

时间：2022年6月27日—2022年6月30日

地点：兰州

室外温度：17—30摄氏度

用车环境：日常代步、环路行驶

充电环境：距离超充站较远，无家用充电桩

车辆：特斯拉Model Y

可能在很多人的印象里，越往西北这样的地域，可能对于特斯拉以及其他纯电车产品来说，都是“蛮荒之地”，因为西北地域广阔，一个城市距离另一个城市，一个省份距离另一个省份，都是比较远的，再加上围绕电动车的基础设施，也就是快速充电桩的布局并没有南方城市、公路那么密集，所以长途驾驶的“硬伤”，可能让很多西北的消费者，选择放弃电动车.....

不过从2021年开始，在兰州这座西北城市，特斯拉等新兴品牌的纯电车型越来越多，尤其是特斯拉的Model 3和Model

Y

两款国产车型，在这里也已经成为街车了，基本每天出门都能碰到好多辆，在特斯拉的门店，也看到每天都有很多消费者在提车。

在这样的大环境下，我们终于有机会拿到了特斯拉Model Y的试驾车，并且在兰州市区内使用了三四天的时间，事实上，通过这三四天的使用和体验，我们似乎也能够理解为什么这么多人选择特斯拉Model 3、Model Y以及其他品牌的纯电动车型。

开上这辆Model Y之后，实际上我们去了这个城市的很多地方，因为电车毕竟花费真的太便宜了，多开一些路似乎也不心疼。当然这不是重点，作为一款充满未来设计的电动车产品，Model Y停在人多的地方，还是会引起很多人的侧目和讨论，我们也刻意降低车内声音，去听了听人们对于这款车的看法，实际上，人们对于它的外观还是很感兴趣的，特斯拉的产品设计正在引起很多人的关注。

可能说起Model Y乃至特斯拉电动车，很多人的判断都是这些车型的续航稳定、性能很好，但是我觉得在最近这几天试驾Model Y这样的车型，续航和性能的表现不具有很强的参考性。因为在夏天，几乎是电动车续航保持和性能保持最佳的季节，Model Y的续航准确率很高，其他电动车的续航达成率也很高。而且在市区行驶，低速行驶对于电动车的续航保持也更加友好，我们希望能够在有机会在西北的冬天去长时间开一开类似Model Y这样的电动车，那时候的表现可能更具有代表性。

接下来我们说一说我们体验Model Y的一些感悟，或者说对于准备购买Model Y的朋友们，我们还有些话想要讲一讲。

首先，特斯拉车型的简约并不等于简单。大家都知道，特斯拉Model Y、Model 3车内只有一块大屏，基本融合了所有操作，连传统车型的仪表盘都没有。可能有朋友们觉得这样的设计是不是偷工减料的一种表现！我想说的是，特斯拉的中控大屏一分为二，左侧显示了足够醒目且简单的行车信息，在驾驶过程中也完全不存在分神或者需要转头去看的情况，这一点我认为是一个不错的设定，将众多功能集成在中控屏上，从特斯拉开始，现在已经成为风尚了。

其次，特斯拉对安全性的追求深入骨髓。在使用Model Y的这几天里，我们有一个非常明显的感觉，那就是特斯拉对于安全性的追求是没有上限的。可能很多朋友关注过Model Y的一体压铸技术，这项技术的一个重要贡献就是大幅度提升整车刚性，除了这一点之外，车辆系统也是时刻在“盯紧”驾驶过程中可能存在的威胁，摄像头、雷达能够“勾勒”出车辆行驶过程中的详细环境，主动刹车、主动避让等功能也让很多开车分神的朋友们减少了出现事故的概率。

可能很多朋友会说特斯拉车型没有一键启动按钮、没有电子手刹，是不是会出现误操作的情况？事实上，在这一块特斯拉的逻辑“简单粗暴”，将电子手刹和P挡集成在一起，刹车踏板起到了一键启动的作用，看起来好像很简单，但是上车—系安全带—踩刹车—挂D挡—起步的流程，保证了不可能出现误操作的情况。

