



e-Golf 体验另一种境界 试驾高尔夫电动版

它是一辆高尔夫，拥有独一无二的“e”前缀。它身价超过高尔夫GTI，但它没有强悍的性能数据、更没有拉风的套件和夸张的大号车轮。不过，你拥有它之后，就再不必听别人念叨你的发动机和变速箱的种种不是，因为这些，它都没有。另外，拥有它之后，你可以永远告别加油站。当然，一辆高尔夫电动版（e-GOLF）带给你的变化远不止这些，接下来我们就来试着体会一下没有发动机轰鸣的另一番境界吧。

其实，“电动车”并算不上什么新鲜玩意儿，它的历史甚至可以追溯到19世纪30年代的欧洲，算起来要比汽车的历史还多了半个世纪。所以，当电动车卷土重来的时候，欧洲的厂商们理应做出表率，以不辜负这片承载着电动车发源史的土地。在众多后知后觉的欧洲厂商中，大众拿出了在我看来风险最低、最务实的方案——他们基于最畅销的车型来开发电动车，这样更容易被市场所接受。

● 技术介绍/充电体验——另一种境界的真相

先来介绍一下这辆高尔夫与普通高尔夫最大的差异，高尔夫电动版核心的部件是电动机、电池组、充电器以及动力分配、能量控制单元，没有了传统的发动机、排气系统、油箱等部件，因此在动力总成和底盘布局上与普通高尔夫并不相同，这是两者在境界和档次上存在差别的根本原因。不过由于MQB模块化平台在开发之初就已经考虑到了未来对电动车技术的衔接，因此在开发上面节省了大量精力和成本。

高尔夫电动版由一台115马力（85千瓦）的电动机提供动力，匹配单速变速箱。这台电动机可输出270牛·米的最大扭矩，因此在起步和加速性能方面具有一定优势。4.2秒可加速到60公里/小时的速度，而0-100公里/小时的加速则需要10.4秒完成。车速被电子系统限制在140公里/小时。

高尔夫电动版采用了24.2千瓦时的锂离子电池组，电池组充分利用了前排座椅下方以及普通版高尔夫原油箱的位置进行设计和布置，对乘坐空间、后备厢空间几乎没有明显影响，唯一的变化是后备厢取消了备胎，在随车工具中配备了补胎液和气泵以供应急。

高尔夫电动版随车赠送两套充电线缆，用于充电桩和家用电源，车辆采用的是宝马、戴姆勒集团、克莱斯勒、通用集团、福特、保时捷、奥迪及大众汽车共8家汽车制造商统一的充电接口标准，同时应用于这一接口的超快速充电系统，能够以40千瓦的功率在30分钟内给高尔夫电动版充电80%，依靠技术和标准的统一为车主带来便利，减少等待，这是件好事，让人感觉在技术层面上提高了一个境界——虽然看起来这并没有什么复杂的。

● 外观/内饰及配置介绍——那些揭示另一重境界的细节

好了，再来看看高尔夫电动版在外观、内饰和配置方面的细节，大众为其所有的纯电动车都赋予了“e”的前缀，这个名字被体现在车辆的前后左右，以确保大家知道这不是一辆一般的高尔夫，在尺寸上，它与普通版的高尔夫也有差别。

● 试驾体验——从从容中强劲

像正常开车一样，将挡位切换到P挡，旋转钥匙，仪表盘显示准备就绪，切换到D挡就可以像自动挡车型那样行驶了，不过高尔夫电

动版松开制动踏板时不像一般自动挡车型那样有蠕行功能，需要你踩下加速踏板才能前进。当然，因为有坡道辅助功能，所以你倒也不必担心在坡道上松开制动踏板时会倒着溜车。

如果你因为那些看似没有亮点的动力数字而给了高尔夫电动版一个“动力中庸”的初判，那么接下来你在一脚“地板油”起步的时候一定会因为那股来自靠背的巨大推力而大吃一惊。看似超过10秒的0-100公里/小时加速时间没有什么强劲可言，但是那270牛·米的扭矩并不是吃素的，响应灵敏的加速踏板。动力随叫随到的电动机都不会再给你小憩这台车的机会。在任何一个弯角，踏板稍微深踩，你就会感觉到轮胎有种要突破抓地力的冲动，留下一两声嘶叫引来路口的司机和行人们的目光。

