

Golf

约会万人迷

试驾高尔夫7 1.4T



高尔夫车系不仅消费者追捧，汽车媒体人对它同样热爱，在先后拿下2013年度世界汽车大奖和2013欧洲年度风云车的奖项。究竟有什么魅力让高尔夫7如此受到追捧？国产后的高尔夫7又能否保持相同品质？扭力梁悬架对车辆的操控和舒适性有何影响？今天我们就通过细致的体验和专业的测试来寻找答案。

外观设计

从六代进化至七代，高尔夫的车身长度、轴距分别增长了56mm和59mm，更长的轴距不仅会带来更大的乘坐空间，对于车辆的行驶稳定性也有所益处。相比6代，高尔夫7变得更“扁”了，车身高度降低了27mm，宽度则增加了13mm，整车的重心更低，有助于其提高公路表现。

七代车型发展下来，几乎每一次，高尔夫都变得更犀利、更有棱角。国产后的前大灯形状未变，但灯腔内的细节则做了简化。海外版的U形LED日间行车灯被一套带有镀铬装饰的黄色卤素灯泡所取代，整体气场直降一成。其实U形LED日间行车灯已经逐渐成为大众家族的一个设计基因，在最正统的高尔夫上删减这个配置，我觉得不妥。

尾部的最大亮点无疑是全LED尾灯，这可是海外版第七代GTI才享有的配置。经常能见到国内的高尔夫6车主将尾灯改装为GTI版本或Golf R版本，这回倒是省心了。

高尔夫7在轮毂、轮胎的选择上有些一刀切了。即便是1.4T旗舰车型，轮胎尺寸也不过205/55 R16，而且轮胎花纹还是节能环保取向，这可与车辆的定位不太匹配。回头再看看它的那些对手，恨不得各个都是17寸轮毂，轮胎宽度更是动辄215mm甚至225mm。

感觉高尔夫7就像是我们印象中的那种严谨、务实的德国人。车身的每个轮廓、每处细节似乎都有典可依，每一代的进化都是站在前一代的基础上，没有颠覆性的天马行空，更多的是出于理性的利弊思量。

高尔夫7的设计不是同级最吸引人的，但却是能被最多人接受的。它也很时尚，但不像很多对手那样，具有很强的攻击性。我觉得它是一种内敛的动感，听上去有些矛盾，但多看一会，你可能会也认可我这种说法。

内饰做工

相比外观，我觉得高尔夫7的内饰变化更大，有种土豪变高富帅的节奏。6代高尔夫的做工和用料绝对是同级别数一数二的，你可以说它有品质感，但却和豪华、动感这些褒义词有些差距。

大众的中控设计一直都拥有不错的功能性，我想这也是其多年仅作微调的原因之一。不过相同的东西看时间久了难免会厌倦，大众自然也明白这个道理，所以在高尔夫7上，对内饰进行了不小的改动。对称的中控台改

为了以驾驶员为中心的设计，面板上还增加了钢琴烤漆装饰，这对于一向保守的大众来说也算是一次突破了。

功能性依然是大众的强项，所以看看高尔夫的方向盘和行车电脑吧。它们用料扎实、手感出色，功能更是甩同级对手几条街。目前二十万内的紧凑型车中，有谁能方向盘上操作自适应巡航，又有几个车型的行车电脑能有如此丰富的功能，几乎没有。

其实标杆一点都不好当，它就像现实社会中的道德模范，一言一行都会被大家放大解读。高尔夫在很多汽车媒体人、车迷眼中也是这样，好是应该的，不好就该开骂了。对于三段式车门铰链我并不留恋，倒是偷摸的把后门板的材质改为硬塑料，这对于高尔夫来说确实小气了一些。

高尔夫7在内饰的设计层面上确实超过了6代车型，新车的内饰算得上新颖，而且看起来更有档次。不过从做工和用料来说，高尔夫7则基本停留在了6代的水平线上，甚至在一些地方使用了成本更低的配件。

空间舒适性

座椅是此次高尔夫7的亮点配置，皮革和Alcantara的组合兼顾了实用性和豪华感。传统的绒布座椅不够高档，而真皮座椅附着力又比较小，固定效果不好。Alcantara算是兼顾两者的材料吧，摩擦力不逊绒布座椅，看起来又比较高档。

乘坐空间方面，高尔夫7的表现有所提升，但距离我们的期望还有不小的差距。对于身高175cm的体验者来说，后排腿部空间可以超过一拳，基本满足了日常使用的需求。当然，和几位同级别的“空间大师”来说，高尔夫在这方面仍需要提高。

