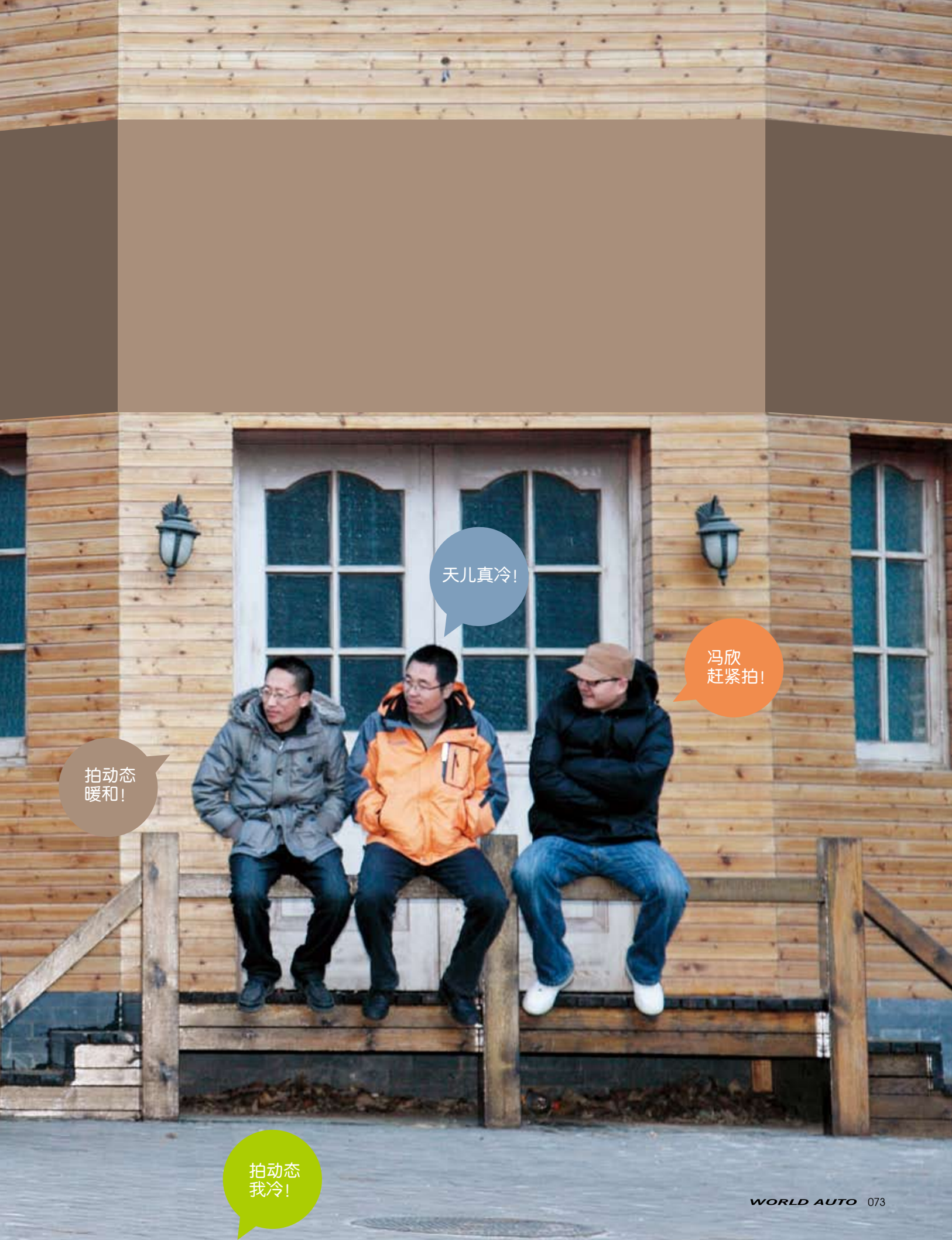


三人行之大众CC VW CC 2.0TSI

执行/李景升、刘兆才、王佳俊 图/冯欣





天儿真冷!

