

34道拐+暴雨山路！向往就前往 捷途旅行者CDM 四驱_续航_ADS 4实测

来源：李佑芝 发布时间：2025-11-24 07:55:21

盘江公路的34道拐藏着连续陡坡，暴雨过后的山路湿滑难行，坑洼路段还暗藏托底风险——这趟1600公里的贵州自驾，我想找台能应对复杂路况的插混车，试驾了2025款捷途旅行者CDM（原山海T2）1.5TD DHT 208km两驱林野版，我试驾的雪山银配色，在雨雾缭绕的山路中辨识度很高。

纯电车型的续航短板、燃油车的高成本，都是我此前选车的顾虑。而这台搭载XWD全自动四驱、208km纯电续航、455kW鲲鹏混动和华为乾崮ADS 4的车型，能否经住山路考验？从关兴公路的隧道群到北盘江峡谷的非铺装路，我用全程实测数据，还原它的真实表现。

出发前特意梳理了车型背景：它由原“山海T2”更名而来，是捷途旅行者系列的插混版本，与燃油版形成清晰的定位区分——燃油版侧重越野质感，插混版更偏向新能源经济性。参考官方信息，其厂商指导价区间17.99-23.99万元，我试驾的两驱林野版经销商报价17.99万元，刚好落在家庭换车的预算范围内。盘江公路80%路段为桥隧相连的盘山公路，且多雨易造成路面湿滑，这样的复杂场景，正好能全面检验车辆核心配置的实际表现。

捷途旅行者C-DM最低售价：15.29万起最高降价：2.00万图片参数配置询底价懂车分3.83懂车实测空间·性能等车友圈4.7万车友热议二手车12.99万起 | 15辆

外观：硬派设计适配山路，每处细节都为实用服务



刚驶入盘江公路的窄桥路段，雪山银配色的“方盒子”造型带来的便利性便立刻显现。4785x2006x1875mm的车身尺寸，在双向两车道的窄桥会车时不会因过宽难以避让，而2800mm的轴距又能兼顾后排乘坐空间，同行182cm的朋友坐在后排，膝盖离前排座椅仍有两拳距离。

车身通过性的优势在复杂路段更为突出，205mm的离地间隙，让车辆在竹海镇附近被重卡反复碾压的乡道上行驶时，无需刻意减速或绕行，面对深浅不一的沟壑直接碾过即可通过，比之前驾驶的城市SUV省心不少，不用时刻紧盯路面担心托底。雪山银的车漆在阳光穿透雨雾时质感柔和，即便溅上泥沙，也不会显得过于突兀，后期清洁起来也比较方便。



车身侧面的塑料包覆件在行程中意外发挥了防护作用，在兰蛇坡的回头弯会车时，为避让对面驶来的重型货车，车身右侧轻微蹭到路边岩石，下车检查仅包覆件留下一道浅划痕，雪山银的车身漆面完好无损，省去了后期补漆的时间和费用。外挂式备胎也并非单纯的装饰，同行车友的车辆在北盘江峡谷路段意外爆胎，临时借用我的备胎应急，虽然备胎固定装置需要用工具拆卸，但装好后经几十公里颠簸路段，始终没有出现松动，稳定性超出预期。



前脸的贯穿式格栅和中下部的银色护板实用性同样值得关注，在砂石路段行驶时，护板能有效阻挡飞溅的小石子，避免底盘部件被磕碰；贯穿式格栅搭配嵌入的“JETOUR”英文标识，让雪山银的车头在雨雾天气里辨识度更高。竖向排列的尾灯在低能见度环境下表现亮眼，尤其是在关兴公路的隧道群中，后方车辆能清晰识别前车位置，间接提升了行车安全性。整体来看，这款车的外观设计没有多余装饰，每一处细节都围绕山路驾驶的实际需求展开，雪山银配色也让硬派造型多了几分沉稳质感。

内饰：实用导向为主，长途乘坐体验不打折扣

看完外观的实用表现，坐进车内的第一感受是“务实”——没有堆砌豪华材质，中控台、车门板等大部分区域采用硬塑料，但做工比较规整，7天山路跑下来，没有出现明显的异响。中控屏尺寸不算特别大，但操作流畅度尚可，搭载的奇瑞Lion智云系统，在山区信号较弱的路段也能保持稳定联网，语音交互功能响应及时，说出“打开座椅加热”“导航到北盘江观景台”等指令，都能精准识别并执行，不用在急转弯时低头操作屏幕，减少了安全隐患。

