涓　枸瀿兼妳缃　- 涓　淑鏃ユ滢鏂伴椈鏃朵簨　- 鏕儿椯鍗庤汉绀惧施浜ゆ禩

第一轮中级车试驾体验

汽车

浣滆

鍙戝竷浜庡細2008/01/03 14:29

经历一个月的投票、讨论和期待，我终于如愿成为太平洋汽车网民间试车手，参加第一轮中级车试驾体验。

在那个风和日不丽的广州早晨，当八台B级车在我面前一字排开的时候，我不禁感叹：天啊，前面有八台车，他们是属于我的！—— 可惜只是今天。

天籁、马6、致胜、名爵、领驭、凯旋、锐志、凯美瑞，让我挑3台来深度试驾，确实难：天籁很体贴，马6很运动，名爵很英伦，领驭很结实，凯美瑞很综合，锐志很劲道，凯旋很另类，致胜很新鲜。我想，如果一台车能有上面八个特点的话，一次试驾就够了，那就不用烦心。有吗？有——劳斯莱斯，靠！

我想感受什么是前置后驱的劲道，我想试试德国式的结实，我更想知道致胜有多新鲜。于是我点了三道主菜：锐志、领驭、致胜。味道好极了！

听说，锐志的主要特色在于前置后驱和V6发动机，似乎是一个内力深厚的高手。但是看上去，距离“ 披着羊皮的狼 ”还是有一点距离。锐志的外表比较平静和圆润，弧形的发动机前盖，直式大灯，低调的水箱格栅和进风口等，加上稳重的银色车身，营造出斯文的形象来。整个前部甚至有些奥迪TT的轮廓，后尾箱采用宝马7系的立体式“ 关不严 ”尾箱盖造型，不带半点杀气。只有从贯穿前后的一条腰线，才让我隐约联想到他的运动细胞。

坐进锐志的内部，我只能半带遗憾地说，豪华感掩盖了运动车的风头。排档杆处大面积的黄色木纹效果（仅仅是木纹效果而已 ：））典型的平淡的自动档排列，中控台的闪亮镀铬饰边，半真皮半木纹效果的方向盘，厚实的真皮座椅，比较宽大的前后坐空间等等，真的很让我疑惑：我到底是在一台运动房车还是一台舒适的高级轿车里面？

样子很丰田，定位很宝马　　这是我对锐志的第一直观感受。这或者就是丰田的哲学：综合　　或者又叫中庸吧。中庸也并非不好，至少“ 中庸 ”的凯美瑞已经毫不中庸地连续拿下全国销售冠军了。但是，眼下这台“ 丰田 ”又标榜着自己很不“ 丰田 ”。看来，只好自己亲自宠幸一下，以驯服这匹烈马了。

从坐进驾驶室开始，丰田式的精致内饰已唤不起我的欲望来，因为这样的内装，几乎每一台二十万以上的中级车都有，大同小异而已。我只是强烈的想尝尝V6前置后驱的滋味。　　点火，静，非常的静；稳，完全超出我的想象。V6果然是名不虚传，任凭我的小小福克斯如何努力，直4引擎的声音和怠速状态和这台V6比起来，真是无地自容。终于明白为什么很多的人愿意花狂多的钱买直6、V6、V8甚至W12。

