



目标就是颠覆！ 测试TESLA MODEL S P85

无论是现实中的钢铁侠原型，还是我们熟知的PayPal和SpaceX私人运营航空旅行计划创始人，埃隆·马斯克就是一个奇人，是继乔布斯之后硅谷的又一个科技偶像。远隔重洋来到时差16小时的加州，我们此行的目的不仅仅是冲着70%车型都与国内市场无关的洛杉矶车展，当然还有埃隆的新玩意儿——TESLA MODEL S，一款名不见经传，却突然颠覆世界的豪华电动跑车。在短短的5天内，我们将会对它进行一次彻底的体验和测试。

外观细节介绍

从车身侧面看，MODEL S看上去更像是一款来自意大利的产品，舒畅自然的线条风格看起来很舒服，四门中大型轿车庞大的乘坐空间占据了很大的车身比例，圆润饱满的线条从车顶一直延续到短小的车尾，这种短尾掀背设计几乎是近来设计界的流行趋势，也使得实车本身要比照片上看起来更大一些。

超过2吨的总质量并不意味着MODEL S会在车辆的配重上妥协，铝制材质的使用以及合理的配重比将前后车身的重量分布控制在48:52，和绝大多数跑车的设计一样，前排乘客在MODEL S中被布置在前后轴的正中央。而TESLA也声称MODEL S的风阻系数(Cd)仅有0.22。

翼子板上转向灯是TESLA从Roadster的粗糙转向MODEL S精致的象征，金属蚀刻工艺将TESLA Logo镶与其中，灯光也以渐变风格呈现，而当夜色降临，这边是车侧最美的一道风景线，让人不由的多看一眼。

后视镜的设计极为华丽，造型修长，锃亮的镀铬金属底座极大的提升了档次感和虚荣心。左侧镜片带有自动防眩目功能，而右侧的则仅有普通的加热，视野上算不上大，变道或转弯时还是要多看一眼。

比后视镜更华丽、更前卫的是车门把手，日常驻车时，MODEL S的门把手就像是概念车一般让人摸不到头脑，据说这种隐藏式设计可以降低车身风阻，但我们认为它更多的是设计师用来展现MODEL S与未来科技之间的关联。而你携带着车钥匙靠近车身，门把手便会优雅的弹出。趁着白色LED的照明，伸手轻轻一拉，没有任何的反馈或是阻力，门锁即会自动将车门弹开。

车尾的整体线条设计相当的饱满，有些时候你甚至会觉得有点儿Panamera的感觉，碳纤维后扰流板是P85车型的专属选装件，熏黑全LED尾灯视觉效果很棒，夜间效果则更为出色。

所有人都认为MODEL S应该是一款很前卫的车，所以我发现后视镜上没有摄像头的时候就觉得很奇怪，而当发现车尾连倒车雷达探头也没有的时候就更诡异了。实际上，MODEL S的全车就仅有一个高清后置摄像头提供倒车影像，而实际上这套倒车影像也并不



那么的好用，你可以说这是设计师为了简化设计而刻意为之，我们则觉得一系列传统科技配置的缺失都是出于成本的考虑。

内饰设计及使用

进入车内后，MODEL S更多的给人以概念车的感觉，几乎没有量产车会拥有类似的设计风格。即便此前已经从官图上见识过那个超大的17英寸触摸屏，但真到了近在咫尺的时候，还是不由得让人惊叹。

由于没有档位概念的存在（事实上MODEL S只有前进与后退两种行驶模式），所以诸如换挡拨片之类的玩意儿都没有存在的意义。方向盘后方的拨杆完全是奔驰的组件，这也是因为TESLA与奔驰之间有着密不可分业务往来，所以对奔驰的车主来说，与众不同的转向灯拨杆和雨刷器功能布局适应起来完全不是问题。

全液晶仪表盘放在今天看来已经完全不是什么高科技了，MODEL S同样如此，丰富的信息展现是全液晶仪表盘最大的特点，左侧是状态显示区和导航显示区，中间是车速表，右侧则是相当强大的车载信息显示区，可以通过方向盘的多功能按键在这个区域调节几乎所有的车辆功能。

紧接着我们来看那个17英寸大屏幕，真的太大了……17英寸是什么概念呢？足足两台标准规格的iPad上下并排放。MODEL S几乎所有的功能都可以通过这个大屏幕来控制，基础的包括娱乐系统、导航、空调、座椅加热等，高级一些的包括行李厢启闭、天窗的开闭、车身高低调节、充电设定等等，更夸张的是连车辆总电源的开关都可以通过它来搞定。

而在整套系统的显示效果上，MODEL S的屏幕分辨率大概相当于iPad一代和二代之水准，并没有达到Retina视网膜显示效果；当然车载系统上也并不需要那么细腻的屏幕，同时要协同处理那么复杂的车辆功能，还要保证系统的流畅，Retina视网膜屏幕会带来一系列不必要的成本提升。当然这套系统以及这个大屏幕的反馈速度还是非常快的，基本上和iPad二代水平相当，当然沾染指纹的效率也和iPad保持一致，车内时刻准备一块鹿皮的擦镜布是少不了的。