座椅的舒适性超出预期，采用仿皮材质包裹，透气性较好，在贵州10℃左右的气温下，长时间乘坐也不会觉得闷热。主驾驶座椅支持电动调节，包括前后、高低和靠背角度，连续开3小时山路后，调整一下座椅角度就能有效缓解腰背疲劳；副驾驶座椅虽然是手动调节，但调节范围足够，不同身高的乘客都能找到合适的坐姿。延续座椅的舒适表现，第二排座椅支持前后滑动和靠背角度调节，前后滑动范围约15cm，靠背角度可调节至120°左右，长途乘坐时能半躺着休息；中间地板凸起较低，高度约5cm，即便满员乘坐，中间乘客的腿部也能自然放置，不会感到局促。后排还配备了两个USB充电接口和独立的空调出风口，带孩子出行时，不用担心手机、平板没电，也能根据需求调整后排温度。

捷途旅行者C-DM最低售价：15.29万起最高降价：2.00万图片参数配置询底价懂车分3.83懂车实测空间·性能等车友圈4.7万车友热议二手车12.99万起 | 15辆

储物空间的设计也贴合自驾需求，车门板上的储物格空间较大，能轻松容纳一瓶500ml的矿泉水和一把折叠伞；中控台下方的储物槽支持无线充电功能，将手机放入即可充电，无需连接数据线，在颠簸的山路上，手机放在里面也不会滑落；中央扶手箱内部空间规整，深度约20cm，能装下应急药品、墨镜、纸巾等随身物品，而且扶手箱盖板支持角度调节，胳膊搭在上面很舒服。后备厢的实用性同样值得肯定，常规容积为580L，放入三个20寸行李箱和露营装备后还有剩余空间，将第二排座椅放倒后，能拓展出更大的储物空间，甚至能放下折叠桌椅和露营帐篷，在北盘江大桥附近的停车场露营时，后备厢临时充当了“储物间”。不过有个小遗憾，内饰硬塑料占比偏高，经常接触的部位如果能采用软质材料包裹，触感会更舒适。

动力：208km纯电续航够日常，鲲鹏混动山路表现稳定

内饰的实用设计让人印象深刻，而动力表现则是这趟山路自驾的核心关注点。出发前在关岭县城的快充站将电充满，对于CLTC工况208km的纯电续航，其实我心里多少有些忐忑——山区路况复杂，爬坡多、车速波动大，实际续航会不会大幅缩水？但实际驾驶后发现，纯电模式完全能覆盖日常短途需求。在兴义市区通勤时，电机驱动的特性让起步响应较为迅速，油门踏板踩下后没有明显延迟，加速轻快顺畅，应对城市拥堵路况的跟车、超车都很灵活。此时发动机不介入工作，车内噪音主要来自风噪和胎噪，分贝控制在合理范围，后排乘客低声交谈也不用刻意提高音量。

进入山区后切换到混动模式，这套455kW鲲鹏超能混动C-DM系统的表现超出预期。系统由1.5T涡轮增压发动机（型号SQRH4J15，功率可达115kW，热效率达44.5%）和前置双电机（总功率165kW，总扭矩390N·m）组成，系统综合功率280kW，匹配3挡DHT混动专用变速箱。在兰蛇坡那段海拔落差近900米的连续爬坡路段，即便车内满载3人和行李，也不用猛踩油门就能顺利登顶，动力输出线性且充沛，没有出现动力不足的情况。发动机介入时的过渡非常自然，若不刻意关注仪表盘上的动力流显示，几乎察觉不到发动机已经启动，不会产生明显的顿挫感或噪音波动。

续航表现也没有虚标，满油满电状态下，从盘州出发经关兴公路到兴义，再沿北盘江峡谷返回，全程400多公里，到达目的地后仪表盘显示剩余电量仍有30%。7天1600多公里跑下来，总共花费的油费和电费加起来不到600元，比同车组的燃油车节省了一半多。补能便利性也值得一提，在兴义市区的快充站，30%-80%的电量仅需0.62小时就能充满，喝一杯咖啡的时间就能补满大半电量，完全不影响行程安排；慢充模式下，使用家用充电桩充满电需要6小时，适合夜间停车时充电，第二天早上就能满电出发。此外，车辆还支持对外放电功能，放电功率可达3.3kW，在北盘江露营时，接上台电磁炉就能煮火锅，搭配随身带的露营装备，轻松解决了山区用餐不便的问题。

