

特斯拉 P85D 首份评测报告：加速性能令人咋舌（图）

上个月初马斯克给了全世界一个 D DAY 的猜想，随后揭晓的是一台四驱纯电动的 P85D，并拥有一定程度的自动驾驶。本文可能是特斯拉 P85D 的第一份评测报告，著名汽车媒体 MotorTrend 用非常感性的句子描绘了这款车让人咋舌的加速性能。

“你可以在三种模式之间切换：普通、运动、疯狂”，Elon Musk 环顾左右，然后咧嘴一笑。

“对，确实可以叫做‘疯狂’”，在两千名观众的注视下，Musk 仍然得意的笑着……尽管华尔街的分析师对他在洛杉矶的这场发布会以及那条神秘兮兮的推特感到失望（Elon Musk 的个人财富在发布会转天早晨缩水 5 亿美元），但是我们想说的是，这些西服革履的哥们儿，肯定还没真正感受过那款 Model S P85D。不过，如果他们不想吓尿裤子，那就最好别去试。因为我们刚刚试驾了它，在疯狂模式下，它让 Charlie Manson 看起来像是 Charlie Rose。（前者是美国著名的连环杀手，后者是美国著名的脱口秀主持人）

到底有多疯狂？

Musk 说：“我们的目标是要媲美有史以来最快的汽车之一：迈凯伦 F1。”

或许在英格兰的某个地方，迈凯伦 F1 的设计师 Gordon Murray 正在怒目圆睁。难道他倾心打造的碳纤维、627 匹马力、足以让法拉利汗颜的传说中的超级跑车，在 0-60 英里/时加速上居然赢不过一辆刚从家得宝购物回来的电动车？



迈凯轮 F1

至于答案，只有同时拥有这俩车的人才知道。2007 年，我在 Burbank 机场参加了为 Tesla Roadster 举办的那场又像摇滚音乐会、又像新车发布会的狂欢，结束之后，当拖着疲惫不堪的身体走向车子的时候，我看到了停在前面的迈凯伦 F1。于是我停了下来。太 TM 幸运了，因为当时我碰巧在为了一个项目满世界找这款车。我把我的名片夹在了雨刷下面，这还是我第一次这么干。

后来我知道了，这辆车是 Elon Musk 的。没错，他肯定已经熟悉了这种比较。



22 年前，迈凯伦 F1 3.2 秒的 0-60 英里/时加速时间，几乎是天才的赛车设计师在量产车上可以触及到的技术极限。我测试那辆车的时候，仿佛回到了当年那个黄金时代。尽管只是在被排水渠包围起来的飞机跑道上驾驶，但那却是我人生里最震撼的几秒钟。

前一刻还平静如初，但接下来，随着发动机的吼叫，车舱里像爆炸了一样。转速表顺时针扫过，离合器像是要刺穿我的左脚，变速器像弹子球一样摆动，V12 发动机转速一次又一次到达红线，我的右脚情不自禁的往下踩。全世界都在震动。我好像被挂在了地狱入口，全世界就要融

化成一个污点。深呼吸，想象一下从地平线上发射一枚 Musk 的 Falcon 9 号火箭的感觉，你懂的。

但同样是从 0 加速到 60 英里/时，Tesla P85D 却是截然相反的一种感觉。它的变速箱只有一个档位，同时也没有上下摆动的档把儿，它就像是冲向一条四分之一英里长的保龄球道的炮弹。没有任何活塞往复，但是感觉所有部分都在旋转。没有任何汽油味道，但是“燃料”却是无形的。扭矩冲击着你的身体。这是什么感觉？你坐在飞驰的火车里，这时对面的另一辆火车鸣着笛呼啸驶来，感受一下吧。930 牛米的扭矩可以百分之百的输出，它对你的感官是何等的刺激？电机的声音像鬼魅一样升高，钻进你的耳朵里。强大的加速把你吸向未来，上一秒你在那儿，这一秒你已经到了这儿。



连接他们的“虫洞”是来自于前轴上额外增加的那个电机。相比于新款 P85 以及 P85D 后轴的电机，它的动力小很多，但是也可以输出 221 匹马力。掀起前面的盖子，原来空荡荡的“前备厢”的一部分空间被前轴占据了，但是它仍然有足够的溃缩空间，这保证了它拥有五星级的正面碰撞性能。



P85D 相比原来顶级版本的 Model S——P85 重量增加了 197 磅，同时也使车辆前后配重从原来的前 47/后 53 变成 前 51/后 49。防倾杆和减震胶也相应的变得更加坚固厚实，但是米其林 PS2 轮胎并没有变化，这也保持了车子 0.91 g 的侧向抓地力。所有四个轮胎现在都可以参与到牵引力控制系统里来，车子的制动力可以迅速的在前后两个驱动轴之间重新分配，以此来保持行驶轨迹，不再受后轮的限制。

