



# 走得更远

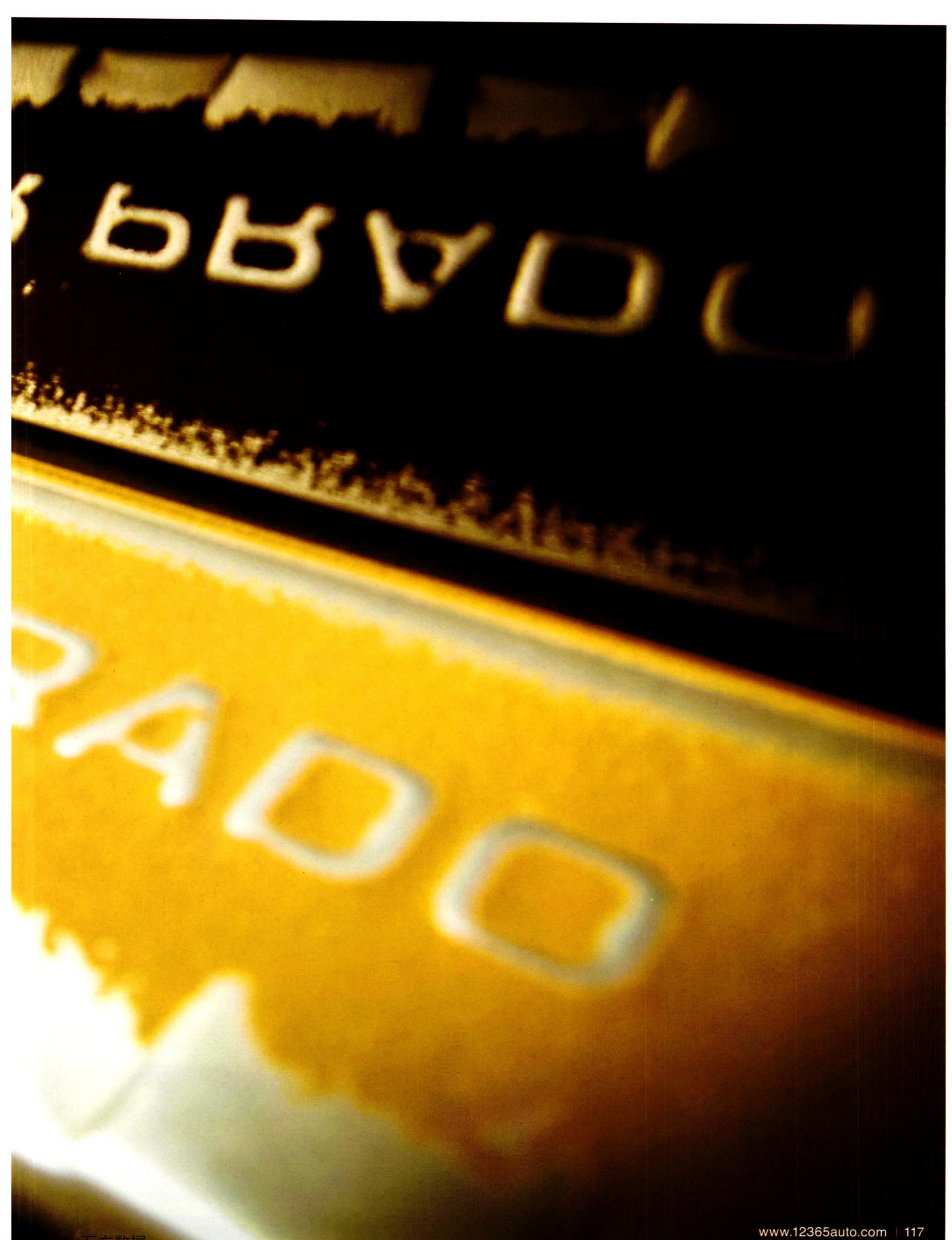
文、图/李滨

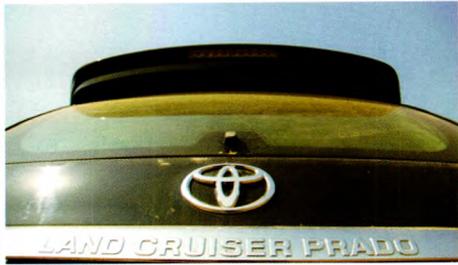
4.0L & 5AT

Drive

## 试驾一汽丰田普拉多4.0VX NAVI版

多年以前，在青藏公路上，当我们驾驶着普通轿车小心翼翼地泥泞的公路上寻找可以安全通过的硬地，躲开深坑或者大货车压出的车辙以防止车辆托底时，两部车身上印着某某科考队的高大强悍的普拉多从旁边呼啸而过，飞溅的泥水将路边的小草染成泥塑，我们望着他们逐渐远去的背影，心中充斥着各种羡慕嫉妒恨，恨自己怎么就没有那样一辆普拉多呢？！如今我拿到这款一汽丰田普拉多4.0 VX NAVI试驾车，最想做的事就是再上青藏高原，深入阿里无人区……但其实，我们能做的，只是找一段荒芜的河滩，过过瘾而已





这样先入为主的试驾报告显然很容易带有太多个人感情色彩，那好吧，我还是尽量客观些，也争取找出一些问题。

