

斯巴鲁SUV 三兄弟



SUBARU

Confidence in Motion



扫描二维码，观看
斯巴鲁SUV三兄弟精彩视频

追逐风景 亦成为风景

不必克制马上出发的欲望，不必掩饰纵意驰骋的欣喜。我们是远行的兄弟，一脉相承水平对置发动机 (SUBARU BOXER)、左右对称全时四轮驱动系统 (Symmetrical AWD) 再辅以先进安全设计，以精准操控和全方位保护助您自如应对各种恶劣路况，在征服未知前路的过程中享受无比安全与自信的驾驶乐趣。

Outback傲虎、Forester森林人、SUBARU XV相聚而成斯巴鲁SUV家族，让您在追逐风景时成为风景。

斯巴鲁汽车(中国)有限公司 销售热线：400-818-4860
更多经销商信息敬请登录 <http://www.subaru-china.cn/dealer> 进行查询。

SUBARU BOXER
水平对置发动机



SYMMETRICAL AWD
左右对称全时四轮驱动系统



LEGACY 力狮

OUTBACK 傲虎

FORESTER 森林人

SUBARU XV

SUBARU BRZ

SUBARU life

斯巴鲁客户尊享

2015年 第5期 (总第56期)



安心 安全

——斯巴鲁诠释安全理念并推出新车型

力狮特别专题

ISSN 1671-7740



9 771671 774095

国内刊号:CN23-1508/G 国际刊号:ISSN1671-7740
SUBARU 2015 定价:人民币 20元



SUBARU

Confidence in Motion



为你

你所
是

SUBARU

斯巴鲁的安全,

我们
他/她们对你来
斯巴鲁,为了守护
每时每刻都在进行
全方位保护你,和
为你所爱, SUBA



SUBARU BOXER
最佳水平对置发动机



SYMMETRICAL AWD
左右对称全时四轮驱动系统



IIHS(美国公路安全保险协会)
高等级安全评定+*



NHTSA(美国高速公路安全管理局)
5星级安全评定*

*汽车图片为海外车型样式,
中国车型样式请参考斯巴鲁官方网站或车型样本。

所爱

珍视的
什么？



SAFETY

越了解越安心。



知道
说是如此重要。
你所珍视的人，
安全技术的研发。
你想保护的一切。

RU SAFETY。



欧洲Euro NCAP
5星级安全评定*



C-NCAP(中国新车评价规程)
5星级安全评定*



JNCAP(日本新车安全评鉴协会)
5星级安全评定*



ANCAP(澳大利亚新车评估项目)
5星级安全评定*



扫一扫，进入
SUBARU SAFETY 世界

*测试车型为当地销售车型，
各安全测试具体获奖车型请参考斯巴鲁官方网站或车型样本。

CONTENTS

目录

斯巴鲁客户尊享



FOCUS 特别关注

06 斯巴鲁以强势阵容出击广州车展
彰显“安心安全”本质

10 拥抱绿色绘美家园
斯巴鲁“31座森林星之旅”森林艺术写生活在神农架成功举办

14 斯巴鲁“森林音乐会”助力绿色中国梦

18 斯巴鲁举办绿色生态文化展
第三季“31座森林星之旅”圆满收官

22 斯巴鲁助阵 TNF 户外节 传递户外乐趣

24 安心安全
——斯巴鲁诠释安全理念并推出新车型

44 斯巴鲁成功举办品牌体验媒体试驾会

FIRST EXPERIENCE 初体验

54 不一样的斯巴鲁
马克·希金斯试驾斯巴鲁 BRZ

PEOPLE 人物志

58 “心脏”的改造大师
——访汽车调校改装达人张世杰

28

LEGACY

力狮专题

力狮历代记

一直以来，众多车迷从烟尘弥漫的拉力赛场上熟知了WRX STI，感受到它演绎与诠释的速度和激情，却忽略了穿行在都市钢筋丛林中款款如绅士的Legacy力狮，恰是穿着西装的暴走族，它的运动高调从未曾刻意掩饰，只不过没有轻易示众罢了。而这一次，Legacy力狮开始明确地提示我们关于“传承”的厚重和它的存在感了。

48

FEATURE

特别策划

港京拉力三十年

在今年CRC斯巴鲁拉力车队维修区出现了一个神秘嘉宾——555涂装的斯巴鲁力狮：经典蓝色车身、黄色555涂装，再加上熠熠生辉的金色轮圈，仿佛从八十年代穿越而来。这是一辆参加过港京拉力赛赛车的复刻版，在很多赛车人眼里，这辆车就是梦的源头。



LEGACY

全新力狮

全驱行自在 安全驭从容



SUBARU

Confidence in Motion

SUBARU BOXER
水平对置发动机



SYMMETRICAL AWD
左右对称全时四轮驱动系统



升级安全 只为呵护车内所爱

矢志磨砺追求安全性能，只因斯巴鲁了解车内乘员是您的珍爱。全新Legacy力狮以水平对置发动机（SUBARU BOXER）结合左右对称全时四轮驱动系统（Symmetrical AWD）这一独特技术为基础，再结合后方盲区监测预警系统（SRVD）等先进驾驶辅助系统，将综合安全性能全面进化升级，成为您人生责任与驾驶乐趣的源泉。

Legacy力狮在各国安全碰撞测试中均获得高等级安全评定



IIHS (美国公路安全保险协会)
高等级安全评定*

*测试车型为当地销售车型



JNCAP (日本新车安全评价协会)
5星级安全评定*



ANCAP (澳大利亚新车评估项目)
5星级安全评定*



www.subaru-china.cn
扫描二维码了解更多详情。

斯巴鲁汽车(中国)有限公司 www.subaru-china.cn

销售热线: 400-818-4860

更多经销商信息敬请登录 <http://www.subaru-china.cn/dealer> 进行查询。

LEGACY 力狮

OUTBACK 傲虎

FORESTER 森林人

SUBARU XV

SUBARU BRZ

CONTENTS | 目录

斯巴鲁客户尊享

SUBARU life

斯巴鲁客户尊享
2015年 第5期



出品 PUBLISHER

斯巴鲁汽车(中国)有限公司

www.subaru-china.cn

策划 PLAN

北京中广群星至盛文化传播有限公司

www.zgspr.com

编辑 EDITORS

《当代旅游》北京采编中心

合作媒体 MEDIA PARTNERS

《时尚车苑》www.autocircle.net

官方微博 MICROBLOGGING

http://t.sina.com.cn/subarulife

SUBARU LIFE 微博

http://t.sina.com.cn/subarulifemagazine

名誉顾问 HONORABLE ADVISOR

饭田政巳 Masami Iida

出品人 EXECUTIVE PUBLISHER

张成城 Zhang Chengcheng

项目总监 PROJECT DIRECTOR

岩崎政博 Iwasaki Masahiro

监制 SUPERVISOR

刘娜 Liu Na

出版总监 PUBLISHING DIRECTOR

成松 Cheng Song

主编 EDITOR IN CHIEF

杨楠 Yang Nan

编辑 EDITORS

邵将 Shao Jiang

刘莹 Liu Ying

于桐悦 Yu Tongyue

美术编辑 ART EDITOR

王影 Wang Ying

摄影 PHOTOGRAPHER

闫明奇 Yan Mingqi

杨罡 Yang Gang

国内刊号: CN23-1508/G

国际刊号: ISSN1671-7740

版权所有 翻印必究 印装有误 负责调换

2015年12月印刷



92

MOTOR SPORTS
汽车运动

卫冕之路, 仍在继续

——斯巴鲁中国拉力车队登封站、龙游站

2015年9月25日, 中国汽车拉力锦标赛(CRC)来到久负盛名的少林宝地河南登封, 该站是首次出现在中国汽车拉力锦标赛的赛历里面, 赛道的数据对于每支车队来说都是欠缺的, 人工建造、弯道多是本站赛道的主要特点。

CULTURE 文化链接

62 经典需要延续
——北京雕漆

TRAVEL THE WORLD 游天下

68 穿越绝壁太行

OWNERS 车主空间

74 爱的归属
——访斯巴鲁美国车主李丛柏

SAFETY 安全专题

78 初始安全

KNOWLEDGE 汽车知识

82 SUBARU LIFE 带您走近售后服务

86 你问, 我答

COOKING CULTURE 饮食文化

88 傲鳗 物语



SUBARU360° —2015—

“2015 SUBARU360°”活动已经启程。本活动是结合全球SUBARU车友上传视频与照片，编辑成为SUBARU的企业形象短片。只要是SUBARU车主，任何人都可以参加。欢迎踊跃投稿。

提交方式

可参考样品提交作品，亦可自由创作。

提交方法非常简单，只要将您的爱车与您拍摄的视频和照片提交至
www.subaru360-degree.com即可。

欢迎您邀请亲朋好友积极参与



例一：站在爱车前摆出得意的姿势。



例二：驾着爱车兜风的样子。



例三：展现引以为傲的爱车，与全球SUBARU车友联结！

拍摄须知

您的照片或短片作品有上载至Subaru Brand Movie或网站的可能。
请勿提交包括车牌号或其他任何涉及个人信息照片和短片。

*所有提交的短片和照片都可以在 SUBARU 360° 活动官网作品集点阅 (提交的短片作品需要一段时间才会被更新至官网)。

*所有提交的短片和照片会摘录其中一部份用于SUBARU的企业形象短片。提交的短片和照片并非一律采用。

*所有提交的短片和照片必须遵守 SUBARU 360° 活动规定。



斯巴鲁以强势阵容出击广州车展 彰显“安心 安全”本质

11月20日，斯巴鲁汽车（中国）有限公司以“安心 安全”为主题，携旗下全系精品车型组成强势阵容惊艳亮相第十三届广州国际车展，全面展现品牌安全特质。在本次展会2.1馆900余平米的展区内，斯巴鲁汇聚展出了新上市车型全新Legacy力狮、新款Outback傲虎，经典车型Forester森林人、SUBARU XV，高性能运动车型WRX STI、前置后驱跑车SUBARU BRZ以及全新Legacy力狮切割车和斯巴鲁中国拉力车队比赛用车，各款集非凡品质与独特安全理念于一身的精彩车型异彩呈现，赢得全场瞩目。

为了面向公众深入解读和宣传自身品牌历经多年设计理念创新和技术升华而最终实现的“全方位安全”，斯巴鲁此前推出了“为你所爱SUBARU SAFETY”的市场推广主题，并在本次展会的媒体日上首次播出由著名歌手张靓颖献声演唱主题曲《依赖》的宣传片。在本次车展上，精品代表车型结合精彩的主题宣传片，让更多中国消费者在

技术、操控和运动等特征外，加强了对于斯巴鲁极致安全本质的了解。

精品车型联袂登场 非凡特质赢得瞩目

在本次展会上，斯巴鲁以包括全新Legacy力狮2.5i全驱荣耀版、新款Outback傲虎2.5i运动导航版和豪华导航版、

Forester森林人2.5i特装纪念版、SUBARU XV2.0i特装运动版、WRX STI、SUBARU BRZ自动版等在内的多款精品代表车型，展现了旗下汽车产品在安全基础之上所实现的操控乐趣、激情运动和多功能实用性等不同特质。其中：

全新Legacy力狮2.5i全驱荣耀版配备了2.5升自然吸气水平对置发动机

(SUBARU BOXER) 以保证澎湃动力，并通过提高底盘刚性、优化转向助力、搭载斯巴鲁舒畅驾驶减震系统 (STABLEX RIDE) 提高了行驶稳定性和驾乘舒适性。在外观上采用了新六边形前格栅，增加了车身腰线，同时结合鹰眼形前大灯、银色哑光车门后视镜、18英寸铝合金轮毂等细节，更具时尚感和力量感。在车内，全新设计的中控台让视野更开阔，同时铝合金运动踏板、钢琴黑内饰条、真皮方向盘、真皮档把等配置进一步提升了高品质感。作为本次进化的最大亮点，最新增配的斯巴鲁智能安全套装 (ADVANCED SAFETY PACKAGE) 包括了斯巴鲁后方盲区监测预警系统 (SRVD)、远光灯辅助系统 (HBA) 等预防碰撞安全系统，使预防安全性能得以强化，能够最大限度预防碰撞事故的发生。包括这款车型在内，整体进化、增加配置后的全新Legacy力狮全系车型价格处于20到30万元区域之间，性价比极为突出。

新款Outback傲虎2.5i运动导航版和豪华导航版在前款车型基础上最新增配了斯巴鲁智能安全套装 (包括斯巴鲁后方盲区监测预警系统SRVD、远光灯辅助系统HBA) 等预防碰撞安全系统，强化了预防安全性能，同时保持销售价格不变，使性价比大幅提升。



Forester森林人2.5i特装纪念版是基於此前2.5i尊贵导航版车型升级而成，通过加装18英寸高光泽铝合金轮毂等配置，既强化运动风格，又凸显个性化外观；在内饰方面，新增中控台面板碳纤维风格装饰、高级多功能彩色显示器带皮质遮光板，在提升品质感的同时，充分体现出豪华运动风尚。

SUBARU XV2.0i特装运动版以2.0i舒适导航版为基础，加装黑色进气格栅、带

橙色缝线的真皮方向盘等极具运动风格的套件并升级配备带触控显示屏的音响-导航系统，同时新增琥珀珠光绿车身颜色，在兼备高性价比和高运动性能的同时更加充分彰显都市时尚感和个性化，非常契合年轻消费群体的喜好。

WRX STI是斯巴鲁当之无愧的高性能代表车型，曾经担任比赛用车在世界各种汽车拉力赛事和性能测试中赢得无数傲人战绩，其中就包括在德国纽博格林24小时耐力赛上三获SP3T组冠军，以及在中国汽车拉力锦标赛 (CRC) 上四年间三夺车队冠军，四夺车手冠军。此次展出的最新款WRX STI以“Pure Power in Your Control”为开发理念，将行驶、过弯、制动等基本性能全面进化，将“操控快感”进行极限提升，达到了全时四驱车型巅峰级运动性能，可以为使用者带来最具激情的驾驶体验。这一车型准备于近期进入中国市场，以满足斯巴鲁车迷们对于高性能车型的渴望。

前置后驱跑车SUBARU BRZ拥有完美的低车身外形，风阻系数低至令人惊讶的0.27。其配备的全新2.0升水平对置发动机 (SUBARU BOXER) 最大功率达到200马力。低重心的水平对置发动机结合特别设计的底盘，使全车重心降至距地面仅460mm。以巅峰级“超低重心布局”设计





结合前置后驱动力方式，这一车型创造了操控性能的更高境界，可以让驾驶者轻松体验弯道王者的乐趣。

与精品代表车型一起，斯巴鲁还特别展出了一辆全新Legacy力狮切割车和一辆斯巴鲁中国拉力车队的WRX STI赛车，以最直观的形式向观众诠释了精湛造车工艺和品牌内涵中的激情运动元素。

斯巴鲁品牌以“安心 安全” 耀显光芒

斯巴鲁早在品牌创立之初，即认为出色的安全性能是一辆汽车实现价值的前提，并因此矢志不渝地追求车辆的顶级安全性能。以“安心 安全”理念为指导，斯巴鲁在发展过程中凭借包含初始安全、主动安全、被动安全和预防安全四个方面的“全方位安全”

成就了个性与辉煌。

在“全方位安全”所包含的四个方面中：初始安全是指在车辆制造之初即融入以安全为出发点的设计，减少诱发碰撞的不安全因素，在车辆未启动时已经开始对驾驶者形成保护。为此，斯巴鲁汽车以几乎没有视线盲区的全方位良好视野、位于驾驶者视线中心区域显示清晰的仪表盘、避免反光的内

饰材料、结构合理且长途行驶也不易疲劳的座椅来保证驾驶者的专注和愉悦感。主动安全是指在任何天气和路况条件下都能在行驶中保证精准操控，即使遇到危急状况也能及时闪避，避免事故发生。为此，斯巴鲁以左右对称全时四轮驱动系统（Symmetrical AWD）结合水平对置发动机（SUBARU BOXER）为基础，并采用车辆动态控制系统（VDC）等多种先进驾驶辅助系统而实现旗下车型的卓越行驶性能。被动安全是指在事故无可避免地发生时，为驾乘者甚至行人提供最大限度的安全保障。为此，斯巴鲁凭借高强度环形车架、全方位安全气囊、发动机碰撞下沉、主动式安全头枕、全座椅三点式安全带等齐备保护设施所打造的被美国IIHS、NHTSA，欧洲Euro NCAP，日本JNCAP，澳大利亚ANCAP以及中国C-NCAP等世界级安全测试授予最高等级



评定的高安全性能，给驾乘者以直接而全面的保护。预防安全是指通过各种先进智能汽车技术提前预知以避免危险发生的预防安全性能。为此，斯巴鲁应用EyeSight驾驶辅助系统（中国车型暂未配备）、斯巴鲁智能安全套装（包括斯巴鲁后方盲区监测预警系统SRVD、远光灯辅助系统HBA）等预防碰撞辅助系统，把事故发生率降到最低。

在车辆启动之前，以缜密设计消除诱

发事故的因素；在车辆行驶中，保持精准操控以躲避危险；在车辆应对不同行驶状况时，通过各种汽车技术提前预知以避免危险发生；在碰撞无可避免时给驾乘者以最大限度的保护。这就是斯巴鲁从初始安全、主动安全、被动安全和预防安全四个方面给予驾乘者从上车到下车的全方位保护，让使用者在安心中驾驶，在安全中享受驾趣，实现了“安心 安全”理念的车型让斯巴鲁品牌耀显出独特光芒。