而在辅助驾驶的过程中，只要一次长时间未手握方向盘，在本次驾驶中，驾驶辅助

功能将被禁用，个人认为，这是一种强提醒，也算是一种对忽视安全性的“惩戒”。

再次，特斯拉推崇的视觉感知系统在日常驾驶和自动驾驶辅助过程中的表现，堪称优秀！大家都知道，特斯拉在智能化方面主推视觉感知，也就是用视觉算法+雷达的方式来引导驾驶辅助。在驾驶的过程中，系统可以清晰、准确地识别前后左右出现的车辆类型、人员走向、桩桶红绿灯颜色以及潜在的碰撞危险等等，在驾驶的过程中，车辆所处的环境和潜在的危险一目了然。

同时基于视觉感知系统和算法的驾驶辅助系统，也是我驾驶了这么多车型中，最为成熟的一个。车辆在进入驾驶辅助之后，车辆在车道内的居中保持始终非常均匀，不会出现在车道内“绕8字”的情况，在跟随汽车启动、停止的过程中，车辆的速度增加、降低，也是非常线性，不会有突兀的感觉，就像一个老司机一样。

而系统支持的变道功能，在推动转向灯拨杆时，系统在确认前后没有危险的情况下，会以一个非常顺滑的姿态完成并线、换道，如果并线条件不成熟，车辆则会放弃执行换道、并线，继续在原车道上行驶。

我的感觉是，特斯拉Model Y所拥有的配置和功能，在其他车型上不少见，也算是稀松平常了，但是能够将驾驶辅助系统的算法和逻辑调校到如此顺滑的水平，并不多见，这可能也是特斯拉电动车的一个魅力所在。

那么想要成为一个特斯拉车主，除了有相应的预算之外，还需要有什么呢？

实际上，之前我差一点点就成为了 Model 3的车主，最终未能实现的核心原因，就是没有办法安装家用充电桩。正如开头所提及的那样，没有家充桩，距离超充站也比较远，所以我们选择了第三方快充桩，怎么说呢，不是很理想，我们一共充了273公里续航，用时40分钟，而且第三方充电桩充电公里忽高忽低，和特斯拉超充桩恒定且高效的充电效率完全没法比。

所以准备买车的小伙伴，最好有安装家充桩的条件，日常在家就能充电，出门碰到超充桩快速补电，完全依靠第三方快充桩，会让这款车整体的使用体验大打折扣，家充桩配合超充站、目的地充电桩，是这款车最好的搭配。

之前我们就说过，驾驶特斯拉的车型，一定是一个需要深度学习的过程。特斯拉Model Y的整体动能回收力度还是比较明显的，虽然能够提升续航的达成率，也能辅助减速，但是初次上手，如果像驾驶油车一样地抬起加速踏板，制动力形成的拖拽感非常强烈，甚至感觉开车的人都能被晃吐，压根就用不着刹车。

但是在驾驶了几天之后，我已经熟练地掌握了单踏板模式的精髓，通过加速踏板的开度控制，仅凭调节加速踏板开度，就能丝滑地控制车辆，而这个过程，是需要学习和熟悉的。可能对于很多驾驶很长时间，而且始终是一款车的新车主来说，这个学习的过程会比较长，所以老司机对于驾驶特斯拉的车型，至少在平顺性这一块，是没有什么优势的。

通过这几天的体验，我觉得Model Y能够一度拿下月销量两三万辆的销量水平，一定有它独到的东西，我们看待这款车，也不能仅仅停留在空间、尺寸、续航、加速时间这些东西上，在国内市场，比这款车续航更长、加速更猛、尺寸更大的纯电车、混动车有的是。

Model Y这款车的魅力可能就在于这是一款非常全能且充满未来感的电动车产品，尤其是驾驶辅助、人车交互等层面表现出来的成熟度，可能要比很多百年豪华车企的产品还要强烈。作为一个体验过很多新车的媒体人，听过了很多有关于特斯拉的传说、争议之后，现在开这台车，心里依然充满了惊喜感和探索的欲望。