

超乎想象

体验2014款宝马X5



不知道你有没有见过老式手扶拖拉机启动的场景，小时候我在老家农村亲眼目睹过几次：司机师傅要把一根铁摇臂插进机头侧面的孔中，铆足了劲猛摇，伴随着粗陋的嗒嗒声和滚滚黑烟，启动完成，最后别忘了把摇臂拔出来。如果有拖拉机从你身旁加速驶过，那么你的耳朵就算是完了，巨大的声响仿佛雷神之锤直接砸在地面，整个人都跟着震颤起来，风向巧的话还有呛人的气味涌入鼻孔，拖拉机潇洒离去，留下一个呆呆的你。

粗糙、低效、简陋，在大多数人脑海里，柴油车差不多就是这个形象。我之前也开过几款柴油车，它们无一例外都是粗犷型的，振动、噪音、动力，甚至气味，都跟汽油车有明显差距，时刻提醒你：我是烧柴油的。这回跑来那威瑞典试驾欧版X5 xDrive30d，期望值也没放太高，即便知道柴油车在欧洲是很成熟的产品，但脑子里面若有个成型了的观念，就很难拧过来，人都是这样。

事实证明我错了。一开始它并没打动我，第一印象还是关于声音和振动，怠速状态下从车外观察，柴油机独有的哒哒声很明显，打开发动机舱盖，3.0升双涡轮增压柴油发动机的声音在持续震动，矿泉水放在上面活蹦乱跳的，甚是欢乐。一名中国消费者站在旁边，轻易就能察觉出它有所不同，跟大街上跑的宝马不一样。

接下来的事情充满戏剧性，X5柴油版在车内静谧性和驾驶感受上完全超乎了我的想象。合上发动机舱盖，坐进车里关上车门，挂入D挡前进，嗒嗒声和振动不知什么时候已经消失殆尽。随着转速爬升，它跟汽油车的差异迅速缩小，转速越高，声浪越接近汽油机，大力加速时的感觉更是让人兴奋，包括油门响应、动力输出在内，一切都跟之前开过的汽油宝马们极为相似，想象中的粗糙感根本不存

在，很快你就会忘记这是一台柴油车，惊讶，它已经撼动之前脑子里固有的那些观念。

这台3.0升双涡轮增压柴油发动机，最大功率258马力，峰值扭矩560牛·米，账面数据抢眼，尤其扭矩，比同排量的N55B30汽油机高出40%，厂方表示进口到国内的版本调校会有不同，希望数据不要降太多。采埃孚（ZF）八速手自一体变速箱是宝马的老朋友，合作默契。

行驶当中你完全可以忽略转速表的刻度，把它当成一台汽油机来对待，没有任何需要你注意，或者改变驾驶习惯的部分。目前宝马这一代搭配8AT的汽油车，动力总成相当聪明，在领会驾驶者意图方面，是同档次最高水准。至于柴油版的动力总成，我很高兴的告诉大家：也一样听话。响应速度到位，动力任由你调取，什么时候升挡，什么时候降挡，以及换挡平顺性，都十分妥帖。

观察一下转速表，红线区从5500rpm开始，到表底6000rpm结束，这是你坐在车里视觉上能发现的最大不同之处。由于电脑的把控，无论用何种方法，S挡也好，手动模式也好，变速箱都会在5000rpm之前完成升挡，而这个区间已经完成了峰值扭矩以及最大功率的输出，所以逻辑上合理。也许只有在德国不限速的高速公路，转速指针才有机会进入红线



区。

我们的试驾车配备驾驶模式选择功能，包括大家熟悉的经济（ECO PRO）、舒适（COMFORT）、运动（SPORT）、运动+（SPORT+）四种模式，每个模式都匹配相应的换挡逻辑、方向盘力度、油门响应和悬架软硬度。低速状态下舒适模式和运动模式的方向盘力度差不多，等车身走起一定速度以后转向的力道则会相差一倍以上，这样设计倒车入库时两种模式都不费力，而真正驾驶期间又有明显的不同取向。经济模式的油门响应相当迟钝，转速表下方油耗显示也会换成能量（POWER）显示。

乘坐舒适性，一个没料想到的进步点。之前我们做百万SUV横评的时候，观款X5乘坐舒适性在七个车里垫底，悬架实在颠，铺装路面没有问题，但到了土路之类路面，乘客身体就要一直被各种振动、晃动打扰。换代之后，悬架显然舒服得多。我们在北欧行驶的路面，99%都覆盖了冰雪混合层，跟上回在老掌沟那边的土路表层很接近。新一代X5在这里不再觉得厉害，我在前排、后排分别感受，悬架仍保留了路感，但传递上来的细碎振动没那么多，纵向弹跳变得轻快而不是硬邦邦，横向的晃动也比现款抑制得好。