普拉多车头最醒目的是直瀑式进气格栅，以及超大的车灯，加上车身运用的硬朗线条，凸显了它的粗犷。就像一个穿休闲装的强壮男人，没有细腰宽肩，西装笔挺的那种精致，但舒展伟岸的身躯足以让人感受到他的气度。“有了他就有安全感”——这是我的一个女同事说的。听说要试这样一辆车，我的两位同事，一名男同事，一名女同事，都跃跃欲试。女同事要去体会这样的安全感，男同事，跟我一样，要在野地里撒个欢，于是，我们三人驾驶着普拉多驶向郊外。

我们都知道，普拉多进入中国后取名“霸道”，国产化后更名为“普拉多”，这样一来，名字显然“低调”了许多，但很多人眼里“霸道”才是它真正的名字。如今我们试驾的是其第四代车型。

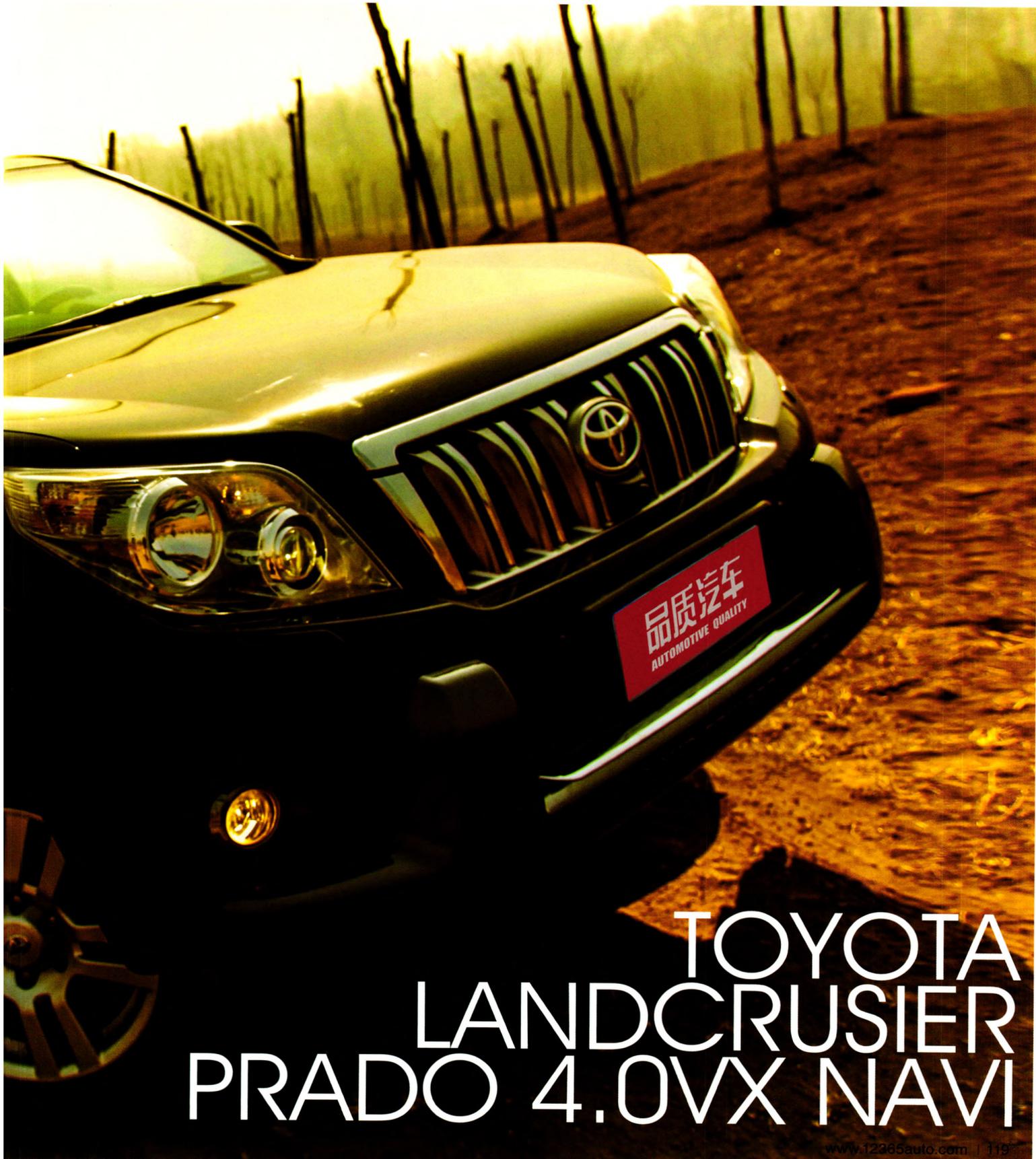
普拉多4.0VX NAVI使用了扭矩感应式中央差速器，即我们常说的托森式中央差速器。在它的作用下，普拉多日常驾驶时为全时四驱，运行中根据需要可以自动调节前后轴的扭矩输出，其输出范围可以在15:85~65:35间自动调整。普拉多还带有一把机械式中央差速锁，当中央差速锁锁止后，前后轴扭矩分配固定为50:50。我们试驾的这款4.0VX NAVI车型为顶配车型，比其他普拉多车型多了一个后桥限滑差速锁，脱困

