

SSANGYONG

爱腾、柯兰多、雷斯特试驾会

双龙现身

文/刘兆才 图/冯欣

2011年7月11日，由庞大双龙（北京）汽车销售有限公司举办的“驭动新未来——双龙汽车媒体试驾会”在北京“狂飚乐园”的越野赛车场举行。这也是韩国双龙汽车与庞大汽贸集团联手后，在9月份正式销售前的首次试驾会。在本次活动中，双龙旗下的爱腾、新款柯兰多和雷斯特三款SUV车型接受了媒体记者们在各种复杂路况下的考验。

“双龙”这个韩国汽车品牌对于中国消费者来说可能有些陌生，自2005

年被上汽收购后，双龙开始进入中国市场，但是双方的合作并没有达到预期，于2009年开始逐渐淡出中国市场。在与上汽分手后，双龙开始谋求新的合作伙伴并再次寻找进入中国市场的方式，他们找到了庞大集团。提起庞大集团，可能消费者同样觉得陌生，但提起斯巴鲁，却无人不知。有人会问：斯巴鲁和庞大集团是什么关系？没错，斯巴鲁正是借助于庞大集团的汽车销售网络进入中国市场的，而且在庞大的精心培育

下，斯巴鲁在中国取得了非常好的销售业绩。但是随着斯巴鲁国产进程的日益临近，庞大需要经营另一个能够拥有更多话语权的汽车品牌。于是，急切想进入中国市场的双龙汽车和庞大集团走到了一起。有了经营斯巴鲁的成功经验，庞大对于双龙品牌的经营信心满满。庞大希望将“斯巴鲁模式”成功复制为“双龙模式”，而双龙汽车也希望通过这三款车型重新塑造其在中国市场的品牌形象。





爱腾、柯兰多和雷斯特是双龙旗下SUV车型的代表，应用在这些车型上的柴油发动机技术和四驱技术成了双龙安身立命的杀手锏。我们分别对不同配置的三款车型在不同的路况条件下进行了体验。

与另外两款双龙SUV相比，爱腾的外观最有个性，甚至在有些人看来它的造型有点怪异，所以任何一个见过这款车的人都会对它印象深刻。大型倒三角前格栅和线条突然下落的车尾给人标新立异的感觉，宛如一个略带侵略性格的“小怪兽”。搭载2.0L涡轮增压柴油发动机的爱腾在铺装路况下动力输出很顺畅，而且带有柴油发动机特有的低转速、高转矩输出的特点，加速性能很好。在这三款车型中，爱腾的离地间隙最高，因此场地的绕桩试驾过程中，其攻弯时的侧倾最明显。爱腾的转向盘比较灵活，转向感觉比较直接，所以不太适合做一些极限的测试动作。实际上，对于SUV而言，绕桩、“U”形弯和紧急变线等测试已经是勉为其难了，所以只好在试驾中有所收敛，但是到了最后的越野场地试驾时，就可以放开手脚了。装配了四驱系统的爱腾在越野路况的弹坑路、陡坡路和斜坡路等环境下都应对自如。

和造型怪异的爱腾相比，雷斯特的造型比较憨厚，也是这三款车型中个头最大的。本以为这个大块头是个笨拙的家伙，但驾驶雷斯特驶上试驾路线后发现：我错了。轻盈的转向盘和沙发般舒适的座椅让人忘记了雷斯特的尺寸，感觉像是在开一辆中高级轿车。也许是因为车身较重，路上的颠簸感透过座椅传递给驾驶者时已经变得很“闷”，似乎悬架用了很大的收缩行程来淡化颠簸。在场地的绕桩测试时，雷斯特的悬架支撑力度显得比较有韧性，车身的侧倾幅度比爱腾要小得多。到了越野场地测试时，由于担心雷斯特笨拙的车身会在上陡坡路段时费力，所以我放慢了车速，生怕它会托底。一圈下来之后，才发现这些担心都是多余的，硕大的车身轻松爬上了30°的坡道。



爱腾技术参数

车型	D20DT	G23D
外形参数		
长/宽/高, mm	4455/1880/1735~1760	
轴距, mm	2740	
轮距(前/后), mm	1570/1570	
整备质量, kg	1773~1974	
最小离地间隙, mm	189	
最小转弯直径, m	11.2	
油箱容积, L	75	
发动机		
发动机类型	柴油	汽油
排气量, L	2.0	2.3
最大功率(转速), kW(r/min)	102(4000)	214(3500)
最大扭矩(转速), N·m(r/min)	310(1800~2750)	214(3500~4600)
动力传动系统		
变速器	6挡自动	5挡手动/6挡自动
驱动型式	两驱/四驱	
底盘系统		
悬架(前/后)	麦弗逊式/五连杆式	
轮胎	225/75 R16	

柯兰多技术参数

车型	D20DTP(STD)	D20DTP AWD(DLX)
外形参数		
长/宽/高, mm	4410/1830/1675~1710	
轴距, mm	2650	
轮距(前/后), mm	1573/1558	
整备质量, kg	1591~1747	
最小离地间隙, mm	180	
最小转弯直径, m	10.8	
油箱容积, L	57	
发动机		
发动机类型	柴油	
排气量, L	2.0	
最大功率(转速), kW(r/min)	129(4000)	
最大扭矩(转速), N·m(r/min)	360(2000~3000)	
动力传动系统		
变速器	6挡自动	
驱动型式	两驱	全时四驱
底盘系统		
悬架(前/后)	麦弗逊式/多连杆式	
轮胎	215/65 R16(225/60 R17)	225/60 R17(225/55 R18)

雷斯特技术参数

车型	2.0精英导航版	2.0豪华导航版	2.7豪华导航版	3.2豪华导航版
外形参数				
长/宽/高, mm	4720/1870/1830			
轴距, mm	2820			
轮距(前/后), mm	1550/1540			
整备质量, kg	1986		2101	2013
最小离地间隙, mm	206			
最小转弯直径, m	11.4			
油箱容积, L	78			
发动机				
发动机类型	柴油			汽油
排气量, L	1.998		2.696	3.199
最大功率(转速), kW(r/min)	101(4000)		121(4000)	161(4000)
最大扭矩(转速), N·m(r/min)	310(2000~3000)		340(1800~3250)	312(4600)
动力传动系统				
变速器	6挡自动			5挡手自一体
驱动型式	两驱	分时四驱	分时四驱	全时四驱
底盘系统				
悬架(前/后)	双叉臂式/五连杆式			双叉臂式/多连杆式
轮胎	235/75 R16	235/75 R16	255/60 R18	255/60 R18

在这三款车中，柯兰多的车身尺寸介于爱腾和雷斯特之间，其造型比较中庸，很容易被人接受，所以看起来是最为协调的一款车型，也是双龙的主打车型。通过试驾体验，我认为柯兰多的操控感觉最有SUV特质。首先说说转向盘的回馈力道，这是驾驶一辆车最直观的感觉，柯兰多的转向盘力道偏重，但恰到好处，增加了车辆在驾驶过程中的稳定感。除了回馈力道厚重以外，悬架也比较有韧性，过弯时能够提供良好的支撑。柯兰多在场地测试时的表现得到了普遍的赞誉，也是这三款车中，惟一能让人有信心做高速攻弯和紧急变线动作的车型。在崎岖的越野场地上，四驱版的柯兰多显得更加信心十足，每个动作都能完成得很好。如果让我在这三款车型中选择一款的话，我个人倾向于推荐柯兰多，因为它比较紧凑的身形和更为动感的操控感觉更符合SUV的身份。