



敢想·敢做·敢爱

——记斯柯达明锐RS赛训营

文、图/佳俊

【一条具备一定条件的封闭式赛道、几辆拥有不凡性能的驾驶机器、一群求“车”若渴的不安分子，当这些凑到一起之后，接下来，会发生什么？】

初夏的烈日算不上炙烤，但让我们这些习惯了躲在清凉的角落评头论足的人接受了一次严酷的考验。近两天的封闭训练虽算不上特别系统、详尽的专业车手培训，却也让我们对驾驶以及眼前的这几辆用于训练的车辆有了重新认识。

先来认识一下用于训练的“工具”。斯柯达明锐RS，这不是一辆普通的明锐，在许多人眼中，它是明锐的最高版本，但在在我看来，明锐RS远不止这么简单。在明锐RS的发动机舱里，躺着一台2.0TSI发动机，147kW的最大功率和

280N·m的最大扭矩输出使得这款看起来平庸无奇的三厢轿车拥有无限的能量。其最高时速可达235km/h，0~100km/h加速仅需7.7s，这恐怕不是一辆普通的三厢A级车所能拥有的数据吧。与这款发动机搭配的是装配于多款大众品牌车型的6挡DSG双离合变速器。这样的动力组合方式，与我们熟知的大众高尔夫GTI完全相同。因为出色的性能，大众高尔夫GTI早已被冠以“钢炮”的头衔，并且随着其在中国的投产，拥有越来越多的粉丝。但明锐RS却并不被大家熟知，难道仅仅是因为斯柯达品牌与大众高尔夫GTI相比多出来的后备箱吗？

参加这样的活动对于每个人来说都是宝贵的经验，短暂的集训，使我们更新了对车辆的认识，提升了驾驶技能，同时也爱上了一款车——明锐RS。



随着对明锐RS了解的逐渐深入，我们越来越为这款出色的三厢车鸣不平。实际上，明锐RS与大众高尔夫GTI出自同一个平台。明锐RS同样采用前麦弗逊、后四连杆式悬架系统，并进行了符合其运动特性的专业调校，同样能够提供优异的操控性能。

中午时分，暴露在烈日下的训练场地面温度已经超过了40°，但频繁接受

激烈驾驶的几辆明锐RS却丝毫未显疲态。在“制动”的训练项目中，我们需要在短距离内将明锐RS提升到一个较快的速度，然后采取紧急制动。所以我们这些学员上车之后，无一不是来了个“弹射起步”，在起步的瞬间，尽管有ESP的干预，明锐RS的前轮还是承受不了这股突如其来的巨大力量，出现了打滑现象。但由于装配了225/45 R17的宽

胎，明锐RS的车轮在轻微的空转之后，迅速恢复抓地力，伴着“吱吱”的尖叫声，载着明锐RS飞速向前窜去。制动是驾驶技能中最为关键的部分，如何在瞬间获得最大的制动力也成了我们训练的课题。在此之前，我们中的大部分人都认为：获得最大制动力的方法是将制动踏板踩至最底。其实不然，因为现在的许多车型都带有制动防抱死系统，这样

的制动方法多数都会激活防抱死系统，而这个系统启动之后，车辆的制动距离反而会加长。正确的制动方法是让车轮保持在抱死与滚动的临界点，这时候轮胎相对地面的摩擦力最大，并且制动防抱死系统也处于关闭状态。明锐RS采用了昊锐上的制动系统，制动力比普通版明锐强悍很多，找好了制动临界点，飞速行驶的明锐RS在极短的时间内便可完全停止。

其余的培训项目还有高速紧急变线、高速穿桩、S弯等，随着一次又一次的人车磨合，明锐RS驾驶起来越来越得心应手。三五轮过后，明锐RS竟然成了不少学员的“梦想之车”。

在日常的生活中，通常接触不到这种激烈的驾驶状态。明锐RS也并不是一款完全诞生于赛道的终极驾驶机器。在提供出色的操控性能的同时，明锐RS也充分保留了家用轿车的舒适性和实用性。明锐RS具有宽敞舒适的驾乘空间，长4597mm、宽1769mm、高1462mm的车身尺寸和2578mm的轴距具有清晰的家用车特征。而A级轿跑车中少有的三厢掀背式车身结构亦使得明锐RS更具实用性，其行李箱容积达到560L，放倒后排座椅后更可扩展为1350L，非常适合日常和家庭使用。

而在强化运动性能的同时，明锐RS也充分考虑到乘员的乘坐感受，在舒适性上颇下了一番功夫。其减振装置采用了斯柯达品牌RS专业减振系统，提升了驾乘舒适性；座椅设计也有贴心的考虑，极富运动特色的座椅设计有很好的包裹性，侧面支撑性尤为出色，具有很好的驾乘舒适性。☑