能力进一步增强。

河滩地上高低不平，还有不少树坑。如果不是心里有底，绝不敢贸然前进。但有了普拉多4.0VX NAVI，不开进去反而是一种浪费。停车，挂N挡，在中控台找到四驱模式切换按钮，从H4切换到L4，另外还要将中央差速锁和

■ VX NAVI配备后轮空气弹簧和自适应可变悬挂(AVS)系统，驾驶者可以选择悬挂的升降以及三种软硬模式，分别是正常、舒适和运动。轮胎采用了邓禄普的GRANDTREK系列，尺寸为265/65 R17





# TOYOTA LANDCRUSIER PRADO 4.0VX NAVI



后轴差速锁锁止，土丘、树坑都可以安然越过，即便是前后各有一轮交叉悬空，失去附着力，剩下的两个车轮依然可以将我们带出困境。如果遇到较大的上下坡路段，按下低速巡航驾驶辅助系统功能按键，不需要触碰油门踏板，也不需要碰刹车，只需要控制好方向盘，车就会自动保持0~5km/h时速，并有五个阶段的低速行驶模式可选。低速巡航





是VX NAVI车型上替代牵引力控制和上下坡辅助系统的更先进配置。在高坡顶端，因为角度问题，即使你伸长了脖子也看不到车头前面的路况，此时车头前端的摄像头就会自

■ 普拉多的内饰设计很有质感也非常朴实，按键设计简洁明了，在日常驾驶中，低于20km/h就会在中控台屏幕显示摄像头的画面，所有功能按钮调整后，信息都在仪表盘上显示。后座有独立控制的空调出风口，第二排座椅宽大舒适，三个头枕、三组三点式安全带其中，车载冰箱非常大，可容纳四瓶大矿泉水，内有制冷开关

动启动，将车前的路况显示在车内的液晶显示器上，车前路况一目了然。

普拉多VX NAVI的通过性能不容置疑，动力系统其实也相当出众。

普拉多VX NAVI搭载的是丰田的1GR-FE 4.0 V6发动机，其最大功率为202kW/5600rpm、最大扭矩为381N·m/4400rpm，与其搭配的是5速手自一体变速箱。

