新京报
2012年3月5日 星期一

抢先一步

——试驾华晨宝马X1

■ 点评

纵使宝马X1造型争议很大、内饰缺乏新意、工艺不够细腻，表面上略显落伍，但它是一辆富有典型宝马驾驶乐趣的车，全新的N20涡轮增压发动机与8挡自动变速器性能出色，底盘与四驱系统更是公路上的典范。

■ 宝马X1 xDrive 20i技术参数

长/宽/高(mm)：4454/1798/1545
轴距(mm)：2760
发动机：2.0T
功率(Kw/rpm)：135/5000-6250
扭矩(Nm/rpm)：270/1250-4000
变速器：8挡手自一体

本版采写、摄影/本报记者 崔卓佳

宝马终于在豪华小型SUV市场抢先了奥迪一步，在奥迪Q3进口之前让宝马X1驶下了华晨宝马第二工厂的生产线。这种抢跑或许会让宝马有机会制定一次细分市场的游戏规则。

非典型SUV

X1并非传统意义上的SUV，甚至跟宝马自己定义的所谓SAV(Sports Activity Vehicle)也有很大出入，它不是定位低于X3的产品，而是为那些需求介于轿车、SUV和旅行车之间的人准备的。长长的发动机舱、压得很低的车顶和精瘦的比例，一切都更像是被略微抬高的宝马3系旅行版。

拉开车门，以很轿车的姿势落座，然后双眼会发现跟在一辆3系方向盘后面看出去没啥区别。内饰设计是典型的“复印机作品”，就是一种很宝马的布局。仪表台的材质不够细腻、坐椅平淡、方向盘和仪表还是老款3系的样子……总之，它看上去落伍了。但是，在真正驾驶过之前，千万不要对一辆宝马车下结论，因为BMW徽标的核心在于运动。

美好涡轮时代

电子挡把是驾驶舱中的时髦玩意儿，它负责调动2012款X1的8挡自动变速器。这还不是最关键的，在前轴后面纵置着一台被称为N20的新2.0L TwinPower Turbo直喷涡轮增压发动机才是最大的亮点，它替代了经典的2.5L直列6缸自然吸气发动机。

这是我第一次驾驶N20配8挡变速器的宝马车型，跟很多人一样，对6缸发动机的取消而恋恋不舍，更担心涡轮会毁了宝马的一世英名。不过，宝马还是宝马，它几乎瞬间就将我的担心敲了个粉碎。N20发动机运转平顺，与8挡变速器默契配合营造了近直列6缸的感觉。

N20的低功率版提供给X1 xDrive 20i，最大输出功率135千瓦，最大扭矩270牛米。高功率版的xDrive 28i最大功率直接飙升到180千瓦，最大扭矩350牛米。数字看起来差异巨大，但反映到实际驾驶中就没那么明显了。这主要是因为8挡变速器让发动机绝大多数时间都在低转速下运转，而xDrive 20i和xDrive 28i的动力在低转速区间的差别也不大，所以对绝大多数驾驶风格稳健的人来说，xDrive 20i就已经足够。

变速器运动模式还能更充分地激发发动机潜能，加速的力道会像瞬间弹起的转速表针一样撞向后背，当然也不像宝马M3那种刚烈，而是让人恰当亢奋的刚柔并济。最重要的是，它没有一丝怪脾气，驯服得好像与驾驶者要融为一体。而xDrive 28i在高转速状态下更是深不可测，招之即来的动力让人从发梢到脚心都透着一股过瘾。

N20发动机的诱惑无穷，所以时不常的得意忘形也会让轮胎轻易地突破抓地力极限，但完全不要被闪烁的DSC灯光吓到，X1的四驱系统正在牢牢地控制局面。在直线行驶时，动力被以前4后6的比例分配，而在弯道中，系统则会将八成动力输出到后轮，从而让动态性能更稳定。

挡把是件时髦部件。

内饰与宝马3系相似。

X1装备全新N20发动机。

责编 何立军 图编 李冬 美编 叶绿 责校 赵琳