冯欣
赶紧拍!

拍动态
暖和!

拍动态
我冷!





在大众品牌的国产车型中，它是“最洋气”的一款。

——刘兆才

“洋气”这个词听着好听，但是用来形容一辆车，未必就是一件好事。有例在先，当年一汽-大众引进的第四代高尔夫、上海大众引进的途安，都是公认的好车，洋气十足，但是市场接受度却不高，成为名副其实的“海归车”。随着中国市场的成熟，购买第二辆车的消费者越来越多，消费也越来越理性，对两厢车和家庭MPV的接受度也越来越高，第六代高尔夫和新途安的热销也就顺理成章。目前，中国汽车市场还有一些细分领域是空白点，或是少有竞争者，汽车厂商都在观望，不敢轻易涉足，像CC这样的轿跑车就是其中之一。

CC是一款好车，这毋庸置疑，但是市场定位却处在尴尬之中。想买CC的，向上再努努力就可以买奥迪A4L、奔驰C200和宝马320等高端品牌的B级车；向下就乎一点，选择性就更多了，迈腾便是其中之一。也许有人会说我的这种理解是错误的，想买CC的就是看中了CC优雅的轿跑车气质，就喜欢那动感流畅的外形，喜欢那低矮的坐姿和无框车门，非CC不买。但是这样的人有多少实难估计。从CC每月千余辆的销售数字来看，这样的人不多，但是从市场排队、加价的现象来看，这样的人又似乎很多。也许这正是CC的尴尬之处吧。

除了外表，CC与迈腾有何区别？CC仅是穿了一件新衣服的迈腾吗？CC的动力系统采用2.0TSI发动机和6挡DSG变速器组合，与顶级迈腾一致。在车身尺寸方面CC为4799×1855×1417mm，迈腾为4765×1820×1472mm，CC在略微加长、加宽车身的同时，也将车身高度降低了55mm。车身高度的降低一方面是为了获得最佳的视觉效果，另一方面对车辆动态稳定性的提升也大有帮助。大家期望的自适应底盘控制系统没有出现在CC上，不过自适应巡航系统算是一个小小的安慰。迈腾的操控性本就不俗，CC在迈腾的基础上，高速稳定性和弯路稳定性都有所提高。因此，CC并不是穿了一件新衣服的迈腾那么简单，它有属于自己的内涵，优雅、动感、科技，这是迈腾达不到的高度。



除了感观之外, CC带来了更多惊喜。——王佳俊

第一次在德国大众的官方网站上见到CC时,我惊讶于CC时尚的外形,并且感慨:大众的设计师终于开窍了;在得知CC要进入中国时,我无比地兴奋;在第一次近距离接触CC时,我却向自己提出了一个问题:这样一辆CC,会得到中国消费者的认可吗?因为更低的车身、因为无框车门、因为后排座椅只能乘坐2人,CC很容易被划分到边缘区域,但是让我没想到的是,这样一款边缘化的车型,正在受到越来越多消费者的追捧。原因很简单:CC是独一无二的。

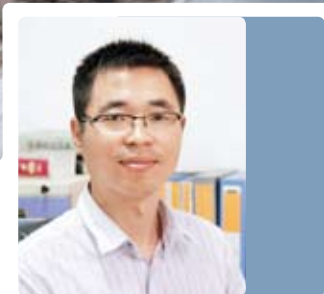
对于CC的外形,相信已经不用再堆砌华丽的词藻,任何一个站在它身边的人都会被它这种与生俱来的气质感染。尤其是在上下车打开车门的一刹那,定会招来一片羡慕的眼光。无框车门的诱惑相信没有几人能够抵挡得了。坐在CC的驾驶座上,旁边的其他轿车似乎忽然“长高”了一些,低矮的坐姿会让你产生一股莫名的优越感。周围内饰的景象与我们熟知的迈腾似乎没有太大的区别,但看起来却要精细得多。

