

路虎卫士深度体验：V8 版 4 秒破百，硬派越野也能当家用

来源：叶人豪 发布时间：2025-11-11 14:52:10

路虎卫士(图片|配置|询价)这台车，说它是越野圈的“活化石”一点不夸张。从 1948 年的 Series I 到现在，七十多年没丢过硬派底色，但 2019 年换代后，早不是当年只靠机械硬扛的老古董了。

先聊聊开起来的感受，这可能是它最颠覆认知的地方。很多人觉得硬派越野在市区就是“移动路障”，但卫士真不是这样。110 3.0T 版本，转向虚位特别小，跟开一台中型 SUV 似的，市区掉头、侧方停车居然挺灵活。唯一要注意的是车身宽度，过窄路得多留心后视镜。



动力选项里藏着不同性格。2.0T 的 P300 是入门款，300 马力日常代步足够，油耗也相对友好，市区大概 11 个油上下。但多数人更认 3.0T 的 P400，直六加 48V 轻混的组合太讨喜，400 马力配 550 牛·米，加速 6.1 秒，踩油门时动力平顺得不像台硬派车，高速超车底气十足。

最惊艳的是 2026 款刚上的 4.4T V8 OCTA 版本，635 马力、750 牛·米的参数摆在那，百公里加速居然只要 4 秒。上次在封闭场地试了一脚地板油，后背瞬间贴紧座椅，排气声浪低沉浑厚，隔着两条街都能认出这是台 V8 卫士——这性能，把不少性能 SUV 都比下去了。



但真到了野地，这台车才露出真本事。110 OCTA 版本的离地间隙能到 323mm，涉水深度更是达到 1000mm，之前在越野场地遇到半米深的积水，打开涉水模式稳稳通过，仪表盘还能实时显示水深，新手也敢放心开。

它的越野科技比老款贴心太多。第二代全地形反馈系统有 8 种模式，泥地、岩石、沙地一键切换，系统会自动调动力和悬挂。ATPC 全地形进程控制简直是新手福音，设定好速度后，油门刹车全交给车，只管握方向盘就行，爬陡坡时根本不用慌。中央差速锁加后桥差速锁的组合也实在，极端路况下锁止后，动力能稳稳传递到有抓地力的车轮上。听说这车还熬过了 85000 升染色水的浸泡试验，可靠性确实经得住造。



2026 款的内饰升级得更懂家用了。中控台换成了 13.1 英寸的曲面大屏，比老款的 11.4 英寸大了一圈，搭载的 Pivi Pro 系统操作很流畅，无线 CarPlay 连上去几乎没延迟。有意思的是，中控还加了滑动式储物区和可拆卸侧袋，放手机、水杯这些小物件特别方便。

外露的镁合金横梁没丢，这是卫士的标志性设计，摸上去很有机械质感，和那些追求“全包裹豪华”的 SUV 形成鲜明对比。

当然它也不是没短板。90 短轴版的后排空间是真紧凑，成年人坐久了容易憋屈，要是带家人长途出行，还是得选 110 或者 130 长轴版。市区油耗不算低，3.0T 版本大概 12 个油，V8 版更是要到 13 个左右。而且电子配置多了，极端越野时偶尔会有小故障，这点老玩家可能会怀念老款的机械可靠性。

跟竞品比，它的定位很清晰。比奔驰 G 级少了点“品牌排面”，但全地形系统更智能，新手也能玩得转；比 Jeep 牧马人舒服太多，内饰豪华度和隔音不是一个级别，可改装潜力确实不如牧马人纯粹；至于丰田普拉多，卫士的科技配置和动力甩它一截，但耐用性和维修便利性，普拉多还是老大哥。

现在的卫士，更像个“双面手”。平时在市区当家用车，接送孩子、买菜逛街都胜任；周末换上 AT 胎去野地，巨石、深坑都能闯一闯。它没丢老款的魂，只是用现代科技把“硬派”变得更贴近日常了——这大概就是它能圈粉这么多年的原因。

HTML版本: [路虎卫士深度体验：V8 版 4 秒破百，硬派越野也能当家用](#)