以行政的名义

——试驾荣威950

还未见到荣威950之前心中已经有一个既定的评价。而当荣威950以庞然大物形态映入我眼帘的时候，我有些动摇了。

这是一款完全可以跨越级别的车型，虽然它被定位为B+级车型。其车身尺寸（长、宽、高）分别为4996毫米、1857毫米和1502毫米，其轴距达到了2837毫米，这让我不禁想象后排乘客会有怎样的感受。正面略微上提的发动机舱盖线条与车顶饱满的弧线一直贯穿至尾部，车身腰线从炯炯有神的氙气大灯灯眉开始，与车顶线条相呼应，直至后门与车顶下垂的线条贯通。

坐进可以称之为宽阔的后排，真皮沙发坐椅的支撑恰到好处，不觉得太硬也不会太乏力，虽没有测试长时间乘坐，但应该会有一个较为舒适的体验。空间上，2837毫米的轴距不容小觑，无论是头部还是腿部，毫无局促之感，即使是跷起二郎腿。令人惊喜的是950后排娱乐系统还配备了一个功能齐全的遥控器。

换位到驾驶席，鸥翼式的整体前面板布局井井有条，明亮的金属饰条和车内环抱的哑光实木饰条搭配默契。功能齐全的方向盘操作与通用、别克等车类似。但荣威标榜的3D水晶仪表盘并没有宣传语中描述的那样神奇了，看上去只能说略有特色。

自主品牌30万元的价码，无钥匙启动自然是标配了。将近5米长的荣威950，必然需要一颗大心脏，3.0升V型6缸自然吸气发动机。这颗心脏能在5600转的时候提供峰值296牛米的扭矩，在6800转时拥有190千瓦的最大功率。行驶时，方向盘轻盈但并不影响地面信息的反馈。倒是在大幅度旋转时，方向盘缝线会偶尔让手指觉得生硬。

这款荣威950最值得称赞的特性之一就是噪音控制技术，安静到即使已经是时速100公里，依然像怠速前进一般静谧。车辆驶过连续减速带时，前麦弗逊、后多连杆悬挂系统轻盈跳跃让车内乘客并不颠簸。即使高速过弯时，车身的侧倾也是可以接受的。

采写、摄影/新京报记者 陈木土

尚酷R杯再战雪邦赛道

继2011年首次参加“马来西亚独立千禧杯12小时耐力赛”后，9月1日中午12时，2012大众汽车尚酷R杯再一次在雪邦F1赛道鏖战。最终，2011年尚酷R杯年度冠军蒙特西，2010年尚酷R杯年度冠军安德烈亚和拥有丰富卡丁车经验的尼格罗三位意大利车手驾驶的88号赛车脱颖而出，12小时内完成了259圈，登上了冠军领奖台。

今年，参加12小时耐力赛的24名大众汽车尚酷R杯车手来自7个国家，驾驶8辆尚酷R赛车角逐房车组的冠军。按照此次耐力赛规则，3名赛车手组成一队，每队车手轮流驾驶赛车竞赛。比赛发车顺序将由排位赛的成绩决定，3名车手分别做出的最快单圈成绩叠加在一起作为最终排位成绩；正式比赛中，每位赛车手最多可连续驾驶75分钟，最长累计驾驶时间为5个小时，在12个小时里完成比赛距离最长的团队获胜。这些规则对每位赛车手的技术、体力和心理、尚酷R赛车的性能调校，以及赛车服务团队的专业技能和响应配合能力都是极大考验。

9月2日凌晨，12小时耐力赛在雪邦国际赛车场结束。最终88号赛车三名意大利车手稳定发挥，赢得了此次耐力赛的冠军。他们全场用时11小时57分33秒009，完成比赛259圈，进站11次。

不同于其他赛车运动，汽车耐力赛一直与艰苦、挑战体能与心理极限以及团队合作精神紧密相连。9名冠、亚、季军车手们赛后在发布会上表示，即使顺利发车、抢得优势领先也不能在比赛中有丝毫的放松，直至冲过终点线完成比赛。

本场比赛后，大众汽车尚酷R杯将进入到本赛季的最后阶段，两周后赛手们将再次在雪邦赛道迎来第九和第十回合的角逐。

新京报记者 谢涛 马来西亚报道

责编 何立军 图编 高玮 美编 叶绿 责校 李铭