

NEW BEETLE

复古风来袭

新甲壳虫1.2T评测

甲壳虫系统是德国大众最成功的车型之一，全球的几代人把大众汽车的甲壳虫，选为了他们一生中的第一部汽车。它是一种很容易使您一见倾心，而且很可能是当前世界上最为个性化的车型。



说到甲壳虫那可以追溯到1926年，第一代甲壳虫由于多种问题，它并没有得到市场的广泛认可。直到1933年希特勒提出了“国民车”（能承载两名成年人和三名儿童，并且能够装载上他们的行李的省油车型）的概念时，甲壳虫的设计理念才逐渐被当时的人们广泛接受。

所以说当时甲壳虫的出现为人们带来了很大的便利性，并且较低的售价也可以很容易让消费者得到它，同时甲壳虫车型的大卖，也为二战后的德国经济复苏贡献非常大。而更让人震惊的是，截止到2003年第一代甲壳虫才正式停产，足足跨越了65年之久，最终全球累积销量超过了2150万辆，从而打破了福特T型车所创造单车1500万辆的销售纪录。

第二代甲壳虫1998年正式上市，2010年停产，相信这一代甲壳虫也是国内朋友最为熟悉的，圆润的造型，可爱的圆形大灯，四个明显外凸的轮拱，都对第一代甲壳虫有着很好的传承。

第三代甲壳虫2012年9月至今，新款甲壳虫从车头角度看与第二代相差不大，而车身侧面设计与第一代甲壳虫非常相似，加之更长的车身，又使得全新的甲壳虫有了阳刚的一面。除此之外，更宽敞的内部空间以及搭载1.2T发动机后更为出色的燃油经济性，都给人们带来了不小的实用性。

动力方面：1.2T加速轻快，燃油经济性出色

目前上市的进口大众甲壳虫搭载

1.2T涡轮增压发动机和1.4L机械+涡轮增压发动机，而其中1.2T发动机也是第一次装配到国内的车型上。1.4T双增压发动机我想大家一定非常熟悉，它同样装配在了进口大众Cross Golf和尚酷等车型上。

而本次测试的主角相信也是更多消费者所关注的1.2T车型，因为大趋势已定，在日后大众会将1.2T发动机装配在更多的小车中，下面我们就来看看它的实际表现如何。

这台1.2T发动机最大功率77KW，最大扭矩175N·m/1500-4100rpm。从参数上看，基本可以达到目前市面上1.8L发动机水平。而增压器介入较早，很好的改善了小排量增压车型起步时动力偏弱的现象。

甲壳虫两种动力的车型均搭载了7速双离合变速箱，D挡模式，加速过程非常线性，升挡很积极。而增压器1500rpm便已介入，所以即便车速较低时依旧有着不错的动力储备，加速表现很轻快，应付走走停停的城市路况绰绰有余，相对偏重的油门很细腻很有脚感，当然这也是典型的德系车风格。

挂入S挡电脑刻意拉高换挡转速，车辆的行驶表现更加轻盈活跃。尽管这种动力表现我们并不能用充沛来形容，但对于一款家用车来讲已属不错的水平。而令我们感到很意外的是，这款1.2T发动机，匹配7速双离合变速箱后，使得新款甲壳虫的高速行驶表现很轻松，并且有着不错的高速巡航能力。

新甲壳虫采用前麦弗逊式独立悬

架，后扭力梁式后悬架，这种悬架组合在小车上比较常见，可有效节省使用空间，从而将宝贵的空间留给车仓内部使用。而悬架的实际的调校有着很强的韧性，加之2537mm紧凑的轴距以及较短的车身，使得甲壳虫在弯道中表现的干净利落。

尽管在弯道中表现的很灵活，但甲壳虫并不是一个十足的运动健将，并不生硬的悬架也可以带来不错的乘坐舒适性。当然这在制动环节也有所体现，紧急制动时，车辆的制动力很足，并且ABS介入很线性，能够给驾驶者带来十足的信心。不过相对较软的前悬使得车辆在紧急制动时点头现象略有明显。

新款甲壳虫依旧有着4个明显外凸的轮拱，并且有着角度较大的前风挡，但得益于较好的车身隔音工艺，即便以较高车速行驶时车内的静音性表现也非常出色。当然装配的这台动静很小的1.2T发动机，在这一环节上也有着很大贡献。

内饰方面：复古与时尚结合

进入车内，第三代甲壳虫绝对可以让人眼前一亮，相比上一代车型，新款甲壳虫走了更鲜明的运动风格，中控台由大面积的钢琴漆装饰面板覆盖，具有多种配色可供选择。

中控台顶部可选装表盘，从左到右依次为油温表、秒表、增压器压力表，这样的设计也让新甲壳虫的车内多了几分性能味道，相信它可以博得更多男性用户的喜爱。

虽然车身尺寸不大，但全系标配的真皮平底式方向盘尺寸却不小，同时手感很出色，只是除最顶配车型外，其他车款均没有多功能操作按键，但其上部点缀的钢琴漆装饰板使得眼前又多了一些个性元素。

