

ECO-FRIENDLY

率性飛馳

隨著各國制訂越來越嚴苛的環保法規，甚至強制不讓內燃機車輛在路上奔馳，為此車廠紛紛傾全力開發節能與性能兼具的車輛，來滿足消費者對速度操控的追求性，達到高性能也可以很清淨的需求。

Text_Jason

Photo_BMW、GENOVATION、JAGUAR、Porsche、NEXTEV、Fisker Automotive、TESLA

環境變遷加速產業發展，朝向更節能清淨的未來發展，對於汽車產業來說，轉變卻猶如革命一般巨大，甚至顛覆累積長達百年的經驗和知識，也讓傳統燃油動力車發展受限，尤其對於高性能車款來說，更必須傾盡全力轉往新領域，開發出能夠兼具節能、性能的车辆，滿足市場消費者對於駕馭汽車的熱情，並延續性能跑車命脈。本期推介的新世代綠能高性能跑車，絕對是值得您關注的目光焦點！





BMW i8 Coupe/Roadster

說到 i8 Coupe/Roadster起源，其實可以從2009年說起，當時品牌推出三缸柴油渦輪插電式混合動力概念BMW Vision Efficient Dynamic；接著2011年登場的i8 Concept，三缸渦輪引擎架構依舊，但改以更純淨的汽油取代。有趣的是，在i8 Coupe/Roadster量產版本正式登場前，2012年品牌又推出 i8 Concept Spyder，預告未來量產後的車型陣容規劃。最後才在2013年時正式發表i8 Coupe。

BMW i8 Coupe作為綠能子品牌i系列第二位成員，採用2+2雙門跑車架構，擁有相當摩登且動感的外型，即便不需要進氣口，依舊刻意打造經典雙腎型水箱護罩，並刻意強化氣流導向風阻係數

僅有0.26Cd，還有許多科技和亮眼設計，如蝴蝶式上掀車門、雷射頭燈等；座艙內應用上乘材質營造質感，同時兼顧環保以及跑格氛圍，甚至刻意透過裸露的碳纖維強調輕量化特性。至於敞篷Roadster車型，則是到2017年才終於登場，電動敞篷機構可在15秒完成啟閉，同時也順勢優化電池模組效能，讓動力系統效能更提升。

i8 Coupe/Roadster動力系統由1.5L三缸渦輪引擎搭配電動馬達構成，分別提供228hp/320Nm、129hp/250Nm最大動力，其中電動馬達負責前軸，燃油引擎則在後軸，建構出四輪驅動系統，當然也能依照需求切換全動力、前驅、後驅輸出。動力系統搭配上電池模組升級，續航里程以及性能都有進步，其中i8 Coupe百公里加速能在4.2秒完成，負擔較大的 i8 Roadster則是4.4秒，極速表現則相同有250km/h。

車身尺碼：4,689 x 1,942 x 1,297 mm
軸距：2,800 mm
動力：1.5L三缸渦輪引擎+電動馬達
最大馬力：362 hp
最大扭力：570 Nm
續航力：600 km

GENOVATION GXE



GENOVATION為北美一間獨立車廠，致力於推廣電動汽車技術和發展，同時追求極致電力性能，為將闡述的理想訴諸現實而推出GXE，並藉著Corvette Z06為基礎由電動馬達取代燃油引擎，以全電動系統成功建構出第一輛原型車款，其超過700hp不斷打破電動車極速紀錄，為電動車創造出更多可能和性能色彩，然而這都只是一輛原型車。終於，藉著今年CES消費性電子展，GENOVATION展出基於C7 Corvette Grand Sport的GXE量產版本。

經過Z06 GXE原型車汲取經驗，量產版本C7 GXE性能更加卓越，內外觀樣貌也更侵略性，尤其空力套件設計張狂程度，將強悍動力性能表露無遺，其中引擎蓋更採用透明設計，演示電動性能核心，至於車尾樣貌則有比較大幅度的改變，且回歸Corvette經典四圓尾燈設計。至於內裝則基於C7架構，但顏色、車縫線搭配皆可客製化訂做，中控台也改以大面積彩色觸控螢幕控制車輛各項功能，並簡化許多類比按鍵，讓座艙更簡潔，且更有科技感。

至於動力系統方面，GXE雖然使用電動馬達取代燃油引擎，但依舊保留變速箱架構，並有六速手牌或八速自排可以使用，其中量產規格最大馬力達到660hp、扭力峰值則有813Nm，極速再一次突破原型車設下的紀錄，達到331km/h。而作為電動車另一重要機件，電池由五組61.6kWh構成模組使其續航力能有281.6km。同時，GXE還擁有50：50前後配重比例，讓操控性能更優異。