此次参展，斯巴鲁再次以体现“安心 安全”理念精髓的出色车型和精彩展出内容，向所有到场观众展现了在多年发展过程中通过不断追求技术进步和理念进化而实现的“全方位安全”这一汽车设计制造成果。在安心中驾驶，在安全中享受驾趣——斯巴鲁将以拥有“安心 安全”特质的汽车产品，在中国赢得更多消费者青睐。



拥抱绿色 绘美家园

斯巴鲁“31座森林星之旅”
森林艺术写生活活动在神农架
成功举办

9月19日-21日，斯巴鲁汽车（中国）有限公司在湖北神农架林区以“拥抱绿色 绘美家园”为主题举办了今年“31座森林星之旅”的第三站活动——森林艺术写生。在本次活动中，斯巴鲁带领来自全国多地著名画家、希望小学的学生、汽车媒体人士和斯巴鲁车友一起深入湖北省神农架国家级自然保护区探访了金丝猴科研基地和大九湖国家湿地公园并进行了艺术写生活动，同时还向当地保护区管理局和大冶希望小学分别捐赠了户外工作用品和学习用品等爱心物资。本次成功举办的森林艺术写生活活动作为斯巴鲁“31座森林星之旅”第三季活动的重要组成部分，不仅再次宣传了森林生态保护理念，也实现了在少年儿童中培养森林生态保护责任感的目的。

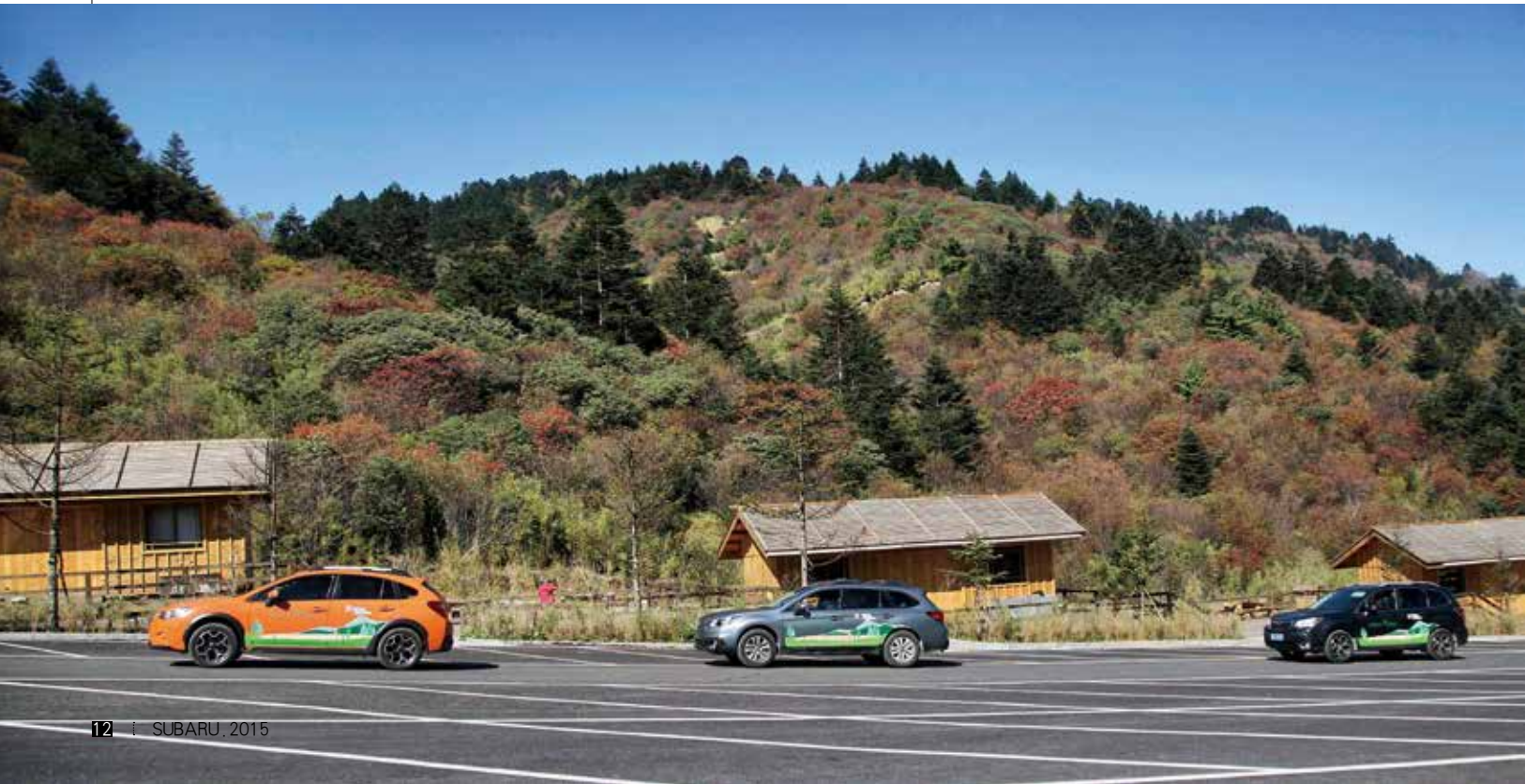
环保写生，享乐自然

“31座森林星之旅”是斯巴鲁汽车为宣传森林生态保护理念而举办的品牌标志性系列公益活动，从2013年至今已经连续举办三年了。在每一季的活动中，斯巴鲁都以丰富的内容结合远行元素，来强化宣传森林生态保护理念以及人与自然和谐共处的意识导向，在让更多消费者享受户外、远行和环保相结合的全新有车生活方式的同时，引导他们去思考人与自然最佳的相处模式。出于对森林生态保护工作持久性的考虑，斯巴鲁此次活动特别强调了对于少年儿童森林生态保护意识的培养，为此邀请了在2010年出资捐建的大冶“斯巴鲁希望小学”的同学们参与了此次森林写生活动，通过描绘森林的方式启发孩子们意识到自己未来所应该担负的保护森林生态的责任。本次活动所探访的神农架国家级自然保护区地处湖北省西部边陲神农架林区，区内有着华中第一高峰——神农顶，动植物种类繁多，不仅较好地保存着原始森林的特有风貌，还生存着金丝猴、华南虎、金钱豹、白鹤等多达67种珍稀野生动物，是名副其实的“绿色宝库”和“物种基因库”。在写生活动的两个目的地中：大龙潭金丝猴科研基地生存着全国金丝猴种群中数量最少，遗传多样性最低，最具研究和保护价值的品种，可以观测到野生状态下最真实的猴群；大九湖国家湿地公园，是亚高山的一片湿地，素有“高山盆地”和“天然草场”之称，自然风光旖旎，有多种珍贵树种，具有极高的科研和观赏价值。奇丽的景色和稀少独特的动物品种，为森林艺术写生活动提供了难得的创作素材。



关心森林生态保护，关爱希望小学儿童

本次森林艺术写生活动得到了全国各地著名画家的关注和支持，其中有多位画家报名参与活动为希望小学学生进行写生指导并进行现场创作。在活动中，由画家、希望小学学生、汽车媒体人士和斯巴鲁车主家庭组成的慰问团，驾乘斯巴鲁旗下Outback傲虎、Forester森林人、SUBARU XV等堪称“远行专家”的车型征服林间崎岖道路，深入神农架自然保护区腹地进行考察和探访。他们首先探访了大龙潭金丝猴科研基地，听工作人员讲解了国家一级珍稀保护动物金丝猴的生长环境和生存状态，并实地了解了科研站工作人员的工作和居住环境。期间，画家们还抓住时机对野生金丝猴进行了速写。继而一行人又驱车来到大九湖国家湿地公园，由画家们以笔会的形式向参与的学生和车主家庭的孩子们集中讲授了绘画知识，并带领大家以一路观察到的珍稀动植物为素材，现场进行了写生与作画。活动期间，斯巴鲁还特别为保护区和大冶希望小学分别捐赠了户外工作用品和学习用品。在活动最后，希望小学的代表为感谢画家们对学生的悉心指导，还特向他们颁发了荣誉证书。而画家们为表示对森林生态保护的支持和对活动主办方的感谢，特向斯巴鲁汽车（中国）有限公司领导代表赠送了画作。





享受自然远行乐趣，担起生态保护责任

本次圆满完成的森林艺术写生活动，帮助参与者在远行中重新认识自然，体验到绿色森林带来的乐趣，同时更做出了培养少年儿童自然生态保护意识的示范。至此，今年举办的第三季“31座森林星之旅”已经圆满完成了森林公益植树、森林公益义诊和森林艺术写生三站内容，在此之后，还会举行森林音乐会和公益展览等精彩内容。而在此次森林艺术写生中参与创作的希望小学学生和画家们的优秀作品，也将在今年“31座森林星之旅”下一站的活动——森林绿色生态文化展中展出。斯巴鲁期待中国消费者继续关注“31座森林星之旅”第三季余下的活动并积极参与其中，一起出发，享受远行乐趣，体会森林生态保护责任，共同实现绿色中国梦。



谭维维真情演唱使整场音乐会持续升温



沙宝亮再次以一曲《暗香》打动全场观众



吉克隽逸以一首《我是女王》使观众热情高涨



蒙面歌王沙宝亮深情演绎《斑马斑马》

斯巴鲁 森林音乐会 助力绿色中国梦

10月17日，一场别开生面的“森林音乐会”在北京国家体育馆上演——这就是斯巴鲁汽车（中国）有限公司主办的今年“31座森林星之旅”的第四站活动。谭维维、吉克隽逸、沙宝亮和杭盖乐队等著名歌手和乐队在以绿色森林为设计元素的绚丽光影效果中为森林生态环保倾情献唱，由汽车媒体人士、斯巴鲁车友和歌迷们组成的六千余名观众在欣赏美妙歌声的同时，受到生态保护理念的感召，也为中国森林生态保护做出了支持与贡献。在音乐会过程中的捐赠仪式上，斯巴鲁第五次捐资100万元人民币用于“斯巴鲁生态保护基金”运作并捐献了本次演唱会筹集的10万元人民币用于中国森林生态保护。



杭盖乐队的激情表演拉开了森林音乐会的帷幕



总经理饭田政己先生与吉克隽逸合唱《我行我路》将音乐会推向高潮



目前，维持生态平衡、加强森林生态保护已经成为社会共识，而光明日报、共青团中央和国家林业局等团体及政府部门还共同建立了“森林中国”公益项目，从国家级层面对自然环境保护和森林生态保护进行倡导和推动。斯巴鲁汽车从2013年起就开始举办宣传森林生态保护理念的系列公益活动——“31座森林星之旅”，并在今年赞助支持了“森林中国”项目，希望以此尽自己的努力为中国的自然生态环境带来改善。时至今日，“31座森林星之旅”这一斯巴鲁品牌标志性公益活动已经得到了越来越多

中国民众的关注和支持。而在连续举办的三季当中，斯巴鲁还以不断变化的内容形式和丰富元素，来强化宣传森林生态保护理念以及人与自然和谐共处的意识导向。

作为今年第三季“31座森林星之旅”活动最为重要的内容，本次森林音乐会进一步强调了互动性和参与性。在音乐会筹备期间斯巴鲁就在网上展开众筹，并宣布在每张票款中提取象征“31座森林星之旅”活动的31元作为善款捐给奋战在各地自然保护区第一线的环保卫士，给所有音乐会观众一个直接参与支持中国森林生态保护的机会。而短时间就销售一空的门票也显示了中国民众以行动支持森林生态保护的意愿。

本次森林音乐会当天，气势宏伟的国家体育馆内，从以绿色、森林等为元素设计的舞台背景到现场展示的斯巴鲁旗下全新Legacy力狮、Outback傲虎、Forester森林人、SUBARU XV等堪称“远行专家”的车型，充分体现了自然、生态、环保、远行等



主旨。汇聚于此包括汽车媒体人士、幸运车主和歌迷在内的六千余名观众被相继登场的杭盖乐队、谭维维、吉克隽逸、沙宝亮等著名乐队和歌手以一曲曲充满激情而又与森林生态保护主题相扣的歌曲点燃起关爱绿色、助力生态保护的热情。而斯巴鲁汽车（中国）有限公司董事·总经理饭田政巳先生在代表斯巴鲁进行捐赠之后与吉克隽逸共唱的一曲《我路我路》，更是把现场气氛推向热烈的顶峰。本次“森林音乐会”充分实现了斯巴鲁传递远方乐趣、吸引社会民众参与保护森林生态的目的，成为今年第三季“31座森林星之旅”活动的高潮。

斯巴鲁自从2012年与国家林业局下属中国野生动物保护协会共同建立了“斯巴鲁森林生态保护项目”之后，连续三年举办“31座森林星之旅”活动，展现出身为优秀企业公民的强烈社会责任感，以及对自然生态保护事业的积极关注。从“31座森林星之旅”活动举办开始，全国各地的众多消费者和斯巴鲁车主通过参与这一公益宣传活动在远行中与大自然接触，感受到了绿色森林带来的乐趣和保护森林生态的责任。而本次圆满完成的森林音乐会，不仅再次宣传了森林生态保护理念，更通过票款捐赠给予了参与者们直接支持中国生态保护事业的机会，起到了融宣传与行动为一体的示范作用。至此，今年的第三季“31座森林星之旅”已经圆满完成了森林公益植树、森林公益义诊、森林艺术写生和森林音乐会四站内容，而最后一站的活动——森林绿色生态文化展也将于本月底在王府井步行街举行。斯巴鲁期待着有更多人关注这一展览并到场参观，在包括“31座森林星之旅”历年活动回顾、希望小学学生和著名画家们的环保题材优秀作品以及中国非物质文化遗产实物等在内的丰富展出内容中，体会森林生态保护责任和共筑绿色中国的梦想。

3 | 1
2
↓

- 1、斯巴鲁（中国）董事·总经理饭田政巳先生在音乐会上致辞
- 2、饭田总经理代表斯巴鲁向光华科技基金会捐赠本次演唱会筹集的10万元人民币善款
- 3、饭田总经理代表斯巴鲁再次捐赠100万元人民币用于“斯巴鲁生态保护基金”





斯巴鲁举办绿色生态文化展 第三季“31座森林星之旅”圆满收官

10月24日，斯巴鲁汽车（中国）有限公司举办的第三季“31座森林星之旅”的最后一站活动——“绿色生态文化展”在北京王府井步行街正式开幕。在当天的开幕仪式上，来自光明日报、“森林中国”、光华基金会、国家林业局和中国林学会的代表，以及此前在本季“31座森林星之旅”中参与义诊活动的爱心专家们和参与写生活动的画家们也来到现场，共同回顾了“31座森林星之旅”以往活动并祝贺文化展开展。这一为期9天的露天艺术展览以丰富的展出内容来宣传森林生态保护理念，同时也标志着斯巴鲁主办的“31座森林星之旅”的第三季活动圆满收官。



此次绿色生态文化展采用了极为别致的展出形式，在北京繁华的王府井步行街两侧，31个三角展示柱和多块展板、展示台整齐排列，展出了今年第三季“31座森林星之旅”中各站活动的记录照片、写生活动中画家和希望小学学生创作的优秀绘画作品、摄影师的摄影作品、斯巴鲁历年公益行动记录照片、斯巴鲁以往参与赞助支持的户外活动记录照片、征集于全国各地以环保为主题的儿童绘画作品以及部分非物质文化遗产实物。上述内容丰富多彩的展出物与现场展示的全新Legacy力狮、Outback傲虎、Forester森林人、SUBARU XV等多辆精品车型一起，直观传达了斯巴鲁所倡导的自然、户外、远行、文化传承、森林生态保护等理念，吸引了众多市民驻足观赏。

斯巴鲁于2012年底与国家林业局下属中国野生动物保护协会共同建立了“斯巴鲁森林生态保护项目”，并从2013年起开始举



斯巴鲁汽车(中国)有限公司董事·总经理饭田政巳先生



办宣传森林生态保护理念的系列公益活动——“31座森林星之旅”。这是斯巴鲁身为优秀企业公民，在超越国界的社会责任感驱使下，为实现保护自然生态的梦想所做出的努力。目前，维持生态平衡、加强森林生态保护已经成为社会的共识，而光明日报、共青团中央和国家林业局等团体及政府部门还共同建立了“森林中国”公益项目，从国家级层面对自然环境保护和森林生态保护进行倡导和推动。斯巴鲁对此项目也进行了赞助支持，并被授予了“公益合作伙伴”奖。在这种社会背景下，“31座森林星之旅”这一斯巴鲁品牌标志性活动已经得到了越来越多中国民众的关注和参与。而在连续举办的第三季活动当中，斯巴鲁还以不断变化的内容形式和丰富元素并结合对“森林中国”公益项目的赞助支持，来强化宣传森林生态保护理念以及人与自然和谐共处的意识导向。斯巴鲁以远行和森林为主要元素连续举办的第三季







“31座森林星之旅”通过一系列活动帮助全国消费者在远行中实现与大自然的接触，唤醒他们对绿色森林的生态保护意识，并提供了直接参与自然环保的机会。其中，在第一季，斯巴鲁邀请到多位演艺、体育知名人士担任公益明星共同参与“选拔赛”、“明星秀”、“音乐会”等活动环节，助阵宣传森林生态保护理念。在第二季，以四川卧龙、宁夏贺兰山、江苏大丰和陕西佛坪等地的自然保护区为主要目的地，带领全国车友进行公益探访，亲历环保一线，直接参与生态保护工作，亲身体会生态保护的责任之重。

