



初秋的西子湖畔风光秀丽，别有一番风情。驾驶2013款宝马525Li畅游其中，令我有些痴迷——既陶醉于如画风景，也钟情于2013款宝马525Li的真性情。

■ 车型参数 发动机:直列4缸2.5L双涡轮涡轮增压 最大功率(kW/rpm):160/5000 最大扭矩(Nm/rpm):310/1350-4800
驱动形式:前置后驱 长×宽×高(mm):5039×1860×1492 轴距(mm):3108

从心开始

——试驾2013款宝马525Li豪华型

变,换装N20发动机

525Li是上代宝马5系没有的型号,与之相对应的为523Li。和523Li的身形相比,525Li车身尺寸几乎没有改变,只是车身高度增加了21mm。当然这只是表象,525Li采用了直列4缸双涡轮涡轮增压发动机,其双涡轮涡轮增压器在1250rpm就介入工作,豪华型在1350rpm就可以获得最大扭矩。这款N20发动机的峰值功率和扭矩相比523Li均有所增加,其中扭矩增加了110Nm。

坐进车内,和上代5系相同,中控台依然是亮点,特别是小巧的挡把透着可爱和未来气息。新的iDrive系统新增了多项功能,但最惹眼的还是互联驾驶系统。使用旋钮在菜单中选择互联驾驶项,电脑会自动接通服务中心,后台工作人员可以帮助完成信息查询、导航、救援等多项工作,在一个相对陌生的城市,这个功能非常方便。后台工作人员的一对一服务简单便捷,据介绍,这项服务可以免费使用3年。



525Li的中控台和小巧到可爱的挡把是抢眼的亮点。



不变,性能依然出色

简单调节后,我驾驶着2013款宝马525Li驶入了杭州街头。面对拥堵的路况,525Li从容淡定,在电子助力的帮助下,转向轻盈准确,一点没有开大车不方便的感觉。同时,整体主动转向系统功不可没,在时速低于60km/h时,后轮可转向与前轮相反的方向,以减小转弯半径;当时速超过80公里时,前轮和后轮转向方向相同。

驶入高速公路,525Li展现出了真性情,可以用动如脱兔来形容它。挂入S挡,加速很直接,有较强的推背感,而且8速手自一体变速器挡位平顺,几乎感觉不到挡位变化。值得一提的是,N20双涡轮涡轮增压发动机噪音很小,即使高速行驶或急加速也感受不到多少噪音,涡轮介入工作时也几乎感觉不到;其动力输出平顺,没有很突兀和生硬的感觉。

坐入后排,宽敞是给人的第一感觉,把身体舒舒服服地放入沙发,脚踩着可移动的歇脚垫,这才是生活。此时的525Li正在拥挤的街头奔跑,频繁的超越一点儿不拖泥带水,并线时车体摆动幅度不大,后排乘坐也没有不舒适的感觉。

采写、摄影/新京报记者 何立军

少壮派

——试驾大众进口MPV夏朗



■ 车型参数 发动机:2.0T 变速箱:6挡双离合
最大功率(kW/rpm):147/5100
最大扭矩(Nm/rpm):280/1700-5000
长×宽×高(mm):4854×1904×1753
轴距(mm):2919

文字、摄影
新京报记者 陈木士

耐看的长相

先说说最新款夏朗那酷似高尔夫6的前脸,简直就是将后者的前脸完全用于夏朗的进气格栅之上。而与帕萨特和迈腾如出一辙的大灯搭配LED日间行车灯,让夏朗的目光同样有了一股不可掩藏的杀气。2012款夏朗的这一混搭组合配合微隆起的前舱盖,显得更加耐看。后排双侧自动门体现了进口大众的一贯品质。为了乘坐的舒适性,2012款夏朗采用了215/60 R16的轮胎,这样的配置能够保障后排乘客不受过多颠簸之苦。尾部的灯组设计也落落大方。

灵动的内部

在我个人看来,选择MPV一定先坐进第二排,因为MPV的细节和精华一般都体现于此。等待电动车门缓缓打开,映入眼帘的是三个真皮座椅,实际乘坐感受有点略显生硬——当

然,我们也要考虑到德国人的性格因素。第二排座椅每一个位置都能够独立调节,这一点还是颇具想象力的。实际上车后最值得关注的是那个贯穿车顶的大天窗:从驾驶席的头顶一路延伸到第三排座椅,整体显得非常通透,视野极佳。

最值得称赞的是遍布夏朗车身的各种储物空间。它们多到你无法想象,虽然没有具体统计,但两只手是肯定数不完的。夏朗一直以来都有着非常灵动的后排空间,正常情况下,三排座椅的夏朗后备厢容积能达到375升,而夏朗的第二、三排座椅可以完全收起,放平之后的储物空间扩展到夸张的2297升,一台肚里能撑船的性能“小面”就这样诞生了。

多变的性格

这辆高配的夏朗拥有一颗强健的心脏,2.0TSI的发动机能够轻松为它提供147kW的峰值功率和280Nm的峰值扭矩。这

样的动力配备也只有GL8的V6版本可以与之一较高下。行驶在路面上,夏朗带给我说不出的自如:六挡DSG双离合使得常规路面的行驶异常平顺,没有丝毫的顿挫之感。常规D挡行驶略微滞后的油门响应,恰恰保证了车辆运动的匀称。轻盈的方向盘非常舒适,配合MPV车型较高座椅的良好视野,驾乘体验的美妙无需多讲。城市工况13个油,也算是中规中矩了。

切换挡位来到神秘的S挡,方向盘最先敏感起来,比先前略微变沉的方向盘能够很好地传导轮胎给予的反馈。此时的油门不再像先前那样迟疑,踩下去,转速表指针飞快地摆动,DSG变速箱也火力全开。除了视野上的区别,我完全不能分辨出这股强大的推背感到底来自一辆MPV还是GTI甚至R系列——大众竟然舍得把这样一辆本应性格温和的MPV调校成一位身躯壮硕的小野兽。S挡的夏朗,可以轻松满足驾驶者在任何道路上超车、提速的需求。