关窗，系好安全带，试试油门和刹车，油门比较轻，阻尼感很小，加油很轻松，这种脚感的确很“ 日本 ”。方向盘喇叭很轻很顺手，2声鸣笛提示以后，毫不犹豫一脚地板油，车身优雅地腾了出去，转速表很线性但很迅速的飙升，在毫无感觉的几秒钟内，已升到60公里的时速。有人问，为什么是“ 腾 ”？因为，期待中的推背感并不强烈，不象名爵一样响着胎“ 弹 ”出去，后脑撞到头枕；也不象我的1.8AT福克斯一样“ 挪 ”出去，40公里时速以下被称为“ 肉 ”，然后突然冒失地直冲上7千转疯狂咆哮。也许武林高手本该如此，不显山露水，没有狂暴的噪音，也没有猛烈的“ 撞背 ”感，凭着2.5L V6的深厚内功，轻便的车身，绵绵不绝的扭矩，温柔一刀，优雅地了结对手。锐志的加速虽然不是很猛烈，但是很浑厚，很线性，很深远，油门踏板顺畅，点到即有，加一分的油，就出一分的力，随心所欲。六档手自变速箱配合比较默契，无论加油还是收油都不留痕迹，感觉顺畅。从静止到60公里时速区间，转速表直线上升，变速箱很默契地配合车主的意图，在近五千转处回落又再一次冲锋，只见转

速表和时速表转动，车里车外一切都是那么宁静、波澜不惊，好像不是车在前进，而是世界在飞速后退而已。只可惜场地有限，还没有来得及享受V6 后驱的直线加速快感，踏着油门的脚板已经下意识地不情愿地挪向油门左边。遗憾遗憾。。。。。。
再说锐志操控——热刀切牛油。

得益于前置后驱，强大的动力和扭矩可以恣意发泄在后轮上，前轮只需要负担起转向的任务。加上日系车惯有的轻方向盘特性（日系车开过不少，普遍方向盘很轻，马3马6除外。这也是人们经常说的日车高速飘的原因之一），因此锐志的方向盘非常的轻巧，低速的时候几乎两个手指就能捻动它，50公里时速过大弯的时候也没有太大的阻力，这种转向甚至比通常的前驱日系车更轻更顺滑，到了什么程度？——就像一把热刀切到牛油上面的感觉。所谓成也萧何败也萧何，这种异常顺滑和轻便的转向系统在我看来成了锐志操控上的一个软肋：太轻了，几乎没有直接的路感，加上3.5圈的方向盘圈数，令我在绕桩的时候无所适从，第一第二第三个桩的时候，由于锐志的油门响应线性和直接，动力充足，所以走的很顺，车身悬挂也不俗，侧倾不大，但是到了第四第五个桩的时候，随着速度的飙升，方向盘和车头指向越来越不能同步，本来第一二三个桩只需要打一圈的动作，到了后面的桩就变的不够，到第六桩的时候，除了偏重舒适的悬挂使车身出现明显侧倾以外，方向盘打两圈也不足以准确控制车头的入桩方向，车身无法正确扯入轨道，导致几乎是横着过桩的，幸好没有响胎和碰桩——因为我大脚刹了车。看来我得接受再教育了，因为开惯福克斯的人将很难短时期内适应锐志的转向。

这种感觉和我在12月26日试驾的宝马325差别太大了，同样是前置后驱2.5升6缸，宝马的转向是低速时重，高速时又准又稳，越是激烈驾驶越是得心应手，只要掌握好入弯或者入桩的时机，就有越战越勇的感觉，让我信心百倍地游走于桩间。锐志却是低速方向轻，但是越快就越轻，越快越不敢挑战他的极限。

除了直线加速、高速过大弯、绕桩等测试以外，我还没有机会试到锐志在极速和恶劣路况下的表现。也许会不错，但，这只是也许。

当然，锐志不失为一台好车，因为不是每个人都需要象宝马般追求极致的操控，因为不是每个人都能搬得动宝马沉重的方向盘，因为不是每个人都能承受宝马昂贵的身价和大量的后期保养成本。稳重低调的外观，精致悦目的内饰，得体的内部空间表现，深厚的直线加速功力，舒适的底盘和悬挂，这一切都可以使锐志不辱于 ” 丰田的宝马"定位。

锐志很 “ 丰田 ” 吗？不错，很丰田。

锐志很 “ 宝马 ” 吗？不，他不是宝马。他是丰田。

锐志这道菜，色香味俱全。。。。。。

只是欠缺点老火。