



## 王者归来 谁与争锋 ——试驾 08 款雅阁

1月19日,新世纪广本康桥店在杭州康桥汽车文化博览城举办“新世纪车友答谢会暨第八代雅阁品鉴会”,200名第八代雅阁潜在顾客及新世纪的老顾客们,在现场一同见证了第八代雅阁的激越力量与前瞻科技。1月20日,广本之田、古田、和田3家4S店在杭州汽车城广场共同举办“王者归来 谁与争锋”广州本田第八代雅阁试驾会,车手进行了百米加速、绕桩测试、刹车测试,充分领略了第八代雅阁与第七代的不同之处。

### 外观

如果从习惯了第7代雅阁的眼光来看,第8代的外形在风格上变化较大,车身线条平直,一改第7代充满弧线的设计,整体感觉硬朗了许多。前大灯和后尾灯回归到菱形,有相当多第6代的痕迹。近似于长方形的前格栅显得非常大气,给人一种庄重的感觉。外形整体设计更多向稳重、大方的方向上靠拢,略显得保守了一些。

新雅阁的车身尺寸比上一代明显增大,车身长度增加到4945毫米,轴距也增加到2800毫米。如果按照美国环境保护局的分类方法,新雅阁已经从“中型”晋升为“大型”。而按照国内比较通用的划分方法,新雅阁也已经从“中型”升级为“中大型”。这很符合目前中型车尺寸正在逐渐变大的趋势。广州本田首先推出的是装备2.4升和3.5升发动机的车型。从外观上区别二者的方法很简单,3.5车型的后视镜带有转向灯,并且轮圈样式也与2.4车型不一样,但笔者觉得2.4装备的轮圈样式更为好看一些。

### 内饰

新雅阁内饰的整体风格与第7代比较相像,色彩的搭配、材质以及做工都非常好,在同级车中表现优异。

坐进车内后,握着真皮包裹的方向盘感觉非常合手,座椅、车窗、后视镜均为电动调节,无论是什么体型的司机都能很快找到合适的坐姿。内饰在总体设计方面变化不大,不过在仪表板、中控台以及方向盘等处,均有改动的地方。方向盘手握位置被设计成稍微凸起,让驾驶者能够获得更加舒适的手感,方向盘中间的标志在经过立体设计后变得更加清晰。组合仪表也有了变化,运用了白色LED指针,与黑表盘的

高反差对比实现了全天候高清晰度的识别性。同时,原来完全独立的油耗表和水温表巧妙地组合在一个环形表内,与转速表、大型时速表共同形成了一个整体性的三环仪表区。另外还有两处与大部分车型都不同的设计,便是将定速巡航控制放在了方向盘上,并将天窗控制按钮放置在了方向柱左侧。高尔夫球杆造型的排档杆看起来比以前的时尚一些,但是显得过分简练了,而且塑料感较重,与整体内饰风格有些不协调。

得益于增大的轴距,新雅阁的内部空间比上一代增大了不少,尤其是后排腿部空间,更是增加了25毫米。车身宽度虽然增加不多,但前排座椅的间距增大了40毫米,前排两人的肘部可以同时依靠在中央扶手上,不会再有局促感。虽然车身变大了,但新雅阁并不想营造高高在上的感觉,地板高度降低了15毫米,带来更为充裕的头部空间。同时A柱经过优化,保证了良好的视野。

### 操控

2.4升排量的发动机在第7代雅阁上就是主力机型,这样的配备也传承到第8代,发动机最大功率180马力,比上一代增加10马力,同时扭矩也增加5牛米,整体看变化不是很大。发动机力道够用,油门响应非常灵敏,转速提升比较快,动力在3000转/分之后显得比较澎湃,但随之而来的是噪音较大。

转动钥匙点火,老款雅阁怠速状态下抖动的问题,在新雅阁上已经得到有效控制,怠速时发动机相当平顺,震动轻微;试车过程中,驾驶和乘坐感受与旧款相差不大,发动机响应灵敏,动力输出流畅,加速性相当不错,5档自动变速箱同以前一样,变速过程总体流畅,换挡时候的震动并不是十分明显。

这款发动机属于中高转速发动

机,当转速超过2500rpm时,可以明显感觉到它的发力,但也只是很短的时间,毕竟125千瓦的引擎对于它一吨半的自重来说不可能有太多的发挥余地。转速达到5800rpm时,发动机运行仍很顺畅,只是声音有些嘶哑。

以广州本田的性格,第8代雅阁的定价应该不会超过目前的第7代,从新雅阁的整体表现看,这应该是一个很有竞争力的价格。2008年将是新雅阁与凯美瑞正面交锋的第一年,以他们的表现看,谁笑到最后已不重要,最终应该都是赢家。