在今年举办的第三季活动中，斯巴鲁延续了前两季远行元素，并增加了更多贴近日常生活、参与性更强的内容，希望通过不同

的内容和形式在宣传生态保护理念的同时，创造条件帮助更多中国民众参与到自然生态保护工作中来，促进整个社会从认同生态保护理念到支持生态保护行动的转化。5月份，斯巴鲁举办了植树、自行车趣味赛、户外知识讲堂等内容的户外生活体验，让参与者们感受了户外环保生活方式的乐趣；7月份，斯巴鲁带领爱心专家医疗队深入到广西大瑶山自然保护区，为一线环保工作者和当地住民进行了义务诊病，直接对自然保护区的工作进行了支持；9月份，斯巴鲁邀请来自全国各地的著名画家并带领希望小学的学生进入神农架自然保护区内采集绘画素材、现场写生创作，启发孩子们从小树立生态保护意识；10月中旬，斯巴鲁在国家体育馆举办了以森林生态保护为

主题的森林音乐会，谭维维、吉克隽逸等几位热衷公益的明星联袂登台献唱，斯巴鲁从此次音乐会所售门票款中共提出10万元捐赠给“森林中国”项目，用来帮助和支持奋斗在自然生态保护第一线的环保工作者们，直接助力中国自然生态保护事业。

斯巴鲁在今年成功举办的第三季“31座森林星之旅”活动为更多消费者和环保爱心人士提供了一个用行动参与生态保护的机会，实现了宣传环保理念、传递远方乐趣、吸引更多民众关注和支持自然生态保护事业的目的。明年，“31座森林星之旅”活动仍将继续，斯巴鲁希望以实际行动带动更多中国民众加入到护卫绿色森林的行列，一起为改善中国的自然生态环境而努力。

斯巴鲁助阵TNF户外节 传递户外乐趣

10月31日，由户外运动品牌THE NORTH FACE举办的大型户外节在上海世纪公园火热开启。斯巴鲁汽车（中国）有限公司首次作为户外合作伙伴参与这一活动，助阵展出旗下精品车型，共同倡导户外生活方式。在为期两天的户外节中，攀、跑、骑、滑、食、玩等主题活动轮番进行，而斯巴鲁不仅以展出的Forester森林人、Outback傲虎、SUBARU XV等SUV车型吸引了众多户外爱好者驻足观赏，更通过“行囊大挑战”、“TRX悬挂训练”等现场互动活动为本次户外节掀起高潮。





TNF户外节是THE NORTH FACE自2013年开始已连续举办三年的大型户外活动，意在打造城市里的户外乐园，帮助更多人打破城市常规生活，体验纯正的户外文化。作为在中国具有强大影响力的知名户外品牌，THE NORTH FACE一直致力于为户外探险提供专业装备，并积极倡导“户外安全”。而斯巴鲁作为优秀汽车生产厂商，一直以来除注重车辆的高行驶性能外更高度关注驾乘者的安全，并以“安心 安全”理念为指导，不断完善设计理念和制造技术，来打造具有出色性能和顶级安全的车型。同时，斯巴鲁还希望能以旗下适合长途旅行的车型给使用者带来积极、健康、丰富的生活体验和户



外远行乐趣。斯巴鲁和THE NORTH FACE都十分提倡户外环保的生活方式，而且强调户外安全，共同的追求促成了此次户外节的合作展开。

在本次TNF户外节中，攀岩、跑步、皮划艇、动感单车等丰富的户外体验项目带动了现场户外爱好者的参与热情；户外美食、户外产品等别具一格的展示促使本次户外节成为户外爱好者齐聚的盛会。斯巴鲁以现场展出的多款精品SUV车型向人们诠释了高性能交通工具与自然、健康的户外生活方式的融合之道，充分体现了在汽车设计中所注重的热爱生活、享受户外远行的理念，并以有趣的现场互动活动——“行囊大挑战”和由专业教练演示的“TRX悬挂训练”项目吸引了众多户外爱好者参与，在本次展会上成为引爆观众热情的焦点。

斯巴鲁通过参展本次TNF户外节再次倡导了享受户外乐趣的全新有车生活方式，融合“远行”和“安心 安全”等理念，斯巴鲁将继续努力以高安全性能且适合户外远行的车型帮助每一位使用者拓展生活空间，丰富生活体验。





安心 安全

——斯巴鲁诠释安全理念并推出新车型

11月5日，“斯巴鲁品牌理念暨新车发布会”在北京举行。在本次发布会上，斯巴鲁汽车（中国）有限公司董事·总经理饭田政巳先生、副总经理曹学军先生先后致辞，以“安心 安全”为主题诠释了斯巴鲁在汽车设计与制造中所实现的“全方位安全（ALL-AROUND SAFETY）”，并宣布在中国市场正式推出整体进化升级的全新Legacy力狮和新款Outback傲虎车型。

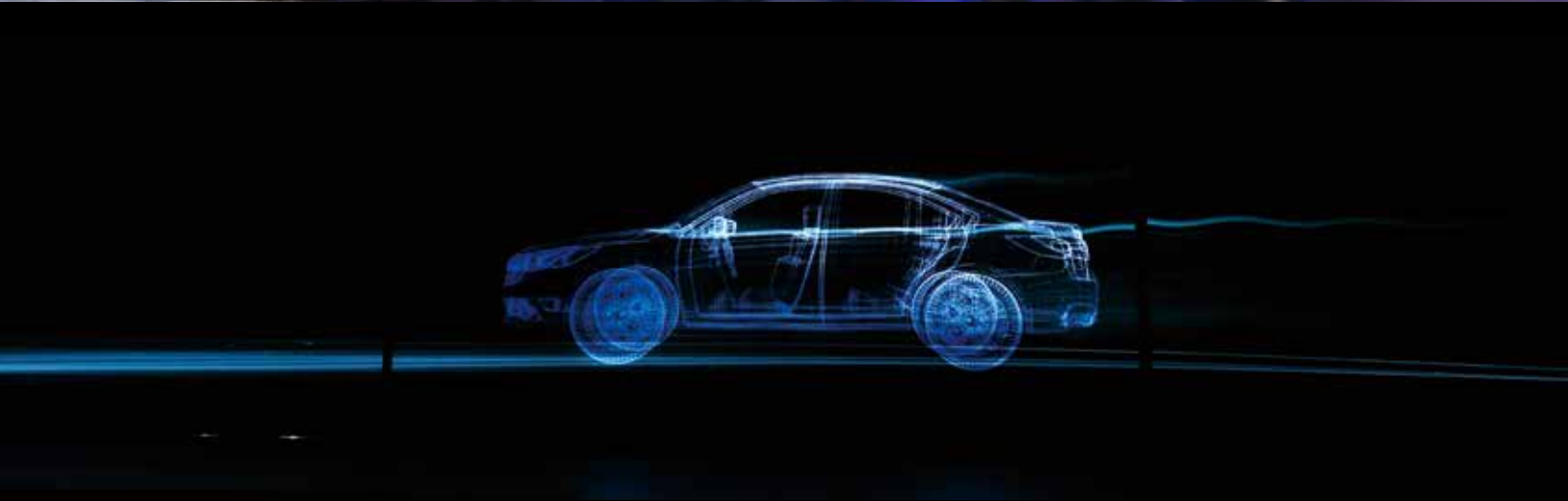




“安心 安全”主题耀显品牌本质

早在57年前品牌创立之初，斯巴鲁就矢志不渝地追求车辆的安全性能，为此，选择了左右对称全时四轮驱动系统（Symmetrical AWD）和水平对置发动机（SUBARU BOXER）这一理想汽车技术组合。由此实现的高操控性能也就是主动安全性能成为今天“全方位安全”的重要组成部分。斯巴鲁此次以“安心 安全”为主题召开发布会，并推出“为你所爱”的市场推广主题，对自身传承已久的安全理念进行深入解读并加强宣传，以此增强消费者对斯巴鲁除技术、操控和运动等特征外，追求极致安全本质的理解。





出色的安全性能是一辆汽车实现价值的前提，为此，斯巴鲁通过不懈努力和不断创新来打造车辆的顶级安全性能。在汽车产业全新发展的时期，斯巴鲁综合以往经验和技術升华而形成的“全方位安全”包括四个方面，即初始安全、主动安全、被动安全和预防安全。

初始安全是指在车辆制造之初即融入以安全为出发点的设计，减少诱发碰撞的不安全因素，在车辆未启动时已经开始对驾驶者形成保护，为此，斯巴鲁汽车以几乎没有视线盲区的全方位良好视野、位于驾驶者视线中心区域显示清晰的仪表盘、避免反光的内饰材料、结构合理长途行驶也不易疲劳的座椅来保证驾驶者的专注和愉悦感。主动安全是指在任何天气和路况条件下都能在行驶中保证精准操控，即使

遇到危急状况也能及时闪避，避免事故发生。为此，斯巴鲁以左右对称全时四轮驱动系统（Symmetrical AWD）结合水平对置发动机（SUBARU BOXER）为基础，并采用车辆动态控制系统（VDC）等多种先进辅助驾驶系统而实现旗下车型的卓越行驶性能。被动安全是指在事故无可避免地发生时，为驾乘者甚至行人提供最大限度的安全保障。为此，斯巴鲁凭借高强度环形车架、全方位安全气囊、发动机碰撞下沉、主动式安全头枕、全座椅三点式安全带等齐备保护设施所打造的被美国IIHS、NHTSA，欧洲Euro NCAP，日本JNCAP，澳大利亚ANCAP以及中国C-NCAP等世界级安全测试授予最高等级评定的高安全性能，给驾乘者以直接而全面的保护。预防安全是指通过各种先进智

能汽车技术提前预知以避免危险发生的预防安全性能。为此，斯巴鲁应用EyeSight驾驶辅助系统（中国车型暂未配备）、斯巴鲁智能安全套装（包括斯巴鲁后方盲区监测预警系统SRVD、远光灯辅助系统HBA）等预防碰撞辅助系统，把事故发生率降到最低。

在车辆启动之前，以缜密设计消除诱发事故的因素；在车辆行驶中，保持精准操控以躲避危险；在车辆应对不同行驶状况时，通过各种汽车技术提前预知以避免危险发生；在碰撞无可避免时给驾乘者以最大限度的保护。这就是斯巴鲁从初始安全、主动安全、被动安全、和预防安全四个方面给予驾乘者从上车到下车的全方位保护，让使用者在安心中驾驶，在安全中享受驾趣，这也是斯巴鲁“全方位安全”的精髓所在。正如市



斯巴鲁汽车(中国)有限公司董事·总经理饭田政巳在发布会上致辞



全新Legacy力狮项目开发负责人千田淳先生介绍新车



斯巴鲁(中国)副总经理曹学军先生在发布会上详细介绍全方位安全的四个方面



斯巴鲁综合以往经验和技術升華最終造就“全方位安全”

场推广主题“为你所爱”所表达的那样：斯巴鲁将倾尽自身安全技术，全力保护车内的你和你所珍视的人。

斯巴鲁此次面向中国市场发布的全新Legacy力狮、新款Outback傲虎是在以往车型的基础上，结合对“全方位安全”的追求，通过改进外观、内饰，加装安全套装实现了品质感、行驶性能、安全性能和性价比的进化升级。

其中，Legacy力狮作为斯巴鲁旗下一款最具代表性的全时四驱轿车，从诞生之初即在美国创造了十万公里不间断行驶的世界速度纪录，以安全可靠、性能出色的口碑赢得消费者青睐。斯巴鲁此次在中国推出的全新Legacy力狮分别配备了2.5升自然吸气水平对置发动机（SUBARU BOXER）和2.0升涡轮增压直喷（DIT）水平对置发

动机（SUBARU BOXER）以保证澎湃动力，并通过提高底盘刚性、优化转向助力、搭载斯巴鲁舒畅驾驶减震系统（STABLEX RIDE）提高了行驶稳定性和驾乘舒适性。在外观上采用了新六角型前格栅，增加了车身腰线，同时结合鹰眼型前大灯、银色哑光车门后视镜、18英寸铝合金轮毂等细节，更具时尚感和力量感。在车内，全新设计的中控台让视野更开阔，同时铝合金运动踏板、钢琴黑内饰条、真皮方向盘、真皮档把等配置进一步提升了高品质感。作为本次进化的最大亮点，最新增配的斯巴鲁智能安全套装（ADVANCED SAFETY PACKAGE）包括了斯巴鲁后方盲区监测预警系统（SRVD）、远光灯辅助系统（HBA）等预防碰撞安全系统，能够最大限度预防碰撞事故的发生。整体进化、增加配置后的全新

Legacy力狮全系车型价格处于20到30万元区域之间，性价比更加突出。

新款Outback傲虎在原车型基础上最新增配了斯巴鲁智能安全套装（包括斯巴鲁后方盲区监测预警系统SRVD、远光灯辅助系统HBA）等预防碰撞安全系统，同时保持销售价格不变，使安全性能全新升级并大幅提升了性价比。

“全方位安全”是斯巴鲁在多年发展过程中通过不断追求技术进步和理念进化而实现的汽车设计制造成果，斯巴鲁旗下以全新Legacy力狮和新款Outback傲虎为代表的，具备了高行驶性能、高安全性能以及高性价比的车型将守护每一位使用者“安心、安全”地享受美好舒适车生活。



Legacy

力狮历代记

一直以来，众多车迷从烟尘弥漫的拉力赛场上熟知了WRX、STI，感受到它演绎与诠释的速度和激情，却忽略了穿行在都市钢筋丛林中款款如绅士的Legacy力狮，恰似穿着西装的暴走族，它的运动高调从未曾刻意掩饰，只不过没有轻易示众罢了。而这一次，Legacy力狮开始明确地提示我们关于“传承”的厚重和它的存在感了。





Legacy力狮是斯巴鲁品牌的经典传奇与骄傲，自1989年诞生以来，二十多年间纵使产品不断发展和更新，为斯巴鲁“赢得了无数荣耀和辉煌”的Legacy力狮始终坚定着它不可替代的产品地位。Legacy在英文中有着“传承”之意，正如其名字的含义一样，Legacy力狮也始终继承着斯巴鲁的传统技术，将左右对称全时四轮驱动系统（Symmetrical AWD）与斯巴鲁水平对置发动机（SUBARU BOXER）的搭配沿用至今，这是“在新时代里集大成的一款车”，它以低调的外观和卓越的性能征服了众多斯巴鲁车迷。



1989年 第一代力狮



1989年 第一代力狮

第一代Legacy力狮诞生于1989年1月，搭载了全新设计的1.8L和2.0L高性能16气门水平对置4缸发动机，最高马力220匹，变速箱方面配备了5挡手动与4挡自动供选择，驱动方式有全时四驱和前驱车型。这款力狮车型是在LEONE车型基础上，集合了斯巴鲁360和斯巴鲁1000的最高技术和特性，将斯巴鲁的核心技术进一步提升而设计的。研究小组的开发目标就是“要制造具备世界第一行驶性能的车辆”。在Legacy力狮正式发布之前，斯巴鲁做了一个大胆的挑战，在位于美国亚利桑那州的亚利桑那试验中心进行了一次车辆耐力与性能的测试——挑战10万公里世界速度纪录。实验是在一个周长为9.182公里的椭圆形跑道上进行，汽车要不间断地驶完10万公里并计算出它的平均时速，这意味着要完成这项测试就要在无味的环形跑道里跑上10891圈。当然，在实验过程中可以随意加油、更换轮胎和驾驶员，但是车辆中途停车的时间都包括在计算之内，中途停车的次数越多损失的时间也就越多。1989年1月21日凌晨3点11分56秒，历经44小时44分钟9.887秒，Legacy力狮完成了10万公里挑战，并创造了223.345km/h的最新纪录。同年该车型开始进入美国和欧洲市场。



1993年 第二代力狮



Legacy b4-blitzen

1993年10月，第二代Legacy力狮诞生。新一代Grand Touring车型传承了自第一代起就提出的“Grand Touring Sedan&Wagon”基本理念，并且从款式、操控性以及动力方面都逐步迈向成熟。Grand Touring车型的综合性能有了飞跃性提高，并在纽伯格林（NURBURGRING）北赛道上进行了测试，彻底对性能的提升进行了验证。发布之前，在美国犹他州Bonneville盐床上向“无改装量产旅行轿车”的世界速度纪录发起挑战，并以249.981km/h的成绩刷新纪录。在1995年，斯巴鲁还以力狮车型为基础，推出了越野性更强并兼具完美驾乘舒适感的Outback傲虎车型，并在美国开始销售。宽阔的视野以及完美的乘坐舒适感受让它北美以及澳洲等地大受好评。

有了先辈们的经验，诞生于1998年的第三代Legacy力狮，在以“超越Legacy力狮极限”为开发题目的基础上，将“驾驶乐趣”、“安全感”以及“空间”作为开发重点。起初只发布了旅行轿车和longcustom，随后冠名为“B4”的轿车便登场了。第三代Legacy力狮的一项重要调整还在于取消了FF（前置前驱）设定，全部是四轮驱动车型，后悬架也由原来的麦佛逊式独

