

**1**  
**類別:** 電動車: 城市小車  
**牌子:** FIAT **型號:** 500e  
**總評** ★★★★★  
**聲稱充電電池容量:** 42千瓦小時  
車身小巧, 驅動系統反應靈敏。但後排座位的腿部空間較狹窄, 假如前座的司機或乘客身高1.85米, 其身後的後排座位便只足夠容納最高約1.6米的乘客。觸控式顯示屏的控制介面設計不俗, 方便易用。安全保障方面, 在模擬行人被汽車撞擊的測試中, 發現車頭蓋上部分位置對被撞擊的行人提供的保護較弱, 有機會增加行人被撞擊時受傷的程度。測試中量得的平均耗電量為每100公里17.1千瓦小時, 能源效率出色。



**2**  
**類別:** 電動車: 小型家庭汽車  
**牌子:** 寶馬 BMW  
**型號:** iX1 xDrive30  
**總評** ★★★★★  
**聲稱充電電池容量:** 66.4千瓦小時  
樣本的車身及車廂內設備均做工精細。前排座位空間寬敞, 而進出前排或後排座位亦方便容易。車窗面積大, 為司機提供良好視野, 而且車尾鏡頭設有噴水清潔鏡頭功能。但行李箱內只有一顆照明燈, 燈光較昏暗。駕駛時的穩定性佳, 即使在高速下駕駛, 駕駛者仍能操控自如; 在進行高速轉彎的測試時, 車身向側傾斜的幅度小。避震系統表現普通, 尤其當車速不高並在凹凸不平的路面上駕駛時, 震動相對較明顯。



**3**  
**類別:** 電動車: 小型家庭汽車  
**牌子:** smart **型號:** #1  
**總評** ★★★★★  
**聲稱充電電池容量:** 66千瓦小時  
樣本做工精細, 車廂空間寬敞充裕, 而天窗亦令司機及乘客感覺舒適。觸控式顯示屏下方的功能鍵讓司機或乘客能快速操作部分較常用的設定。不過, 樣本駕駛時的穩定性稍遜, 在進行高速轉彎的測試時, 雖然沒有失控側滑, 但樣本出現車尾輕微向外推(轉向過度, oversteer)的情況; 樣本的製造商有見及此, 向試驗組織表示會通過汽車的遙距更新功能等, 改善汽車的電子穩定控制系統, 提高駕駛時的穩定性。



**4**  
**類別:** 電動車: 小型家庭汽車  
**牌子:** 富豪 Volvo  
**型號:** EX30 Single Motor Extended Range  
**總評** ★★★★★  
**聲稱充電電池容量:** 69千瓦小時  
驅動系統表現優秀, 由時速60公里加速至100公里只需2.7秒。車身及車廂內設備做工大致精細, 但後排的車門相對較小, 進入後排座位稍不便。視野方面, 由於前排座位位置較高, 司機容易看見車身前方的細小障礙物, 但後窗兩旁的柱較粗, 影響司機從後窗或倒後鏡看到的車身後方環境的視野範圍。汽車的許多設定都是以前排座位中央的觸控式顯示屏操作, 不過控制裝置的整體佈局不夠方便易用。



**5**  
**類別:** 電動車: 小型家庭汽車  
**牌子:** 比亞迪 BYD  
**型號:** ATTO 3  
**總評** ★★★★★  
**聲稱充電電池容量:** 60.5千瓦小時  
樣本做工大致良好。不過坐墊設計較平坦, 在汽車高速轉彎時, 坐墊為司機及乘客提供的橫向承托較弱, 影響舒適程度。觸控式顯示屏畫面質素佳, 而且顯示屏可電動旋轉90°讓用戶選擇作直向或橫向顯示, 使用較有彈性。駕駛時的穩定性一般, 在高速轉彎時, 車身向側傾斜的幅度較大。安全保障方面, 樣本在模擬行人被汽車撞擊的測試中表現較差, 擋風玻璃兩旁的柱較堅硬, 有機會增加行人被撞擊時受傷的程度。