自然吸气加上成熟的变速箱，这也是日本很多车型一贯坚持的配置，虽然不那么令人惊喜，但时间已经证明了它们的可靠。更



为重要的是，该发动机对油品不挑剔。在加油站里，我问加油的工作人员，加92号油行么？她非常坚定地说“放心，你这车肯定没问题”。这是个好消息，毕竟，在中国偏远地区高标号油未必有卖。如果发动机过于娇气，那就麻烦大了。

在普通道路行驶中，该发动机表现相当稳健。油门初段，踏板深度变化对加速影响并不十分强烈，但也绝对轻松。车身运行在平稳中透出力度，变速箱动作也并不十分积极，即便时速已经开到了80公里/小时，转速也一直保持在2000rpm左右

# TOYOTA LANDCRUISER PRADO 4.0VX NAVI

甚至更低的水平。显然，还没有到它需要发力的时候。当你继续深踩油门，发动机开始逐渐发力，而变速箱会适时地降下挡位，强大的扭距会喷涌而出，这时感觉我们坐下的，已经不是一部车，而是一头奔跑的大象，势不可挡。

普拉多4.0VX NAVI的动力显然也不用担心，4.0升 V6升发动机还嫌不够么？越野车毕竟不需要去跟人竞速，我们其实很关心普拉多4.0VX NAVI的舒适性。毕竟，作为民用车型，即使是在去越野的路上，也必然需要在铺装道路上奔跑。

事实证明，舒适性能对于普拉多4.0VX NAVI来说一点也不含糊。

普拉多4.0VX NAVI为非承载式车身，前轮为电动可以调节硬度的独立悬挂系统，后轮为电子控制的空气悬架。

普拉多VX车型配备的KDSS动态悬挂系统，能在快速过弯时提高刚性，有效抑制车身的侧倾，保持车身姿态，如果到了坎坷的路面，该系统会降低刚性，让悬挂更为舒适，从而吸收更多的震动。而普拉多VX NAVI还搭配有自适应可变悬架系统（AVS），驾驶者可以选择悬挂的升降以

及三种软硬模式，分别是正常、舒适和运动模式。另外，普拉多VX NAVI后轮还装有可调整高度空气悬架，可以根据需要调整悬架高度，比如在越野时将悬挂调得更高，增大车辆的离去角，让整车通过性更好。

坐在车内，宽松的座椅，高高的坐姿，开阔的视野已经让驾驶人员以及车内乘员感受到那种特有的舒适。2790mm的轴距，也让车内有着足够宽敞的空间，后排乘客也能完全舒展双腿。如果打开第三排座椅，还可以勉强坐下两个身材正常的



T O Y O T A L A N D C

没有发福的成年人。

说了一大堆全是优点，还是挑挑毛病吧。与欧洲车型相比，日系大多数车型的操控感受完全不同，对于普拉多来说也不例外。驾驶普拉多，你能感觉到轻松的转向、平顺的动力、轻巧的油门踏板，轻巧的刹车踏板，你会觉得一切都轻松惬意。但这种轻柔显然是追求驾控感受的人并不领情的；另外，尽管动力不错，但相对于很多车型加速时的推背感，普拉多4.0VX NAVI加速过程略显慵懒；再有就是油耗偏高，在车辆油表报警之后，又加了400元汽油，行车电脑显示

可行驶里程为370公里，我当时就有点晕。实际上行驶里程与行车电脑显示稍有出入，但平均油耗依然约为16升/百公里，这对注重油耗的用户会小有压力。还有，普拉多4.0VX NAVI的价格似乎有点高，接近70万的指导价格，让不少喜欢越野的人美梦难圆。

挑这样的毛病估计该有不同意见了。对于一个以越野为亮点的车型，这些毛病似乎都不算是毛病，毕竟，他的优势就是越野，他的特点是耐用，相对于他2.2吨的车

普拉多V车型配备的KDS动态悬挂系统，它能在快速过弯时提高刚性，有效抑制车身的侧倾，保持车身姿态，如果到了坎坷的路面，该系统会降低刚性，让悬挂更为舒适，从而吸收更多的震动

重，动力已经不错，油耗已经算少的了。至于价格，那真的没有绝对的标准，只能让市场表现说话了。

## 总结

朴实的外观和内饰，结实的底盘，高可靠性的配置，这是一款堪称完美的“越野”车型，绝对的实力派选手。适应中国道路状况的设计让它非常具有吸引力。当然，如果价格更亲民一些，一定可以让它在中国走得更远。Q



R U S I E R P R A D O