立悬架改为新开发的多连杆式独立悬架，发动机方面包含了自然吸气发动机与涡轮增压发动机，又以气门结构的不同和排量的不同衍生出多个版本。这一代力狮车型是斯巴鲁坚持“打造世界性品牌”信念，以精益求精的态度在行驶性能、车内空间、安全性等方面进一步提升，并获得极大提高的车型。在某种意义上，第三代力狮也可以说是“里程碑”式的汽车典范，起到了提升力狮品牌知名度，巩固市场地位的重要作用。

对于中国消费者而言，走进多数人生活的是Legacy力狮第四代产品。2003年，以Legacy力狮GT、Legacy力狮3.0R为代表的第四代力狮上市，这一代力狮车型将车身整体扩宽，使动力性能、外观和驾乘舒适性完美融合。车身合理选用了轻巧的铝合金材料和高张力钢板，在强化车身刚性、提高安全性能的基础上实现了轻量化。发动机80%的零件都进行了重新设计，在从低到高的转速提升过程中，全区域实现了卓越的加速灵敏度和大扭矩，始终保持有力且稳定的动力输出，并且所有车型都采用了四轮驱动系统。之后，Legacy力狮实施了局部改良，并在2006年发布了搭载有新开发的SI-Drive（斯巴鲁智能驾驶提升系统）的Legacy力狮车型，只要简单的旋转旋钮就会提供驾驶者三种截然不同的驾驶感受。之后，又在此基础上添加了巡航控制系统，使车辆性能和驾乘舒适性的融合不断提升。



1998年 第三代力狮



2009年 第五代Legacy力狮

2009年，斯巴鲁在Legacy力狮销售20周年之际面向全球市场推出了全新一代Legacy力狮车型。新Legacy力狮以“革新的全能行驶性”为设计理念，通过多种新技术的采用，实现了乘坐舒适感、操控性、安全性以及环保性能几个方面的提升和飞跃。新Legacy力狮搭载三款全面改良的发动机：2.0L自然吸气式、2.5L自然吸气式、2.5L涡轮增压式，不仅拥有更强动力输出，同时获得更好的燃油经济性和环保性。车辆的新型底盘应用斯巴鲁动态底盘控制概念(SDC3)设计而成，并采用新的摇篮式发动机托架，不仅增强前悬架安装部分的刚性并能够增长车辆受撞击时前方的溃缩距离，实现了优异的操控稳定性及安全性。

无级变速器Lineartronic也首次应用于新Legacy力狮，这一带有6速手动模式的无级变速器采用了创新性的链条传动方式，在车辆高速巡航时，能使发动机保持较低转速，而需要紧急提速时又能迅速降挡以提供充足扭矩，从而将斯巴鲁水平对置发动机(SUBARU BOXER)与左右对称全时四轮驱动系统(Symmetrical AWD)相结合的性能优势更加充分发挥，加之标准配备的辅助驾驶系统使得车辆操控性获得极大提高。外观上，新Legacy力狮在动感张扬的运动型车身设计中融入了尊贵高雅的元素，而增大的整体车型尺寸使驾乘舒适感进一步提升。

传承经典是斯巴鲁Legacy力狮与生俱来的使命，面向时代发展不断进化亦是Legacy力狮将经典化为传奇之必需。在第十二届北京国际汽车展览会上，



2006年 第四代Legacy力狮

上，以外观设计、燃油经济性、行驶性、安全性四个领域“全性能改款”为研发方向，实现了全面进化的新Legacy力狮正式发布。以“运动与大气并存”为设计目标的新Legacy力狮整体外观更加引人注目，车身饱满且富于力量感。车辆最小离地间隙也比原款车型提升了50mm，路面通过性增强，使得这样一款具备优异驾控感的全时四驱车型更具性能优势。



全新Legacy力狮

2015第十八届成都国际汽车展览会上，斯巴鲁汽车(中国)有限公司首次展出全新一代的Legacy力狮车型，斯巴鲁此次在中国推出的全新Legacy力狮已经是这一车系的第六代车型，新车型分别配备了2.5升自然吸气水平对置发动机和2.0升DIT涡轮增压水平对置发动机以保证澎湃动力，同时通过重新调校悬架，增加了车身刚性，使过弯行驶更加平稳，操控更加精准自信。

车辆的外观也经过了重新设计，更为合理的车型尺寸、轮距、轴距以及离地间隙，在兼顾行驶稳定性和灵活操控性的同时也提高了驾乘舒适度，而细节设计更加便捷、舒适、实用的内饰配置也进一步保证了使用者对于驾乘乐趣的享受。

SAFETY

安于心稳于行

斯巴鲁全新力狮安全解析

提到斯巴鲁这个品牌，消费者最深刻的印象可能是它的水平对置发动机、左右对称全时四驱系统以及优秀的操控性能，而往往忽略了它对于安全性的注重。其实，斯巴鲁品牌对于安全的重视，从拉力赛场到民用车型贯穿始终，并一直在进化。

■ 初始安全

基本设计：为安全设计的车身结构

斯巴鲁坚信底盘结构应当为车辆提供坚实的安全保障，而左右对称全时四驱系统和水平对置发动机正好为车辆提供了完美的左右质量平衡和超低重心，确保了车辆的安全与稳定。



驾驶姿势：改进的座椅结构和优化的驾驶位置

在驾驶员意识到危险，需要采取躲避措施时，优化的驾驶位置可以让驾驶员反应更加快速，方向盘操作更加准确。斯巴鲁为驾驶员提供了可以多向调节的座椅和方向盘，让车辆可以适应不同体型的人，座椅不仅可以起到支撑作用，还可以有效吸收来自底盘的震动。



驾驶环境：安全的视野

视野是安全驾驶的基础。车辆的自动大灯可以自动开启，防止驾驶员在傍晚或者隧道中忘记开灯，也让行人能够看到车辆，从而主动避让。导航和空调等系统的位置进行了优化，力求让驾驶员的视线不离开道路就能操作。A柱做了尽量的优化，以获取最大的风挡面积，雨刷也被隐藏在视线之外。



主动安全

行驶稳定系统

斯巴鲁的前悬架具有较长的行程，以保证良好的路感，也让转向时的反馈更加直接。后悬架则让轮胎牢牢抓住地面，并且吸收地面的震动。前后悬架的配合很好地让车辆实现了安全性、舒适性和行驶稳定性。高强度环形车架让车辆坚固而敏捷。当驶过凹凸的路面或者过弯时，车身不会因为强度不足而晃动。在坡道上起步时，抬起刹车踏板一秒内，坡起辅助系统为车辆保持制动力，从而防止溜车。



制动系统

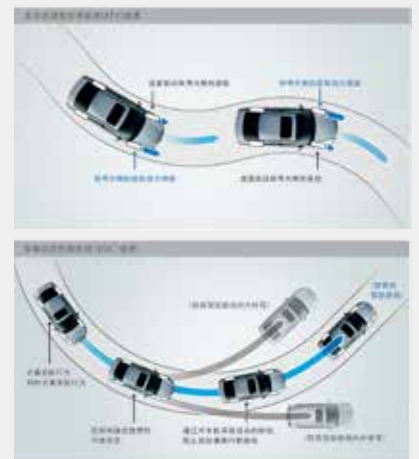
防抱死制动系统（ABS）和电子制动力分配系统（BA）为车辆提供了湿滑路面上的精准制动力分配；刹车辅助系统（BA）则在紧急情况下为车辆提供足够的制动力；刹车优先系统在驾驶员无意中同时踩下油门和制动踏板时，限制发动机输出，优先制动。

车辆动态控制系统（VDC）

标准配备的车辆动态控制系统，可控制汽车行驶途中的不稳定因素。当驾驶员面临突如其来的转弯时，该系统还可调节四轮驱动系统的扭矩分配、发动机动力输出和每个车轮的制动力分配，防止打滑，规避可能发生的危险。

主动式扭矩引导系统(ATV)

这是一项建立在车辆动态操控系统(VDC)之上的功能。当车辆高速转弯时，系统适度制动转弯内侧的前轮。因此，转弯外侧的前轮将获得更多的驱动力，改善转向反应和转向精确性，使车辆转弯更加直接并且更具有运动感。



■ 预防安全

斯巴鲁后方盲区监测预警系统 (SRVD)

内置于车体后部的传感器可以探测接近车体后方区域的车辆，通过车门后视镜的指示器和警示音来通知驾驶者，为驾驶者在变更车道或倒车时的安全提供支持。

倒车影像系统

当驾驶者将变速杆挂入倒档时，后视摄像头就会启动，在显示器上显示车辆后方的彩色影像，准确掌握与周边车的距离，确保倒车的安全性。



■ 被动安全

行人保护

斯巴鲁的安全设计理念之一是保护行人生命并减轻伤害，在车辆设计上处处体现出这一点。在车辆的保险杠区域，专门的吸能结构可以吸收事故发生时对行人腿部的撞击，从而保护行人的膝关节。发动机盖也采用了可溃缩结构，在碰撞发生时可以更好地吸收能量。甚至车辆的雨刷也采用了分离式结构，如果碰撞时行人的头部撞击到雨刷，雨刷会自动分离，减轻对于头部的伤害。



远光灯辅助系统 (HBA)

前窗内侧的单眼摄像头可探测前方亮度。在前方有同向行驶或迎面而来的车辆时，自动从远光灯切换至近灯。确保前方路面总是处在最佳照明下，使驾驶者在夜间驾驶车辆的安全性达到前所未有的高度。



前部/ 后部碰撞

斯巴鲁的座舱从车顶，到车门、门柱、车底板，都有加固的支撑架，在撞击事故发生时能够有效地吸收撞击能量，保护座舱区域。在前部发生碰撞时，斯巴鲁的发动机和变速器会自动“下潜”从座舱地板下向后滑动，从而避免进入座舱对乘员造成伤害。车辆的踏板也会在前部发生碰撞时自动溃缩，防止对驾驶员腿部造成伤害。斯巴鲁的安全带在碰撞前会进行预紧，将乘员牢牢固定在座位上，而限力器则会保持一定的预紧力，从而减轻对于乘员胸部的伤害。



侧面/ 偏置碰撞和翻车

2003年发布的第四代力狮车型则首次装备了侧安全气囊。从1993年的第二代力狮开始，所有的斯巴鲁车型都标配了车门防撞钢梁。此外，在车辆的座椅头部位置，均有吸能机构。这些装备有效防止了侧面碰撞对乘员的伤害。极其坚固的高强度环形车架则不仅给车辆提供了稳定的行驶性能，还在翻车时对车内乘员提供了极致的安全保护。





■ 安全成就

2004年

Legacy力狮获得中国权威汽车媒体《名车志》“2004年十大好车”称号及《汽车与你》“2004年度十大汽车”评选特别奖。

由日本汽车专业综合杂志《汽车搜索》(《car sensor》)举办的“年度车(Used Car Of The Year)”评选公布结果,斯巴鲁力狮Legacy荣获“2004~2005年度车旅行车车型特别奖”。

2006年

在北美地区热销的斯巴鲁06款Legacy力狮,在美国道路安全协会(简称IIHS)举办的安全性能评比中,荣获“最安全乘用车(Top Safety Pick)”金奖。

2007年

2007年2月16日,斯巴鲁美国公司宣布2007款斯巴鲁力狮和傲虎在美国国家高速公路交通安全部(NHTSA)进行的碰撞测试中,荣获了最高安全等级5星评定。这一测试包括对汽车所有座椅位置进行的正面和侧面的碰撞测试。

2008年

2008年11月25日,斯巴鲁汽车(美国)有限公司对外宣布,斯巴鲁四种车型在美国高速公路安全保险协会(IIHS)的碰撞测试中,获得2009年“最高等级安全评定”,其中Legacy力狮车型包含其中。

2009年澳大利亚新车安全评鉴协会 (ANCAP) 最新一轮的防撞性能测试中, 新Legacy力狮以34.8的高分 (最高分为37分), 在乘员安全性方面赢得了五星级的殊荣。

2009年8月26日, 斯巴鲁汽车的制造商富士重工业株式会社 (FHI) 宣布, 新Legacy力狮 2.0D运动版旅行轿车 (欧洲版车型) 在欧洲新车安全评鉴协会 (Euro NCAP) 综合安全性能测试中获得最高5星安全等级评定。

2009年8月27日, 斯巴鲁新Legacy力狮在美国高速公路安全保险协会 (IIHS) 的碰撞测试中, 获得2009年“最高等级安全评定”。

2009年澳大利亚联合汽车协会在墨尔本宣布, 斯巴鲁两款车型获得“澳大利亚最佳车型”奖 (Australia's Best Cars简称ABC)。其中, 新Legacy力狮3.6R特别版获评“最有声望汽车”。

2010年4月21日, 斯巴鲁汽车的制造商富士重工业株式会社 (FHI) 宣布, 斯巴鲁新Legacy力狮荣获日本新车安全评鉴协会 (JNCAP) “2009~2010年度最高级别安全评定”。

2009年

2010年

2012年4月25日, 斯巴鲁汽车制造商——富士重工业株式会社 (FHI) 宣布, Legacy力狮 (日本车型) 在2011年日本新车安全评鉴协会 (JNCAP) 的安全性能评定中获得最高五星级安全评定。

2012年12月25日, 斯巴鲁汽车制造商——日本富士重工业株式会社 (FHI) 宣布, 斯巴鲁汽车 (美国) 有限公司旗下的美国境内在售全车型 (Legacy力狮、Outback傲虎、Forester森林人、Tribeca驰鹏、Impreza翼豹、SUBARU XV以及SUBARU BRZ) 在2013美国公路安全保险协会 (IIHS) 的碰撞测试中全部获得“最高等级安全评定”, 斯巴鲁由此成为唯一一家连续四年获此殊荣的汽车制造商。

2012年

2014年斯巴鲁旗下车型在多个国家和地区的安全碰撞测试中连获最高等级安全评定。其中, 全新Outback傲虎和Legacy力狮12月4日获得日本新车安全评鉴协会 (JNCAP) 预防碰撞安全测试超高级安全汽车 (ASV+) 评定。

2014年

2月底, 美国《消费者报告》公布了2015年度十佳车型, 斯巴鲁旗下Forester森林人、Legacy力狮、Impreza翼豹三车型凭借外观及性能等优异综合表现荣登榜单, 分获最佳小型SUV*、最佳中型轿车和最佳紧凑型轿车称号。

2015年5月8日, 斯巴鲁汽车制造商——富士重工业株式会社 (FHI) 宣布, 旗下Outback傲虎、Legacy力狮、Forester森林人等共五款车型在2014-2015年度JNCAP (日本新车安全评鉴协会) 的安全性能评定中获得“五星级安全评定”, 斯巴鲁也由此成为本年度在这一安全测试中最多车型获得五星级安全评定的品牌。

2015年



WHO IS NEXT?

谁是 下一个?



文/刘瑾 于桐悦 图/杨罡



LEGACY力狮，
作为斯巴鲁家族中最为低调的成员之一，
地位却不容小觑。

搭载最纯正斯巴鲁核心技术，拥有轻便运动车身，
轻踩油门时的每一声低吼咆哮，都似猛兽般蓄势待发。
它是很多人赛车梦的源头，也是他们圆梦之后的平淡人生。

谁会是下一个?