日常储物方面，高尔夫7的表现十分称职。储物格的数量不少，每个储物格的实用性也都非常不错，很多储物空间内还配有绒面包裹，这些都是同级对手很难做到的。

高7的行李厢容积相比6代提升了30L，平整性则还是一如既往的出色。后排座椅支持4/6分拆放倒，座椅全部放倒后，行李厢容积最大可达1279L。

新增配置体验

ACC自适应巡航系统

这是一汽-大众首次将自适应巡航系统下放到紧凑型车上，这项高科技配置不仅能让高尔夫7与同级对手充分拉开差距，从实用性角度看也很值得肯定。

整个操作相当简单，一只大拇指通过方向盘左侧多功能按键就能轻松完成。高尔夫7的雷达探头对于对前车的识别速度快，跟车远近距离可以多级调节，最远可识别约120米的前车；系统还可以恒定保持30km/h至160km/h之间的任意车速。最方便也是最实用的一点是：当前方车辆减速停车时，ACC自动进行制动直至静止，一旦前车重新开始行驶，驾驶员只需要稍给油起步然后松开油门，系统便可以重新启动跟车功能，非常方便。

EPB电子手刹+AUTOHOLD自动驻车

这是厂家在产品讲解会上不遗余力推荐的两个重点配置，同级中少见，也算是配置越级的表现之一，但其实际使用感受，效果其实并不是那么让人满意。

在我看来，电子手刹存在的意义更多是为了提升档次，除了能够提升档次和给换挡位置节省空间之外，其实还不如传统手刹来得简单干脆，当然，部分女性用户可能会觉得省力的电子按钮用着更舒服，而大众将这个配置列为标配也意味着喜欢传统手刹的消费者没得选择了。

再来说说自动驻车功能，它可以在日常驾驶时提供不错的便利性，等红绿灯时确实非常省力。但是这套自动驻车系统却有个不容忽视的缺陷：就是使用油门解除驻车时平顺性不佳。你可以想象一下憋着轻踩刹车起步感觉，油给少了不走，给大了车就冷不丁的窜出去。这种感受无论是对于驾驶员还是乘客都不太舒服。

在高尔夫7上电子手刹还有个很人性化的设计：如果你在踩油门时忘了解除电子手刹，系统会自动识别你的意图，并帮你自动松开手刹，这对于那些马大哈的驾驶员而言无疑是个福音。

自动启停系统

如今自动启停系统已经逐渐在国内市场普及开了，大众系车型也非常热衷于装配这个节能环保的配置，只不过高尔夫7上的这套启停系统平顺性做得还比较一般。

中控娱乐系统

高尔夫7上的全新中控娱乐系统全名为MIB Standard Plus，集众多功能于一身，收音机、导航、倒车影像、AUX-in/iPod/MP3音源接口、车载CD、蓝牙、图片显示、音量随速调节以及语音对话等多项实用功能一个不

缺。

整个系统界面规整清晰，操作起来也简洁明了，显示屏还内置有距离传感器，相比老款确实有了不小的进步。不足就是屏幕分辨率较低，而且系统的响应速度只能算中规中矩，另外，那块尺寸只有5.8英寸的触摸屏实在小得可怜。按目前液晶面板的行情而言，5.8英寸和8英寸在成本上应该不会差多少，既然是旗舰配置，为何不大方点，将海外版本的8英寸导航引入呢？

驾驶感受

还是从发动机聊起吧，此番试驾的这台1.4T高功顶配车型，搭配的是全新的EA211 1.4TSI发动机。全新换代之后，这台1.4TSI发动机相比老款有了不少的长进，首先，它终于抛弃了沿用多年的铸铁缸体，采用铝合金缸体铸铁缸套结构，曲轴也使用了锻造工艺打造，再加上回归了正时皮带的设计，在轻量化方面，这台发动机取得了不小的成果，相比EA111减重约20kg。调校上，这台1.4TSI发动机也相当激进，最大功率150马力(110千瓦)，最大扭矩250牛·米。相比老款数据提升了19马力和30牛·米，几乎与上一代EA888的1.8TSI发动机一致。

变速箱方面则还是我们所熟悉的7速干式双离合变速箱，具体的调校和逻辑和上一代也有了一改动些，我也将会在后面详细说明。单从动力系统的技术含量上看，高尔夫7还无法拿出傲视同级的水准，毕竟国内版本并没有移植海外的闭缸技术，因此少了点“高大上”的感觉。

多连杆扭力梁，底盘更运动行驶质感更沉稳，后排舒适性受影响

MQB平台的使用带来了不少新技术新装备，但扭力梁结构的后悬架却是个不折不扣的为本妥协的选择。要知道海外同样配置的高尔夫7，使用的就是多连杆结构的后悬架。减配的结果是无法改变，但好消息是在这两天的接触中，这套后扭力梁悬架给人的感觉还是相当不错的。