这时候是不是缺了点什么？是不是应该有震撼的排气声浪伴在耳旁才算过瘾呢？不，我想，我更喜欢这种感觉，像是一把拉满了的弓把箭射出去的感觉，而不是像子弹出膛那样伴随着巨大的声响和浓浓的火药味。你可以安静的全力加速，而不留下任何聒噪的声响，这是一种静中有动的境界，是不是觉得好从容？

等你真正驾驶高尔夫电动版时，你会不自主地认为官方的加速时间存在水分，它甚至可以在路口起步的时候干掉那辆220马力的GTI（第七代），别再去想那些数字了，身体对加速的反应不会骗你。向上一直加速到130公里/小时，似乎很轻松，在往上电子系统会将你的极速定格在140公里/小时。即使没有

限速，因为电动机的功率有限，所以也别指望它能带你去往更快的境界了。

对了，猛踩加速踏板的时候，别忘了盯着你的续航里程表，在你全力加速大呼过瘾的时候，续航里程的数字也在像过山车一样飞快地往下掉。“全油门”冲出去大概一公里后，你会发现续航里程已经少了六七公里，这么算算，那190公里的里程，其实也就够你全力冲刺个二三十公里了。

好了，看看地图上的目的地，还有20公里的路程呢，所以还是切换到其他驾驶模式慢慢开吧，高尔夫电动版提供了三种驾驶模式，从正常，到经济，再到经济+，加速踏板的响应曲线会随着模式而变化，越经济，踏板反应会越迟钝，而动力输出和空调性能也会越低。调到经济+试试，你会发现开起来的感觉像是在开1.6L的高尔夫，但是起步的时候，仍然觉得挺有劲儿。

高尔夫电动版的底盘响应和表现也不会让你失望。首先，它肯定是多连杆独立后悬架。你一定在想那超过1.5吨的整备质量的事情。大众的工程师对悬架重新做了调校，使其满足更高的承载需求，你会觉得悬架的刚性和韧性都提升了，而超过300公斤的电池也把整车的重心向后移动了，使得高尔夫电动版底盘的整体感、平衡感和响应都要比普通的高尔夫来的更出色，指向也足够精准，也没有因为电动机那强大而直接的扭矩影响到车轮指向的控制精度。



倒是一脚油门，因为动能回收的介入，所以在前面的那一段行程你会觉得制动的效果稍微弱了点，有朋友说，是因为整备质量提高了，制动系统没跟着升级才导致的，其实并不是这样。因为电动车采用的是电力驱动的液压制动系统，和普通车型上的结构完全不同。在这时候，你可以调高能回收介入的程度，或者习惯制动踏板的这种反馈和脚感。

因为这是辆电动车，所以它最大的优势应该就是静音了，但对于很多电动车而言，当发动机的噪音消失的时候，其他的噪音就会显得非常明显。高尔夫电动版在这方面的表现堪称标杆，电动机的噪音几乎没有传入车厢，风噪的抑制也相当出色，四条马牌电动车轮胎的胎噪在低速时候已经可以忽略（高速的时候轮胎的尖叫就是另一码事了...），高速的时候车辆也足够安静，时速120公里/小时，坐在高尔夫电动版里，车内噪音的水平完全是中大型车甚至是豪华轿车的水准，单从静音这一点上来讲，高尔夫电动版还是物有所值的，它的表现比它的售价档次更高，如果要苛刻一点的话，我想空调的噪音可以更低一些。

那么，它有没有什么缺点？我想续航里程应该算是个短板，190公里在欧洲足以覆盖日常的通勤以及城际间的使用，但是和汽车相比，这个数字还是低了点，尤其在德国这样的路况环境下，高速行驶的续航里程恐怕离“190公里”差了一大截。另一方面，大众称高尔夫电动版的能耗为12.7千瓦时/100公里，在德国折算下来，每百公里的成本是3.4欧元，以油价来换算的话，这相当于2L/100公里的油耗，这么一看，似乎电动车的使用成本也并没有低的离谱，大众自家的混合动力车高尔夫GTE百公里综合油耗才1.5升，这么算的话，岂不是GTE更划算？

在我看来，只要有人愿意付3.49万欧元购买这么一辆电动车，那么其他的问题就都不是问题了，毕竟原本大家可以选择一台更高档次的轿车作为座驾，如果你不是为了更大的空间，并且只用来满足基本的通勤需求，它会是非常理想的座驾。那么，对于中国消费者呢？下半年，大众会把价位更低的e-up!率先引入国内，它更长的续航里程和更低的价格相比对于国内消费者接受起来会更容易些。但是，在国内尚未解决基本充电设施的背景下，我想，任何电动车，都难以在短期内找到突破口。除非，你生产的是像Model S那种产品，并且像Elon Musk一样善于炒作和营销，然后把它们出售给那些拥有私家车库的有钱人。（汽车之家）