驾驶辅助与通过性：华为乾崮ADS 4省劲，XWD四驱应对复杂路况

动力系统的稳定表现为行程打下基础，而驾驶辅助和通过性则让山路驾驶更加轻松。这款车搭载的华为乾崮ADS 4驾驶辅助系统，在山区路况中堪称“长途好帮手”。在关兴公路的长直路段开启全速域自适应巡航功能，设定好车速和跟车距离后，车辆能自动保持与前车的安全距离，前车减速时自动跟减，前车加速时平稳跟涨，无需频繁操作油门和刹车，大幅缓解了长途驾驶的疲劳。车道保持功能在连续弯道中表现精准，尤其是在兰蛇坡的回头弯路段，系统能清晰识别车道线，将车辆稳定控制在车道中央行驶，减少了方向盘的修正频率，长时间驾驶下来，手臂不会感到酸痛。

除了长途路段，城市道路或乡镇路段的场景下，前碰撞预警和自动紧急制动功能实用性也很强。在竹海镇的集市路段，突然有行人横穿马路，系统提前1.5秒发出警报，见我未及时反应，又自动启动紧急制动，成功避免了一场意外。不过需要注意的是，在暴雨、团雾等极端天气下，系统的传感器识别精度会略有下降，此时仍需驾驶员集中注意力，不能过度依赖驾驶辅助功能。

驾驶辅助系统带来便利的同时，车辆的通过性也没让人失望。虽然我试驾的是两驱版本，但205mm的离地间隙，让它在轻度非铺装路面行驶时游刃有余，面对马路牙子或浅沟，不用小心翼翼绕路就能通过。同行试驾四驱版的朋友分享体验时提到，中高配车型搭载的XWD全自动四驱系统表现出色，支持雪地、泥地、沙地等多种驾驶模式切换，在泥地路段行驶时，系统能自动调整前后轮的动力分配，0.15秒就能完成模式切换，即便车轮出现轻微打滑，也能快速恢复抓地力，轻松脱困。比如在北盘江附近的湿滑碎石坡，四驱版不用刻意寻找路线，直接就能平稳通过，而两驱版则需要避开较深的坑洼，这一点对于经常走复杂路况的用户来说很有参考价值。不过对于大多数以城市通勤和周末轻度户外出行为主的家庭用户，两驱版本已经完全够用，没必要为用不上的四驱功能额外增加预算。

安全配置方面也比较全面，车身采用承载式结构，高强度钢比例达75%，在过弯时的稳定性较好，没有明显的侧倾感；配备主副驾安全气囊、前排侧气囊、前后排头部气帘，形成全方位的被动防护。针对混动车型的电池安全，电池包采用宁德时代磷酸铁锂电池，具备多重防护设计，包括防水、防尘、防碰撞等，并且通过了高低温、振动、挤压等严苛测试，防水等级达到IP68，即便在雨天的涉水路段行驶，也不用担心电池进水；同时，首任车主还能享受电池终身质保（具体以官方条款为准），降低了后期用车的顾虑。

总结：家用插混的务实之选，山路自驾的可靠伙伴

7天盘江公路自驾下来，捷途旅行者CDM给我的最大感受是“靠谱、实用”。208km的纯电续航能覆盖日常通勤，每天50km的通勤距离下，充一次电可满足4天左右使用，有助于降低用车成本；455kW鲲鹏超能混动C-DM系统在复杂山路中动力输出平稳，且续航无焦虑，满油满电状态下综合续航超1300km，可应对家庭长途出行场景；华为乾崮ADS 4驾驶辅助功能，能缓解长途驾驶的疲劳，为行车安全增添一份保障；而XWD全自动四驱系统（中高配搭载）

拓展了使用场景，让轻度越野、露营等需求得以实现，兼顾城市通勤与户外出行需求。

当然，这款车也存在可提升之处——内饰硬塑料占比偏高，质感与同价位部分车型相比有优化空间；车机系统的交互体验，比如语音指令的连续响应、应用生态丰富度等，仍有进步余地；外挂备胎的拆卸需要使用工具，若在野外爆胎，更换流程相对繁琐。但对于注重实用性和性价比的家庭用户来说，这些细节短板并不影响核心需求的满足。

如果你和我一样，既想兼顾城市通勤的经济性，又想满足周末户外出行的需求，尤其是经常跑山路或长途自驾，那么这款车值得纳入试驾清单。17.99万元的经销商报价，结合其配置表现与实测体验，性价比具备参考价值。选车没有绝对的优劣之分，契合自身需求的便是合适的选择，捷途旅行者CDM可作为家用插混车型中“均衡适配”的参考选项。

HTML版本： [34道拐+暴雨山路！向往就前往 捷途旅行者CDM 四驱_续航_ADS 4实测](#)