

山海T1四驱版实测：油耗低，动力足，配置丰富，适合家用

来源：林欣惟 发布时间：2025-11-21 18:10:28

开着捷途山海 T1 四驱版上路，动力给人的初始感受是“够用且响应及时”。它搭载鲲鹏 1.5T 混动专用发动机，搭配 P1 发电、P3 前驱、P4 后驱三电机组成的插混系统，参数表现处于合理区间。实际驾驶中，绿灯起步时踩下踏板，动力不会缓慢跟进，而是以轻快的节奏推动车辆前进；高速行驶中需要超车，稍深踩踏板，后续动力储备能够跟上，不会出现“踩踏后无明显反应”的迟滞情况，整个驾驶过程流畅，没有明显的顿挫感，日常开着挺顺手。

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

日常仅用于上下班通勤时，纯电模式的实用性较高。按照 CLTC 标准，单次充电后续航里程可达 147 公里，以家到公司往返 20 公里的距离计算，一周使用下来仍有剩余电量，不用每天找充电桩。且纯电行驶状态下，没有发动机运转产生的“嗡嗡”噪音，车内环境相对安静，胎噪影响也有所减弱，长时间坐里面不容易烦躁。偶尔周末跑长途，就算电池没电了，馈电状态下百公里油耗大概 6.69L，加一箱油能跑挺远，不用总盯着油量担心不够，用车成本不算高。



作为一款可兼顾轻度越野需求的车型，山海 T1 的通过性在同价位产品中表现尚可。200mm 的至小离地间隙，过个马路牙子、走点坑洼路，不用太担心磕到底盘；600mm 的

涉水深度，下雨天遇到积水路段，也不用特意绕路。28° 的接近角与 29° 的离去角挺实用，之前去郊外走带小坡度的土路，车头没蹭到坡底，车尾也没卡在坡上，慢慢开就能过去，比普通城市 SUV 让人放心些，应付轻度越野的话，和部分专业越野车型比也差不了太多。

为适应不同路况，车辆配备捷途 XWD 全智能四驱系统，这个系统操作起来不麻烦 —— 不用自己反复调模式，它能自动认路，比如遇到泥地会调软悬架、保证动力，跑高速就优化动力分配让车更稳。对于越野经验少的人来说，能少费点劲，不用琢磨怎么调参数。另外还有电控牙嵌式差速锁，之前在郊外陷进小土坑，打开差速锁后，后桥能把所有扭矩传到车轮上，轻轻踩油门就出来了，脱困的时候还是挺靠谱的。



拉开车门进入车内，内饰设计延续在售车型风格，虽没有太多新鲜花样，但用着方便。三辐式方向盘是皮质的，摸着手软，不像硬塑料那样硌手，长时间握着也舒服。15.6 英寸中控屏和 12.3 英寸液晶仪表连在一起，界面干净，显示清楚，就算太阳大的时候，也不会因为反光看不清。挡杆后方的驾驶模式旋钮重新设计过，新增的“一键 X 模式”操作简单，按一下就能切到越野模式，不用在中控屏菜单里翻来翻去，开车的时候操作也安全些。中控下方留着空调、音量这些常用的实体按键，盲按就能操作，不用低头看屏幕，比全触屏的用着顺手。



车机系统运行得挺顺畅，搭载的高通 8155 芯片能保证不卡顿，打开导航、切音乐都挺快，没什么延迟。支持免唤醒连续对话，比如说“打开空调 24 度，再导航到附近的超市”，系统能完整识别并执行，不用一句一句说。四音区识别也好用，之前后排朋友说“打开后窗”，系统就只开后窗，没和前排的指令弄混。另外系统能 OTA 升级，上次更新后多了语音控制车窗的功能，不用手动操作，更方便了些。

外观方面，车辆继续采用方盒子造型，设计风格经典，在路上开的时候容易认出来，不会和其他车混了。四叶草造型的前大灯挺好看，晚上点亮后是柔和的白光，不会晃到对向车，地平线灯带看着也显眼，晚上开车更容易被认出来。全系都有侧踏板，上下车方便，尤其是家里老人小孩，不用使劲抬腿就能上去。新增的“公路灰”车身颜色，和传统灰色不一样，带点金属光泽，在城里开显得沉稳，去郊外又能看出点硬朗劲儿，各种场景都能搭。

