

奥迪 E5 Sportback往返860公里看雪山，不旅行还叫什么奥迪旅行车

来源：萧嘉玲 发布时间：2025-11-20 23:23:03

10月底开着奥迪 E5 Sportback去看了雪山，总共两天行程，好吃好喝开着也不累。

总体路线是：成都-康定-姑弄村，往返总共860公里。简单总结和大家分享一下：



01 电车跑高原+高速，靠谱么？

我是95%电量从成都出发，300多公里开到康定。这一路上大部分都是高速路，我们顶着限速开。

这个路段上需要注意的是，限速大部分是120，但也有时候是80。对于电车而言，这一程不算太友好：总体都是上坡，综合下来能耗会比较高。



我们这台先锋 quattro版本在升级了20寸轮毂之后，本身满电标定续航里程就只有570公里。

这一程我们一路上走走拍拍，不可错过的是天全服务区，这里有“此生必驾318”的网红打卡点，而且咖啡店和肯德基也啥都有。

一路不用充电，但是对于有里程焦虑的小伙伴而言是个心理考验。我们到也没特别担忧，反正到了我们住的康定新城的酒店，基本上就跑干了，这个时候能耗显示是25-26的样子。



到酒店之后充电桩很多，就光停车场里的充电桩品牌都有好几个，所以对于充电这块完全不用担心。

第二天满电出发，导航去“姑弄村”，这里是看雅拉雪山的一个绝佳点，而且路宽也都非常好，不需要SUV以及走悬崖路。

这一路是比高速路更陡的上山，上山时能耗确实很高（目测这个时候到了26-27），但不用怕——有上坡总有下坡的嘛。

看完雪山，掐着晚饭时间往康定走，不用进城，路过找到还可以的饭店就直接吃了。我们是大概5点过吃的晚饭。

回程路上，我们补了一次电，但因为全是长下坡——此时的能耗只有7左右。当时同事说，也许能一路滑回去不用充，我是觉得太极限了没必要。

所以其实最省时的方式是吃晚饭的时候把充电解决了，不过我们是在路上服务区充的，只充了半小时，这个时候是充电效率最高的，完全足够开回家了。

确实，实测补个十五分钟就够了，因为开回家都还有剩余。

等于是第二天康定-姑弄村-成都的行程，开下来平均电耗是15-16。毕竟上午康定到姑弄村的电耗最高，能达到27以上，还是回程的下坡把总体能耗拉回来了。

总计860多公里的行程，过夜充一次，回程路上补一次15分钟左右即可。我认为相比开油车的体验，并没有因为纯电而感到里程焦虑和耗时。

所以，奥迪即便在纯电的赛道上，也是完全能胜任旅行搭子这个角色的！

02高原、雪山、奥迪 E5

整个行程当中，我们路过最高的地方海拔是4100-4300米，人会略有高反。

记得带氧气罐，我们这次买的智能鼻吸式的氧气罐好评，智能程度是：你吸气的时候才自动供氧，呼气的时候完全不会出氧，而一罐氧气罐连续吸氧能用大约半小时。氧气罐放在杯架里，鼻吸管挂在脖子上，也不会影响双手开车。

我有点头晕的时候，手表报警显示血氧只有87%，吸了几口就到95了，所以实测相当管用。

在盘山公路行驶的时候，电动quattro带来的驾驶乐趣就完全呈现了。这也是我个人最喜欢开的路段，眼前是雪山美景，路况也非常好，行驶在路面的熨贴感让人感到——你只有在这种视觉、触觉、速度感拉满的地方，才更能呈现一台奥迪旅行车的价值。

顺带说一句，这台车不晕车，这也是底盘调校功底在实际使用场景中的朴素体现。

进入姑弄村的路，基本上都是铺装路面，只有在下到铺装路面外之后，有一些尖劈石头需要小心避开。

总体来说，奥迪 E5在非铺装路面的行驶还是不用担心，因为我感觉底盘和姿态都要比一般轿车还要高一点。

在姑弄村正看雅拉雪山，摆一张露营椅，其实啥都不用，都不需要帐篷，就这一张椅子，感

觉自然就来了。

03总结

我认为，假如是购买先锋PLUS版本的800V大电池，因为本身能耗就更优秀，同样路程的话，头一天晚上在酒店充满，第二天回程是肯定不用充电就能直接回到成都的。

而在补能保障方面，整个高速路上的服务区基本都有充电桩，这个行程在补能上完全不用操心。

至于我最喜欢的山路驾驶部分，对我来说后驱和四驱都可以，四驱的乐趣和上限都会更高，但因为我们去的时候还没结冰也没下雨，所以不挑车。但要是遇到川西的雨雪天气，不是四驱的话就必须上防滑链来做安全保障了。

所以，四驱在川西基本上首选项。尽管我们依然有点遗憾没买旗舰版四驱，但和奥迪E5 Sportback的这一程，完全让我们不后悔这个决定。

（END）

HTML版本：[奥迪 E5 Sportback往返860公里看雪山，不旅行还叫什么奥迪旅行车](#)