**6**  
**類別:** 電動車: 小型家庭汽車  
**牌子:** MG  
**型號:** MG4 Electric  
**總評** ★★★★★  
**聲稱充電電池容量:** 64千瓦小時  
煞車系統反應靈敏, 而且由時速100公里開始煞車至停車所需的煞車距離僅33.9米, 較大部分樣本短, 煞車表現不俗。車廂設備方面, 汽車的許多設定都是以觸控式顯示屏操作, 不過其操作系統間中出現對觸控指令反應較慢的情況。前排座椅為司機及乘客提供舒適承托。空調系統的恆溫表現稍遜, 車廂溫度不夠穩定。測試中量得的平均耗電量為每100公里18.3千瓦小時, 能源效率良好。



**7**  
**類別:** 電動車: 小型家庭汽車  
**牌子:** ORA  
**型號:** Funky Cat (代理商表示現已改名為03 Long Range)  
**總評** ★★★★★  
**聲稱充電電池容量:** 63.1千瓦小時  
車門寬闊, 進出前排或後排座位都方便容易, 而車頂的天窗亦令司機及乘客感覺舒適。不過, 儀表板上部分按鈕因被軟盤遮擋而令調校略為不便。觸控式顯示屏的操作介面部分字體亦較細, 不夠方便易用。駕駛時的操控反應靈敏, 但穩定性一般, 高速轉彎時, 車身搖晃較明顯。雖然此樣本屬電動車故沒有引擎聲, 但車廂隔音表現普通, 行走時車內的寧靜程度較大部分樣本遜色。



**8**  
**類別:** 電動車: 小型家庭汽車  
**牌子:** 本田 Honda  
**型號:** e:Ny1 (代理商表示香港版本名為e:NT1)  
**總評** ★★★★★  
**聲稱充電電池容量:** 68.8千瓦小時  
駕駛時的操控反應靈敏, 而且穩定性佳, 在高速下突然扭軚, 汽車的電子穩定控制系統能及時介入, 協助駕駛者穩定汽車。然而避震系統表現普通, 尤其當車速不高並在凹凸不平的路面上駕駛時, 震動相對較明顯。車身的做工及車廂內設備的用料亦一般, 例如車廂內許多表面都沒有以軟墊覆蓋。另外, 汽車的部分設定是以前排座位中央的觸控式顯示屏操作, 不過其操作介面不夠方便易用。



**9**  
**類別:** 電動車: 小型家庭汽車  
**牌子:** MG  
**型號:** ZS EV Maximum Range  
**總評** ★★★★★  
**聲稱充電電池容量:** 69.9千瓦小時  
駕駛時的穩定性不俗, 但扭軚時的轉向反應略為不夠靈敏。車身及車廂內設備做工大致良好, 車頂的天窗亦令司機及乘客感覺舒適, 而進出前排或後排座位亦方便容易。車廂設備方面, 觸控式顯示屏的操作系統間中出現對觸控指令反應較慢的情況, 而操作介面設計亦不夠方便易用。安全保障方面, 樣本在模擬行人被汽車撞擊的測試中表現較差, 擋風玻璃兩旁的柱較堅硬, 有機會增加行人被撞擊時受傷的程度。



**10**  
**類別:** 電動車: 大型家庭汽車  
**牌子:** 現代 Hyundai  
**型號:** IONIQ 6  
**總評** ★★★★★  
**聲稱充電電池容量:** 77.4千瓦小時  
驅動系統表現優秀, 由時速60公里加速至100公里只需2.8秒, 而且駕駛時的穩定性佳, 即使在高速下駕駛, 駕駛者仍能操控自如, 這或許跟其軸距(即前輪車軸與後輪車軸的距離)較長有關。安全保障方面, 樣本在模擬行人被汽車撞擊的測試中表現較差, 擋風玻璃兩旁的柱較堅硬, 有機會增加行人被撞擊時受傷的程度。另外, 測試中量得的平均耗電量為每100公里18.3千瓦小時, 能源效率良好。



**11**  
**類別:** 電動車: 大型家庭汽車  
**牌子:** Polestar  
**型號:** 2 Long Range Single Motor  
**總評** ★★★★★  
**聲稱充電電池容量:** 82千瓦小時  
樣本做工精細, 而且前排座椅為司機及乘客提供舒適承托。觸控式顯示屏的操作系統反應靈敏, 亦大致方便易用。駕駛時的車速對司機而言是重要的資訊, 但樣本儀表板上的車速顯示較細, 位置亦不夠顯眼。駕駛時的穩定性佳, 高速轉彎時, 車身向側傾斜的幅度小。不過避震系統表現普通, 在凹凸不平的路面上駕駛時, 震動相對較明顯。測試中量得的平均耗電量為每100公里17.5千瓦小時, 能源效率出色。



