



硬汉也优雅 试驾体验一汽奔腾X80

国内要在短短的十几二十年内走过欧美几十年甚至上百年的汽车文化发展过程，必然经历一番苦痛与挣扎。山寨亦或模仿，都是在所难免；逆向亦或拿来主义，也未尝不是一种行得通的方式。于是，在媒体人和广大消费者的见证下，有的品牌苟且偷生，有的品牌来去匆匆，也有的枝繁叶茂。

这是在我接到试驾通知后的一段真实想法。暂且不论机械功底如何，定位于城市SUV的奔腾X80外形足够配得上时尚与动感二字。并非旗舰的他有着领袖般的气质，五边形的进气格栅、前大灯、雾灯组都有镀铬条装饰，略带一丝精致。前保险杠不仅令整车野性十足，也让人浮想联翩（有点像奔驰GL）。侧身线条不算复杂，略微外凸的前后轮拱营造出颇佳的运动感；腰线则一直从灯眉延伸到尾部，称得上点睛之笔。与传统SUV所采用垂直尾门不同，奔腾X80的尾部秉承了溜背设计理念，整体造型偏向由英菲尼迪EX引领的混型SUV风格。尾灯的形状与讴歌MDX有异曲同工之妙，内嵌式的雾灯也昭示着独特的情调，复杂的线条勾勒出立体的雕塑感。尽管很多元素难免被我拿来与其他高端品牌进行一番比较，但一汽奔腾领悟到了他们的一些精髓，因此奔腾X80的外形设计应该说是成功的。

内饰的设计则稍显中庸。中控台的主体由一条粗壮的银色装饰条搭构成，方向盘也与之很好呼应。按键、旋钮够大且排

列工整。只是储物空间的布置难以令人满意：前排除了两个杯座，只有挡杆左侧的一个窄而浅的储物格；后排门板储物空间不大且被坐垫和门把手遮挡，在行车中很难将饮料瓶塞入其中。因此在这方面的设计还有优化的空间。我们拿到的试驾车是中配版，不过自动手刹还是出现在了配置列表中。奔腾X80的自动手刹在挂入D挡时自动解除，停车挂P挡熄火后自动锁定。上海车展展出的奔腾X80高配版拥有更丰富的配置：带清洗功能的随动转向自动氙灯、车身稳定系统、无钥匙进入及一键启动、导航、双区空调、座椅加热、全尺寸备胎等，在同级中表现上乘。

奔腾X80的底盘基本构造来自奔腾B70。坐在驾驶座上，较高的车身加上内部良好的空间利用率使得驾驶视野颇为良好，车内空间感十足。直径偏大的方向盘符合SUV的套路，表面被皮质材料包裹，握感优良。偏硬的座椅能提供良好的承托，当然在SUV上也不需要太好的侧向支撑。后排座椅的坐垫够长，能提供足够的承托力，后排的腿部空间达到同级优秀水平。奔腾X80



的运动感在同级中是很少见的，底盘有不错的厚重感。悬架行程较短兼具韧性，转弯与并线的侧倾抑制水平在同级中实属上乘，给驾驶者高速行车时带来十足信心，而不足之处在于化解路面零碎起伏时动作不够高级，会有零碎的振动和悬架声音传至座舱。方向盘的助力属中等偏重，指向不算清晰，却能在高速行车中把相当一部分路感直接传递给你。我喜欢开着奔腾X80在高速上奔走，紧绷的底盘令其像一部精良的90式坦克。尽管还能听到一些发动机运转的声音，但整车的隔音降噪水平已经达到一部中级车的水准，120公里/小时行车主观感觉并不快。据悉，一

汽在奔腾X80的研发过程中共设置了309项振动噪声控制目标，通过对车内噪声、车外加速噪声、路噪、动力总成噪声、风噪，以及整车密封性和异响问题等方面进行了大量的CAE模拟及实车测试，落实了近100项优化方案。如此的用心良苦，自当悠然享受。当我打开定速巡航想略微放松心情的时候，行车电脑显示的设定时速很是怪异：想把时速设定到110公里时屏幕显示为110.6公里/小时。尽管不是强迫症患者，但我还是更喜欢将速度设置为整数。

奔腾X80搭载的2.0升、2.3升两款发动机共享自奔腾B90，账面数据还算不错。与之匹配的除了6

挡手动变速器外，还有一套来自爱信F21系列的6挡手自一体变速器，这款变速器使得奔腾X80在时速80公里以内的动力表现十分活跃。由于挡位充足，略沉的油门踏板反应称得上敏捷，大脚油门下变速器能很聪地执行换挡动作，正常行车也很难感受到换挡冲击。时速100公里时发动机转速在2000转/分，120公里/小时对应的转速为2400转/分，省油效果会很不错。

总的来说，奔腾X80是一辆“驾驶者之SUV”，富于运动感的底盘在同级SUV中个性鲜明。我们应该为自主品牌能造出这样一款机械标准上乘的SUV而喝彩。

奔腾B50全系直降1万8

限时抢购 最后3天 9月6日—8日济宁新体育馆

选奔腾 金丰达



一汽奔腾济宁金丰达4S店

销售热线：0537—3238555

地址：新327国道洸府河东（圣达汽车城内）