

iCAR V27官图发布，206度+343度电池

来源：王慧娟 发布时间：2025-11-12 06:28:04

iCAR V27(图片)首组实车官图公开，之前曾以iCAUR V27名义亮相。外观沿用了此前的设计语言，细节上与之前曝光的车型基本保持一致。本次公布信息里有一项值得注意的变化：车头或车顶位置出现了激光雷达的配套方案，这是该车系首次以实车形式展示雷达模组。官方明确了两种车漆配色和两种车身布局的命名，“书包版”和“备胎版”随图一并亮相。

从数据看出两种车身的差别清晰可见。书包版车型车身长度为4909毫米，宽1976毫米，高1894毫米，轴距2910毫米；备胎版车型车身长度为5055毫米，宽1976毫米，高1894毫米，轴距同样是2910毫米。轴距一致说明乘坐空间和车内布局的基础尺度没有变化。长度增加146毫米的备胎版主要体现在车尾轮廓上，名称提示出厂设计把备胎作为外露或特殊装饰的一部分，尾部造型因此更强调越野化或复古风格。宽度接近两米并配合接近1.9米的车高，让整车侧面比例偏向传统中大型SUV的体态，前后排的头部与肩部空间潜在余量较大，第二排乘坐舒适度具备一定基础条件。

动力方面，全系采用增程式混合动力布局，心脏是一台1.5T增程器，最大输出功率105千瓦。低配车型采用后驱布置，高配车型提供四驱版本。增程器的职责是为电池充电或直接为驱动系统供能，105千瓦的额定功率在增程体系中属于中等偏上，足以在持续充电或应对高速巡航时承担较稳定的能量补给。电池组合给出两种容量规格，分别为20.6千瓦时和34.3千瓦时，对应的WLTC工况纯电续航分别为90公里和150公里。以日常通勤和城市短途出行场景来20.6千瓦时的组态可以满足多数人的日常里程需求并兼顾整车成本与重量控制；34.3千瓦时的组态把纯电可用里程推高到150公里，更适合对长短途间电动续航有更高依赖的用户。WLTC标准下的续航数值在现实使用中接近实际能耗水平，但具体表现还会受到路况、负载与气候的影响。



激光雷达的实际加入透露出对车载感知能力的强化。激光雷达在低能见度或复杂路况下提供更多维度的距离与障碍物信息，能辅助实现更精准的环境建模。官方图中雷达位置和尺寸并没有被刻意遮挡，这说明厂商在传感器布局上已经做好了模块化适配的工作。与此相配套的电气架构、传感器冗余和数据处理能力会成为车辆最终辅助驾驶能力的决定性因素，留给消费者的判断点是该雷达是作为辅助驾驶选装件还是随配置标配出现，以及对应的功能集成深度。

两种车身命名与配置组合体现出不同用户取向。书包版尺寸稍短，后尾更顺畅收尾，整体倾向城市家用与舒适感受；备胎版因外露备胎或尾部延伸而更强调硬朗风格，视觉语言更靠近越野主题，适合对外观辨识度和特定生活方式表达有偏好的人群。轴距不变意味着车内多半保持同样的乘坐布局与行李厢深度差异有限，真正影响载物能力的是后备箱门型和后部空间的利用方式。后驱和四驱的动力分布也会影响车辆的驾驶特性：后驱布局在低配时更注重成本与牵引效率，四驱在高配时带来更复杂的动力管理和更好的横向牵引能力，这与备胎版的越野化外观会形成配置上的呼应。

关于续航与能耗的讨论集中在增程策略的折衷上。增程器带来的是把发动机从直接驱动中解放出来，使其在经济转速区间稳定工作以给电池充电，减少对于大容量电池的依赖。小容量电池配合增程器可以实现较轻的整车重量和更低的购车成本。大容量电池在短期内减少了对增程器启动的需求，提升纯电出行体验。WLTC下90公里与150公里的数据给用户提供了清晰的选择依据，城市短程通勤、高速长途与多日自驾之间的电能与燃油使用频次会随配置不同而变化。



外观保持延续性，雷达装置的出现，和两套颇有个性的车尾设计构成了此次官图发布的核心信息。双电池容量与增程器功率的组合说明了iCAR V27在能源策略上采取了更灵活的产品分层。书包版与备胎版的尺寸差异反映了厂商在同一平台上对不同用户审美与使用场景的适配思路。今天公布的这些要点勾勒出一款在外观、感知与动力上都做出明确区分的新车，官方图同时也将激光雷达与两种续航选项放到了消费者的视野里。

HTML版本： [iCARV27官图发布，206度+343度电池](#)