

实测捷豹 XEL：20T 后驱 + 全铝车身，豪华中型车的操控底气在哪？

来源：王雅娥 发布时间：2025-11-22 03:32:03

最近试驾了捷豹 XEL 全系车型，最直观的感受是它把豪华运动轿车的核心基因保留得很完整。作为一台主打驾驶乐趣的中型车，它的机械素质确实藏着不少惊喜，今天就从实际体验出发，跟大家好好聊聊。

捷豹XEL最低售价：15.98万起最高降价：17.48万图片参数配置询底价懂车分3.99懂车实测空间·性能等车友圈21万车友热议二手车6.30万起 | 406辆

动力总成的表现让人印象深刻，全系标配的 2.0T 发动机能输出 250 马力，搭配采埃孚 8AT 变速箱，官方给出的 7.3 秒破百数据完全经得起实测。日常开着几乎感觉不到涡轮迟滞，油门踩下去动力响应很直接，市区超车时轻轻一点就有劲儿，高速上即便跑到 120km/h，深踩油门仍有充足后劲。更难得的是变速箱的调校，换挡动作快到 150 毫秒，日常通勤时又能保持平顺，不会有突兀的顿挫感。

开起来的质感才是这台车的精髓。前置后驱布局搭配 50:50 的前后配重，这种设定在同级里并不多见，过弯时能明显感觉到车身姿态很稳，侧倾控制得相当出色。前悬用的是运动车型常用的双叉臂结构，相比普通的麦弗逊悬架，对车轮的控制更精准，转向时的指向性特别清晰，几乎没有虚位。底盘关键部件都用了铝合金材质，不仅减轻了车重，还让整个底盘的响应更灵敏，过减速带时滤震干脆，没有拖泥带水的多余晃动。



车身材质的用料很实在，大量铝合金的使用让整车重量控制得不错，抗扭刚度更是达到了 33000 牛·米 / 度。这种扎实的底子不仅提升了操控极限，也让高速行驶时的稳定性更有保障，即便遇到侧风，车身也不会有发飘的感觉。发动机本身也有亮点，铝合金缸体搭配双反向旋转平衡轴，运转起来的平顺性堪比六缸机，怠速时车内几乎听不到明显噪音。

聊完驾驶，车内的体验也值得说道。三款配置车型的风格差异很鲜明，进取运动版走低调路线，镀铬装饰搭配真皮座椅，质感很稳重；耀黑运动版的全黑套件 + 红色卡钳，运动氛围直接拉满，仿碳纤维饰板让内饰更有战斗感；90 周年典藏版的英国赛车绿车漆和火星红座椅，辨识度和豪华感都很突出。

配置上没有明显短板，12.3 英寸全液晶仪表 + 10.2 英寸中控屏的组合很实用，CarPlay 和 CarLife 都能直接连接，日常用着很顺手。中控屏下方的 5.5 英寸小屏专门控制空调和座椅功能，盲操起来很方便，实体按键的保留也提升了驾驶时的安全性。L2 级辅助驾驶系统表现靠谱，自适应巡航、车道居中、主动刹车这些功能，跑长途时能大大减轻疲劳感，前后雷达和倒车影像也让停车更轻松。



不过有一说一，它也不是完美无缺。常规状态下 343 升的后备箱空间，日常用着够用，但要是经常拉大件物品就得提前规划。全系不支持 OTA 升级，地图更新需要手动操作，这点确实有点跟不上当下的潮流。还有保值率的问题，如果你打算长期持有，它的机械素质完全能打，短期换车的话就得多权衡一下。

作为一台豪华中型车，捷豹 XEL 没有一味追求空间和配置堆砌，反而坚守了后驱和运动化调校的初心。这种专注让它在同质化的市场里显得很有个性，尤其适合那些看重驾驶体验、不随波逐流的消费者。



HTML版本：[实测捷豹 XEL：20T 后驱 + 全铝车身，豪华中型车的操控底气在哪？](#)