在赛道上成全自己不忘初心的梦想，

在回家的路上带给家人一段安全 安心的旅程。



01 复古骑士

车主：赵宇
车型：LEGACY力狮B4 S
发布时间：2002年



赵宇十多年前就已经拿到了赛车驾照，不过这倒不是为了完成他小时候的什么赛车梦，他说：“学完赛车驾照之后，开车会更安全。”

08年，因为工作需要，赵宇准备换一辆商务一点车，为此他卖掉了自己的翼豹8代，在二手车市场邂逅了现在这辆座驾——LEGACY力狮B4 S，也许是英雄之间的惺惺相惜，虽然这辆力狮已经为原来的主人服役6年，却丝毫不影响赵宇对它的爱不释手，之后他按照自己的喜好稍加改装，弹指一挥间，他们已经并肩走过7年的时间。

赵宇不记得自己是什么时候开始喜欢斯巴鲁品牌，只知道从一开始就非常钟情，钟情它水平对置发动机的车身低、重心稳；钟情它全时四驱系统的起步快、够安全。有时间，他会和朋友们去专业赛道玩几圈，体验一下油门轰鸣、疾如闪电的刺激，而每一次这辆力狮带给他的都是犹如人车合一一般的自如完美操控感。7年的时间，足以让这辆曾经漂亮的车身逐渐被冠以复古的名号，也足以让这辆本就不算年轻的“兄弟”更加“老去”，不过却让他们在彼此的相处中磨合出更多的默契。现在赵宇已经有了更新的座驾，但是每周最少有3天时间，他还是会和这个老伙伴一起出行，因为顺手、舒服。

赵宇对2015年发布的新力狮期望很高，因为斯巴鲁在他心中一直是一个内外兼修，格调颇高的品牌，他希望新力狮不但沿袭以往出色的动力、操作系统，还能兼顾精致的内饰和时尚的外观，成为又一款“有里有面”的经典。



02 为爱相伴

车主：赵博宇
车型：LEGACY力狮 BL5
发布时间：2006年



小时候，深蓝色“拉力蓝”车身在赛道转弯处扬起滚滚沙尘的深刻印象；长大后，听朋友偶然提起，“再识”斯巴鲁；十年前，为全家人选择一辆在安全性、外观、空间、舒适度上都满意的力狮；至今“朝夕相处”，用博宇原话来说：“真的是习惯了。”而立功之车，从何讲起？

作为双胞胎儿子的爸爸，早在孩子出生前，博宇面临太太突发临产，情况非常紧急的，正是这辆力狮伴随博宇，亲自送太太前往医院生产。仅仅7分钟迅速抵达医院，却是博宇人生中最难忘、紧张、刺激的7分钟，力狮的“安全”是博宇最为赞叹的，“全时四驱，开惯了。当时，在拥挤的道路，灵活穿梭，最快、也是最安全的抵达。就是这辆力狮，在我家立了大功，护送我们四口人顺利到医院。母子平安。”

肩负父亲的责任，并努力做个好父亲。假日开车带上全家人，来一次外省郊游，欢乐休闲的同时，更多享受了力狮带给全家人的安全保障。握紧方向盘，踩下油门，那么保护家人安全的责任感，使自己内心更加强大，而力狮，正是守护全家出行的最理想的搭档。“记得还有一次，非常紧急的时刻，在孩子小时候，高烧，突发抽搐，非常危及，全家人都非常着急。”博宇说：“我反映得比较快，迅速拿起车钥匙，让太太抱好孩子，以最快的速度到达医院，孩子得到了及时的治疗。这辆力狮，再次立功。我们全家人都对这车有着很深的感情。”



03 “暖男”大白

车主：苏哲民
车型：LEGACY力狮GT
发布时间：2010年



在苏哲民眼里，他的这辆力狮GT就像去年风靡全球的“暖男”大白一样贴心安全，因为它即满足了苏哲民潜藏在男人骨子里对速度的追求，也兼顾到日常家用中作为男人应该具备的细腻和责任感。

在苏哲民的印象里，斯巴鲁永远是风驰电掣、追逐在WRC赛道上的那一道蓝色闪电，它像颗种子一样植在苏哲民心里，以至于成年之后梦想依然没有枯萎。2010年，苏哲民把这辆力狮收入囊中，除去平时工作代步，闲余时间他会和志趣相投的朋友们相遇赛道跑几圈，水平对置发动机和全时四驱系统让他自信满满，他说：“这辆力狮在赛道上的表现有时会超出我的预期，比如说可能前方有辆性能或者发动机动力比较强一些的车，但是在弯道的时候力狮却不输这些所谓更高品牌的车型，这一点让我很满意。”

为更方便家用考虑，当初苏哲民在翼豹和力狮之间选择了后者，而力狮在家用方面更是给了他不小的惊喜，让他更坚定自己的选择。随着甜蜜的二人时间过度到温馨的三口之家，宝宝的降临让苏哲民肩上的责任都多了一分，平时全家出行力狮一辆搞定，后排座位在安装了安全座椅之后，还能并排乘坐两个成年人，一瞬间苏哲民便从急速的赛车手转换成了好儿子、好丈夫、好爸爸的角色。

关于力狮车的新闻，苏哲民一直都有关注，他说：“我觉得，如果说我现在这款力狮还残留一些运动基因影子的话，那新力狮则完全趋向于家用。其实也不错，可以给更注重商务、家用这些方面的车主一个更好的选择。”

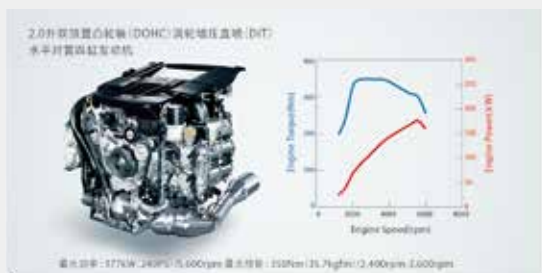


斯巴鲁水平对置发动机 (SUBARU BOXER)

全新力狮 革新进化

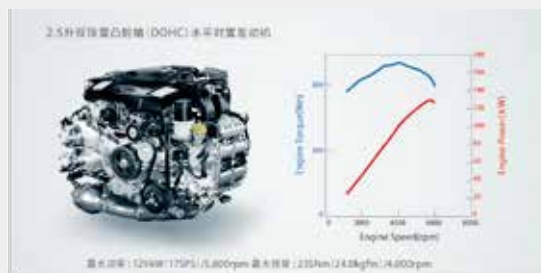
2.0升双顶置凸轮轴 (DOHC) 涡轮增压直喷 (DIT) 水平对置四缸发动机

Legacy力狮新一代动力系统，通过采用燃油直接喷射进气缸的直喷技术，来实现高水准的环保性能和动力输出。相比传统的涡轮增压发动机，直喷技术不仅能瞬间释放澎湃动力，更兼具出色的燃油经济性。(2.0DIT全驱经典版, 2.0DIT全驱极致版车型配备)



2.5升双顶置凸轮轴 (DOHC) 水平对置发动机

2.5升排量双顶置凸轮轴(DOHC)水平对置发动机，动力输出更强劲，油耗更低。中低速扭矩输出进一步提高，更适合日常驾驶。同时，静音效果更加出色，驾驶舒适性进一步提升。(2.5i全驱风尚版, 2.5i全驱荣耀版车型配备)



直喷的优点

燃油直接喷入燃烧室，降低了发动机的热损失，降低爆震倾向。因此实现了更高的空气压缩，并增加气量，显著提高燃油经济性，动力更强劲，同时降低尾气排放。

无级变速器Lineartronic

全新Legacy力狮搭载了体积小、轻量的无极变速器。无极变速器没有档位，可以在相当宽的范围内实现无级变速，变速过程连续而线性，提速无换挡冲击，可获得传动系与发动机工况的最佳匹配。结合斯巴鲁出色的水平对置发动机，拥有更优秀的燃油经济性。

主动式进气格栅

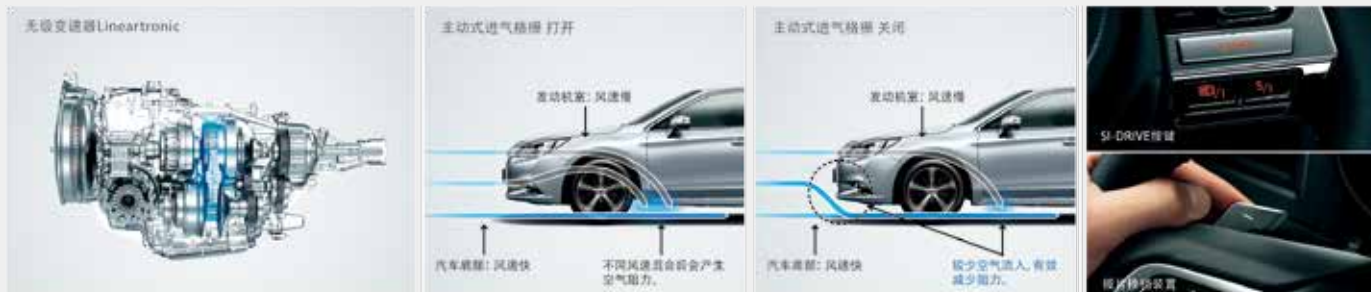
通过关闭前格栅来减少车辆在行驶中的空气阻力。此外，还能减少冷空气进入发动机机室，确保发动机顺利预热。这一举措有助于提高燃油效率。(2.5i全驱风尚版, 2.5i全驱荣耀版车型配备)

斯巴鲁智能驾驶提升系统 (SI-DRIVE)

斯巴鲁的核心技术之一SI-DRIVE，为驾驶者提供了三种不同的驾驶模式，智能模式 [I]、运动模式 [S] 和超级运动模式 [S# (2.0DIT全驱经典版, 2.0DIT全驱极致版)]。驾驶者可以根据路况和个人喜好，随心所欲地选择个性化的驾驶模式。这项凌驾于传统技术之上的创新科技，实现了高性能驾驶和环境保护的完美平衡。

拨片换挡装置

在D档模式下驾驶者只需将挡位推入手动档M模式。利用换挡拨片装置，驾驶者双手不离开方向盘就可以完成升降挡操作，轻松获得手动换挡的驾驶乐趣。



Legacy力狮 2.5i全驱荣耀版

2.5i全驱荣耀版 24.98万元

无级变速器Lineartronic(带6速手动模式)

- 尺寸:长×宽×高:4,807mm×1,840mm×1,500mm
- 发动机:水平对置,4缸,16气门,双顶置凸轮轴(DOHC)
- 排量:2,498cc
- 最大功率:129kW(175PS)/5,800rpm
- 最大扭矩:235Nm(24.0kgfm)/4,000rpm

主要配置

- 前格栅(钢琴黑+镀铬装饰条)
- 雾灯罩(钢琴黑)
- 4方向可调真皮方向盘(钢琴黑装饰)
- 配有钢琴黑装饰的真皮挡把
- 斯巴鲁舒畅驾驶减震系统(STABLEX RIDE)
- 斯巴鲁智能安全套装(ADVANCED SAFETY PACKAGE)



Legacy力狮

2.5i全驱风尚版 21.98万元

2.5i全驱风尚版

预定车型

无级变速器Lineartronic(带6速手动模式)

- 尺寸:长×宽×高:4,807mm×1,840mm×1,500mm
- 发动机:水平对置,4缸,16气门,双顶置凸轮轴(DOHC)
- 排量:2,498cc
- 最大功率:129kW(175PS)/5,800rpm
- 最大扭矩:235Nm(24.0kgfm)/4,000rpm



Legacy力狮 2.0DIT全驱极致版

2.0DIT全驱极致版 29.28万元

无级变速器Lineartronic(带6速手动模式*)

- 尺寸:长×宽×高:4,807mm×1,840mm×1,500mm
 - 发动机:水平对置,4缸,16气门,双顶置凸轮轴(DOHC),直喷涡轮增压(DIT)
 - 排量:1,998cc
 - 最大功率:177kW(240PS)/5,600rpm
 - 最大扭矩:350Nm(35.7kgfm)/2,400rpm-3,600rpm
- *超级运动模式时,变速箱模拟8速手动

主要配置

- 前格栅(钢琴黑+镀铬装饰条)
- 雾灯罩(钢琴黑)
- 4方向可调高触感真皮方向盘(钢琴黑装饰)
- 配有钢琴黑装饰的高触感真皮挡把
- 斯巴鲁舒畅驾驶减震系统(STABLEX RIDE)
- 斯巴鲁智能安全套装(ADVANCED SAFETY PACKAGE)



Legacy力狮

2.0DIT全驱经典版 27.98万元

2.0DIT全驱经典版

预定车型

无级变速器Lineartronic(带6速手动模式*)

- 尺寸:长×宽×高:4,807mm×1,840mm×1,500mm
 - 发动机:水平对置,4缸,16气门,双顶置凸轮轴(DOHC),直喷涡轮增压(DIT)
 - 排量:1,998cc
 - 最大功率:177kW(240PS)/5,600rpm
 - 最大扭矩:350Nm(35.7kgfm)/2,400rpm-3,600rpm
- *超级运动模式时,变速箱模拟8速手动





斯巴鲁成功举办 品牌体验媒体试驾会

2015年11月初，斯巴鲁召开了品牌理念暨新车发布会，并推出“为你所爱”的市场推广主题，面向公众对这一汽车设计制造的安全成果进行深入解读和宣传，并希望以此增强消费者对于斯巴鲁在技术、操控和运动等特征外，追求极致安全本质的理解。在此之后，斯巴鲁举办了一系列品牌体验媒体试驾活动，来向消费者诠释旗下以全新Legacy力狮和新款Outback傲虎为代表的车型在设计 and 制造中所实现的“全方位安全（ALL-AROUND SAFETY）”。





“安心 安全”主题耀显品牌本质

11月8日和11月11日，斯巴鲁汽车（中国）有限公司以“安心 安全”为主题举办的系列品牌体验媒体试驾会先后在广东肇庆和上海世博凌睿试驾体验中心拉开帷幕。此次，“全方位安全”主题贯穿在了每一场媒体试驾会中，来向消费者诠释旗下以全新Legacy力狮和新款Outback傲虎为代表的车型在设计 and 制造中所实现的“全方位安全（ALL-AROUND SAFETY）”，并对斯巴鲁传承已久的安全理念进行深入解读并加强宣传，再次彰显了“安心 安全”的品牌本质。

在这两场试驾会过程中，斯巴鲁旗下包括全新Legacy力狮、新款Outback傲虎、Forester森林人、SUBARU XV、SUBARU BRZ在内的全系车型均悉数登场，以试驾科目中的出色表现，展示了在初始安全、主动安全、预防安全等方面的优势所在。

出色的安全性能是一辆汽车实现价值的前提。为此，斯巴鲁早在57年前品牌创立之初就矢志不渝地追求车辆的顶级安全性能，并最终设计理念创新和技术升华实现了包括初始安全、主动安全、被动安全和预防安全四个方面在内的“全方位安全”。此前不久，斯巴鲁召开了品牌理念暨新车发布会，并推出“为你所爱”的市场推广主题，面向公众对这一汽车设计制造的安全成果进行深入解读和宣传，并希望以此增强消费者对于斯巴鲁在技术、操控和运动等特征外，追求极致安全本质的理解。



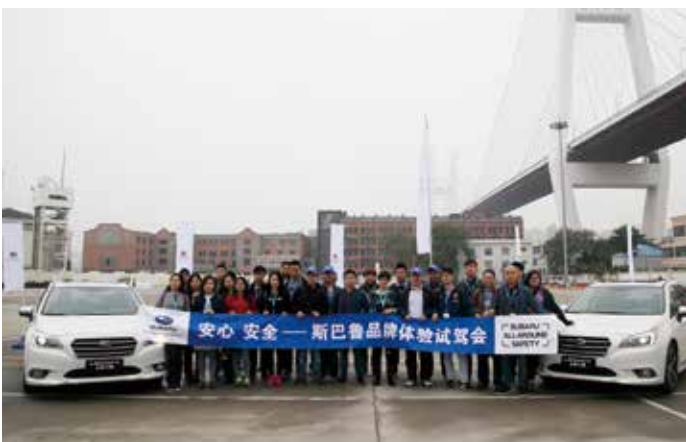
“全方位安全” 安享驾趣

在安全驾驶视野对比中，Forester森林人在各种状态下对车辆周围一米以下的物体能够清晰可见，穿过模拟路口时保持开阔视野，消除碰撞隐患，直观体现出斯巴鲁在车辆制造之初融入以安全为出发点的设计，减少诱发碰撞的不安全因素，在车辆未启动时已经开始对驾驶者形成保护的初始安全。

在连续弯道、连续穿桩、紧急制动等科目中，全新Legacy力狮凭借左右对称全时四轮驱动系统（Symmetrical AWD）、水平对置发动机（SUBARU BOXER）和车辆动态控制系统（VDC）等斯巴鲁独特汽车技术始终保持精准操控，同时通过新配备的斯巴鲁舒畅驾驶减震系统（STABLEX RIDE）在急弯、颠簸路面上以舒适稳定感受保持驾驶者对操控的专注，展现出斯巴鲁以出色性能实现的及时闪避、降低事故发生率的主动安全。

在实际道路跟车行进、倒车等路试科目中，最新增配了斯巴鲁智能安全套装（包括斯巴鲁后方盲区监测预警系统SRVD、远光灯辅助系统HBA）等预防碰撞安全系统的全新Legacy力狮以及及时的碰撞警示、轻松避让，展现出斯巴鲁通过各种先进智能汽车技术提前预知以避免危险发生的预防安全。





场地科目试驾之后，所有参与者又驾驶斯巴鲁各款车型进行了综合越野道路、山间道路和实际赛道的体验，深刻感受了斯巴鲁汽车以精准操控和安心驾驶感受所带来的激情驾驶乐趣。其中新近上市、通过增配斯巴鲁智能安全套装（包括斯巴鲁后方盲区监测预警系统SRVD、远光灯辅助系统HBA）提升了性价比的新款Outback傲虎面对坎坷路况所表现出的高通过性尤其令人叹服。

除以上试驾直观体现的安全性能之外，斯巴鲁旗下车型还标准配备高强度环形车架、全方位安全气囊、发动机碰撞下沉、主动式安全头枕、全座椅三点式安全带等齐备保护设施，所打造的高安全性能荣获了美国IIHS、NHTSA，欧洲Euro NCAP，日本JNCAP，澳大利亚ANCAP以及中国C-NCAP等世界级安全测试最高等级评定，能够给驾乘者以直接而全面的保护，为安心驾驶打下基础。

通过本次试驾，斯巴鲁全面展现出在实际驾驶中从初始安全、主动安全、被动安全和预防安全四个方面给予驾乘者从上车到下车的全方位保护。让使用者在安心中驾驶，在安全中享受驾趣，斯巴鲁旗下实现了“全方位安全”的车型将带给所有使用者舒适安心的有车生活。

HONG KONG BEIJING RALLY THREE DECADES 港京拉力三十年

文/杨楠 汽车导购 图/汽车导购 斯巴鲁中国拉力车队

在今年CRC斯巴鲁拉力车队维修区出现了一个神秘嘉宾——555涂装的斯巴鲁力狮：经典蓝色车身、黄色555涂装，再加上熠熠生辉的金色轮圈，仿佛从八十年代穿越而来。

这是一辆参加过港京拉力赛赛车的复刻版，在很多赛车人眼里，这辆车就是梦的源头。



HONG KONG BEIJING

各种介绍斯巴鲁的文章，开头都提及“相信许多国人对于斯巴鲁的第一印象来自上世纪八十年代中到九十年代末的港京拉力赛”，这句话说的一点都不夸张，对于八零后以及八零前的人来说，港京拉力赛那是一场史无前例的比赛：1985年9月15日，第一届港京拉力赛发车仪式在香港举行，来自10个国家6支车队的23辆赛车一路追逐，全程3412公里，限时4天，纵跨7省，抵达北京天安门。在成功举办三届后，1988年由于种种原因，港京拉力赛停办了，并在1993年恢复了举办。由于中国方面出色的组织水平，国际汽联拉力委员会在1994年将它纳入为亚太拉力锦标赛中的一站。直到1997年，国际汽联大幅度修改了拉力赛的比赛方式，港京拉力赛最终停办。