小结：

抛开对内燃机的执念，高尔夫电动版在操控和动力上都能给你一种新鲜的感觉，驾乘的质感也超越这个尺寸级别到了上一层境界，那些MQB平台从高级车型下放而来的配置，以及首次出现在大众量产车上的全LED大灯，也实实在在的让电动版高尔夫电动版上升了一个档次。不管怎么说，开着一辆无排放的电动车，这本身不就是一种境界和修养的体现吗？

那么，它有没有什么缺点？我想续航里程应该算是个短板，190公里在欧洲足以覆盖日常的通勤以及城际间的使用，但是和汽车相比，这个数字还是低了点，尤其在德国这样的路况环境下，高速行驶的续航里程恐怕离“190公里”差了一大截。另一方面，大众称高尔夫电动版的能耗为12.7千瓦时/100公里，在德国折算下来，每百公里的成本是3.4欧元，以油价来换算的话，这相当于2L/100公里的油耗，这么一看，似乎电动车的使用成本也并没有低的离谱，大众自家的混合动力车高尔夫GTE百公里综合油耗才1.5升，这么算的话，岂不是GTE更划算？

在我看来，只要有人愿意付3.49万欧元购买这么一辆电动车，那么其他的问题就都不是问题了，毕竟原本大家可以选择一台更高档次的轿车作为座驾，如果你不是为了更大的空间，并且只用来满足基本的通勤需求，它会是非常理想的座驾。那么，对于中国消费者呢？下半年，大众会把价位更低的e-up!率先引入国内，它更长的续航里程和更低的价格相比对于国内消费者接受起来会更容易些。但是，在国内尚未解决基本充电设施的背景下，我想，任何电动车，都难以在短期内找到突破口。除非，你生产的是像Model S那种产品，并且像Elon Musk一样善于炒作和营销，然后把它们出售给那些拥有私家车库的有钱人。（汽车之家）

在我看来，只要有人愿意付3.49万欧元购买这么一辆电动车，那么其他的问题就都不是问题了，毕竟原本大家可以选择一台更高档次的轿车作为座驾，如果你不是为了更大的空间，并且只用来满足基本的通勤需求，它会是非常理想的座驾。那么，对于中国消费者呢？下半年，大众会把价位更低的e-up!率先引入国内，它更长的续航里程和更低的价格相比对于国内消费者接受起来会更容易些。但是，在国内尚未解决基本充电设施的背景下，我想，任何电动车，都难以在短期内找到突破口。除非，你生产的是像Model S那种产品，并且像Elon Musk一样善于炒作和营销，然后把它们出售给那些拥有私家车库的有钱人。（汽车之家）

在我看来，只要有人愿意付3.49万欧元购买这么一辆电动车，那么其他的问题就都不是问题了，毕竟原本大家可以选择一台更高档次的轿车作为座驾，如果你不是为了更大的空间，并且只用来满足基本的通勤需求，它会是非常理想的座驾。那么，对于中国消费者呢？下半年，大众会把价位更低的e-up!率先引入国内，它更长的续航里程和更低的价格相比对于国内消费者接受起来会更容易些。但是，在国内尚未解决基本充电设施的背景下，我想，任何电动车，都难以在短期内找到突破口。除非，你生产的是像Model S那种产品，并且像Elon Musk一样善于炒作和营销，然后把它们出售给那些拥有私家车库的有钱人。（汽车之家）

在我看来，只要有人愿意付3.49万欧元购买这么一辆电动车，那么其他的问题就都不是问题了，毕竟原本大家可以选择一台更高档次的轿车作为座驾，如果你不是为了更大的空间，并且只用来满足基本的通勤需求，它会是非常理想的座驾。那么，对于中国消费者呢？下半年，大众会把价位更低的e-up!率先引入国内，它更长的续航里程和更低的价格相比对于国内消费者接受起来会更容易些。但是，在国内尚未解决基本充电设施的背景下，我想，任何电动车，都难以在短期内找到突破口。除非，你生产的是像Model S那种产品，并且像Elon Musk一样善于炒作和营销，然后把它们出售给那些拥有私家车库的有钱人。（汽车之家）