車身尺碼：NA
軸距：NA
動力：電動馬達
最大馬力：660 hp
最大扭力：813 Nm
續航力：281.6 km





車身尺碼：4,680 x 1,890 x 1,560 mm
軸 距：NA
動 力：兩具電動馬達
最大馬力：400 hp
最大扭力：700 Nm
續 航 力：500 km



JAGUAR i-Pace

JAGUAR繼投入SUV市場，又再一次突破傳統，預告首款電動車i-Pace計畫，並確定在今年下半正式發表。面對全新且陌生的領域，品牌並未借助既有車款做為基礎，反而大膽啟用全新定位和設計，以5人座電動跑車身份，兼顧性能和日常使用機能性，尤其JAGUAR更打造快速充電系統，可在45分鐘內完成80%充電程序，消彌歷程焦慮問題。然而，比較可惜的是，目前i-Pace量產規格未正式公佈，僅有概念車規格能作為參考，不過，官方日前也曾表示，i-Pace產車型不論是設計、性能等都與概念相近，並不斷釋出正式規格以及偽裝測試車影像。

i-Pace雖然擁有5人座跑車身份，但並未刻意降低車身，反倒藉由高聳腰線與流順線條建構跑格輪廓，搭配上碩大輪拱迎合出摩登動感氛圍，當然不論是水箱護罩、頭尾燈設計，皆有家族化元素。至於內裝預計會使用上大量螢幕，取代傳統類比按鍵設計，並賦予其優異的雲端互聯功能，讓使用性更智慧且更便利。

同樣來自概念車所預覽的動力規格，i-Pace性能高強且使用性絕佳，藉著前、後軸各一具電動馬達，提供全地型四輪驅動系統，以及高達400hp、700Nm最大動力，並在電動馬達即時迅捷輸出特性下，加速性能4秒突破100km/h令人相當振奮。而電池模組使用90kWh高科技鋰電池，讓最佳行使續航力達到500km，還可以在45分鐘內完成八成充電程序，確保i-Pace能夠兼顧性能以及日常使用機能性。

PORSCHE

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo

本是追求速度與性能的跑車品牌PORSCHE，2002年推出SUV第一代Cayenne後大發利市，隨後便開始朝向乘用車市場靠攏，推出豪華轎跑車Panamera，並隨著產業局勢發展推出油電動力選項，如今Panamera進入第二代，不僅延續轎跑定位格局，更衍生機能性更出色的Sport Turismo車型，並且提供兼顧環保與性能的Turbo S E-Hybrid動力選項，讓金字塔尖端市場消費者，能夠一次擁有品牌、豪華、性能、環保等所有面向。

基於Panamera而衍生的Sport Turismo車型，捨棄低扁而流線的身形輪廓，改採相似於旅行車的五門造型，因而更加貼近於Shooting Brake獵跑形式，且在設計師精巧設計下，藉著家族化設計更讓動感氣息倍增，另外Sport Turismo雖然捨棄跑車造型，但依舊在電動尾門上方設置可變角度電動尾翼，可依照行車速度自動調整角度，賦予車輛穩定性或抑制風切聲，同時也可以降低風阻。至於內裝樣式則是與Panamera相似，但後座與行李收納容積則有所提升，達到1,390L水準，更添使用機能性。

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo乃是車系中頂級車型，採用插電式油電混合動力系統，並由4.0L V8雙渦輪引擎搭配電動馬達構成動力系統，變速箱則是當家八速PDK雙離合器系統，傳導最大680hp、850Nm最大動力，並可藉此動力性能，將身形龐大的Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo在3.4秒間完成0-100km/h加速，並擁有310km/h極速性能。



車身尺碼：5,049 x 1,937 x 1,432 mm
軸 距：2,950 mm
動 力：4.0L V8雙渦輪引擎加電動馬達
最大馬力：680 hp
最大扭力：850 Nm
續 航 力：純電50 km

NEXTEV Nio EP9



來自中國的汽車品牌NEXTEV蔚來，自2014年便已成立，當時便瞄準電動車市場目標，如今藉著旗下超跑級電動車Nio EP9，徹底演繹電動車與性能間的關係，也展現出未來樣貌，尤其藉著在惡名昭彰的德國紐伯林賽道寫下最速成績，更讓這款電動超跑一炮而紅。然而，NEXTEV蔚來成功並不是偶然，除了有來自Formula E的賽事技術外，投資者中更赫然可見中國科技業大人物，有足夠的資源作為後盾，令人更加期待日後發展。

有別於名單中車款，Nio EP9並不是一款集結豪華、環保、使用於一身的新世代電動車款，而一輛追求極致性能而誕生的電動超跑，從基礎到內外觀材質皆是以碳纖維建構，而且更將優化空氣力學效率奉行為最高原則，使其能在240公里時，獲得2,447kg的下壓力道，伴隨著底盤和懸吊系統能耐，更讓Nio EP9達到彎道耐受度達到2.53G能耐，性能表現相當剽悍。至於座艙，明顯是以駕駛者導向設計，其中方向盤上頭也有彩色顯示螢幕和3個控制旋鈕，提供各項駕駛資訊，便利駕駛追求極致速度和成績。