在我看来,城市道路是最适合CC的,因为CC能够在感观上赋予我们更多。行驶在缓缓的车流中,CC俨然是一道亮丽的风景线,周围的其他车辆在CC的对照下显得平庸无奇。147kW的2.0TSI发动机对于这种尺寸的车身来说,虽不算出色,但绝对会在你深踩油门踏板之后给你带来惊喜。6挡DSG双离合变速器在城市道路中更多地表现为灵敏和平顺,若不是转速表指针一次次

悄无声息地掉落,很难感觉到变速器已经完成升挡过程。赶上红灯时排在了第一个,你也可以将挡杆拨至S挡,等待绿灯亮起时来一次“弹射起步”。灵敏的发动机会在你刚踩下油门踏板的那一刻迅速做出反应,紧接着发动机转速不断飙升,280N·m的峰值扭矩在1700r/min时挣脱而出,在起步的瞬间,234/45 R17轮胎根本无法抵挡这股突如其来的巨大扭力,即便是在仪表盘上的ESP工作指示灯不断闪烁的情况下,仍出现轻微的打滑。当转速表指针逼近红区时,变速器迅速换挡,紧凑的挡位转换间隙会让车尾的排气管传来沉重而短促的“砰砰”声,此时转速表指针迅速回落,继而再次爬升,等待下一次换挡的到来。转眼间,车速已经逼近100km/h,不得不赶紧收油减速。

这样的表现让我非常满意,只要得到“许可”,CC可以更加“放肆”。这已经超出了此前我对CC的期望。





没有不喜欢, 只有不适合

——李景升

看到CC的第一眼让我想起了另一辆车——奔驰CLS。是的，奔驰CLS，它们的举止神态是那么相似。如果是一辆自主品牌车，我很可能给它“戴一顶帽子”——山寨版奔驰CLS，但大众CC呢？显然不能，因为大众品牌的知名度够大，因为CC由外及里浑身散发着家族的元素。所以，心里有些为自主品牌鸣不平，当然是那些采用流行元素设计、到头来却被冠以“山寨”的自主品牌车型。

“优雅”是用来描述什么的呢？我想描述CC非常贴切，优美而高雅。CC的美是运动之美。“生命在于运动”对于汽车来说更加合适，一辆车没有了动感，也就失去了活力，没有了生命。所以在拍摄汽车图片的时候都喜欢拍摄动态的画面。CC从头到脚都散发着运动的活力，这种运动是一种灵动，柔和的、没有霸气的。高雅和高贵是有区别的，高雅在于脱俗。CC是那种在车流中很容易被辨认的车，人们会接近它、用礼貌的眼神打量它、甚至抚摸它，而不是敬而远之地崇拜它。

近两年，“TSI+DSG”的组合为大众立下了汗马功劳。CC采用了2.0TSI发动机和6挡DSG变速器，在动力组配上没有任何问题，280N·m的扭矩输出从1700r/min一直延续到5000r/min，基本覆盖了日常行车的转速范围。

CC有很多值得拥有的配置和值得品味的设计。配置方面有两项最吸引我，一项是自适应巡航系统，另一项是自动泊车系统。在高速上体验了一下，自适应巡航系统非常好用，能够监测与前车的距离，主动刹车，避免追尾危险，险情解除后，车辆会自动将车速提高到设定速度。对于这套系统，我是带着欣赏的心态去尝试的，感受科技，但是还不敢依赖科技。自适应巡航系统起到相应的辅助作用就够了，在一辆车的生命周期内，只要为车主避免一次碰撞那就足够了。相对而言，自动泊车系统很实用，技术也相对成熟。大众的设计是很令人佩服的，有的时候车用了两年，才发现某一设计的精妙之处。CC有一处精妙的设计给我留下深刻印象，那就是可视倒车的摄像头隐藏在后备箱盖的大众Logo里，挂上倒挡，Logo会自动翻起。

对于CC，我喜欢它的每一处，但是很多地方，包括价格在内，如果要选择，那就要看适不适合你了。👍

