

【太平洋汽车网 评测频道】广汽本田全新ZR-V致在（询底价|查参配）定位在缤智和皓影之间，作为一台主打年轻运动的紧凑型SUV，致在用什么打动当下年轻消费者？它的加速能力强不强？开起来的操控感如何？这一期测试就给你解答一下。

零百加速成绩：9.29秒

致在和大家熟悉本田型格/思域共享平台架构，不过致在目前全系只提供一套1.5T发动机+CVT变速箱的动力组合，其中1.5T发动机的最大功率134kW（182马力），最大扭矩240N·m，动力参数和思域/型格1.5T车型如出一辙，那实际测试成绩到底如何？

加速测试采用左脚刹车右脚油门的憋转速弹射起步方法，此时发动机转速可以达到2200转左右，松开刹车轮胎并没有出现打滑的情况，CVT变速箱还是存在一定的打滑现象，不过这套变速箱会模拟出AT变速箱的换挡节奏，会出现升挡转速下滑的现象，相比飞度GK5底盘油时声嘶力竭的嘶吼，这样的换挡节奏更带感一些。

从整个加速过程里来看，发动机在4500转后的爆发力会强上一点点，这可能跟排气侧带Vect有一定的关系，不过实际给到你推背感并不强，整个加速过程加速G值只有0.3G左右，最终实测致在0-100km/h的加速成绩为9.29秒。

百公里制动距离：39.50米

在全力制动时，致在的悬架系统能控制好车身姿态，紧急制动车身点头现象并不明显。其次，刹车脚感反馈也不错，在ABS防抱死系统介入工作时会有轻微弹脚情况，方向盘同时也会伴有一点震动，告知驾驶员目前的车辆状况。

新车在紧急制动时沟通感不错，但实际制动表现只能说是中规中矩，实测100-0km/h制动距离为39.50米。

实测平均油耗：7.02L/100km

先简单介绍一下测试条件，车上一名成年人，空调温度24°C自动风量，驾驶模式为ECO经济模式。

出发前，将小计里程、平均油耗、平均时速全部清零。路况涵盖了高速公路（限速100km/h）、城郊快速路以及城市道路，其中绝大多数为慢速以及拥堵路况，综合来讲路况比较拥堵。

最后，我们一共行驶了103.2km，平均时速为29km/h，表显油耗为6.8L/100km。

重新加满汽油至自动跳枪，一共加了7.23L。结合实际行驶里程，折算出本田致在的百公里综合油耗为7.02L，在较为拥堵的路况下跑出这个油耗表现已经不错了。

四种工况噪音：怠速36.9dB

怠速状态下，车厢对于发动机的震动和噪音处理都比较到位，36.9dB的怠速静音表现突出。但开起来之后，车厢的静谧性表现并没有怠速时那么好，特别是急加速的时候，发动机的噪音还是比较明显，整体NVH表现只能说中规中矩。

三重性格的致在

从测试成绩来看，致在的表现并不算优秀，但本田向来不是一位应试考生，本田的车原厂加速不快，刹车成绩也没有很优秀，却深得车迷喜爱，全新致在能不能继承这一优点？

如果是在经济驾驶模式下开，那致在的动力表现确实有点肉，油门在经济模式下虚位更大一些，同时行车电脑会尽量压低发动机转速，以保证更好的燃油紧急性，但在经济模式下，超车时也难免需要踩下更大幅度的油门以获得更强的动力。

虽然致在的0-100km/h加速时间在9秒开外，但实际日常开起来却有一种轻快的驾驶体验。咦.....这不是在自相矛盾吗？和很多日系车一样，在标准驾驶模式下致在的油门前段调教偏灵敏，起步轻点油门车子就有一种向前冲的劲，日常起步轻松就能获得不错的动力。

就算是正常在道路上深踩油门超车，致在这套动力系统也不会拖沓，能给你不错的响应性，但如果你大脚踩油门或者油门一脚到底，这时候动力需要大概1秒左右才能涌现出来，而且CVT变速箱也难免出现轻微打滑的现象，给你的加速反应反而会 slower 一些。日常开只要你不是风琴脚，循序渐进的加速，这套动力还是给到你良好的驾驶体验。

