



之前火得一塌糊涂的电影《致青春》让许多人追忆起那段疯狂的岁月，对比起当下繁忙劳碌却苦无趣味的奔波生活更是不禁让人唏嘘一番。对于一大帮在成长生活中离不开对汽车疯狂追求的热血青年，重拾让人眩晕的漂移和充满乐趣的操控才是真正的致青春。如果说丰田86的出现已经让人头脑发热兴奋异常，那么今天到来的斯巴鲁BRZ必定使热血青年血液中涌动的汽油点燃。

外观：褪下街头着装换上战衣
丰田86与BRZ作为姐妹车型的关系谁都清楚，因此在86身上的那份灵动与韵味同样能在BRZ上面找到，并且原汁原味地在你眼前呈现，只是在细节上BRZ有所调整。不过尽管86与BRZ如何神似，经典的蓝色车身与斯巴鲁六连星标致一旦碰撞起来就足以激活不少人的多动症细胞，这样简单直白的元素表现反而更为有效，过多的修饰反而会适得其反。
前脸依旧简洁有力，低矮的车身营造出跑车的味道，整体线条简洁却非常优美，流畅得毫无突兀之处，很有日系跑车型味。前脸下方中网的造型相对于86有着不小的变化，BRZ的下方显得更加宽大，但视觉效果上86的蜂窝设计显得更具杀气。转向灯和雾灯的造型表达也变得更加含蓄，BRZ的头灯和86一样配备氙气大灯，配置厚道之余这次BRZ大灯更带上透

镜，并不像那般没有透镜而让人觉得别扭。
侧面的线条是所有人都不能抗拒的优美身段，协调且吸引的侧身是跑车不能缺少的赏心悦目的元素，在这一点上，丰田做到了，同样地BRZ也做到了，并收获了这一份优美。86车头侧面的“86”标识，绝对是画龙点睛的一笔，是漂移符号的传承，更是神话的延续。尽管BRZ缺少了这个点辍，但锋利的造型俨如一把快刀，让人联想到攻弯手起刀落的画面。
尾部还是这么地具有力量感，但简洁的风格依然没有消失，这种力量感并不会显得过分夸张，只是把尾部的立体感提升了不少，车底整流板散发着不少战斗气息，同样能够有效增强车辆的空气动力效果。
205/55 R16的轮胎尺寸与丰田86完全一致，对于输出并不显赫的发动机来说，这样的尺寸或许更加适



合，而且在激烈驾驶时更容易滑动，保证车辆的玩乐性。

内饰：战斗气息未减
在内饰的布局方面，BRZ与86就没有太多明显的差别。整体的风格充满运动氛围，深邃的黑色激发每一个人的探索欲望，若隐若现的红色让人血脉沸腾，再加上夺目的银色，组合十分完美。
在功能性上，BRZ基本能够满足需求，就连座椅加热都没有缺席，其他诸如自动空调和USB音频接口等装配也是意料之中，该有的都有了。
BRZ的方向盘将简洁贯彻到底，为了渲染运动风格，多功能按键自然不会出现在方向盘上，谁也不想在全神贯注操控之际因为一时错手把收音机调到深夜疑难杂症专线。另外相比起86，BRZ的中央没有抢眼的抽象86标致装饰，更没有夸张的红色包围，充满着斯巴鲁的简约风格。
BRZ的运动型仪表盘与86最大的差别仅仅在于底色，整体风格上86明显更有韵味。
试驾的自动挡车型座椅由皮革和Alcantara拼接而成，筒形座椅在包裹性上自然非常出色，只是显得有些单薄，空间表现也算得上优秀，尽管坐姿比较低，但视野依然开阔，不难适应。至于后排的空间，相信没有多少

