



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系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，到第六个桩的时候，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。