三千多公里在今天可能不算什么难事，但在三十年前的中国，全民还以自行车为主要出行交通工具，完整公路网都没有形成的年代，这无疑是一场真正的“拉力赛”，其艰苦程度可想而知。严苛的赛段条件对车辆考验无疑是巨大的，第一代力狮就在这场中国最残酷的拉力考试中，一路从香港开到北京，用事实向大家展示了这辆车的“最佳行驶性能”，为大家带来一抹惊艳的“拉力蓝”，并让大家知道了这个来自日本的汽车品牌——斯巴鲁。

港京拉力赛作为中国汽车运动的奠基，不仅掀起了中国汽车运动的序幕，还孕育了中国第一代赛车手、第一代领航员、第一代汽车赛事管理官员、第一代赛车记者等中国汽车运动领军人物，为中国汽车运动的发展奠定了坚实的基础。当年参与港京拉力赛的人士，现都已经成为中国赛车运动的中坚力量，为中国赛车运动的全面发展做出巨大贡献。和这些人聊起来，大家都会滔滔不绝地讲港京拉力赛，讲斯巴鲁的故事。如果说有惊鸿一瞥，一见钟情，那么尘暴中蓝色的闪现，就在很多人心里种下了一个关于“斯巴鲁”、关于“拉力赛”的梦想。当时的经典蓝色车身被人称为“拉力蓝”，以后其它汽车品牌也曾经出现过那个颜色，但总感觉有些山寨。



科林·麦克雷、理查德·伯恩斯、皮特·索尔伯格等天才车手的发挥再加上性能出众的赛车参赛，斯巴鲁变成了港京拉力赛的绝对主角。最辉煌的时候，斯巴鲁曾在1993年一举包揽了前三名。只爱这抹蓝，填充了整整一代人的记忆，也点燃了无数青春少年的赛车梦想。

在世界赛车界中，港京拉力赛以其线路长，规模大，地形变幻莫测，沿途风光绮丽获得广泛赞誉。这七届港京拉力赛在国际上获得巨大反响。海外媒体评价它是“世界上最不平凡的拉力赛”。而斯巴鲁凭借赛车的优异性能，以生产商命名参赛的“555富士车队”在港京拉力赛两届比赛中勇夺桂冠，斯巴鲁汽车以独特的魅力征服了众多汽车爱好者，几乎成为拉力的代名词。包括韩寒在内的许多车迷，都视斯巴鲁蓝和醒目的555标志为中国赛车最初记忆。在被称为黄金时代的九十年代初，斯巴鲁是当之无愧的常胜将军。也可以说，正是这一抹蓝，拉近了中国观众和赛车的距离。



传承，是一个品牌的美德。

经典的拉力蓝与港京拉力赛优异的战绩将斯巴鲁能征善战的品牌形象深植人们心中。

我们有幸采访到亲历港京的三位资深记者讲一讲当年的故事。



张千里
新华社记者

“一转眼过去三十年，中国的赛车运动从单一到多样，发生了翻天覆地的变化。1985年首届香港-北京汽车拉力赛的举办，无疑奠定了中国汽车运动开山鼻祖的地位，也为中国培养了第一批职业赛车手、赛车官员、赛车工作人员以及赛车记者，打下良好基础。”

“我记得在1993年到1996年期间，斯巴鲁成绩斐然，相当受欢迎。中国车手也觉得能开进口赛车特别激动，那时候的技术就全部来自英国PRODRIVE，和现在的改装规则也是基本一致，统一要求安装防滚架灭火器之类的。加之改革开放初期，私家车远远没有普及，通过选拔脱颖而出的中国首批赛车手，大都来自武警官兵或警察学院，素质很高。不过拿奖的主要还是外国人，他们的赛车经验和水平都非常厉害。”

“港京对参与人员的体能要求非常高，每天都要不断赶路，简单休息一下马上又要出发。组织者也有很多难题，比如要应付赛车抛锚，还要特别注意道路行驶安全。”到1997年，国际汽联考虑到类似于港京拉力赛这种长距离拉力赛对组织者、参与者的要求较高，渐渐弱化了类似形式的比赛。从那以后，以指挥部、维修区为中心，发散式布局的分站拉力赛有了雏形，已经相当接近现在的拉力赛模式。



黎明京

《汽车之友》杂志
大型活动中心主编
汽车赛事报道资深记者
F1 现场直播嘉宾顾问

“斯巴鲁的运动心态还是很强的，早在1988年他们还曾经拟定过F1计划，你可能并不相信1990年斯巴鲁甚至与一家意大利车队合作跑过四站F1比赛，后来合作终止于摩纳哥站。”黎明京说道，“第一代的斯巴鲁力狮车型是在1989年问世的，1990年开始参与港京拉力赛的比赛，这款车型汇集了斯巴鲁的技术性和设计经验，它通过左右对称全时四驱系统和加装中冷器的EJ20发动机赢得当时同级别车型中的最强。”

而在那个媒体报道并不发达的年代，斯巴鲁力狮不仅以优异的战绩赢得了港京拉力赛的桂冠，也将能征善战的品牌形象深植人们心中。“很多年以后，斯巴鲁翼豹WRX STi仍是众多车迷心目中不可替代的高性能车。而港京拉力赛后更全身心投入拉力赛事的斯巴鲁车队，又持续征战WRC世界拉力锦标赛。当时培养的车队车手科林·麦克雷、瓦塔宁，都是后来赛坛赫赫有名的明星。而现在已经加盟斯巴鲁中国拉力车队的韩寒，就曾因当年WRC而最初燃起赛车之梦。”

作为汽车文化所涵盖的一个方面，赛事运动和改装文化、旅行自驾游等分支并列，在中国的起步尤其姗姗来迟。“在中国近三十年的汽车运动发展中，港京拉力赛扮演着意义非凡的角色，它是开端也是启蒙。它令当年在沿途观赛的许多人变成了车迷，甚至一生从事赛事工作，所以说中国的一代人就此有了拉力情结。相比场地赛事，拉力开始的更早，在国人的心目中地位也更重，毕竟珠海的场地赛道是1996年才竣工完成的。”黎明京说。

尽管后来随着国际汽联拉力赛规则的改变，厮杀赛场的重任最终由翼豹接替，但斯巴鲁力狮车型已经深深留在人们的印象里。伴随一代人的拉力蓝斯巴鲁赛车经典的蓝色车身、黄色555涂装和金色轮毂造型曾牵动和点燃多少少年的赛车梦想，这是伴随一代人的拉力梦。从1985年至今，“港京拉力赛”这个一直延续到上世纪90年代中期的赛事牵动着一代汽车爱好者的心的。



“1992年，在那个国人还无人了解汽车运动为何物的时代，我有幸受邀在八达岭观看了港京拉力赛的一段比赛。烟尘四散中高速飞驰而过的蓝色赛车是当时对力狮的第一印象。而1993年《车王》杂志创立，这更坚定了我们关注赛事运动的决心。于是在1995年第六届港京拉力赛时，我们决定全程参与采访报道。”兰河对那段经历记忆犹新。“对于‘港京’，这几乎是中国汽车运动诞生的代名词，在我亲历赛事的过程中也渐渐发觉了拉力赛巨大的吸引力和斯巴鲁的技术魅力。”确如兰河所说，虽然辛苦但赛场的烽烟四起和激烈角逐都是令所有赛事媒体人津津乐道和为之难忘的体验。从1985年至1996年，前后7届比赛，斯巴鲁、丰田、日产、欧宝、三菱、现代等众多厂商车队先后都参与了这项赛事。兰河以一个媒体人的视角记录了比赛，也见证了中国汽车运动的开始，更发现了斯巴鲁征战赛场的精神和勇气。“力狮可以说是斯巴鲁车型中非常有历史的一款车，尽管它没有森林人的销量，但它却是最原汁原味的斯巴鲁。从1989年算起力狮至今已经有5代车型。在这一级别的竞争市场中，力狮有独步江湖的水平对置发动机和左右对称全时四驱技术。”尽管后来随着赛事级别的提高和规则的更改，斯巴鲁车队将力狮换为了性能更为出众的翼豹车型，也继续驰骋于国内或国际拉力赛场，但“港京”蝉联冠军的骄人成绩和经典的拉力蓝却把力狮永远刻在了爱车人的心里。



兰河

《车道》杂志总编辑
当年曾亲历赛场，全程报道
致敬蓝色精神



韩寒

著名作家
斯巴鲁中国拉力车队
明星车手

斯巴鲁车队的明星车手韩寒曾说过他成为车手的梦想源于“港京拉力赛”。港京拉力赛又是如何让韩寒走上拉力赛场的，这几年的赛车生活对他又有什么样的改变呢？

韩寒：1985年那年我3岁，当时从电视上看见过报道，不过我觉得那应该是一段时期以后的重播了。当时就觉得自己想要那样开车。在当时的比赛中，我只记得蓝色555斯巴鲁车。我从喜欢赛车到真正成为车手，大概用了将近五年时间，我才觉得自己入门了。在这五年中国的汽车运动专业性和赛事水准，则提高了很多，包括车手和赛车的水平。这五年，我在赛车这项运动中也收获颇丰：强大的意志，驾驶的艺术，难忘的人生体验，职业运动员的心态，以及战胜对手，战胜自己更重要的信念，当然还有很多好朋友。如果港京拉力赛恢复举办，我会考虑参加，但我希望是纯拉力赛段，千万别没有道路一片荒漠还要靠GPS那种。拉力就是考验车手在不同路面过弯的能力，所以我希望一定要有路。



三十年，整整一代人。当年二十多岁的参与者，现在已经变成五十多岁的老人。三十年中国改变了太多，三十年前家用汽车没有现在这么普及，而现在汽车在路上从早堵到晚。三十年前的“港京拉力赛”为中国打开了一扇门，让外面的人走了进来，更让里面的人看到了外面的世界。这场比赛，为中国汽车、汽车运动都带来质的变化，让更多的人认识了斯巴鲁，同时那抹惊艳的拉力蓝点燃了无数人的赛车梦想。三十年前的赛段基本都已经变成了高速路，而斯巴鲁在中国也开始飞速发展，三十多万车主的选择，就是对斯巴鲁最大的认可。斯巴鲁始终坚持全方位安全的理念，无论在赛场还是生活都带来自由行驶的愉悦感受！

【经典赛车资料】

车辆名: Subaru Legacy RS
组 别: A8

【技术参数】

尺寸(长度/宽度/轴距): 4510mm/1705mm/2580mm
重 量: 1120千克
发动机: 1994cc, 水平对置四缸, 涡轮增压
功 率: 295马力
扭 矩: 320牛·米
变速箱: 6速手动
驱动方式: 左右对称全时四轮驱动

【历史战绩】

WRC分站冠军: 1次(1993年新西兰站, 麦克雷)
WRC领奖台次数: 6次
港京拉力赛成绩: 1993年冠军(瓦塔宁)、亚军(麦克雷)、季军(伯恩)



初 体验 | FIRST EXPERIENCE





SUBARU
IS NOT THE SAME

不一样的斯巴鲁

马克·希金斯试驾斯巴鲁 BRZ

文/孙陈毅嘉 图/尹博崑

斯巴鲁这个品牌总是以对于技术的执着著称，这份执着铸就了今天斯巴鲁的成功。也正是因为这份执着，斯巴鲁没有固步自封，而是不断扩大自己的产品线。今天我们试驾的主角——斯巴鲁BRZ便是一次大胆的尝试。



本次受邀对斯巴鲁BRZ进行评测的是斯巴鲁拉力车队的主力车手马克·希金斯。按照惯例，我们首先请他评价BRZ的外观和内饰，但这位拉力赛常胜将军却显得一脸茫然。想想也是，对于一辆围绕驾驶者设计，以驾控乐趣为核心的小型跑车而言，一个俊朗而低趴的外形和简洁到让人专注于驾驶的车厢就已经足够，“她”真正的价值，跑起来才能充分展示。

务实的动力选择

斯巴鲁为BRZ打造了编号为FA20的水平对置四缸自然吸气直喷发动机，最大功率147kW，最大扭矩205N·m。发动机的升功率很高，动力输出看上去相当不错，但在如今小排量涡轮增压当道的年代，205N·m的最大扭矩实在不算突出，不免让人有些担心。

不过，马克在试驾了BRZ后，很快打消了疑虑。虽然205N·m的最大扭矩在6000rpm的转速时才能全部释放，但这台发动机在低转速的扭矩也同样可观，起步的一瞬间仍能感受到相当强烈的推背感。在任何速度下深踩油门，动力都能随叫随到，迅速体现在时速表上。长按VSC键，给所有电子系统放假之后，逃离束缚的BRZ终于展现出真性情，无论是烧胎还是横滑都信手拈来。马克认为，BRZ的动力不仅足敷日常使用，也能为相当激烈的驾控提供有力的保障。

惹人喜爱的底盘

作为跑车，BRZ对重心的要求相当严苛，斯巴鲁水平对置发动机正好符合要求，外加前置后驱的设定，为BRZ营造了460mm的低重心和53:47的前后配重比。

前麦弗逊后双叉臂的悬架结构，行程短且韧性足，每一个细小的坑洼都能传递给驾驶者，真实却不生硬。整个车身的贴地性一流，四个轮胎随时紧贴地面，即使快速下坡也基本没有漂浮感。

此时，马克的信心倍增，开始不断挑战



BRZ的极限。车尾开始变得异常躁动，每一次激烈的转向都伴随着侧滑。包裹性优秀的座椅使驾驶者忘记离心力带来的恐惧，悬架系统提供了极佳的支撑性，将车辆的动态始终维持在可控的范围内，后桥的托森式限滑差速器也贡献着力量。马克表示：“BRZ可能是我开过的最易失控，但失控后也最好挽救的车，可玩性非常高。”

自动挡=不运动？谁说的？

本以为搭配了6速手自一体变速器之后，斯巴鲁BRZ的动力乐趣会大打折扣。事实上，无论是马克还是同样驾驶过BRZ的笔者，都对这台变速箱心悦诚服。它与发动机

的配合默契程度非常高，对于驾驶者控制油门细微动作都能极快领悟，只要节气门开度有所调整，它会非常勤奋并且快速的降低或者升高一档。配合动作干脆、迅速的换挡拨片，几乎任何人都能将BRZ操控得像手脚一样自如。在这个连专业赛车都开始抛弃H挡变速器的时代，谁又敢说手动挡才能代表驾驶乐趣呢？

斯巴鲁的工程师曾说过，他们在做“生产后驱车”这个决定时，经过了漫长的讨论，决策过程不亚于一次阵痛。但是现在，无论是马克还是笔者，都认为斯巴鲁的这次孕育是值得的。

2015

不懈探索、自信前行是斯巴鲁全新宣传主题“我行我路”的内涵所在，与这一主题相呼应，“人物志”栏目开展了系列人物专访，访问对象是来自于各行业的精英人物，他们都有着对事业不懈努力、执着追求的精神，并在各自领域坚持着自己的风格、实践自己的梦想。

MASTER “心脏”的改造大师

——访汽车调校改装达人张世杰

文/刘璋 图/杨罡

很多人都不理解，好端端的车买来不上路，天天停在车场拆装改装，换来一辆造型怪异，油门轰鸣的“四不像”，劳民伤财不说，还不能轻易上路。如果在路上见着基本都会斜着猜疑的眼神，撻一句：“现在的年轻人啊！”。张世杰就是改装这些车的“罪魁祸首”，准确的说他几乎不做汽车的外观拆装，只专心研究它们内里的机械结构和发动机，简单点说：玩的是“心脏”。



速度激情

张世杰的汽车修理厂在城区近郊，我们到的时候他正在指挥伙计们把停放在门口的配件车用车衣盖上，遮住了一些生趣的气息。张世杰说：“正好借着你们来我也收拾一下这车间，乱的都不能看了。”他把我们迎进门里。走进车间，空气里隐隐有机油和金属高速摩擦后产生的混合味道，举升机上竖摆着两台车，工人正在专注的擦拭安装。带着看《速度与激情》现实版的心情环顾了四周，到处弥漫着充满力量的雄性荷尔蒙，太酷了！这大概就是男人和车最直接也是最恰当的关系了吧。

机械原理和手工实践是张世杰的强项，他做这一行已经十年了，从开始好奇接触到至今无法自拔，却是源于小时候对飞机的渴望。对，天上飞的飞机和地上跑的汽车确实有一些差距，渐渐张世杰发现，由于视力和身体条件问题，飞机渐渐成了他一个遥不可及的梦，但是天生乐观的人总能在穷尽中发现触手可及的美好，张世杰“退而求其次”，汽车就顺理成章荣升榜顶！

大学期间张世杰选修了很多机械工程方面的课程，也会从杂志和互联网上了解国外更先进的汽车资料。本想大学毕业之后先去一些改装店实习一番再做打算，却发现很多地方的改装和自己理解的不一样，张世杰不在