如果你想要更强的动力体验，那运动驾驶模式是你的不二之选，在运动模式下发动机转速会保持在2000转以上，让涡轮增压系统建立起正压（这台发动机在1800转就能释放240N·m的最大扭矩），变速箱逻辑也会更干脆利落一些，这时候踩下油门加速，动力几乎能做到随踩随到。

这台CVT变速箱也很有意思，它在加速过程还会有类似AT变速箱那种升挡让发动机转速回落的动作，人如果在巡航状态下大踩油门加速，发动机转速会拉高到4800转左右，提供更强的动力。而且在运动模式下，整套动力很能理解驾驶者的意图，变速箱的反应足够快，非常适合喜欢激烈驾驶的朋友。

此外，致在还配备金属换挡拨片，闲来无事可以用指甲轻巧拨片，发出清脆的声音，还挺有意思的。言归正传，拨动拨片降挡的速度比很多同级车型都要快，几乎能和大众的DSG变速箱一较高下，能将CVT变速箱玩成这样，本田的调教功底确实强。

至于平顺性方面，这可是CVT变速箱的先天优势，它可以很好的梳理发动机的动力，虽然给到你的加速体感或者说瞬间推背感没有AT变速箱或者双离合变速箱那么猛，但平滑线性的动力输出能带给你别样的体验。

底盘韧性十足

从型格/思域，再到最新的全新一代CR-V，都能感受到本田的新车更重视乘坐舒适性，这台致在也不例外。悬架系统对于路面细碎震动过滤得比较彻底，传递到车内的震动并不多。

在面对高速的桥头跳或者路面较大起伏的时候，悬架的动作并不拖沓，很快就能稳住车身。虽然过弯或者变道时能够感受到一定侧倾，但并没有预想中那么大，低重心加上悬架后段足够的支撑，让致在快速过弯也能控制好车身的姿态。

致在并没有为了舒适性将悬架调软，也没有为了运动感而让底盘变得硬朗起来，这种韧性十足的悬架让底盘表现出很整的一面，底盘质感可以说是全新致在的一大亮点，保留舒适性的同时也没有丢掉本田惯有的操控乐趣。

转向手感适中不算轻，转动方向盘的时候有种黏黏的感觉，那种转动方向盘转向阻力增大的沟通感，似乎在和你交流一样，并没有很浓的电子味。而且方向盘从左打到右圈数只有2.5圈，较少圈数的方向盘在过直角弯或者掉头的时候能给到一种车头灵活的感觉。此外，致在的转向指向性也不错，这台致在还真不是一台无聊的家用SUV，能给到一定的驾控乐趣。

最后想表扬一下致在的人机工程学，这张座椅软硬适中，而且对背部，腿部的支撑到位，测试油耗的时候连续开了3个半小时，也不会觉得腰酸腿痛。此外，致在相比同级别SUV来说有着较低的坐姿，同时还能保持良好的视野，这点确实不错。

致在看着更像是一台跨界车

致在的车身尺寸并没有我们熟悉的皓影那么大只有4568mm，但轴距达到了2655mm，仅仅比大哥皓影少了6mm，紧凑的车身配上长轴距的设定，让皓影的四个车轮更接近车身的四个角落，配合低矮的车身造型，让这台致在看起来更像是一台跨界车。

内饰质感更强

不管是中控台还是驾驶员常接触的挡把区域，致在都用上了软质材料包裹，配合本田较为细腻的做工，内饰质感相比同级别车型来得更高级一些。

空间足够大

总结

从这几天的相处来看，本田致在是一款有驾驶乐趣的车，这种乐趣不像电动车那样有爆炸的动力，更多的是那种沟通感，在如今的电气化时代，众多新车都披上了电子装备，新车同质化愈发严重，这台致在反倒是保留了不过了人车沟通感，它不是一辆快车，但如果你喜欢驾驶，喜欢开车，开着它真能给你带来一种说不清的愉悦感，它似乎在告诉你：本田的快，是快乐的快。对于想要一款精致动感SUV的年轻消费者来说，致在的确展示出不错的吸引力。（图/文/摄：太平洋汽车网 何展鹏）

