

# B22 对比测试

# 一起,来

## 高尔夫6&丰田普锐斯 对比对谈



当这两台黑色的紧凑型轿车行驶在北京拥堵的三环路上时,它们表现得同样低调,没有人会对有着6代经典传承的高尔夫投来艳羡的目光,也没有人注意到普锐斯的混合动力身份。但在这平静相随而行的两款车的背后,却是两种技术的较量。

大众汽车正在竭尽全力,榨干汽油发动机最后的

剩余效率,涡轮增压、缸内直喷、轻量化等等技术的确效果显著,而且它丝毫没有影响到高尔夫的驾驶乐趣以及经典的传承。

丰田则走了不同的路径,日本人为结构相对简单的汽油发动机装上电动机作为辅助动力,混合动力技术的效果也相当明显,而丰田全球累计售出的400万辆混

合动力车型中有90%都是普锐斯。

一个是传统汽油发动机高效率的典范,另外一个则是混合动力技术的先锋。虽然现在由于价格的悬殊,它们之间不存在直接的竞争,但这场较量不会止步于此,至少在纯电动时代来临之前的这段时间,需要在它们之间做出选择作为过渡方案。

## 它,堵时更省油

**谢涛:**相比现在的“街车”高尔夫6,普锐斯在北京的街头并不常见。不过每次看到老款普锐斯,我就对车主肃然起敬。我想,驾驶席上坐着的那个人,一定是个有品位的人,他/她在默默地为环保作贡献。你怎么看那些买普锐斯的人?

**崔卓佳:**我倒是没那么有觉悟,老普锐斯的汽油发动机排量太小,动力太差,而且高速上一点都不省油,我倒是觉得开老普锐斯的人得有个好心态。不过新款改善明显,1.8L的发动机明显更有劲儿,也改变了高速费用的问题。我在普锐斯论坛里转了一圈儿,5个油是比较普遍的。

**谢涛:**不错啊!北京堵车的时候,高尔夫6能干到12个油,通常在堵车情况下,10个左右。堵车时候普锐斯的优势就体现出来了,我曾经驾驶新款普锐斯,在周末最堵车的二环路上转了大半圈,全程使用Eco模式,虽然这时候动力欠佳,但是油耗低至4.2L。

不过,普锐斯在高速上的优势不明显,我曾驾驶高尔夫6在四环上以80km/h匀速行驶,创下了创纪录的百公里4.8L的油耗,如果在高速上,120公里时速巡航,油耗在6L左右。

**崔卓佳:**的确,普锐斯我开了一段高速,100km/h,油耗稳定在6L,的确越堵越省。但是你全程Eco?太肉了,这一点还是高尔夫做得好。当你不需要的时候,它可以跳到7挡,以极低的转速巡航,当你需要动力的时候,变速箱也可以快速响应,把转速拉高。而在普锐斯上,你得先切换到Power模式,然后才能有动力,不过说实话,新普锐斯还是很有劲儿的。

**谢涛:**当堵车很严重时,驾驶这样的车就会很安心地坐在车里,这时候发动机不启动,不用担心烧油,堵车时的心情完全不一样了。

(下转B23版)



## 形态切换 新普瑞斯三种驾驶模式

★EV纯电动模式:车辆怠速或拥堵路段频繁起步停车时,发动机并不参与工作,所有动力都由蓄电池来提供,实现零排放。但由于电池容量有限,EV模式只支持在时速50公里以下行驶3公里,没有汽油的状况下此模式关闭。

★ECO节能驾驶模式:正常行驶时油门的响应程度降低,即使深踩油门动力也受到限制。

★PWR运动模式:油门响应更加灵敏,加速时可以调动全部动力,汽油机与电动机全力以赴,发挥出最大能量的同时油耗也最高。

## 名词解释

### 普锐斯 第二代混动技术

普锐斯的第二代混合动力技术由直列4缸1.8L VVT-i汽油发动机和永磁交流电动机并联而成,属于重混技术。

新的1.8L发动机采用了阿特金森循环技术,最大功率73kW,最大扭矩为142Nm,相比老款的1.5L发动机动力明显提升。与具有60kW、207Nm动力输出的全新永磁交流电机并联后,其最大功率可以提升至100kW,最大扭矩207Nm。该系统由于发动机功率提升,改善了老款在高速状态下废油的弱点,新车排量更大,但综合油耗反而更小。

## 以旧观新 新老普锐斯技术对比

	全新普锐斯	老款普锐斯
总排气量	1798cc	1497cc
发动机最大功率	73kW/5200rpm	57kW/5000rpm
发动机最大扭矩	142Nm/4000rpm	115Nm/4000rpm
电动机最大功率	60kW	50kW
混动系统最大功率	100kW	82kW
综合油耗	4.3L/100Km	4.7L/100Km