Nio EP9動力系統擁有四具電動馬達，綜合效能達到一兆瓦，等於是1,360hp馬力，而扭力峰值更有著瘋狂的1,480Nm，如此性能之下0-100km/h加速2.7秒輕鬆達成，就算是一口氣加速到200km/h也不過7.1秒，同時還有313公里極速性能。至於電池效能可提供最大427km續航力，就算傾盡全力寫下紐伯林紀錄也輕鬆寫意，並可以在45分鐘內完成充電程序，另外也能夠選擇用更換電池的方式延長續航里程。



車身尺碼：4,888 x 2,230 x 1,150 mm
軸距：NA
動力：4具電動馬達
最大馬力：1,360 hp
最大扭力：1,480 Nm
續航力：427 km

FISKER EMotion



FISKER AUTOMOTIVE創辦人Henrik Fisker大有來頭，過去曾擔任Aston Martin設計總監一職，如今則是成立新興汽車品牌，而品牌繼先前推出插電式混合動力車款後，現更前進純電動車領域，於CES消費性電子展上，向世界介紹全新車款EMotion，並在品牌創辦人設計長才背景渲染下，不僅追求綠色節能和高超性能，對於美感和設計，著墨更深、更有層次，使其更具獨特性，當然也更值得關注。

EMotion輪廓線條充滿張力，起伏更是帶有豐富情感，充分展現不凡身份，而為兼顧輕量化以及剛性，車身材質更藉材質科技，結合碳纖維鋁合金，讓速度和續航力更加亮眼，除此之外EMotion就屬蝴蝶門設計最有看頭，不僅聚焦度高，乘客上下車更是便利。而在座艙內雖然幾乎看不到類比按鍵，但材質鋪陳應用不凡，同樣賦予內裝高雅品味，並同時提供4人以及5人座選擇；其4人座車型更有自前座貫穿到後座的中央扶手，讓後座保有獨自乘坐空間。

動力系統藉著多電動馬達提供四輪驅動，並且有高達780hp最大馬力，扭力峰值也有966Nm之多，使之0-100km/h加速性能可以壓縮在3秒之內，同時有著259km/h的極速性能。電池則是搭配與LG共同開發的鋰電池模組，藉由145kWh容量賦予其超過643km以上續航力，同時藉由快速充電技術，在10分鐘內讓續航力達到至少200km。不過，目前EMotion目前仍未正式量產，必須等到2019年才會正式開始交付。



車身尺碼：5,085 x 1,465 mm
軸距：3,018 mm
動力：電動馬達
最大馬力：780 hp
最大扭力：966 Nm
續航力：643 km



車身尺碼：NA
軸距：NA
動力：3具電動馬達
最大馬力：NA
最大扭力：超過10,000 Nm
續航力：超過1,000 km

TESLA Roadster



說到電動車肯定會有TESLA，但要說到性能二字，既有產品陣容雖然身手不凡，可面對第二代Roadster，就相顯弱勢。2017年末，TESLA藉著旗下電動卡車發表會現場，無預警發表全新第二代電動跑車Roadster，除了造型前衛之外，更有著堪稱是地表量產車最強的1.9秒0-100km/h加速性能，以及達到400km的逆天極速表現，捍衛電動車指標品牌身份。不過目前第二代Roadster仍未正式量產，僅開放市場預定，並預計在2020年量產上市。

事實上，TESLA首款量產車型，就是雙門電動跑車Roadster，不過當時設計、規格比較保守，加上爾後Model S強烈的品牌風格使然，讓第一代Roadster更失存在感。所幸，即將在2020年正式量產的第二代

Roadster，不僅擔綱起品牌性能旗艦角色，更重新復甦雙門跑車產品規劃，再加上簡潔俐落卻不失層次感的外型設計，即便仍未量產也提前奠定歷史定位。而且第二代Roadster除了性能強悍外，更採用2+2四人設計，同時全景玻璃車頂更可依照需求，隨時拆卸並放置在行李箱內。

至於動力系統方面則有著特殊配置，有別於大多電動車採用前後軸，或是四輪各一具電動馬達配置，Roadster則是透過前一、後二共3具電動馬達構成動力諸元，並藉由電腦控制各馬達輸出，平衡各輪輸出力道。而輸出表現原廠目前並未公佈詳細規格，僅表示量產版本Roadster擁有超過10,000Nm的扭力，並有2.1秒完成0-100km/h加速以及400km極速等性能。■

