车辆满载人员与行李，开空调上坡也不会出现明显的动力衰减，应对日常通勤与家庭出游场景基本无压力。

捷途山海T1最低售价：12.49万起最高降价：1.00万图片参数配置询底价懂车分3.89懂车实测暂无车友圈1.2万车友热议二手车10.49万起 | 14辆

在四驱性能方面，这款车的表现符合其定位。面对郊外非铺装路面或泥泞路段时，四驱系统能提升车轮抓地力，相比两驱车型，减少了打滑情况的发生，车身稳定性更有保障，不过说实在的，它更适合偶尔去郊外撒撒欢，真要去玩高强度越野肯定差点意思，咱们普通家庭用户平时也用不上那么硬核的性能，轻度出游够用就行。

隔音与底盘表现中规中矩。市区 60 公里 / 小时行驶时，车外的风声、胎噪都控制得

不错，车里聊天不用扯着嗓子喊；跑高速 100 公里 / 小时的时候，风噪会稍微大一点，但放首歌基本就能盖过去，不会觉得吵得难受。底盘调校偏向舒适，过减速带的时候不用特意放慢速度，减震能把大部分颠簸滤掉，坐在后排的老人孩子也不会被颠得不舒服。

续航方面，CLTC 纯电续航 150 公里的表现，对日常通勤来说足够使用。像我家到公司来回 40 公里，充一次电能开三四天，每周充一两次电就行，不用老往加油站跑，能省不少油钱；跑长途的时候，支持快充也很方便，在服务区歇会儿的功夫，就能充到八成电，不用像有些纯电车那样，得等半天才能继续走，虽然续航会受路况、开车习惯影响，但总体来说不用太担心没电的问题。

此外，四驱系统在雨天、雪天等低附着力路面的优势也比较明显。之前开两驱车，冬天路面结冰的时候，起步总怕打滑不敢给油，换了四驱车之后就踏实多了，踩油门的时候车轮不晃，变道也更稳，这种安全感平时可能没感觉，遇到不好的天气就知道有多重要了。

在紧凑型 SUV 市场中，捷途山海 T1 新增的四驱车型面临不少竞争对手。哈弗猛龙 PHEV 凭借品牌积累的口碑与相对全面的越野配置，吸引了不少注重性能的用户，其起售价高于捷途山海 T1 预计的中间价位区间；奇瑞风云 X3L 增程版则以更低的起售价，吸引了注重性价比的消费者，奇瑞在发动机技术方面的积累也为其加分不少。

从销量数据来看，捷途山海 T1 今年 9 月售出 3027 辆，在同级别车型中排名第 46 位，这个成绩说不上多好，但也不算差，至少说明有一部分用户认可它。不过跟哈弗 H6、长安 CS75 PLUS 那些月销过万的热门车比，差距还是挺明显的。其实也能理解，捷途毕竟是个年轻品牌，跟哈弗、奇瑞这些老牌子比，知道的人没那么多，大家买车的时候，也更愿意选自己听过、信得过的品牌。

对新增的两款四驱车型而言，定价与性价比将是影响市场表现的关键。要是价格能比哈弗猛龙 PHEV 便宜点，配置又不差，肯定能吸引不少原本在观望的人。咱们普通人买车，不就是想花合适的钱，买到自己需要的配置嘛，只要山海 T1 能抓住这点，销量应该能往上走一走。

综合来看，捷途山海 T1 新增的两款四驱车型，定位清晰，聚焦家庭用户的实用需求。外观延续经典设计，避免了不必要的改动；空间与配置贴合日常家用场景，没有过多噱头；动力与四驱系统满足通勤、轻度郊外出行需求，续航表现缓解了日常使用焦虑，整体产品力围绕“务实”展开。

当然，这款车也存在明显的不足，比如内饰材质没什么豪华感，摸起来还是能感觉到廉价感，品牌影响力也比不上一线品牌，四驱性能也只能满足轻度需求，但话说回来，这个价位的车，能做到十全十美根本不可能，只要能满足咱们家庭用户的日常需求，这些小缺点其实都能接受。

对打算购买家用 SUV，且有轻度四驱需求的消费者来说，捷途山海 T1 新增的四驱车型值得在上市后关注。建议大家有时间的话，建议可以去 4S 店试驾一下，自己开着舒服才是比较重要的，光听别人说没用，得亲身体验才能知道合不合适。而对捷途来说，这次推出新车型，既是完善产品 lineup，也是想跟用户走得更近，只要价格合理、售后靠谱，说不定能在紧凑型 SUV 市场里站稳脚跟。

HTML版本：[山海T1新款即将上市，新增四驱车型，想买紧凑型SUV的看看](#)