车型参数配置对比

● 标配 ○ 选配 - 无

车型图片：

车型信息：

致在

2022款

1.5T CVT尊享版

官方价：

19.59万

购置税：

0.87万

最终落地价（含保险款项）：

21.30万

耗能费用（两万公里/年）：

-

官方报价：

19.59万

本地最低报价：

-

购置税：

0.87万

落地价预估：

21.30万

厂商：

广汽本田

级别：

紧凑型SUV

能源类型：

汽油

上市时间：

2022-08

发动机：

1.5T/L4/182马力

电动机：

-

变速箱：

CVT无级变速

发动机最大功率(kW)：

134

发动机最大扭矩(N·m)：

240

最大马力(PS)：	182
最大扭矩(N·m)：	240
电动机最大马力(PS)：	-
电动机总功率(kW)：	-
电动机总扭矩(N·m)：	-
NEDC纯电续航里程(km)：	-
WLTC纯电续航里程(km)：	-
CLTC纯电续航里程(km)：	-
EPA纯电续航里程(km)：	-
电池充电时间：	-
快充电量(%)：	-
百公里耗电量(kWh/100km)：	-
车身类型：	5门5座SUV
长×宽×高(mm)：	4568×1840×1621
轴距(mm)：	2655
最高车速(km/h)：	192
官方0-100km/h加速(s)：	-
官方0-50km加速(s)：	-
实测0-100km/h加速(s)：	-
实测100-0km/h制动(m)：	-
实测纯电续航里程(km)：	-
实测快充时间(小时)：	-
实测慢充时间(小时)：	-
实测百公里耗电量(kWh/100km)：	-
实测车速0km/h(怠速)环境噪音(dB)：	-
实测车速60km/h环境噪音(dB)：	-
实测车速90km/h环境噪音(dB)：	-
实测车速120km/h环境噪音(dB)：	-
实测油耗(L/100km)：	-
工信部综合油耗(L/100km)：	-
NEDC综合油耗(L/100km)：	-
WLTC综合油耗(L/100km)：	7.08
CLTC综合油耗(L/100km)：	-
电能当量燃料消耗量(L/100km)：	-
整车质保：	三年或10万公里
首任车主质保政策：	-
电池保修时间：	-
车身类型：	SUV
长度(mm)：	4568

宽度(mm) :	1840
高度(mm) :	1621
轴距(mm) :	2655
前轮距(mm) :	1591
后轮距(mm) :	1604
最小离地间隙(mm) :	136
最小转弯半径(m) :	5.5
车重(kg) :	1548
车门开启方式 :	-
车门数(个) :	5
座位数(个) :	5
气罐容积(L) :	-
氢气装载量(kg) :	-
油箱容积(L) :	53
前备厢容积(L) :	-
后备厢容积(L) :	-
后备厢最大容积(L) :	-
后备厢内部尺寸(mm) :	-
风阻系数(Cd) :	-
货箱尺寸(mm) :	-
最大载重质量(kg) :	-
最大满载质量(kg) :	-
准拖挂车总质量(kg) :	-
发动机型号 :	L15CD
排量(mL) :	1498
排量简称(L) :	1.5
进气形式 :	涡轮增压
发动机布局 :	-
最大马力(PS) :	182
最大功率(kW) :	134
最大功率转速(rpm) :	6000
最大扭矩(N·m) :	240
最大扭矩转速(rpm) :	1800-4500
气缸排列形式 :	直列
气缸数(个) :	4
每缸气门数(个) :	4
压缩比 :	10.3
配气机构 :	DOHC
缸径(mm) :	-

行程(mm) :	-
发动机特有技术 :	VTEC
燃料形式 :	汽油
燃油标号 :	92号 (原93号)
供油方式 :	直喷
缸盖材料 :	铝合金
缸体材料 :	铝合金
排放标准 :	国VI
电动机型号 :	-
电机类型 :	-
电动机最大马力(PS) :	-
电动机总功率(kW) :	-
电动机总扭矩(N·m) :	-
前电动机最大功率(kW) :	-
前电动机最大扭矩(N·m) :	-
后电动机最大功率(kW) :	-
后电动机最大扭矩(N·m) :	-
驱动模式 :	-
驱动电机数 :	-
电机布局 :	-
系统综合功率(Ps) :	-
系统综合功率(kW) :	-
系统综合扭矩(N·m) :	-
NEDC纯电续航里程(km) :	-
WLTC纯电续航里程(km) :	-
CLTC纯电续航里程(km) :	-
EPA纯电续航里程(km) :	-
工信部纯电续航里程 :	-
NEDC综合续航里程(km) :	-
CLTC综合续航里程(km) :	-
WLTC综合续航里程(km) :	-
EPA综合续航里程(km) :	-
工信部综合续航里程 :	-
电池类型 :	-
电芯品牌 :	-
电池冷却方式 :	-
换电 :	-
电池容量(kWh) :	-
电池能量密度(Wh/kg) :	-