乎汽车颜色多鲜亮，尾翼多醒目，他想要的是这辆车操控是否完美，路上能跑多快。没有找到称心的工作，也不愿改变自己的初衷，张世杰任性的自己起灶自己干，在父亲的“友情赞助”下，没有给自己留任何后路的开始了，他坚信任何事情只要努力就一定有回报。

梦想和现实的差距是残酷的，张世杰不仅没有任何经营经验，就连改装也只限于理论层面。开始很乐观，“我想先用2到3年的时间学一学东西，不求赚钱，保本就行。结果啊，血赔。”想起年轻时的自己，张世杰释怀的笑了。



破釜沉舟

但是张世杰告诉自己“开弓没有回头箭”。

踏出第一步，事情就算成功了一半。开始的时候只能先从自己的车下手，简单的说就是先拆自己的车，然后慢慢的帮朋友们做一些维修保养。“那个时候改装还不成熟，当然现在也不能说就成熟了，只能说现在已经开始有人意识到汽车改装这回事了。”张世杰说。

他曾花一年多的时间改装了一辆93年的“直路霸王”supra。“车来的时候已经打不着火，而且出过事故，我当时准备把它改装到1000匹马力”。

这一年多的时间，对张世杰来说是一次完美旅程。他经历了一辆汽车从一无所有，到所向披靡的完整过程，其中每一个环节他都亲自完成。发动机，自己组装；底盘，自己调试；内饰，自己设计；已经找不着的配件，自己加工，基本不亚于亲手造了一辆新车，最后在马力机上跑出808匹的轮上马力。问想不到1000匹，张世杰说：“有点虚，当时我身边还没有人能实实在在的造一辆1000匹的车，只差一点点，但是已经可以了。”如今这辆车掏着租金停在地库，每星期拉出来洗一遍溜一圈再停回去，只在重大聚会或者车展才会闪亮登场，平时像宝贝一样“供”着。



到现在张世杰都认为中国汽车改装还处于一个表面的浮夸阶段，很多人不了解真正汽车改装的意义，更别说其中的文化。“说实在的，我觉得现在中国汽车改装还谈不上文化，我接触到大部分改车的人，一部分是攀比，然后就是炫富，最后是满足自己对速度的要求，说句不好听的就是飙车，追求刺激。真正很少有人把它当成一种文化。而国外之所以能够形成汽车的改装文化，是因为他们是真的为了改车而改车，并且国外有很好的环境，例如他们有专门的场地，可以满足那些追求刺激的需求，但是平时在路上一样守规矩，该怎么开怎么开，但是在中国我觉得目前不太现实。”

子承父业

自从做了汽车改装这一行，张世杰的生活就再也没有规律了，慢慢的这个不规律变成了他所谓的规律，他每天午后开始工作，在大家准备入梦的时候才到家。“一般喜欢改装的人很少是做朝九晚五工作的上班族，我这里的客户基本都是自己干个体，或者家里家底比较殷实，他们大多不会早起。所以，如果没有特别急的活，我都中午过后来车厂，客户也都是下午才来我这里商量改车的事。”

在工作方面，张世杰是一个亲力亲为的人，不光是和客户商量改车的细节还是后期的动手操作，他都坚持自己来，“因为这样心里才踏实，客户都是朋友介绍来，我不能答应的挺好，最后一问三不知，做个甩手掌柜，最后失了自己的信誉，这得不偿失的。”不过，采访中发现，张世杰的亲力亲为貌似只限于工作，因为大部分时候张世杰都会泡在厂里，没有周末节假日。单身的时候是这样，如今成家了依然没有变。他说：“家人多少会有埋怨，后来时间长就都习惯了。”如果能参加一次家庭聚会，或者是出去玩一次，那都是极“奢侈”的事情，有几次还中途被客人催回。记得孩子出生那天，张世杰还在车场加班，妻子肚子疼被送到医院之后，听说暂时不会生，他竟然掉头把妻子送回家之后又回车厂了。直到半夜接到妻子的电话，才去医院，这时他还没来得及脱掉满身油渍的工作服，也没来得及洗一下手。可能是因为这样，妻子很反对他们的儿子继续做汽车改装这一行，因为工作已经抢走了她的丈夫，不能再夺走她的儿子。张世杰笑笑说：“顺其自然吧，我希望他还从事汽车行业，但是别做汽车改装就行了。”



很多人说，不要把爱好变成职业，过分的消耗很快就会枯萎。这句话好像没有印证到张世杰身上，自从他开始接触到后来热爱，再到现在已经十年的工作经历，这些全然没有抹杀掉一点他对汽车改装的热爱，面对工作他永远热血沸腾，永远把自己放在未知的一边。他说过两天他就要去外地参加一个汽车厂商的新车培训，这样的培训一年有很多次，他从来不缺席，因为在他眼里，汽车改装永远都像一片无边无际的汪洋，等待他去开辟新的大陆。





北京雕漆



CONTINUATION

经典需要延续

——北京雕漆

编辑/刘瑾 图片/杨昱 鸣谢/北京明古斋雕漆

中国历史悠久，是世界文明发达最早的国家之一。中华民族从来就是一个勤劳勇敢的伟大民族，曾经创造了光辉灿烂的古代文明。闻名于世的古代漆器，就是中国古代劳动人民的重要创造之一。而雕漆就是这浓重色彩中最绚丽的一笔。把天然漆料在胎上涂抹出一定厚度，再用刀在堆起的平面漆胎上雕刻花纹，这雕漆说起来好像很简单，却是中国传统工艺的精华之一，造型古朴庄重，纹饰精美考究，色泽光润，形态典雅。2006年5月20日，北京雕漆工艺经国务院批准列入第一批国家级非物质文化遗产名录。





技艺的传承

雕漆工艺发源于唐代，由于北京特殊的政治、经济和文化背景，经过元、明、清三代的发展最终落户北京。北京雕漆工艺在几百年的发展过程中融合了华夏南北雕漆技艺之大成，是中国髹漆工艺的优秀代表之一。光绪三十年，北京开办了近现代第一个民间雕漆制造作坊。

据明代黄成的《髹饰录》记载，雕漆工艺这种中国古老的汉族传统手工技艺发源于唐代的四川、云南一带，但是人们后来没有见到过唐代的雕漆作品。

宋代是雕漆工艺的发展时期。“剔红”和“剔犀”都已经出现。元代，雕漆工艺随着工匠的流动，由浙江嘉兴等地传入了北京。由于元代的工匠会在他们的作品底部刻上名字，他们制造了大量优秀的作品，后来许多被珍藏在故宫博物院。

元代的雕漆技艺通过艺人们的世代相传延续到了明代。明代初期，由于皇宫及国礼需求日增，皇宫“御用监”在京城专门设置了制作漆器的作坊——果园厂，并召请元代著名艺人张成之子张德刚主持。全国各地的优秀工匠被汇聚到北京，雕漆艺人们辛勤钻研，相互切磋，雕漆技艺日臻完善，不同的制造工艺和艺术风格相互融合，最终创造出了北京雕漆工艺的独特面貌。在艺术上，果园厂早期制造的雕漆制品注重磨工，光润、古朴、浑厚，是以前的雕漆无法比拟的。明末，雕漆制造经过了一段时期萎缩，至清初，雕漆工艺又开始兴盛。





明古斋雕漆，始建于光绪三十一年。创始人张增明师承“德成雕漆局”，不仅严格继承了“德成局”的仿明技艺，同时大胆创新，兼容并蓄，融合了清代雕漆严谨细腻、雍容华贵的特点。一直到解放后，明古斋搬回张增明的老家继续经营。实行公私合营之后，明古斋转由张增明的儿子张荣恩继承，规模曾达到200人之多，如今，明古斋雕漆已由第四代传承人张博东继承，共有员工20余人，仅雕刻技师就有十余人之多。

一项都不能少

雕漆的工艺制造过程相当复杂，由于制造的手工性、雕刻的复杂性、技巧的专门性以及艺术的独特性，使得雕漆作品从设计到成品的制成，必须由许多手艺人经过多道工序完成。仅仅是一件普通的雕漆成品，至少也需要半年的时间，而一件珍品的雕漆佳作，甚至需要两年乃至更多时间。后来虽然工艺水平提高，制作时间也相对缩短，但仍不能在短期内完成。可以说，雕漆作品的制作就相当于一个庞大工程的工期。



在北京，清代的雕漆工艺继明代的果园厂之后设立了造办处漆作，从事雕漆等漆艺制品的专门生产。清代的雕漆由于其造价高昂，多系皇家造办处产品。清中期，由于乾隆皇帝的喜爱，宫廷监制了大量的雕漆作品，大如屏风、几踏、桌椅，小到瓶、罐、盒、盘乃至日常摆设，应有尽有。这一时期雕漆作品构图严谨，雕工精细，图案繁缛，工艺复杂，形成了雍容华贵、工细柔丽的艺术风格。较之明代，清代的雕漆有许多显著的特点。从题材上看，清代的北京雕漆在花卉蔬果题材的基础上又增加了许多寓意吉祥、歌颂太平盛世的题材，图案空间的处理也普遍采用了开光的形式。乾隆之后，随着国力的衰退，雕漆的制作日益萎缩。到了清末，政治动荡，经济衰退，皇宫对雕漆器需求锐减，致使雕漆制造一度中断，雕漆技艺近乎失传。



明古斋雕漆制作流程

以剔红、剔黑为主，其他如红底黑花、黑底红花、黄底红花、绿底红花以及黄、绿、红三色的剔彩也常见。

雕漆产品的制作过程和制作技艺：

1. 设计

根据客户需要或设计师的创作进行。具体设计又分两种：一是造型设计，如瓶、罐、盒、盘等，现在又发展了实用品，如家具、立体兽类等。二是图案纹样设计，根据造型特点，设计出山水、人物、花鸟、龙凤等外观图案。

2. 制胎

根据造型设计制成胎型，称为制胎。解放前的北京雕漆，继承明、清两代的传统工艺，一般都用木胎、锡胎和脱胎。解放后北京的雕漆多以铜为胎，内壁用珐琅釉作里。家具和立体兽用木胎或脱胎，而且用黑退光漆作里。这样不仅美观，而且可防止胎型受潮和变质。

3. 光漆

在做好的胎型上反复涂上漆层，称为光漆。第一层漆涂上阴干后，再涂第二层，如此反复，达到工艺所需要的厚度为止。一般产品涂漆数层，厚约6毫米。

4. 画工

将设计好的图案和纹样画在光漆后的胎型上，称为画工。画工的主要用具是毛笔，画时要求线条流畅，图案清晰，力求符合设计原样。较大批量的产品采用制版复印的办法，但还需进行补画才行。

5. 雕刻

图案纹样画好后就可以按照所画图案进行雕刻。雕刻是制作雕漆产品的一个重要环节，雕漆产品的艺术性是通过雕刻技艺体现出来的。雕刻的主要工具，是各种大小形状不同的雕刻刀，雕刻的基本刀法很复杂，它不像画家的笔那龙飞凤舞，泼墨撒彩，挥毫自如。雕刻必须做到：层次分明，刀法利落，底要平整，线要规矩，锦纹均匀，一丝不苟。

6. 烘干、磨光

将雕刻后的器皿放入干燥室内烘干，使其坚固。磨光要求色泽光润，藏刀不露。经过磨光，一件完整的雕漆工艺品即告完成。雕漆的品种有上千种，主要有瓶、罐、盒、盘、烟具、茶具、酒具、家具、灯具、文具、挂屏、围屏、插屏、壁画、炉、鼎、熏、壶，以及立体鸟、兽、佛、仕女、现代人，还有小件首饰、珠子等。

雕漆的风格是：雕工细腻，造型别致，古雅大方，品种丰富多彩，富有变化。它在表现人物形象、室内室外景物的层次深度上，都有独特的效果。

7. 配套工艺

当雕漆成品完成后，则需要与之相应的座、架、盒等配套艺术，从而成为完整的、高贵的艺术珍品。



Tips

雕漆原料

制造雕漆漆器的主要原料称为大漆，又名生漆、土漆、天然漆、中国漆等，是从漆树上割取下来的浅灰白色液体树汁，漆树野生，在我国生长区域广泛。生漆干燥后具有抗热、耐酸、耐碱、耐潮、耐磨等天然优良特性；干涸后具有极具韵味和柔和的光泽，显得明润透体。在原生漆的基础上进行加工可以得到制作漆器需要的各种漆料。



历史的厚重

作为中国传统民族艺术，雕漆艺术横跨千年，历来深受皇室贵族所推崇，具有极高的社会价值和文化内涵。在历史上一直是中国帝王的奢华之物，属于皇帝室内家具陈设的主项。作为漆器的一个品种，雕漆较之其他漆器的用料更加考究，工艺更加复杂，因而也更为尊贵。由于雕漆具有显赫的皇家使用功能、深远的历史、高超的技艺、丰富的文化内涵及独特的艺术形式，一直属于奢华的工艺品或生活奢侈品，尤其是在日本，只有在招待最尊贵的客人时，主人才会拿出雕漆器皿。

雕漆的价值不但取决于它繁琐复杂的制作周期，与此同时，雕漆更加注重雕刻，从平雕到浮雕、镂空雕、立体圆雕，全靠手工雕刻而成，要“刀刀到位，不能悔刀”，技



术难度可想而知。此外，生漆和朱砂全部为天然原材料，才使得雕漆作品历久弥新。凡此种种因素，都已经注定了雕漆的高贵身份。

然而现实却不容乐观，雕漆价值在国内的认可度一直处于低谷，相比紫砂、玉雕、木雕，其价值更是被大大低估。有业内人士指出，庄重华丽的雕漆及其历史价值、艺术价值正逐步为社会所认识、所了解，这都会推动雕漆市场不断上扬，未来可能成为收藏市场上新的投资热点。







THROUGH THE TAIHANG CLIFFS 穿越绝壁太行

文/杨楠 图/闫明奇

“HAND MADE”一直以来都是奢侈的象征，纯手工打造意味着独一无二，意味着产品里更多的附加价值，蕴含着更多的人文情怀。那手工打造的公路呢？对不起，条件没一次说明白。是在绝壁上，手工雕刻出来的路！800里巍巍太行，一锤、一钎、峭壁30年，打造七条挂壁公路，来到这里除了感受大自然赐予的风光无限，内心体会更加丰富……

巍巍太行在自驾圈儿早已是名声在外，人们习惯上把太行山分为3段，即北太行、南太行和西太行，而我们这次的行程就是穿越最美的南太行。有人说太行山把最美的一段留在了河南，指的就是南太行，这里的旖旎美景与鬼斧神工的丹霞地貌的山体让人叹为观止。山体如刀削一般，山路崎岖蜿蜒，山涧流水淙淙，众多的峡谷、悬崖、名泉，还有让人叹为观止的壁挂公路。

我们找了一个寻常的日子出发，清晨5点的北京刚从夜里露出轮廓，没有拥堵的汽车和嘈杂的人群，在每一个离开北京的早晨，我都会抑制不住对北京的热爱。直接上京港澳高速，畅通。从出发之前我就在思考这样一个问题，是一种什么样的力量让太行的山民们在绝壁上雕刻出如此无与伦比，如此震撼人心，如此美轮美奂的天路？

从北京到林州一路高速，花了不到8个小时，为了更好的感受美景，我们没有匆忙赶路，而是停下来做了第一次简单休整，同时也感受了这个豫北小城。在我看来林州和许多二三线城市没有什么太大的区别，一条繁华的城市中心街道，时光仿佛停滞的老旧居民区，这里就是红旗渠的故乡。红旗渠像一面旗帜，曾经激励了一代人，不过这些事离我们太过遥远，但置身于这座山城之中，拂去表面的光怪陆离，总能感觉到这种精神的来源。这里的自然环境相比平原，太过恶劣，而人们总要在这种环境下生活下去。最原始的希望，激发了人的无限潜能。

第二天清晨出发，目的地万仙山。林州到万仙山多为省道和乡道。乡道也是柏油和水泥路面，不过这里村镇路况较差，有时遇到集市，还需绕行。南太行深处海拔多在1700米以上，这样的海拔似乎谈不上险峻，但由于南太行崛起于豫北平原，再加上山峰多由深切的山谷和壁立千仞的悬崖构成，因此看上去竟比西部许多海拔四五千米的高山更为险峻，也更让人嗟叹行路之难。

万仙山是南太行风光的代表，由郭亮、南坪、罗姐寨三个分区组成。郭亮村是太行山腹地的千百座村庄之一，与南太行山中的其他山村相比，郭亮村更具有典型意义。行政意义上的郭亮村还包括另山村、会逃寨村和不跌凹村3个自然村。关于这座太行山深处小村庄的由来，当地妇孺皆知的一个说法是：这里曾经是西汉末年农民起义军首领郭亮据守抗击朝廷的地方，他在这里打败了王莽的部队。后来王莽的部队铁壁合围，面此窘境，郭亮机智地用悬羊擂鼓的办法骗过敌军，顺利撤到了山西。后人为了纪念郭亮，就把这个村庄命名为郭亮村，而郭亮悬羊擂鼓的那个地方，命名为会逃寨。与此相类，和郭亮村山水相连的山西省陵川县境内，则