**12**  
**類別:** 電動車: 大型家庭汽車  
**牌子:** Tesla  
**型號:** Model 3 Rear-Wheel Drive  
**總評** ★★★★★  
**聲稱充電電池容量:** 沒有聲稱  
這款新版本的Model 3比其上一代版本在做工及隔音方面均有進步, 而且驅動系統表現優秀, 由時速60公里加速至100公里只需2.9秒。駕駛時的穩定性亦佳。但車外門柄的設計令打開車門不夠方便, 需先用拇指推動門柄的寬闊部分, 令門柄的另一端升起, 然後拉動門柄打開車門; 若用戶的手較小, 或需用雙手才能打開車門。測試中量得的平均耗電量為每100公里17.2千瓦小時, 能源效率出色。



**13**  
**類別:** 電動車: 大型家庭汽車  
**牌子:** 豐田 Toyota  
**型號:** bZ4X  
**總評** ★★★★★  
**聲稱充電電池容量:** 71.4千瓦小時  
測試中量得的平均耗電量僅為每100公里17.0千瓦小時, 屬19款電動車樣本中最慳電。在駕駛艙內最引人注目的特徵是儀表板設置於比軟盤高的位置, 雖然這有助避免儀表板被軟盤遮擋, 但軟盤卻因此而需設置於較低的位置, 司機或需時適應。前排座位空間寬敞, 不過避震系統表現遜色, 後座乘客感受的震動尤其明顯。由時速100公里開始煞車至停車所需的煞車距離為37.7米, 較大部分樣本長, 煞車表現稍稍遜色。



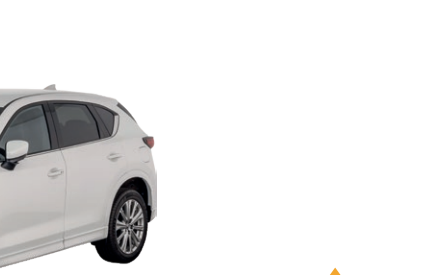
**14**  
**類別:** 電動車: 大型家庭汽車  
**牌子:** 日產 Nissan  
**型號:** ARIYA  
**總評** ★★★★★  
**聲稱充電電池容量:** 63千瓦小時  
駕駛時的穩定性良好, 在高速下駕駛, 駕駛者仍能操控自如。觸控式顯示屏位置較高, 方便司機觀看; 不過間中出現對觸控指令反應不靈敏的情況。樣本駕駛時不會排放污染物, 故不會直接造成路邊空氣污染, 但由於此樣本平均每公里的耗電量較高, 所以發電廠在生產其每公里所耗用的電力時的污染物排放量亦會較高, 故在「污染物排放測試」中, 試驗組織給予的評分相對較低。



**15**  
**類別:** 電動車: 大型家庭汽車  
**牌子:** Tesla  
**型號:** Model Y Maximum Range  
**總評** ★★★★★  
**聲稱充電電池容量:** 沒有聲稱  
驅動系統表現優秀, 由時速60公里加速至100公里只需2.3秒, 屬各樣本中最快。而在高速轉彎的測試中, 樣本的電子穩定控制系統反應靈敏, 令樣本展現出良好的駕駛穩定性。不過, 避震系統表現遜色, 若長途旅程中路面凹凸不平, 可能不夠舒適。車外門柄的設計令打開車門不夠方便, 需先用拇指推動門柄的寬闊部分, 令門柄的另一端升起, 然後拉動門柄打開車門; 若用戶的手較小, 或需用雙手才能打開車門。



**16**  
**類別:** 電動車: 大型家庭汽車  
**牌子:** 富士 Subaru  
**型號:** Solterra  
**總評** ★★★★★  
**聲稱充電電池容量:** 71.4千瓦小時  
前排座位空間寬敞充裕, 而且車門寬闊, 進出前排或後排座位都方便容易。在駕駛艙內最引人注目的特徵是儀表板設置於比軟盤高的位置, 雖然這有助避免儀表板被軟盤遮擋, 從而讓司機較易看見儀表板上的資訊, 但軟盤卻因此而需設置於較低的位置, 司機或需時適應。由時速100公里開始煞車至停車所需的煞車距離為38.0米, 較大部分樣本長, 煞車表現稍稍遜色。



