

6月21日 周四 晴

“没电”也能跑

路线:西南四环—东南二环
行驶里程:约15公里

因22日工作时间没空去取车,约定晚上去卫宇行把试驾车取回来。(电动汽车与传统汽车不同,经销商需经过培训,有充电设施和维修能力,目前北京只有卫宇行和国生雪佛兰店可以销售沃蓝达。)

提车后发现,试驾车电池已经完全没电,临时充电也来不及,回家的路必须依靠增程器。沃蓝达与我们传统思维里的电动汽车不同,除了续航80公里的纯电力驱动系统外,沃蓝达还配有一台1.4L汽油发动机,当电池没电或电量低的时候,发动机启动为电池充电。在这种增程模式下,沃蓝达的续航里程可以达到570公里。听上去驱动原理是不是像混合动力?通用的说法是,汽油发动机即便启动,也只为电池充电,为4个轮子提供动力的始终是电池和电动机。

不管怎样,这确实是一个高科技产物,无论是那前卫的车身设计,尤其是那天马行空的尾部设计,还是纯液晶显示的仪表盘和触控式中控按钮,都会让我固执地认为它应该出现在科幻电影里而不是北京拥堵的街头上。在增程模式下,从西南四环的4S店开回东南二环的家后,我才意识到这样的车简直就是为北京拥堵的道路而生啊!中控台上的液晶显示屏显示:百公里油耗4.8L。



电动日记

4天体验雪佛兰增程型电动汽车沃蓝达

6月22日开回了一辆雪佛兰增程型电动汽车沃蓝达,我将有几天时间来简单测试一下这辆已经在国内上市、售价为49.98万元的电动汽车。这是我自2008年开始关注有关雪佛兰增程型电动汽车的相关信息以来,第一次与沃蓝达的“亲密接触”。

6月22日 周五 晴

撒了欢儿地跑

路线:东南二环—西北六环—昌平沙河—东南二环

行驶里程:约116公里

沃蓝达除了不能提供轰鸣的听觉享受外,它实在是一部太有驾驶乐趣的车!沃蓝达的底盘来自欧洲,软硬适中,能够给车身提供足够好的侧向支撑力,同时又不影响舒适性;沃蓝达的动力来源于电池驱动系统而非那台只有1.4L的发动机,强劲的电驱动系统可以输出370牛米的扭矩,官方公布的百公里加速时间不到9秒。

想象一下,有这样一部车:欧式底盘,尺寸与科鲁兹差不多,却有着比君威GS加速性能还猛的动力,同时适度加大车重以保证稳定性,它的驾驶感受如何?“指哪打哪”,随心所欲,这就是我的驾驶感受。

虽然昨晚没给沃蓝达充电,但它也不是一直处于完全没电的状态。当松开油门或踩下刹车后,能量回收系统启动,动能转化为电能为电池充电。所以当电量充到一定程度后,发动机可以停止工作,这时整车非常安静。只不过与传统汽油车相比,当松开沃蓝达的油门后,它会有明显的减速动作,这都是能量回收系统在“作怪”。

当然,前卫的外形设计带来了高科技感,但却牺牲了驾驶者的使用感受,比如粗壮的A柱和后尾箱盖的设计就遮挡了部分车内视野。尤其需要吐槽的是那高科技的中控台,与传统的车型不同,沃蓝达的中控台按钮采用触摸式设计,有时按了没反应,有时不经意间就错按了。



6月23日 周六 晴

今儿零油耗

行驶路线:四惠—三元桥—簋街—东南二环

行驶里程:约30公里

早上起来下到地下停车场,沃蓝达已经充满电。按照官方公布的数据,在家用220伏电源上,只要6个多小时就能为沃蓝达充满电了,充满一次电,理论上可以行驶80公里。

纯电力驱动模式下的驾驶感受与增程模式几乎没有区别,只是变得更安静了,因为这时发动机完全不启动。但我遇到一个现实问题,在很多人车不分的路段,沃蓝达没有任何声音,这样前面的行人和非机动车就不知道后面有车驶来。该如何提醒前面的行人呢?按喇叭?太响而且太不礼貌。

一番研究后,我终于发现了隐藏在转向灯拨杆的顶端的那个小按钮,按下它后沃蓝达就会发出声音并不大的“滴滴”声,达到提醒行人和非机动车的目的。

采访/摄影 新京报记者 谢涛

6月24日 周日 晴

有钱时再见

行驶路线:东南二环—西南四环

行驶里程:15公里

今天我要把沃蓝达还回去了,说实话还真有点舍不得,沃蓝达不光好开,还节能环保。这两天我已经被无数人围观了,路人都对这样的电动汽车很是好奇,经常在等红灯或堵车时有旁边的司机向我打听这车的续航里程。

除价格问题外,充电也是现阶段难以解决的问题,能找到一个带有家用插座的停车场并不是一件容易的事。

■ 车身尺寸(mm):4498 / 1787 / 1439
轴距(mm):2685
发动机(L):1.4
最大功率(kW):111
最大扭矩(Nm):370
最高车速(Km/h):160
普通220v充电:一次充满需6.5小时
纯电力续航里程(Km):80
增程模式续航里程(Km):570

EOS,很有意思

当一辆大众EOS从你身旁驶过时,你多会以为是一辆新速腾,因为它们的车身长度太接近。当看到车身侧面宽大的车门,你才发现这是EOS。

作为一款敞篷双门轿跑,工程师在EOS内部空间上着实下了工夫。前排宽敞舒适的座椅,后排紧凑不拥挤的空间,充分利用了它的车身尺寸。

得益于PQ35平台,这辆EOS具备优越的驾驶乐趣。2.0T发动机与6速双离合变速器的组合,让其动力性能堪比高尔夫

GTI,当然在调校上就不如GTI那样刚猛了。2.0T发动机提供了147千瓦的最大功率和280牛米的最大扭矩,实际驾驶时油门动力响应速度始终以平顺为基调,深踩油门时发动机响应转速略有延迟,可一旦咆哮起来,转速能迅速上升到6000转/分钟以上,足够给予酣畅的推背感受。前麦弗逊后多连杆的悬挂配置,让EOS具有不错的过弯能力。但方向助力轻盈,让过弯时的地面信息反馈不如GTI那么清晰。

采访/摄影 新京报记者 陈木士

