

B24 驾驶



■ 宝马 328Li 技术参数

长/宽/高(mm): 4734/1811/1455
 轴距(mm): 2920
 发动机: 2.0T 直喷涡轮增压
 功率(kw/rpm): 180/5000-6500
 扭矩(Nm/rpm): 350/1250-4800
 变速器: 8速手自一体

美妙进化 ——试驾宝马新3系

多风格,各取所需

我听说过不少对霍伊顿克(宝马设计总监)的抱怨,这家伙不够激进,但在3系上就连班戈勒(宝马前任设计总监,因为7系和5系的设计饱受争议)都没做什么出格的事,我想不会再有人比他更疯狂了。

宝马新3系所有线条都在沿着古典主义经典路线在车身上飞扬。没错,新3系不需要太多花哨的元素,这也是为什么即便是今天依然有人欣赏过去5代的宝马车型。

加长可能是很多人纠结的地方,国产长轴版新3系轴距已经达到了2920毫米,加长了110毫米,但这并没有在外观上带来瑕疵,而且当你在后排尽情舒展双腿的时候,任何关于加长的抱怨都会烟消云散。更何况,宝马还通过进口方式提供标准轴距版。

顾客对于座舱的需求从来都是没有最豪华,只有更豪华。加长只是一个方面,新3系的整体内饰让人欢欣鼓舞。更饱满

已经过去好多天了,但那美妙的驾驶感受依然刻画在内心,萦绕在指尖,刺激着身体每一颗关于热爱的细胞。是的,宝马新3系能够制造梦幻般的吸引力。

和更立体的设计提升了档次感,用料和装嵌工艺也都超越老款。

加速吧,很来劲儿

宝马上一代3系有一个尴尬的话题无法避免,卖的最多的320i动力令人沮丧,随便一个中级车就能轻松蔑视它,320i车主们只能用那套堪称无暇的底盘和操控来自我安慰。

新3系将一切颠覆。2.0T发动机开启了一个新时代,320版本在涡轮增压器的鼓动下,拥有了135千瓦的最大功率和270牛米的最大扭矩,7.9秒即可完成0-100公里/小时加速,这与上一代320i令人难以启齿的十几秒相比,简直是判若两车。8速自动变速器在其中也扮演了重要角色,换挡速度出乎预料的快;而在手动模式下,它对指令的执行毫不犹豫,与干脆的补油动作一起,构成了欢快的节奏感。

328Li同样使用2.0T发动机,高功率调校压榨出了180千瓦最大功率和350牛米最大扭

矩,0-100公里/小时加速时间6.3秒!完胜老款325i。虽然直列4缸发动机替代了经典的直列6缸,但这种切换让人欣然接受,宝马工程师努力消除涡轮迟滞,并使平顺性不亚于6缸时代。

宝马操控从来不会给人留下抱怨的把柄,每一代的3系都是驾驶者敏感神经的延续,它能准确地把握你的需要,做出正确的反应,而你也能从它那得到全方位的享受。320Li车型拥有运动、舒适和节能3种驾驶模式,不同模式间变速器换挡程序、方向盘助力大小均有不同。328Li和335Li则提供更高的“运动+”模式,允许后轮一定程度的打滑,提供更多驾驶乐趣。

采写、摄影/新京报记者 崔卓佳

■ 点评

如果你对动力没有那么绝对的苛求,那就毫不犹豫地买一台320吧,长短均可,风格自定。



内饰设计更加饱满,层次分明,档次感大增。



自动变速器换挡速度快,在驾驶乐趣、动力平顺性方面都有贡献。



尊贵礼遇 ——体验起亚凯尊

估计不少人认识凯尊是从这款车的品牌宣传开始的,而宣传中最突出的便是车上的智能迎宾系统。凯尊外形沿袭了起亚K系列特点,但相比年轻化的K2和K5,这款代号为K7的凯尊,还是体现出了定位为中高级商务车型的稳重与大气。前脸的“X”线条已经比K5收敛了不少,但依然能感受到前脸的霸气,不同的是收敛后的前脸造型配合车身曲线和经过细致打磨、带有金属饰条的尾部透露出一种雍容饱满的感觉。

进入凯尊车内,双炮筒前仪表盘和夹在中间高清晰度的显示屏一目了然。内饰和座椅随处可见的真皮包裹连同提升质感的木纹饰条,也体现了凯尊希

望提供给驾驶者的尊贵感受。坐进后排,行进中的坎坷不会带来特别明显的颠簸。但凯尊中控台上那块液晶屏在自然光状态下很难看清上面的信息,想换个电台频率都得跟着感觉走。

驾驶过程中,凯尊体现了韩国车一贯的调校水平,加速过程平顺自然无明显顿挫,深踩油门的动力响应甚至有点过分迅速,毕竟这是一款以豪华、舒适为主要定位的车型,无论是前排驾驶员还是后排乘客,都不需要在城市工况下动辄就随车前后摇摆的冲刺感受,最重要的是能在良好路况和拥堵状态下动静皆宜的驾乘感受。

采写、摄影 新京报记者 陈木土