在副驾驶前的面板上，留有一个方形的储物盒，做工很精致，但内部空间有限，并且开启方式需要一定时间适应。不过通过以上介绍的这些细节设计我们可以看到一些第一代甲壳虫内饰的影子，具有一定的复古气息，但却没有让甲壳虫的内饰显得很

古板。

在影音控制区和空调控制区又让人们感到非常熟悉，一眼看去便知这绝对是一辆大众汽车，控制界面及排列顺序较为相似，但并不能说这样做不好，因为各种按键以及旋钮的手感和阻尼感均很出色。

作为进口车型，新款甲壳虫在整体做工方面并不会让人们担心，尽管几乎整个中控台都由硬质材料覆盖，但面板之间的做工很精细，同样值得肯定。在手部经常可以接触到的地方都有皮质材料的包裹，手感出色。

空间方面：前后排乘坐空间均较出色

新款甲壳虫的车身尺寸为4278×1808×1486mm，较上一代车型明显变大，车长增加了152mm，车宽增加了84mm，而为了得到更流畅的车身线条和更稳定的行驶表现，车高方面降低了12mm。

坐入车内，前排空间非常宽敞，并没有带来很多小车的压抑感，并且加上大尺寸天窗，使得车内更具通透感。更宽的车体也让车内的横向空间很充足，即便前排同时坐入两名身材较魁梧的成年男性也完全没有拥挤的感觉。

不同于很多双门小车，新款甲壳虫的后排座椅并没有成为摆设，将前排座椅向前推开后，较大的开口，使得进出后排座椅变得很轻松，并且腿部空间和横向的肩部空间都可以很轻松的允许两名成人同时坐入后排，头部空间也并没有因为车高的降低而让

后排乘客感到很煎熬，这一点来看新甲壳虫的实用性值得肯定。

麻雀虽小，五脏俱全，新甲壳虫的车内储物空间一点不少，随身携带的物品都可以很容易的找到放置位置，车门上的储物槽外部由松紧带围挡，这也使得储物槽的伸缩性很大，实用性很强。

尾门采用掀背式设计，开口很大，内部平整，靠背可分别放倒，装卸一些大件物品很方便，只是对于一些身材矮小的女性朋友来讲，尾门开启状态下触到1.9m左右的上沿并不是件容易事，这一点的人性化设计还是需要改进的。

配置方面：进口车身份，配置中规中矩

全透明的全景天窗可以向上翘起或水平开启。重要的是，玻璃部分的面积相比前一代车型增大了80%，遗憾的是不能完全开启。隔热玻璃能够阻挡99%的紫外线和92%的热辐射。

在大尺寸天窗下是带有多向调节功能的真皮座椅，做工出色，并且皮质触感很不错，只是同很多大众车型一样，座椅靠背的角度调节采用旋钮式设计，操作上来讲并不是很便利。

作为具有传奇色彩的美国乐器和功放设备生产商，芬达与松下合作，开发了专为全新一代甲壳虫配备的车载音响系统。全新一代甲壳虫将提供选装带10声道功放、输出功率达400瓦的芬达—松下车载音响系统。

向来就非常重视车辆安全性的德系车，在主动与被动安全方面绝对不

会有任何怠慢。ESP电子稳定系统、6安全气囊等安全装备均成为标配，镀锌车身大量采用激光焊接，也提供了更加出色的车身刚性。

总结：外形复古，动力、燃油经济性出色

第三代甲壳虫的到来，它展现出了复古与时尚相结合的崭新形象，同时也会赢得不少男性朋友的喜爱。大众1.2T发动机的加入，也使得甲壳虫的动力表现有了很明显的提升，更重要的是，有着非常出色的燃油经济性。

如果你对动力性能更加关注，厂家还提供了1.4T双增压动力源供选择，118kw的最大功率和240N·m的最大扭矩推动这样一辆小车还是很轻松的。

它的主要竞争对手为MINI，二者相比似乎还是MINI更受男性朋友青睐一些，当然这不仅仅在于偏男性化的造型，最主要的是更加直接的转向以及过于生硬的避震系统所带来的驾驶激情。不过如果你是一个更加注重实用性、舒适性以及燃油经济性等等方面的人，新甲壳虫会是更好的选择。

购买建议：

新甲壳虫的复古造型设计赢得了更多男性用户的青睐，并且实用的内部空间也让甲壳虫不仅仅是一个玩具，更成为一位居家能手。同时1.2T发动机的加入，也让它的动力表现和燃油经济性较老款车型有着很大幅度的提升。（搜狐）