官方百公里耗电量(kWh/100km) :	-
电池保修时间 :	-
电池充电时间 :	-
快充功率(kW) :	-
电池预加热 :	-
对外放电 :	-
家用充电桩 :	-
简称 :	CVT无级变速
挡位个数 :	无级变速
变速箱类型 :	无级变速
驱动方式 :	前置前驱
四驱形式 :	-
中央差速器结构 :	-
前悬挂类型 :	麦弗逊式独立悬挂
后悬挂类型 :	多连杆式独立悬挂
转向助力类型 :	电动助力
车体结构 :	承载式
前制动器类型 :	通风盘式
后制动器类型 :	盘式
驻车制动类型 :	电子驻车
前轮胎规格 :	225/55 R18
后轮胎规格 :	225/55 R18
备胎规格 :	非全尺寸
备胎尺寸 :	-
接近角(°) :	16
离去角(°) :	21
纵向通过角(°) :	-
最大爬坡度(%) / 爬坡角度(°) :	-
最大涉水深度(mm) :	-
ABS防抱死 :	●
制动力分配(EBD/CBC等) :	●
刹车辅助(EBA/BAS/BA等) :	●
牵引力控制(ASR/TCS/TRC等) :	●
车身稳定控制(ESP/DSC/ESC等) :	●
胎压监测装置 :	●胎压报警
防爆轮胎 :	-
安全带未系提示 :	●全车
并线辅助 :	●
车道偏离预警系统 :	●

车道保持辅助系统：	●
车道居中保持：	●
主动刹车/主动安全系统：	●
道路交通标示识别：	●
疲劳驾驶提示：	●
夜视系统：	-
DOW开门预警：	-
前方碰撞预警：	-
后方碰撞预警：	-
前排正面安全气囊：	主● / 副●
前/后排侧气囊：	前● / 后●
前/后排头部气囊(气帘)：	前● / 后●
前排膝部气囊：	主● / 副●
副驾驶座垫式气囊：	-
前排中央气囊：	-
后排正向安全气囊：	-
后排座椅防下滑气囊：	-
行人碰撞防护系统：	-
ISO FIX儿童座椅接口：	●
辅助驾驶系统：	Honda SENSING
巡航系统：	●全速自适应巡航
前/后雷达：	前● / 后●
泊车影像系统：	●倒车影像
车侧盲区影像系统：	-
倒车动态提醒系统：	●
驾驶模式切换：	●标准/舒适 ●经济 ●运动 ●雪地
地形模式切换：	●雪地
自动泊车入位：	-
遥控泊车/驶出：	-
自动变道辅助：	-
循迹倒车：	-
发动机启停技术：	●
制动能量回收系统：	-
模拟声浪：	-
上坡辅助：	●
自动驻车：	●
陡坡缓降：	●

可变悬挂调节：	-
电磁感应悬挂：	-
空气悬挂：	-
可变转向比：	-
整体主动转向系统：	-
前桥限滑差速器/差速锁：	-
中央差速器锁止功能：	-
后桥限滑差速器/差速锁：	-
蠕行模式：	-
导航辅助驾驶：	-
内置高精地图：	-
记忆泊车：	-
远程召唤：	-
自动驾驶芯片：	-
芯片算力：	-
摄像头个数：	-
毫米波雷达：	-
超声波雷达：	-
激光雷达：	-
天窗类型：	●可开启式全景天窗
可变色天窗：	-
天窗尺寸(mm)：	-
运动外观套件：	-
铝合金轮毂：	●
电动扰流板：	-
电动吸合门：	-
电动开合车门：	-
无框设计车门：	-
电动后备厢：	-
后备厢感应开启：	-
电动后备厢位置记忆：	-
车顶行李架：	-
电动伸缩拖车钩：	-
隐藏电动门把手：	-
主动进气格栅：	-
对外放电：	-
低速行车警告：	-
方向盘材质：	●真皮
方向盘调节范围：	上下+前后