从一开始放低期望值，到后面不断的惊喜，我发现这一代X5柴油版在

机械方面的素质远超预期，脑子里固有的“柴油印象”被全部推翻，它开起来跟一款优秀的汽油车没什么两样，甚至加速声浪也那么悦耳，同时乘坐舒适性还有明显提升，我得承认自己之前的预判太过保守。

外观：变化很大

接下来看看车身的进化，按老规矩分外观细节、内饰配置、车厢内空间几个部分来讲解。新一代X5使用了开眼角的前大灯，这让它看上去不那么好接受，但等习惯了再回头看看现款，立刻觉得换代产品真是代表了一个新时代。

侧面线条变化也不小，发动机舱看线条更修长，增加了轿车的运动感；车尾D柱位置比现款更宽，因为尾翼下方加了一块黑色的导流叶片用以降低风阻，看上去让D柱厚实很多。

车尾最出彩的设计来自尾灯，宽扁的LED灯带点亮之后很醒目，跟前大灯一样，我也拍摄了各个灯光的效果，大家感受一下，不过在这里还是要跟大家表示歉意，试驾活动上气温较低，也是大雪天气，车身外观不能保持干净，图片质量欠佳，请见谅。

内饰：精致感增强

全新内饰设计乍看似乎相识，保留了浓郁的宝马风格，继续观察发现



新元素随处可见，同时几条主线条的流畅感也比现款好不少，突出视觉上的延展性，整体效果更显豪华。人们一直认为内饰部分是宝马的软肋，这回新一代X5的表现有了一定提升，好评。

整个中控操作面板都向驾驶员位置倾斜，这个设计在早先的产品上就有了，新设计曲线比较多，柔美一些，过度更自然。值得一提的是，现场几辆车的做工水准都比以前更细腻，这是个令人高兴的变化。

坐进车内视线就被中控顶端大液晶显示屏引过去，官方资料显示尺寸为10.25英寸，我把实际测量的长宽数据也标注在了图中，在它的衬托之下，iPhone5显得格外小巧。这块屏幕的分辨率以及软件响应速度都能令人满意，习惯了苹果产品再转到这儿来，不会觉得难受。

iDrive系统跟大屏幕一起结合着用，用户体验很到位。试驾车的iDrive系统包含大量信息，每个菜单下都分支出子菜单，子菜单又有子菜单，把它熟悉透了真得花点时间，好在旋钮的操作方式清晰易懂，上手无难度。

试驾会现场车辆配置情况有差异，我们这辆车是低配版，倒车影像有两个角度可选，一是常规向后看，二是垂直向下看，日常用肯定够，另有高配车辆装备全景摄像头，倒车时三个角度可选：前视角、后视角、全景视角。

内饰氛围灯是最新出现的一项配置，灯带遍布在车厢内四周，主色有蓝、白、橙3种，另外还用这三种颜色排列组合出6套组合，所以总共有9个颜色方案供选择，亮度也可以多级调节。这项配置对内饰档次感的提升非常有帮助，尤其夜间视觉效果上佳。

空间：无明显优势

我们在试驾现场没有发现7座版车型，所有车辆都是5座版本。身高1.79米的体验者在前排调整好坐姿后，头部空间刚好一拳，后排座椅的

靠背角度和前后距离都可调节，体验者在这里把座椅放到最靠后位置，可以获得一拳多的头部空间，以及一拳半的腿部空间。对于一款5座版本的中大型SUV来说，表现一般。

储物空间有喜有忧，前后门板的储物格容量都非常大，不过驾驶员能随手放东西的储物空间不多，另外后备箱空间与同级别的奔驰ML和奥迪Q7相比都偏小。从乘坐和储物两方面整体看，新一代X5在车厢内部空间方面没能建立起明显优势。

总结

事实上，柴油车在欧美市场已十分普及，它们能做到与汽油车近似的驾驶感这件事，对欧美消费者而言早就不是新闻了。所以说，“超乎想象”归根结底是因为我们脑子里固有的“柴油印象”在作祟。尽管今后我们接触柴油车的机会可能也不多，但最起码我们应该知道，柴油车并不是“抖动”和“噪音”的代名词，技术成熟的柴油车也是很棒的。

新一代宝马X5的外观改变大家得适应适应，就像2011年3系刚出来时一样，褒贬不一，这需要一个过程；内饰配置提升，做工有看得见的进步，引入氛围灯大幅改善质感；车厢内部空间在同级别里没能建立起优势，处于中等水平；驾乘感受仍是宝马X5的拿手好戏，乘坐舒适性也明显改善，难得。

再过一阵子宝马就要把这款搭载柴油发动机的车型引入国内了，他们没有选择先来个便宜点的车系走“农村包围城市”路线，而是直接从百万级别的X5开始，一个高调的举动。在大家都认为xDrive30d不能走量的前提下，宝马这次的举动也许只为释放出一个强有力的信号：朋友们，是时候改变观念了。（汽车之家）

