

# 三人行之 起亚K5

执行/刘兆才、刘雅坤、王佳俊 图/李景升



这是起亚目前最漂亮的一款量产版轿车车型，如果能做到尽人皆知，那将会是什么样？

——刘兆才



起亚K5的外观设计是非常成功的，有很多消费者的购买欲望就是被它的外观勾起来的。我们也很肯定地说，在相应级别的车型阵容里，K5的外观占了上风，但是和与之“同宗”的现代第八代索纳塔相比，K5相对于普通消费者而言还没有做到尽人皆知，因此，K5成了路人眼中“漂亮的陌生人”——“这车挺漂亮，起亚的新车？”“这车多少钱？”早在3月份参加K5在海南举行的新车试驾会上，我们就被路人追问过这类问题，因此，我们对于路人的高度关注并不奇怪。仔细想想，索纳塔在中国的中级车市场已经打拼了多年，而人们对于K5的前代车型Optima（远舰）的熟悉程度，远没有索纳塔高，因此，K5可以被一些人看做是新面孔，是起亚立足于中级车市场的新形象。作为起亚抢占中级车市场的主力产品，K5的新形象非常惊艳。K5出自汽车设计大师彼得·希瑞尔之手，这款车型的外观设计荣获了素有“设计的奥斯卡”之称的“iF设计奖”，这款车被IIHS列入“2011顶级安全车”推荐名单。如果用与索纳塔相同的时间来夺取中国的中级车市场，我们有理由相信，K5的热销只是时间问题。之所以敢这么说，是因为K5除了外观的惊艳，还拥有同级车型不具备的价格优势。

价格对于消费者的购买意愿往往起着决定性作用，而K5的价格又是非常实在的，因此，在中国的中级车市场，K5非常具有竞争力。在起亚品牌旗下车型的定位上，K5被定位于福瑞迪和凯尊之间的中级乘用车市场，弥补了东风悦达·起亚在中级车市场的空白，而雅阁和凯美瑞将是K5的“死敌”。不过，在竞争策略上，东风悦达·起亚并没有将它们当做直接竞争对手，而是采取了“避强策略”，将竞争对手锁定在君威和马自达6，并设定了理性的销售目标。从近几个月的销售数据来看，K5的市场表现是乐观的。如果再综合整车的配置来看，K5不但拥有这个级别车型的大空间、舒适性高等共性特征，同时还有转向盘回正功能和拥有很好口碑的θ II系列发动机等个性特征，因此，K5的性价比很高。



不可否认，自从看到K5之后，我就被其动感时尚的外形设计所深深吸引，虽然与它已经多次谋面，但是每次见到它时依旧会仔仔细细地将其打量一番，精致美观的轮毂、黑色的车顶以及Sportback风格的车尾让K5在中国的中级车市场中显得独具一格。毫无疑问，彼得·希瑞尔的到来让起亚品牌车型在外形方面焕发出了旺盛的生命力，特别是目前由K2、K5和K7（凯尊）组成的起亚K系列车型更加受人关注。K5虽然不是起亚K系列车型的“开山之作”，不过却是第一款在中国实现国产的起亚K系列车型，因此在情感方面K5对于我们来说更加亲切。

K5在中国上市已经将近半年的时间，没有亲身试驾过K5一直是我心中的遗憾，借着这次“三人行”的策划，我终于有机会可以与K5深入接触。K5的内饰在突出工艺精致的同时还突出了运动风格，这一点可以从以驾驶者为中心的中控台设计以及转向盘后方的换挡拨片看出来。宽敞的空间对于一辆中级轿车来说必不可少，K5在这方面表现非常不错，其轴距甚至超过了丰田凯美瑞。在试驾K5之前，我在深圳已经体验过第八代索纳塔，可以说在内饰风格方面，现代和起亚秉承了一个突出舒适一个注重运动的原则。

这是一款“有型有料”的轿车，最初喜欢上它可能是因为其动感时尚的外形设计，当与其深入接触之后，你会发现K5闪光的另一面。

——刘雅坤



在动力方面，K5可以选择θ II系列2.0L或2.4L汽油发动机。我们试驾的K5搭载的是2.4L发动机，这款发动机拥有出色的静音性能，但是在动力性能方面并不突出，而且悬架的调校也偏重舒适。总体来说，K5的操控表现与我想象中并不一样，这个在外形和内饰方面已经下足功夫的车型，在操控方面反而采取了保守的战术。可能是我对K5的要求过于苛刻，毕竟不是人人都喜欢运动的驾驶风格，让运动和舒适更好地结合，貌似已经成为很多中级车制造商的共识。

性价比一直是韩系车的优点，K5更是很好地继承了这一点，最低15.98万元的售价让K5在面对竞争对手时拥有了更多的话语权。





不要被它的造型吓到，K5的骨子里其实充满了潺潺的温情。

——王佳俊



尽管K5的造型比许多高端品牌车型还要炫目，尽管K5的内饰让我们想起了克尔维特式的美国运动范儿，但只要你坐上驾驶座，就会将座椅向后多调一点，腿部和肩部再放松一点，单手搭着转向盘，哼着小曲儿，一副与世无争地看着身旁急匆匆的车流，悠然地“滑过”寸寸路面。

不得不说，彼得·希瑞尔的加入点燃了起亚的品牌活力，国内市场上的K2、K5以及智跑等新车型，使我们不得不重新审视之前对于起亚品牌的认识。作为起亚在中国汽车市场上最重要的细分市场打拼的“排头兵”，K5具备一款B级车型所有的素质，超过4.8m的车身、接近2.8m的轴距、炫目的造型、豪华并充斥科技设计元素的内饰、以及动力充沛的2.0L和2.4L发动机等，这一招一式向所有人说明了起亚对于重返中国B级车市场做好了充足的准备。这还不够，其下探到15万元的价格相信会让所有老资格的B级车制造商惊出一身冷汗，因为在我们的印象中，这样的价格甚至比一些配置稍高的A级车还要便宜。

一脸凶相，驾驶起来却十分柔和，我们暂且将K5的这

种特点称作“侠骨柔情”吧。这让第一次接触K5的我有些惊讶，不过想来也是，既然拥有庞大的车身和宽大舒适的座椅，为何不干脆走舒适化路线呢？坐在K5的驾驶座上，看着那些“运动至上”的大家伙来回穿梭于密集的城市交通中，不禁发问：累不累啊？

K5的转向较为精准，在市区道路中，这种精准的转向会让你在每一个转角的动作显得干脆利落。但到了高速上，灵敏的转向又会让驾驶座上的你显得小心翼翼，因为你手上的每一个小小的动作，将会直接反应在车身上。其实转向灵敏原本是件好事，这种“小心翼翼”，完全是拜K5的悬架所赐。在高速上，看似硬邦邦的悬架似乎也变得“不听话”起来，一个变线超车，车身就会左摇右晃，这样的车身状态让我不得不再一次调节转向，让晃动的车身平稳下来。无疑，这样的悬架极大地制约了K5优秀的转向。建议追求运动的车主更换支撑力更大一些的悬架，因为悬架的提升将会使K5的转向优势进一步显现出来，从而使这款“大车”的操控达到质的飞跃。✎