高尔夫7的悬架阻尼更有韧劲儿，整体的路感更清晰，在铺装路面上的舒适性出色，过弯或者快速并线时车身没有高尔夫6上那种悠悠感，紧致的悬架使得行驶质感更沉稳。

在处理减速坎一类的颠簸时，前悬也会干净利落的吸收大部分的冲击和震动，虽不如高6那么彻底，但位于

前排的驾驶者舒适性依旧有保证。不过后排乘客的待遇就不如高6了，扭力梁的非独立结构在弯道中通过减速坎时总是让车身产生不小的晃动，悬架的弹跳也比前排更生硬。所幸，高尔夫7就不是以后排为卖点的车型，把前排乘客照顾到位了，我觉得这套悬架的任务就完成70%了。

话说回来，如果此次试驾的是后多连杆结构的高尔夫7，也许它在能在舒适和运动之间取得更好的平衡，带来更惊艳的表现。假设终究是假设，对高尔夫7全系扭力梁后悬架的事实我们无能为力，只能期待着新一代高尔夫GTI早日到来。

性能测试

加速测试相当没有技术含量，因为这台7速双离合变速箱并没有任何弹射的功能。而为了保护离合器，踩住刹车的情况下，变速箱转速只允许以1500rpm起步。几次尝试之后发现，松开刹车的瞬间油门到底这种傻瓜办法是最快最有效的起步方式。起步的瞬间会稍有迟疑，不过一旦转速开始向上攀升，中段加速时250牛·米的最大扭矩如湖水般涌出，中途轮胎还会轻微打滑，转速超过5000rpm之后，动力有所衰减。

几次尝试之后，我们最终测得的最快成绩为8.2秒，和官方成绩一致，表现让人满意。这成绩就算是跟这级别几个1.6T对手相比（英朗8.2/凯越8.17），也完全不落下风。所以我们认定，高尔夫7的动力性能达到了同级别的标杆水准。

对比同级对手，这个成绩已经可以稳坐标杆的位置，即使是把它放在和更高一级的豪华品牌车型当中，这个制动成绩也拥有足够的说服力。

很多人觉得高7的后悬由多连杆筒配为了扭力梁，操控性必然会有所下降。其实不然，因为相对于结构，调校的风格对于操控性的影响更大。为了具体说明高尔夫7悬架的变化，我们也特别找来了同事老高6，对比之下两者的差异体现得更加明显。而更紧致的悬架调校和标配的XDS电子限滑差速器则让它在极限状态下具有更高的可控性。

新老两代高尔夫悬架调校的变化，透过视频可以看得更清楚，高尔夫6的弹跳和减震器阻尼都是偏软的调校，极限状态时悬挂的压缩和回弹都不太线性，而高尔夫7悬架的动态明显更紧致。

电动助力转向力度显得更均匀，转向时提供了更精准的力度回馈，同

时转向比也更小了。车头转向精准，为照顾日常驾驶，中间位置仍是略显模糊。悬架调校也更中性，减震器阻尼和弹簧的硬度相比上一代都硬了不少，悬架的回弹和压缩都显得收放自如，高尔夫7使用的全新的MQB平台，轴距更宽车身重心更低，这些对于操控都大有裨益。极限状态时车尾并不活跃，循迹性则中规中矩。另外，摩擦力良好的Alcantara座椅材质搭配运动型座椅设计，在激烈驾驶时提供了出色的包裹性，与现款GTI相比毫不逊色。

ESC电子稳定程序依旧无法关闭（只可关闭ASR驱动防滑系统），但是由于增加了XDS电子限滑差速器，ESC的介入过程丝毫不突兀。整个绕桩过程，ESC灯一直不停闪烁，但是驾驶员的整体节奏并不会被打乱。XDS电子限滑差速器作为ESC的一个拓展功能，在激烈驾驶中作用相当明显。当前轮接近过弯极限时，系统对内侧车轮的制动大大缓解了转向不足的情况，让车头的敏捷性陡然提升，对于提高弯道的极限和安全性都有不小的帮助。

在128km的测试里程中，测试过程中车内全程空调，负载包括成年男性一名和少量摄影器材，路况则包含了40%拥堵、40%通畅环路和20%高速，行车电脑平均时速显示为29km/h，总共消耗了95#汽油10.14L，折算下来平均油耗为7.92L/百公里。1.4TSI+DSG这套黄金组合在油耗上的表现一向让人非常满意，不过发动机更激进的调校以及改进后的变速箱换挡逻辑显然影响了油耗的发挥，实测油耗结果并没有想象中低，但仍属于优秀的范畴。

噪音测试结果很令人满意，高尔夫7的隔音降噪同样拥有越级别的表现。车厢密闭性和PVB隔音玻璃的使用功不可没，发动机噪音和底盘噪音的控制也令人满意。我们测试高尔夫7在各个速度下的噪音值，基本和主流中型车相当。

总结

和万人迷的约会进行到这里，该到了Kiss goodbye的时候了。过去这一年来，全新一代高尔夫在海外早已获奖无数，作为大众旗下的支柱产品，它毫无悬念的继续成为大众的“情人”，但此刻我们最需要搞清楚的是，我们眼前的国产版本相比同级对手，优势是否依旧？（汽车之家）

