一见钟情

——试驾北京奔驰新GLK

对于买GLK的人来说，其实喜欢老GLK设计的并不多。不过随着新GLK的推出，这个尴尬彻底不存在了，从让人不得不“日久生情”到令人“一见钟情”，这次蜕化奔驰干得漂亮！

不用我多说，你看得出来，新GLK风格彻底变了，它放弃了棱角和冷艳，转而将三叉戟星徽所应有的霸气张扬了出来。所有的车灯、进气格栅、前后保险杠都经过了重新设计，品质感得到充分传达。奔驰也逐渐找到了用LED点亮设计细节的最佳方式，你从很远的地方就能根据灯光判断出GLK的身份。

重新设计往往比从零开始更难，而奔驰的设计师在基本不改变老款GLK内饰布局的情况下，营造出了完全颠覆性的内饰氛围——全新造型的方向盘、十字形空调出风口、变圆润的装饰面板绝对是决定风格的要素。另外，你还需要适应挪到方向盘后面的换挡杆，它为中控台腾出了很大一个储物盒。

7速自动变速箱与3.0升V6引擎的组合一直都是GLK值得骄傲的地方，跟对手的4缸涡轮增压发动机相比，V6引擎的格调无疑更优雅，显得浑厚深邃，油耗也说得过去。如果让我选，那我是不会等年底推出的GLK260了，那台1.8CGI直喷涡轮增压引擎缺乏的是魅力，而这正是奔驰最重要的价值。

GLK背后的价值还在于奔驰在越野车方面的精神传承，当然，这不是说它搭载了多复杂的机械结构——在分配前后桥动力的多片离合器式限滑差速器之外，只有4ETS这套电子牵引力控制系统来提供辅助。但奔驰的技术一向都擅长将看似专业复杂的事情转化为简单、舒适的体验，GLK也一样，在它能力所及的范围内，甭管距离极限远还是近，车都不会给人传递压力，能感觉到的只有它的自信和从容。不过，鉴于它偏小的离地间隙和漂亮的保险杠，最好还是不要轻易离开公路太远。

文字、摄影/新京报记者 崔卓佳

■ **车型参数**

GLK300

长×宽×高(mm)：4528×1840×1689
轴距(mm)：2755
发动机：3.0L V6
功率(kW)：180
扭矩(Nm)：300
变速箱：7速手自一体

熟透了

——试驾东南V5菱致

其实，在我理解，东南一开始的发展方向跟今天所谓的“合资自主”很接近，他们使用三菱的平台技术、在台湾裕隆汽车的技术支持下进行本土化改造，打造符合中国市场的产品，同时台湾式精耕细作的市场营销能力也不会让车卖得太差吧……可惜，过去几年，这几个元素都没能很好地形成合力，而是相互制肘。

但在产品层面，理论上东南拥有很不错的基础。

质感超越期待

好在，新的领导团队纠正了这些问题，并快速找到了发展方向，那就是重视产品。V5菱致就是变革的开始。

意大利来的造型总监在比例舒展的车身上，塑造出了明确的层次感。每一条棱线都舒服地隆起，又顺畅地收尾，没有丝毫多余或者做作，这种成熟的设计在自主品牌上已经越来越多。据东南介绍，类似风格将成为未来统一的设计基因。

对于内饰，我愿意打更高的分：流畅的线条、清晰的分区、简洁而不乏亮点的细节……一切都超过你对一辆7万-8万元区间自主品牌车型的期待。这种质感甚至完全可以跟一些同级别合资车型相提并论。

成熟超出想象

设计上的成功将我对这辆车行驶品质的期望直接提高了一个档次。V5只用了3个挡位就完全说服了我，不需要任何适应的过程，一切都来得无比顺畅：挡位紧凑，离合器接合点清晰，变速箱、发动机和整车的运转毫无瑕疵，对，就是成熟，这绝对是V5最吸引人的地方。

我们没少给这辆车出难题——在满载4人并开着空调的情况下，发动机舱内那台经过了改进的1.5升4A91发动机依旧能够传达出足够的活力，对于油门的响应积极而线性，无论是在高转速下还是低转速下去换挡，动力都能顺畅地衔接。

在上坡加弯道的考验中，它也没有懈怠的迹象，源自三菱的经典悬架结构提供了稳定的行驶轨迹，唯一遗憾的是发动机嘈杂的声音毫无阻碍地灌进车厢，成了唯一拉低V5品质感的元素。但其实我没必要那么挑剔，要知道8.68万元就能买到使用CVT变速箱的顶级配置V5。

■ **总评**

这是一辆散发着成熟魅力的自主品牌新车，7万-8万元的价格绝对物超所值。市场上能跟它有一拼的，似乎只有宝骏630和启晨D50。

■ **车型参数**

长×宽×高(mm)：4570×1770×1475
轴距(mm)：2610
发动机：1.5L
功率(kW)：88
扭矩(Nm)：143
变速箱：5速手动或CVT

文字、摄影
新京报记者 崔卓佳

责编 魏希宁 图编 高玮 美编 叶绿 责校 庄文湄