车身尺寸为 4706mm×1967mm×1845mm，车内空间挺宽敞。前排的舒云座椅是 10 层舒适结构，贴合身体曲线，比如腰部支撑做得还行，长时间开车不容易腰酸背痛，同时座椅能加热、通风——冬天可以用手机 APP 远程开加热，上车的时候座椅就是暖的；夏天开通风，后背不会因为闷热出汗。座椅记忆功能挺实用，不同人开车的时候，不用反复调座椅位置，按对应记忆键就能恢复到自己习惯的坐姿。后排空间也够大，身高 180cm 的人坐进去，腿前面还有两拳多距离，不会觉得挤。把后排座椅放倒后，能形成接近两米的平整空间，之前露营的时候直接在里面休息，比帐篷舒服，平时搬大箱子、婴儿车也能装下。

配置方面，基础功能齐全，而且都挺实用。倒车影像和 360 度全景影像清晰度够高，车轮旁的小石子都能看清，之前在小区窄路会车，靠着影像辅助顺利通过，没蹭到车。定速巡航在高速上用着挺好，能少踩会儿油门，减轻右脚的疲劳。电动尾门设计得方便，之前买了很多东西，用钥匙按一下就能自动开门，不用放下东西再手动开。50W 无线快充充电速度不慢，手机放上去半小时能充不少电，不用找充电线，中控台下的储物格大小刚好放手机，

充电的时候也不会滑来滑去。

对比四驱探索版与四驱发现版，发现版多出来的配置挺实用。主动安全预警系统之前用过——跟车太近的时候，仪表盘亮红灯提醒，方向盘还会轻微震动，能避免追尾。车道保持辅助在高速上挺有用，车稍微偏离车道的时候，方向盘会自动回正，不用一直盯着车道线较劲。全速自适应巡航比普通定速巡航功能全，能跟着前车速度变，前车慢它就慢，前车快它就快，跑长途的时候能少费点劲。L2 级辅助驾驶能自动跟车、保持车道，进一步减轻开车的负担。9 扬声器的索尼音响音质比普通音响好，放音乐的时候听着更舒服。自适应远近光在晚上开车不用手动切，会车时自动变近光，会完车又变回远光，方便还安全。内置行车记录仪省了额外安装的钱，录像清楚，之前遇到剐蹭纠纷，调出来录像就能看明白情况。两款车差一万块，结合多出来的配置来看，选发现版还挺划算的。

对于喜欢露营的用户而言，山海 T1 的功能设计挺贴合需求。2.2kW 内放电和 6.6kW 外放电功率，能带动不少设备，之前露营的时候同时开电火锅和投影仪，都能正常用，电火锅半小时就能把食材加热好，晚上还能看电影。24 小时驻车空调挺实用，车熄火了也能开空调，夏天不会热得睡不着，冬天也能保持车内暖和，在车里待久了也舒服。

车内静谧性表现不错，全车有 5 块双层隔音玻璃，还在 79 处用了隔音材料，跑高速的时候风噪、胎噪都不大，车里的人正常说话就能听见，和在屋里聊天差不多。19 英寸轮辋搭配 235/60 R19 规格轮胎，在城里开的时候车挺稳，过减速带不会太颠，坐里面舒服；之前去郊外走非铺装路面，轮胎抓地力也可以，没出现明显打滑，开着挺放心。

山海 T1 四驱版提供 7+X 智能越野模式，其中 7 种固定模式能应对大部分常见的复杂路况，比如泥地、雪地、沙地都有对应模式，不用自己频繁调。X 模式能自己设置，比如喜欢软一点的悬架就调软，想动力强点就优化动力参数，挺灵活的。而且这个系统反应快，之前遇到突发路况，0.01 秒就认出路况，0.02 秒就换了动力模式，就算是头一次玩越野的人，也能很快上手。

能效表现方面，1DHT 无级超混变速箱运行得平稳，没有明显顿挫感，开着舒服。车速在 70km/h 以下的时候能切到纯电模式，CLTC 纯电续航 226 公里，日常通勤的话一周充一次电就行，不用天天充。跑长途的时候，发动机热效率能到 44.5%，馈电状态下百公里油耗才 5.89L，加一箱油能跑 1500 公里，之前去外地往返 1200 公里，中途就加了一次油，不用总进服务区，能省不少时间。

综合来看，捷途山海 T1 四驱版是一款能兼顾家用和户外出行的车型。平时在城里通勤，舒服、油耗低、配置也实用；周末去郊外露营或者轻度越野，动力、通过性、户外功能也都够用。不管是日常开还是出去玩，它都能应对，对于既想满足家用，又喜欢户外出行的人来说，这款车还是值得看看的。

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

HTML版本：[山海T1四驱版实测：油耗低，动力足，配置丰富，适合家用](#)