人能够坐下，在前排乘客调至舒适坐姿后已经没有什么腿部空间富余，更别说下坐了。

行李箱容积看着确实有些小，不过裸露在外的备胎直白地宣示着BRZ玩乐至上的身份，但后排座椅能够放倒方便放下更多，以往用高尔夫球杆衡量行李箱储物能力的做法马上不再高端、大气和上档次。

操控：乐趣在安心中产生
2.0L的发动机由斯巴鲁FB20改造而来，尽管BRZ抛弃了全时四驱这一看家法门，但同样让斯巴鲁车迷痴迷的水平对置发动机得以在BRZ身上发扬下去，先天结构紧凑而且重心低让具有更佳操控优势，加入了丰田D4-S燃油直喷技术，最大马力200匹在7000转，非常典型的高转发动机。缸径与行程同为86mm，只不过这个神奇的数字在BRZ身上出现比起丰田86缺少一些传承意味。
这台BRZ同样配备6速手自一体变速箱，带运动和雪地模式，当然上市车型还有6速手动挡可供选装。这台6速表现非常出色，换挡逻辑非常清晰，即便是在D挡下，它的反应也是非常积极，毫不拖泥带水，运动模式下换挡时机稍微延后，更倾向于高转速，加速更直接。



这样的一款前置后驱车型在斯巴鲁阵营中显得相当特殊，放弃了当家法宝“全时四驱”。因此我们不难想象或许当初在丰田与斯巴鲁的圆桌会议上，当丰田提出开发前置后驱跑车的想法时，斯巴鲁的态度和成龙大哥关于接拍洗头水广告的态度是相同的，不能说你让我做就马上做，毕竟全时四驱同样是斯巴鲁引以为傲坚守的传统。不过最后的BRZ依然以前置后驱出现在我们眼前，这款乐趣无穷的跑车丝毫不失斯巴鲁的个性和竞技精神。

这台200PS的发动机并不擅长于带给你感官上的刺激，在低转区间的表现发力不明显，但好在足够平顺，足以应付市区路况，只是如此在如此抢眼的外形下必定会引来路上不少“挑衅”，这时候我们需要沉住气，因为中高转速才是BRZ真正的舞台。中高转速区间下开始感受到明显的发力，不过这股力道并不火爆，配合浑厚的排期声浪让人感觉非常实在。

前置后驱结构，加上整车具有53:47的前后配重比，车身重量仅为1.2吨，因此操控起来让人感觉非常灵活紧致，较低的重心同样为操控带来不少趣味。以漂移利器为目标打造的车型在弯中动态出色，在没有关闭VSC的情况下，电子系统干预积极，车尾显得比较安分。关于86的漂移感

受相信大家都看过不少，不过今天的试驾并不激烈，在场地内并不能选择VSC运动模式，在这种模式下电子系统会提高宽容度，能够让驾驶员在保证安全下尽可能感受漂移。

方向盘手感沉重，但转向感觉精准，足够扎实。指向也是非常清晰，加上短小的车身非常灵活，循迹性相当出色，过弯时并不会拖泥带水。BRZ的刹车比较硬，刚开始接触需要慢慢适应，不过踏板的脚感却很出色。底盘的实力雄厚，变线时下破足够沉稳，侧倾控制不错。但对于路面颠簸的传递就显得相当直接，基本没有舒适性可言。

或许很多都会认为斯巴鲁BRZ仅仅是一件玩具，但谁没有经历过为了一件玩具痴狂不已的日子？恐怕是不再年幼的我们看着《玩具总动员》系列竟然也会情不自禁地鼻子一酸。或许我们已经成熟长大，不再狂妄，但心中对于操控快感的渴望并没有忘记，斯巴鲁BRZ就是唤醒我们体内这些细胞的这把钥匙。因此只要我们足够喜欢，只管像从前那样拿着积攒已久的钱跑到商店直奔心仪已久的玩具也是值得的。至于丰田86和斯巴鲁BRZ，或许仅仅就是选择巴斯光年还是超人的区别而已，更多的是感性的抉择。（太平洋）