本质上来说，两个电机之间的瞬间反应意味着车子的稳定性控制系统实际上就是动力传动系统本身，反过来也是一样

世界上提速最快的轿车

摧毁你视网膜的不仅仅是右脚的油门踏板而已。你的右脚在踏板上快速拍下去，就意味着打开了电池的电闸，P85D 会以路面允许的最大摩擦力全力加速。当然，听不到轮胎打滑的声音。它的效率高得让人有一种不真实感。它的速度太快了，以至于我们的两台 GPS 在记录的时候甚至丢失了一部分数据；在前 1/20 秒里，它的速度就已经达到了 0.7 英里/时。从 0 加速到 30 英里/时，和我们曾经测试过的加速最快轿车——奥迪 RS7 相比，P85D 领先了四英尺，最终，它加速到 60 英里/时的时间被定格在了 3.1 秒，比 RS7 快了十分之一，和迈凯伦 F1 被公认的加速时间一模一样。他们跑完四分之一英里的用时都是 11.6 秒，但是 RS7 在极速上更有优势一些。（P85D 的极速是 155 英里/时，RS7 是 174 英里/时）



顺便给德国不限速的高速公路点个赞，同时要吐槽一下美国的高速路。

如果你不是经常把自己和车子一起“发射”出去，那么双电机的配置可以提供略胜一筹的电池续航里程（大约比不带 P 的版本多出 4%），这是由双电机稍有不同的动力功率曲线组合搭配而来。另外，P85D 的轮胎应该会有更好的耐磨能力，因为它现在是全轮驱动，而不是像以前那样，前轮比后轮的损耗更大。

与此同时，Model S 还提供了其他一些让人耳目一新的改变。比如说，P85D 上面有了更美观、更具有支撑力的前后排座椅（居然连后排也是！），这套新座椅可以更好的保护颈部；有了经过改进的、更趋于

传统的转向拨杆；开合角度更大的后门；可以自动关闭的充电口盖板，以及面积更大的遮阳板。

很多东西都更好了。



P85D 的内饰也得到了提升：前后排座椅看起来更好看，同时乘坐起来更舒服，侧向支撑也更好。

在 P85D 发布会上和 Elon Musk 聊天的时候，他提到，平均来说，Tesla 每周要对车子进行 20 处左右的改动。“不是软件部分，听好了，是那些真正有难度的地方，每周……”

在 60 或者 85 版本上选装双电机要多付四千美元（国内是 35100 块），而在搭载了更强的后部电机的 P85 上再加装双电机，需要 1.1 万美元（国内需要 9.7 万 RMB）。

站在季度财报的角度上来看，四驱系统的加入，势必会拉升 Model S 在道路湿滑的那些州的销量，同时，这也将是未来 Model X 的核心。

但是，Elon Musk 心里肯定清楚，没有太好的办法来激发那些对 Tesla 持中立态度的人的想象力，不过，它会让那些巴伐利亚人如坐针毡的。



当 Model S P85D 的光环越来越耀眼的时候，那些围观过来的 AMG、RS、M 们内心里会是什么情景呢？朋友，game over 了吗？

打起精神来吧，德国人。因为世界上加速最快的轿车已经不再是德国制造了，它来自加州。而且那帮人还会在 Palo Alto（Tesla 总部所在地）对德国人说：Auf Wiedersehen!

这句德语的意思是，再见！





| 2015 Tesla Model S P85D | |
|------------------------------------|--|
| BASE PRICE | \$105,670 |
| PRICE AS TESTED | \$120,170 |
| VEHICLE LAYOUT | Front & rear motor, AWD, 5-pass, sedan |
| MOTORS | AC induction, 221-hp/244 lb-ft front; 470-hp/443-ft-lb rear, (691-hp/687-lb-ft comb) |
| TRANSMISSION | 1-speed automatic |
| CURB WEIGHT (F/R DIST) | 4830 lb (51/49%) |
| WHEELBASE | 116.5 in |
| LENGTH x WIDTH x HEIGHT | 196.0 x 77.3 x 56.5 in |
| 0-60 MPH | 3.1 sec |
| QUARTER MILE | 11.6 sec @ 115.2 mph |
| BRAKING, 60-0 MPH | 113 ft |
| LATERAL ACCELERATION | 0.91 g (avg) |
| MT FIGURE EIGHT | 25.0 sec @ 0.77 g (avg) |
| EPA CITY/HWY/COMB FUEL ECON | MT est 85/87/86 mpg |
| ENERGY CONS., CITY/HWY | MT est 40/39 kW-hrs/100 miles |
| CO2 EMISSIONS, COMB | 0.00 lb/mile |