车内空间体验

MODEL S很酷的将前后车门都设计成了无框玻璃，良好的隔音处理使它在高速行驶的时候不会有太多噪音，硬邦邦的车门饰板被大面积的皮革覆盖，虽然做工算得上精细，但多少触感上还是欠缺了一些质感，或许选装Nappa真皮后会改善一些。

选装的全景天窗可开启的面积十分巨大，并且可以任意的调整开启面积，但整体向外开启的设计也会带来不小的风噪，建议行车的时候就别折腾了。天窗没有设计车内衬板，官方宣称其关闭时可以隔绝98%的可见光和81%的热量，当然您若是本身就设这个癖好，直接选择黑色车顶或是与车身同色的车顶就好了。

前排座椅的造型相当不错，一体式头枕设计让它的卖相看起来很运动，而实际上，MODEL S也确实为用户提供了普通座椅和运动座椅两种可选方案，差别么……竟然不是座椅的造型功能，而是座椅皮革材质和视觉效果的不同。

后排座椅则为三个标准的成人座椅，且座椅本身相对平直，谈不上任何的舒适性，后排仅配备了空调出风口，除此之外，12V电源接口、杯架和中央扶手等一概没有。若您要选配后排座椅加热功能，需要额外支付费用。

而在车内储物空间上，MODEL S的表现也实在两极分化的严重，好用的地方很好用，比如中控台下方硕大的储物格，一整箱6瓶500ml的矿泉水可以直接横着放入，从超市购物后的大号塑料袋也可以直接放在这里；手套箱的空间也很不错，放入5瓶水很轻松。而其他地方就不太尽人意了，比如之前提过的前后门均无储物格，比如后排一个储物空间都没有。

掀背式设计的行李厢是MODEL S的另一大特色，原厂的儿童安全座椅被倒置在这里，设计师不仅仅为孩子们布置了四点式安全带，还有充足的脚部空间来保证乘坐舒适性。而通过简单的翻折，安全座椅可以被完整隐藏到行李厢隔板内，从而留下相当出色的后排装载空间。

当然还是因为没有发动机的缘故，MODEL S的车头部分仍旧是一个硕大的储物空间，有多大呢？身高178cm的成年人蜷缩着可以钻进去，还可以安全的盖上前行李厢盖，而为了防止危险情况发生，前置行李厢内也安置了紧急逃生按钮。

动力总成及性能测试

MODEL S性能表现应该是大家更为感兴趣的一个话题，我们测试的这款P85车型是MODEL S车系中性能最强的版本，根据官方资料显示，它的0-100km/h加速成绩为4.4秒，一款可以和超级跑车跑得一样快的电动车应该算是前无古人了，而且它的体重已经超过2.1吨，这绝对是个让人激动的事情，那么下面就让我们先进入测试环节，来看看这款MODEL S P85车型的实测成绩是多少。

●加速性能测试

MODEL S算是一辆大马力后驱车，开始我还担心起步时600牛·米扭矩瞬间爆发会让车身难以控制，但TESLA的工程师考虑的很周到，全油门起步瞬间并没有让所有扭矩全部释放，这应该也是考虑到车辆传动系统的承受能力而进行的设定，总之一切都还可以在你的掌控之中，轮胎都没有过分打滑。从加速上起步瞬间动力并没有全部输出，但仅仅0.5秒之后600牛·米就完全释放，并且以这种状态持续加速了超过2秒钟。

这种强大的加速感觉如果用激情澎湃来形容可能并不太准确，因为它没有排气声浪、没有发动机轰鸣，只有一丝丝电流声从你耳边划过，缺少了各种感官刺激之后强大推背感还真是不太适应，你唯一能做的就是双手紧握方向盘，注视着前方景物飞向身后。

●刹车性能测试

刹车测试就很平常了，远没有加速测试来的那么让人激动，不过最终刹车成绩还是让我们很吃惊，一个车身重量超过2.1吨的车，刹车成绩可以保持在38米以内，和同级别的一些跑车或者高性能车相比也不相上下，非常出色的表现。

●MODEL S的动力系统

实际测试之后，我们证实了眼前景这辆电动车确实可以达到4.4秒的0-100km/h加速性能，一个很惊人的成绩，在此之前我也不会相信一款只靠电力驱动的汽车可以跑的这么快，而如此强大的性能都要归功于它的动力源泉，一台三相感应式电动机。

这台电动机并不那么显眼，它的体积比西瓜大不了多少，重量和一袋大米相当，这是感应式电动机的特点之一。电动机直接安装在后轴上，与一个变频器相连接，变频器是将电池组提供的直流电转化为交流电提供给电动机使用，直接驱动两个后轮，没有太多的损耗以及衰减，因此它的动能转化率和传递效率都非常高。就是这么个小玩意儿拖着这台2吨重的车，只用了4秒多的时间就从0加速到100km/h，这一切会让你更加强烈的感受到科技力量的强大。