方向盘电动调节：	-
换挡形式：	-
多功能方向盘：	●
方向盘拨片：	●换挡
方向盘加热：	-
方向盘记忆：	-
行车电脑显示屏功能：	●行车信息 ●多媒体信息
全液晶仪表盘：	●
液晶仪表盘尺寸：	10.2英寸
HUD抬头数字显示：	-
AR-HUD增强现实抬头显示：	-
车载行车记录仪：	-
手机无线充电：	-
ETC装置：	-
车内生物监测系统：	-
发动机电子防盗：	●
车内中控锁：	●
钥匙类型：	●遥控钥匙 ●蓝牙钥匙
行车自动落锁：	●
远程启动：	●
无钥匙启动系统：	●
无钥匙进入系统：	●前排
哨兵模式/千里眼：	-
座椅材质：	仿皮+真皮
运动风格座椅：	-
前排座椅高低调节：	●驾驶席
前排座垫倾角调节：	●驾驶席
前排腰部支撑调节：	-
前排肩部支撑调节：	-
主/副驾驶座电动调节：	主● / 副●
副驾驶席座椅后排电动可调：	-
后排座椅调节：	-
后排座椅电动调节：	-
电动座椅记忆：	-
方向盘/座椅舒适进出：	-
前/后排座椅加热：	前- / 后-
前/后排座椅通风：	前- / 后-

前/后排座椅按摩：	前- / 后-
后排座椅放倒形式：	比例放倒
第二排独立座椅：	-
前/后座中央扶手：	前● / 后●
后排杯架：	●
加热/制冷杯架：	-
空调调节方式：	●自动
热泵空调：	-
温度分区控制：	●双区
后排独立空调：	-
后座出风口：	●
车内PM2.5过滤装置：	●
车载空气净化器：	●
负离子发生器：	●
车载冰箱：	-
近光灯光源：	LED
远光灯光源：	LED
自适应远近光灯：	●
日间行车灯：	●
自动头灯：	●
转向辅助灯：	●
随动转向大灯(AFS)：	-
前雾灯：	-
前大灯雨雾模式：	-
大灯高度可调：	●
大灯清洗装置：	-
大灯延时关闭：	●
触摸式阅读灯：	●
车内氛围灯：	○
灯语功能：	-
电动车窗：	●全车
车窗一键升/降：	●全车
车窗防夹手功能：	●
防紫外线/隔热玻璃：	-
后视镜电动调节：	●
外后视镜加热：	●
后视镜电动折叠：	●
后视镜锁车自动折叠：	●
后视镜倒车自动下翻：	●

后视镜记忆：	-
内/外后视镜自动防眩目：	内● / 外-
后风挡遮阳帘：	-
后排侧遮阳帘：	-
后排侧隐私玻璃：	●
遮阳板化妆镜：	●主驾驶+照明灯 ●副驾驶+照明灯
后雨刷：	●
感应雨刷：	○
车机系统名称：	Honda Connect
车机芯片：	-
中控彩色屏幕：	●
中控屏幕尺寸：	10.1英寸
副驾娱乐屏尺寸：	-
屏幕操作方式：	●触控式
中控屏幕材质：	-
屏幕分辨率：	-
屏幕旋转：	-
卫星导航系统：	●
实时路况信息显示：	●
导航地图品牌：	-
AR实景导航：	-
手机互联/映射：	●CarLife
车联网：	●
4G/5G网络：	-
V2X通讯：	-
OTA远程在线升级：	●SOTA
Wi-Fi热点：	-
道路救援呼叫：	●
语音识别控制系统：	●多媒体系统 ●导航 ●电话 ●空调
语音唤醒词：	-
手势控制：	-
人脸识别：	-
指纹识别：	-
多屏互动：	-
蓝牙/车载电话：	●

车载电视：	-
后排液晶屏：	-
后排中央控制系统：	-
接口类型：	●USB ●12V ●Type-C
USB/Type-C接口数量：	标配:2，选装:2
220V/230V电源：	-
后备厢12V电源接口：	●
CD/DVD：	-
扬声器品牌：	BOSE
扬声器数量：	标配:12
主动降噪系统：	-
手机APP远程控制：	-
备注：	-
快速通道：	了解经销商报价 >> 进入车系频道 >>