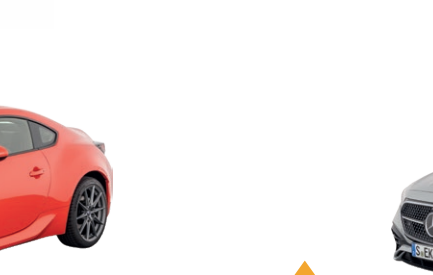
**17**  
**類別:** 電動車: 行政人員汽車  
**牌子:** 平治 Mercedes-Benz  
**型號:** EQE SUV 350+  
**總評** ★★★★★  
**聲稱充電電池容量:** 90.6千瓦小時  
車廂空間寬敞充裕, 即使前座的司機或乘客身高1.85米, 其身後的後排座位仍足夠容納最高約2米的乘客。觸控式顯示屏的操作系統反應靈敏。軟盤上亦設有觸控板讓司機操作, 不過不設觸覺回饋(haptic feedback)功能, 操作不夠方便容易。車廂隔音表現良好。煞車表現方面, 由時速100公里開始煞車至停車所需的煞車距離僅33.5米, 較大部分樣本短, 而且煞車系統反應靈敏。



**18**  
**類別:** 電動車: 豪華汽車  
**牌子:** 保時捷 Porsche  
**型號:** Taycan Performance Battery Plus  
**總評** ★★★★★  
**聲稱充電電池容量:** 105千瓦小時  
驅動系統表現優秀, 由時速60公里加速至100公里只需2.3秒, 屬各樣本中最快。駕駛時的操控反應靈敏, 而且穩定性佳。避震系統表現亦出色, 在不同路面上行駛時, 司機及乘客都坐得舒適。煞車系統反應靈敏, 而且由時速100公里開始煞車至停車所需的煞車距離屬各樣本中最短, 僅32.1米。不過後排座位空間相對較窄。視野方面, 後窗兩旁的柱較粗, 影響司機從後窗或倒後鏡看到的車身後方環境的視野範圍。



**19**  
**類別:** 電動車: 豪華汽車  
**牌子:** 寶馬 BMW  
**型號:** i7 xDrive60  
**總評** ★★★★★  
**聲稱充電電池容量:** 105.7千瓦小時  
內裝感覺豪華, 座位空間寬敞, 而且車內寧靜程度屬各樣本中最佳。不過, 測試中量得的平均耗電量為每100公里22.0千瓦小時, 屬19款電動車樣本中最高。樣本駕駛時不會排放污染物, 故不會直接造成路邊空氣污染, 但由於此樣本平均每公里的耗電量較高, 所以發電廠在生產其每公里所耗用的電力時的污染物排放量亦會較高, 故在「污染物排放測試」中, 試驗組織給予的評分相對較低。



**20**  
**類別:** 混能車: 小型家庭汽車  
**牌子:** 本田 Honda  
**型號:** ZRV 2.0 iMMV ed-1EV  
**總評** ★★★★★ **聲稱引擎排氣量:** 1993立方厘米  
駕駛時的操控反應靈敏, 而且穩定性佳。避震系統表現亦大致良好, 司機及乘客都坐得舒適。車廂設備方面, 空調及通風系統以實體按鈕和旋鈕進行調校, 操作方便容易。然而車廂隔音表現普通, 車內寧靜程度較大部分樣本遜色。煞車表現方面, 由時速100公里開始煞車至停車所需的煞車距離屬各樣本中最長, 為38.2米, 煞車表現稍稍遜色。污染物排放測試表現優秀, 於樣本廢氣喉量得的污染物排放量非常低。



**21**  
**類別:** 混能車: 大型家庭汽車  
**牌子:** 豐田 Toyota  
**型號:** RAV4 2.5 Hybrid  
**總評** ★★★★★ **聲稱引擎排氣量:** 2487立方厘米  
測試中量得的平均耗油量僅為每100公里5.6升, 屬7款混能車及汽油車樣本中最慳油。污染物排放測試表現亦出色, 於樣本廢氣喉量得的污染物排放量非常低。不過煞車表現稍遜, 由時速100公里開始煞車至停車所需的煞車距離為37.5米, 較大部分樣本長。車廂隔音表現普通, 車內寧靜程度較大部分樣本遜色。車廂設備方面, 用戶較常調校的功能(例如空調系統)都提供實體按鈕和旋鈕進行調校, 操作方便容易。