因为TESLA没有发动机，没有各种复杂的机构，所以后期维修保养也会更简单、成本更低，因为你不需要更换机油、火花塞之类的消耗品。TESLA官方也提供了非常厚道的质保政策，整车提供4年或8万公里质保，而电池组的质保周期达到了8年或16万公里，基本上在你拥有这辆车的时间内它都是在质保期之内的。

●关于MODEL S的充电问题

这也是大家都很关心的事情，它怎么充电？充电是否方便？充一次电需要多长时间？在测试的这段时间里，我们对它的充电方式有了充分的体验。有这么几种方式：移动充电包、高能充电桩、超级充电桩，在测试期间我们几种方法都进行了体验，下面来分别讲解。

其实所谓的移动充电包就是一条充电线，就像你用手机一样，只要你带着这根线，任何有普通电源插口的地方都可以充电，非常方便，只不过这种充电方式的速度是最慢的。正常使用情况下，白天外出活动，晚上回家接上电源，一晚上的时间我们就按最少8个小时计算，也至少能充80英里（约128公里）左右，这样就足够你第二天日常城里活动使用了。不过这套充电线算是TESLA的周边配件，并不包含在购买车辆范围内，需要单独购买。

什么是高能充电桩？顾名思义就是一个可以让充电速度更快的充电设备，这个是在你买车之后由TESLA官方负责安装，当然同样需要付费，官网价格1200美元，前提就是需要你拥有独立的固定车位或者自家车库。超级充电桩

有两种充电模式，单充电器模式下可以最大输出240V/40A，双充电器模式下可以输出240V/80A，这两种模式有什么区别？我们往下看。

所以双充电器模式就是你的车内部拥有两个充电单元，其中一个是一原车出厂自带，而另外一个是需要你付费选装的，官网价格3600美元，着实不便宜。它的作用和效果其实很简单，是给你的车增加了一个充电通道，充电速度提升为原来的一倍，最多一个小时可以充电58英里，这个速度要比普通电源插座快得多了。

第三种方式是我最喜欢的，就是TESLA的超级充电桩，这也是未来厂商主推的充电方式。这里充电速度绝对是最快的，通过我们的实际体验，超级充电桩的充电电压为380V，而充电电流最大可以接近200A，充电速度每小时可以达到220英里（约350公里）。

当然，超级充电桩的充电速度也不是永远都这么快，每个充电桩的输出电流都是额定的，当只有一辆车充电的时候，它可以享受充电桩70%的电流额度，但是当充电的车数量增加时，电流就会平均分配到每辆车上。

总结：关于MODEL S我想应该从几个不同的角度来分析，首先是单纯的产品层面。你不得不承认它在设计方面确实很出色，让人挑不出什么毛病。在这点上绝对可以给满分。配置方面它最大特点还是那个17英寸的显示屏，以及里面让人眼花缭乱的多种功能操作，这是别人从来都没有过的，但是和同级别的中大型车比起来，一些舒适新配置以及驾驶辅助方面的配置它都不具备。空间表现中规中矩，优势应该就是它拥有前后两个行李厢。在性能方面，MODEL S的表现着实令人惊叹，作为一台2吨多的大家伙，4.37秒的0-100km/h加速能力几乎可以干掉很多高性能车和跑车。

另外我们从技术角度来看，我想过我们这次的测试，MODEL S也已经解决了大部分人心中的疑虑，即充电和续航里程的问题，首先说它的续航里程完全可以达到和普通汽车一样的水平，能够满足人们日常长途出行的需求。另外充电问题我们这次也进行了实际体验，方式还是很多样的，并且也都非常方便。

接下来我们来聊聊价格，即使以TESLA MODEL S在美国的定价来看，它也的确很贵，6-11万美元的售价几乎已经覆盖了我們所能想到的大部分豪华GT轿车，包括保时捷Panamera、宝马6系或是奥迪A7等，因此在美国市场上，它也不是一台面向所有大众消费群体的普及型新能源车。

最后我们来说一个更为实际的话题，我们都知道现在TESLA已经进入了中国市场，北京已经有了他们的展厅，而MODEL S车型现在也已经开始接受中国客户的预定，订金需要25万人民币，而车型具体的定价目前还未公布，之前预测应该是在120-150万元之间，这样的价格同样注定了它并不是一款面向大众的新能源产品。当然除了价格之外，中国目前针对纯电动汽车的相关基础设施建设也还不完善，即使你花钱把它买回家，你家里也有地方安装充电桩。但是你仍然无法开着它出门。

其实无论是在美国市场还是在中国市场，TESLA MODEL S都并不是一款追求销量的产品，埃隆只是想用这样一款领先于时代，具有颠覆性的产品，向人们证明他有能力成为世界顶尖的汽车制造商，他也确实做到了，MODEL S是迄今为止唯一一款能够拥有跑车性能，并且续航里程超过400公里的纯电动车，在它出现之前你或谁都没有想到过这样的情景，钢铁侠的故事并非只存在于科幻电影当中，也许很多年之后的F1赛场上你就听不到发动机的轰鸣声了。

（汽车之家）

