



AutoTravel 体验
EXPERIENCE





LEXUS GX400

不霸道，更霸气！

—雷克萨斯 GX400

当我开着 GX400 行驶在永定河岸边，
遇见了一群正在找路下河床的越野一族，
兴致上来后大家攀谈起来。
几个丰田普拉多车主围着我的车左看看、右看看，
其中一个老哥略带嘲讽地调侃起来：
“有钱人就是不一样，比我这车贵了 30 多万，
除了皮子包得多一点儿之外一模一样！”
我没有暴露试车编辑的身份，更没有否认是这辆车的车主，
而是默默地跟在队伍后面一起下河。我无意攀比性能，
更不想在一众老炮身边炫耀技术，
只是想找个没人的地方静静的试车，顺便感受一下，
这辆车比普拉多好在哪里，为什么更加霸道……

撰文、摄影 / 越过山丘

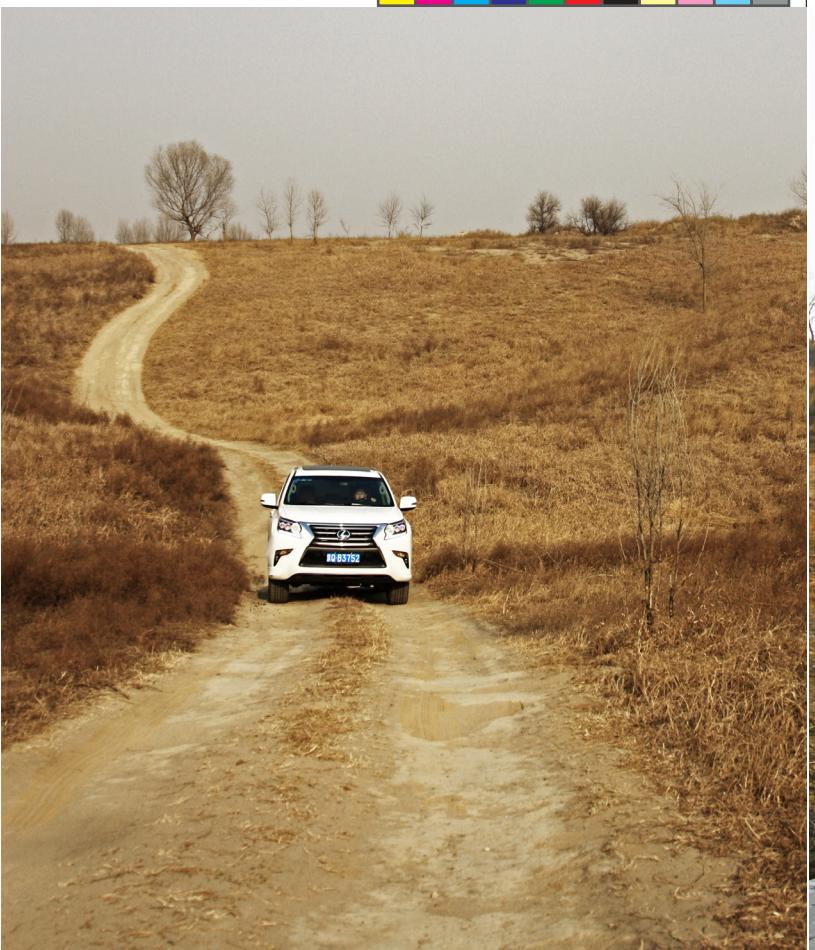


AutoTravel 体验 EXPERIENCE

很多人都认为 GX 系列就是做了“拉皮”的丰田普拉多，至少从外观上我也不能否认。我这辆最新款的 GX400 采用了雷克萨斯最新的纺锤形家族前脸，并且换装了前后 LED 光源，无论是前保险杠上的回旋镖形 LED 前雾灯，还是透明灯罩的水晶尾灯，都比普拉多甚至是上一代雷克萨斯 GX 漂亮不少。新 GX 换上了 18 英寸轮毂，轮辐也比上一代多了一倍，视觉效果更大气，而经过全新设计的前后保险杠，不但让它比普拉多长了许多，还让其长度超过了同级别的 Jeep 大切诺基和奔驰 M 级，更何况它还拥有三排 7 个座椅。

拉开车门，其实已经没有

什么可说的了，雷克萨斯品牌的内饰做工细致程度和温馨氛围的营造堪称业内翘楚，在 90 多万元级别的大型 SUV 中自然也是“压盖武林没有对手”，而普拉多说出大天来也就是个工具型，实用至上的造车理念下虽然内饰做工也是可圈可点，但是比起靠内饰起家的同门老大雷克萨斯来，差了不是一星半点。棕色顶级真皮座椅、哑光铝合金质感内饰板、雍容大气的中控台布局、顶级家电触感的旋钮、能够调节椅垫进深的八向电动加热通风座椅，无不彰显着一派王者气概。从配置上来说，GX 配备了带电加热的电动调节方向盘、360 度无死角的全景摄像头、并线辅助