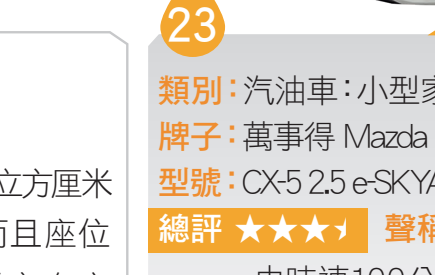
**22**  
**類別:** 汽油車: 小型家庭汽車  
**牌子:** MINI  
**型號:** Countryman C  
**總評** ★★★★★ **聲稱引擎排氣量:** 1499立方厘米  
車身及車廂內設備做工出色, 而且座位空間寬敞, 即使前排座位的司機或乘客身高1.85米, 其身後的後排座位仍足夠容納最高約1.9米的乘客。車廂設備方面, 圓形觸控式顯示屏的操作介面大致方便易用。不過, 行李箱門檻較高, 放入及取出物件稍稍不便。駕駛時的操控反應靈敏。污染物排放測試表現優秀, 於樣本廢氣喉量得的污染物排放量非常低。



**23**  
**類別:** 汽油車: 小型家庭汽車  
**牌子:** 萬事得 Mazda  
**型號:** CX-5 2.5 e-SKYACTIV-G 194  
**總評** ★★★★★ **聲稱引擎排氣量:** 2488立方厘米  
由時速100公里開始煞車至停車所需的煞車距離僅34.2米, 較大部分樣本短, 煞車表現不俗。不過避震系統表現普通, 在凹凸不平的路面上駕駛時, 震動相對較明顯。樣本做工出色, 而且用戶較常調校的功能(例如空調系統)都提供實體按鈕和旋鈕進行調校。測試中量得的平均耗油量為每100公里7.7升, 慳油表現較大部分混能車及汽油車樣本遜色。污染物排放測試則表現優秀, 於廢氣喉量得的污染物排放量非常低。



**24**  
**類別:** 汽油車: 小型家庭汽車  
**牌子:** Alfa Romeo  
**型號:** Tonale 1.5 VGT 48V+Hybrid  
**總評** ★★★★★ **聲稱引擎排氣量:** 1469立方厘米  
樣本做工不俗。觸控式顯示屏的畫面質素佳, 而且操作反應靈敏。但驅動系統表現一般, 間中出現加速反應不夠靈敏的情況。避震系統表現亦不理想, 若路面凹凸不平, 可能不夠舒適。車內寧靜程度亦較大部分樣本遜色。安全保障方面, 樣本在模擬行人被汽車撞擊的測試中表現較差, 擋風玻璃兩旁的柱較堅硬, 有機會增加行人被撞擊時受傷的程度。污染物排放測試則表現優秀, 於廢氣喉量得的污染物排放量非常低。



**25**  
**類別:** 汽油車: 大型家庭汽車  
**牌子:** 富士 Subaru  
**型號:** BRZ 2.4  
**總評** ★★★★★ **聲稱引擎排氣量:** 2387立方厘米  
駕駛時的穩定性良好, 即使在高速下駕駛, 駕駛者仍能操控自如, 不過車內寧靜程度屬各樣本中最差。觸控式顯示屏的操作系統反應靈敏。安全保障方面, 由於其歐洲版本的標準設備中包括較少主動式安全輔助系統, 故在「主動式安全輔助系統」環節的評分較低。測試中量得的平均耗油量為每100公里7.9升, 屬7款混能車及汽油車樣本中最高。污染物排放測試則表現不俗, 於廢氣喉量得的污染物排放量頗低。



**26**  
**類別:** 汽油車: 行政人員汽車  
**牌子:** 平治 Mercedes-Benz  
**型號:** E 200  
**總評** ★★★★★ **聲稱引擎排氣量:** 1999立方厘米  
驅動系統表現出色, 自動波箱轉波檔暢順。駕駛時的操控反應靈敏, 而且穩定性佳。煞車表現方面, 由時速100公里開始煞車至停車所需的煞車距離僅34.0米, 較大部分樣本短, 表現不俗。軟盤上設有觸控板讓司機操作, 但操作不夠方便容易。車廂隔音表現良好, 車內寧靜程度獲不俗評分。車外門柄設自動伸出功能, 但間中出現反應不夠靈敏的情況。污染物排放測試表現優秀, 於廢氣喉量得的污染物排放量非常低。