指示灯、第三排电动调节座椅和能升降底盘的后轮气动悬挂，中控台上增加了两个USB接口，比老款GX增加了胎压监测功能，就这些配置而言，堪堪90多万元的售价可以说是超值了，更何况GX车主还能享受四年10万公里内的全免费维修保养，单这一项就让车主每年的用车开支锐减，更能体现GX的二手车比竞品车型保值率高出一大截，真金白银的省钱是不能光计算净车价的。

说了一大堆闲话，其实还是因为最初被一位开普拉多的老大哥给刺激了，GX400的售价为92.3万元，比同平台的顶配丰田普拉多贵了20多万，舒适性配置和品牌溢价自不必言，越野性能上是否更强呢？是骡

子是马还是要到场地里去溜溜。

北京的越野车玩家对永定河实在是太熟悉了，说它是条河其实是抬举它了，不过是已经干涸了数十年的永定河的河床而已，因为土质疏松且比较贫瘠，近几年才有农户在这里种植经济林，而分片承包之后越野车进出永定河的出口越来越少，也让来这里Off-Road的发烧友日益减少。新款的GX车型舍弃了喝油成性的4.6升V8发动机，而采用了排量更小、扭矩数值相当的4.0升V6机型，这台代号1GR-FE的自然吸气发动机拥有202千瓦的最大功率和381牛·米的峰值扭矩，在低速四驱模式下扭矩会被放大数倍，因此完全不用担心排量减小后会出现动力不足的情况，





雷克萨斯 GX 2014 款 400 尊贵版

常规信息 General Information

长 / 宽 / 高 (mm) : 4880×1885×1885
轴距 (mm) : 2790
整车质量 (kg) : 2350
后备箱容积 (L) : 未知
油箱容积 (L) : 87
发动机形式: V6 自然吸气
发动机排量 (mL) : 3956
变速箱形式: 5 挡手自一体
最大功率 (kW/rpm) : 202/5600
最大扭矩 (N·m/rpm) : 381/4400
驱动模式: 前置四驱带差速器
悬架结构 (前后): 独立双叉臂式 / 四连杆式 + 空气悬架

性能数据 Performance

0~100km/h 加速 (s) : 9.8
最高车速 (km/h) : 180
综合油耗 (L/km) : 12.7

厂商指导价 (万元) : 92.3

更何况 4.0 升在这个级别里也算是大排量了。

GX400 采用了带分动箱的托森差速器，绝对是专业级的越野配置，但它的前后轮没有使用普拉多上的机械式限滑差速器，而是利用了 ESP 电子稳定系统的功能，激活了前后电子限滑功能，在实际驾驶中，能够明显感觉到如果没有锁上中央差速锁的话，车轮在沙地中的打滑情况非常剧烈，类似于普通城市 SUV 在极限路况下的尴尬表现。而这一切仅仅是假象，按下方向盘旁边的差速锁按钮，车轮瞬间恢复了抓地力，而且随着动力的喷薄而出，车身迅速脱困，在坡度落差稍大的坡顶边缘，轻踩油门就能让车身腾空而起。采用电子限滑

差速器不但能够有效降低车重，节约燃料，还能让车辆在雪地和冰面上拥有更加直接的操控感和更清晰的抓地力极限表象，这对于日常行车安全是极好的促进。

说到不足就是 GX400 没有像国产顶配普拉多那样装备后桥差速锁，这让它在岩石攀爬、极限穿越过程中受到了一定的局限，一些硬性的动作可能无法完成。但它搭载的陡坡缓降和自动攀援功能十分好用，还拥有五个挡位的车速调节功能，让越野变得更加轻松。GX400 的越野模式选择功能是通过方向盘上的快捷键来实现的，并没有像路虎车上那样张扬地以“大鼠标”的形式出现在中控台下方，实际使用中还是非常方

便的。配合 360 度全景摄像头和中央差速锁，基本上你能想象到的路况都能如履平地。

当然，在专业越野玩家的眼中，GX400 还不能算是完美的越野车。为了追求视觉冲击力和容纳巨大的纺锤形前格栅，GX 的前保险杠下沿有些过低了，影响了车辆的接近角，这让我们根本不敢下到永定河床的鸡窝坑中去，而它高昂的维修费用也让那些囊中相对羞涩的玩家不敢太疯狂地“豁车”。

日常使用中，将悬挂模式调到“舒适”挡位，GX400 能够拥有媲美行政级轿车的舒适度，路面的大部分信息都被过滤了，只有隆隆的散热风扇声让人时常惦记着它的油耗。其实这辆胃口颇大的 SUV 油耗却

不高，如果不频繁使用运动模式和低速四驱的话，日常行驶的百公里油耗在 14 升以内，高速巡航油耗还会更低，比一些搭载小排量涡轮增压发动机的大块头要经济得多。十分遗憾的是，据传 2016 年这一代 GX 将彻底停产，将接力棒交给更加年轻有朝气的 TX 车系，这也让这位具有硬汉血统的大将军显得更加珍贵。麟