有王莽岭和王莽大峡谷。如果从高空俯瞰，郭亮村是被太行山孤峰入云的绝壁高高托举于山顶上的一个弹丸之地。这座村庄四面均是高达数百米的绝壁，淡红色的花岗岩坚硬如铁，它们形成的绝壁如同刀砍斧削，纵使是最能攀越的猿猴，也只能望崖止步。从山下抬头眺望，郭亮村外的花岗岩山体在阳光下闪烁出刺目的光芒，让人恍然产生一种错觉：如果凝望的目光稍不留神，就会被锋芒毕露的山体撞得粉碎。正由于四面均是绝壁，郭亮村的90多户人家就注定只能在山上亲亲热热地挤在一起，各家各户起房造屋，都只能在巴掌大一点的平地上费尽心思。

太行山绝壁多，开不成环绕而上的盘山公路。聪明的太行人靠着钢锤、钢铤，硬是在绝壁



中一锤一锤凿出一条条壁挂公路。其中郭亮洞是一条高5米、宽4米，全长1300米的石洞。沿郭亮洞山体外侧的洞壁上排列着30多个“天窗”，这些“天窗”大小不等、形状各异，有的长达几十米，有的仅有两扇窗户大。行驶在郭亮洞内，感觉光线忽明忽暗，悠远而神秘。挂壁

公路不仅解决了山区交通难题，更把深山美景奉献人间，它本身也成了奇景的一部分。挂壁公路！我承认，第一次见到挂壁公路的我激动了，山腹中的公路，贴壁而凿，相隔十余米侧开一洞以取自然光，头顶壁立千仞、脚下万丈深渊。蜿蜒下行，有车行其内。窗外绝壁，太行巍峨，人入画中。

郭亮村到王莽岭81公里行车两小时左右。我们在王莽岭脚下营盘村稍事休整，接着从王莽岭西边，走栈道从好汉坡一路上行，不登王莽岭，岂识太行山！这里有云海、日出、奇峰、松涛、挂壁公路、红岩大峡谷、瀑布，这里是太行山风光的典型代表。经不了情、龙脉龛、林芝女至王莽岭山顶，中间经过原始森林、仙街、幽径、听涛……沿途美景洗去一身的疲惫和尘埃。到达山顶后，入住当地农家院。这里的农家院



充分体现了当地民俗，特别是崖上人家，更是由面对百米绝壁、依山而建的古朴的石头房组成，那浑石到顶白灰色缝的房舍、村落点缀在葱郁的松林之中，白云悠悠，仙风道骨之情油然而生，与雄山秀水相得益彰，充分体现了原生态太行民居风情。

在山里住宿的感觉奇妙而独特，寒冷，耳边不时传来山风和各种不知名的鸟鸣，一夜安睡。由于要拍王莽岭日出，凌晨4点，我们跟着人流，在黑灯瞎火中，跌跌撞撞赶到了观日台，静候着太阳跃出、普照大地的那一刻。黑暗在整个大山中蔓延，所有人都在期待，期待蒙蒙晨光的来临。慢慢地，天色有些明亮，不露声色地将周围的山形勾勒了出来。而我才发现此刻的观景台位于悬崖之上，俯瞰是万丈

深渊，远望则山影叠峦，奇美的是东方的群山，云雾缭绕，烟波浩淼，近处些的披着一层轻纱，还隐约可看到冒尖的山峰，整个东方被渲染出不同的色彩变幻，同样是红色，却有着橘红，深红，大红……直到天边日渐泛起的鱼肚白。当一抹红霞长成了一条红飘带，一轮鲜红的圆日，便将群山笼罩在一片崭新的希望和生命之中。

太行山大峡谷中共有七条挂壁公路，除了郭亮洞，郭亮村到王莽岭的“昆山隧道”最为壮观也更加惊险。经过一条僻静的悬崖公路后转入昆山隧道。昆山隧道就是一条挂壁公路，最美风景在险峰，每次行程都是一片坦途的话，自驾就没有特别大的意义。穿越昆山隧道无疑是本次旅途面临的重大考验。车子驶进





了昆山隧道，光线明显变暗，回声增大，嗡嗡作响。昆山隧道更加狭窄低矮，虽然地面经过了整理，洞壁也做了防护喷涂，洞口外都打上了约50公分高的混凝土护档，但隧道内的宽度没有变，依然需要小心驾驶，不时查看前后左右，甚至车顶都需要顾及。洞内黑暗，仅靠周边绝壁上的崖眼（老百姓叫“崖眼”，意思就是山崖的眼睛，这些眼睛是人给山凿出来的）透出来的光线采

光，使整个路线的明暗不匀，为驾驶带来更多挑战。在这条路上，整体路面都是一个上升状态，经常是上坡紧接着急转弯，而路外，就是几百米的悬崖，不时从视觉和心理刺激着车里的人。而在这个过程中，配备左右对称全时四轮驱动系统和水平对置发动机的斯巴鲁汽车凭借强大的动力性能和精准的操控性能轻松应对各种复杂路况，面对险峻山路带来的严苛考验，充分展现

了“远行专家”的风采，帮助我们顺利地完成了这次挑战。走在昆山隧道，如同走在大山的心脏，深邃而静谧。极目远眺，每一处涯眼都有阅不尽的磅礴美景。如果不是这里太过狭窄无法错车，一定要停下来拍个过瘾。

历时5天，1500余公里穿行太行山的行程中，我们经过了嵌入陡峭崖壁的郭亮挂壁公路，穿越了险峻的悬崖隧道——昆山隧道，在王莽岭进行了徒步

行走，在锡崖沟欣赏了壮丽的瀑布，一路翻山越岭，涉水渡河，在晴雨不定的天气下体验到了太行山壮丽绝美的风光。深入才能感知，身同才能感受。虽然只是如蜻蜓点水般掠过，但似乎也能清楚，太行山人为什么会花这么大的人力、物力去建壁挂公路。走出去，才有更多的希望！走的更远，才能感受美景，感受在路上每一次内心里的澎湃！

LOVE HOME

爱的归属

——访斯巴鲁美国车主李丛柏

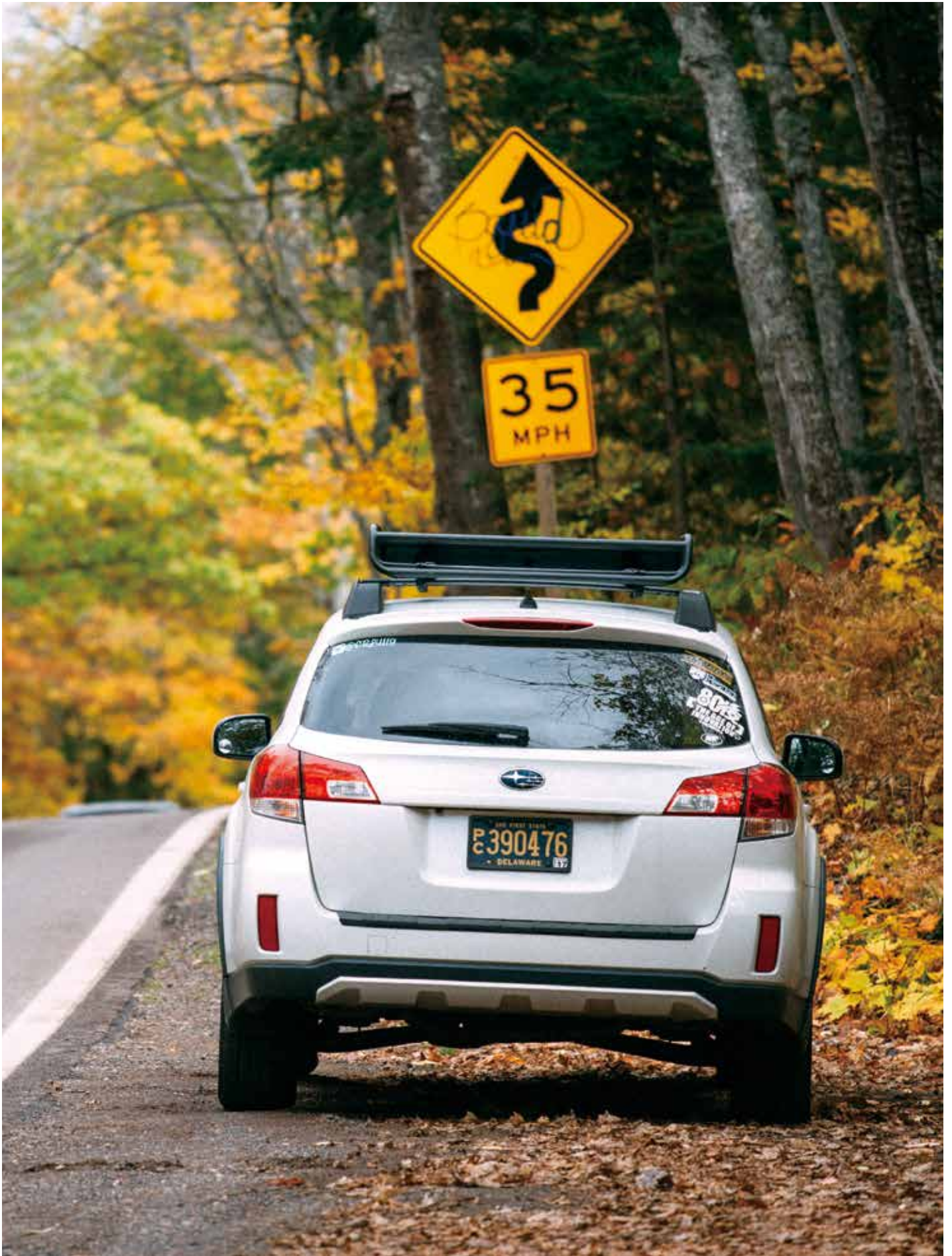
文/于桐悦 图/李丛柏

美国的面积同中国差不多，而美国斯巴鲁汽车保有量远高于中国，斯巴鲁已经实实在在成为“车轮上国度”的主角之一。安全、有爱、远行，使斯巴鲁汽车迅速融入美国。本期车主李丛柏，一名生活在美国的斯巴鲁傲虎车主。采访期间，正值李丛柏在美国结婚，喜事临门。他低调、内敛、安静的气质，唯独聊到座驾侃侃而言，独特、追逐自由，与众多斯巴鲁车主有点相像。“人生就是一场远行，走的越远，离自己的内心越近。”远离故土，融入西方社会，从陌生、适应再到熟悉，在傲虎的陪伴下找寻真我。

从容自信

出国梦，似乎是一个永不过时的话题。从80后人群再掀留学热，到90后低龄化留学趋势，在任何年代，飘洋过海置身海外，都有其重要的意义与价值。本期车主来自中国的李丛柏，2005年读高三的他参加了美国高考，从读语言、申请学校、读本科到研究生，历经了独自在异国他乡的酸甜苦辣，学会了独立生活等一系列基本生存技能。从成长到结婚建立家庭，在一点一滴进步中更加自信。





在美国扎根，学会了乐观自信。这份信心离不开爱妻的相伴与支持，还有来自斯巴鲁汽车的卓越性能与安全驾驶。“尤其是在美国乡村生活，基本不能离开车，我现在在费城居住和工作，多亏了我的傲虎。”李丛柏说，两年多的时间，傲虎的陪伴让他的生活更加充实自信。“这边路上开车大多数人都很规范，我个人觉得因为法律法规健全，违规的话被罚的特别狠。另外美国这边还没有国内堵车那么严重，不过我在美国也遇到过堵车比较严重的情况，秩序很重要，每位司机谨守秩序，反而会节省很多不必要浪费的时间。”

追溯以往，告别了驾驶8年的老车，李丛柏于2013年1月购买了现在这辆斯巴鲁傲虎，作为给自己的新年礼物。在美国开斯巴鲁的人不在少数，所以选购斯巴鲁是计划之中，李丛柏更为看重傲虎的远行特质，更适合自己在美国的生活日常需求，所以毫不犹豫的购买了傲虎。“空间够大，全时四驱，H6的动力，安全性更没得说。因为车还算相对比较新，还在保修期内，在美国原厂保修都是3年36000英里。我开了两年半基本没什么毛病。省心，安全，可靠。此外，今年公布的美国IIHS公布2015年最顶级安全车型，斯巴鲁全系车型均获IIHS最高等级安全评定，这点让我大为赞赏。最近家里又购置了一辆斯巴鲁WRX，加上我姑姑家的森林人，我家一共三辆车全是斯巴鲁。”

雪地拖车

在美国，斯巴鲁给他一种自豪感，他说，主动安全我能体验到的目前就是H6的低重心能带来比同级SUV汽车稍好一些的稳定性，还有就是四驱系统在雨雪天气明显比他开过的一些四驱SUV省心。尤其是冬天，费城坐落在美国东北一带，每年冬天都会下很厚的雪，雪地里开着他的傲虎出门看到别人在雪地里挣扎，他自己心里老会偷笑，能帮别人脱困的时候也一定会帮忙。

李丛柏与我们分享了在美国的驾车故



事。2014年10月，他开车去密歇根州最北部的一个小镇赏红叶，由于地处美国最北部冬季多暴雪，在当地常能见到的车除了美国大皮卡就是斯巴鲁。在那里最靠北部的一个偏僻又美丽的小镇里主动找到一位斯巴鲁车主搭讪，询问为什么这边的人很多都喜欢斯巴鲁，得到的答案是四驱和可靠性。他说他们的那个小镇里面没有修车的店，最近的一家要开车一个小时。冬天大雪封山如果车坏在镇上除了等雪化掉再请拖车外基本没什么其他办法了。所以极高的可靠性和过硬的四驱功能让斯巴鲁们成为了这座北方小镇的二选择。

还有一次经历，令李丛柏对斯巴鲁汽车的性能深信不疑。“在2015年3月，一个雪天，路过一个公园发现有位司机朋友在一辆其他品牌的SUV车轮下铲雪，我过去问了情况，原来是车子陷住了，挖了半天挖不出

来，司机非常着急了。据那位司机说已经有经过的皮卡试图拖车，但没成功，看着司机沮丧无奈的表情，我很想帮助他。正好我想起我的傲虎车里有一条紧急拖车绳，本着帮助别人做好事的目的是，顺便尝试了一下傲虎的雪地拖车能力。费了点劲但还是相对从容地把那辆SUV从深雪地里拽出来了，我和那位司机都有点不敢相信。从那以后对斯巴鲁可靠的雪地性能深信不疑。”

自由闯荡

曾经一部《北京人在纽约》的电视剧，让很多人关注到了中国人在美国生存的问题，李丛柏是个乐观的人，随着在美国的工作与生活，两个国家的“距离感”，渐渐在他印象中淡去，他说：“我相信这个国家乃至世界，都会越来越好，科技使社会愈加便



捷，人们关系也越来越和睦。越早出国，越好融入。自己安排日常生活，很早就离开父母在身边的护佑，这种自由，让我迅速成长。工作事情多的时候来杯咖啡，缓解紧张；平时坚持每周两三次有氧器械运动；赶上好天气户外骑行，拍照摄影，这就是我在美国的生活。”平时喜欢摄影的他，单反相机不离身，用快门点点滴滴记录在美国的生活。

回忆当年初到美国，李丛柏感慨颇多。“刚来美国时，语言不通，没有朋友在身边，当时寄宿在我姑姑家，参加美国SAT试考试，本科在姑姑家附近的费城申请了大学，顺利被录取，我姑姑在制药厂工作，所以顺理成章帮我选了生物制药工程专业。一切都很顺利。”作为留学大军中的一员，李丛柏以自己的视角诠释在美国的所见所闻，所读所思，成长在美国，时而有困惑不解，也有茅塞顿开，慢慢的美国味儿就品出来了。

驾驶斯巴鲁傲虎，带你傲然闯荡前所未见的地方，慢慢地接触渗透美国文化，从一开始的旁观者、边缘人，逐渐融入、成家立业，渐渐地美国变成了脚下实实在在的土地。

在国外如何融入当地圈子，是很多海外群体都曾面对的现实问题。李丛柏认为这不是什么难题，“其实并不用刻意融入，一群人在一起有聊得来的话题和共同兴趣很快就会成为朋友的。比如车友、摄影友、驴友、吃货友等等。我认为不存在融入圈子的问题，与其可以融入别人的圈子，不如自己撑起个合自己口味的圈子。”他说，当年来美国，美国人对中国的了解真不如现在这么多，美国民众对中国人的热情，远不如中国人对美国的好奇心。这几年，明显好多了，

特别是美国的年轻人，对中国人热情的打招呼，绝不是“丢份儿”的程度了。

置身海外，你或许曾有过“梦里不知身是客”的尴尬，或许也曾有“低头思故乡”的乡愁，然而美国是自由的，开放的，你只有努力去适应。驾驶斯巴鲁傲虎，带你傲然闯荡前所未见的地方，慢慢地接触渗透美国文化，从一开始的旁观者、边缘人，逐渐融入、成家立业，渐渐地美国变成了脚下实实在在的土地。不慌不忙，从容不迫过着大洋彼岸的每一天，这正是李丛柏现在的状态。



SAFETY

在选购一台车的时候，您最在意的是什么？外观？操控？还是繁多的功能配置？思前想后中，车辆安全这项重要指标，却往往被忽略……

初始安全

什么是初始安全？

简单来讲，就是车辆在设计之初即考虑降低诱发事故的因素。

初始安全并不是斯巴鲁新近提出的安全理念，而是斯巴鲁从进入汽车制造行列起就一直传承的安全理念的重要组成部分之一和与众不同的思考方式之一。斯巴鲁认为，只有驾驶员没有压力，将精神全部集中在开车上，才能远离危险。为此，在车辆设计之初就开始考虑降低诱发事故的因素，从车型设计和车身整体布局等基础性能着手，以减轻驾驶疲劳、集中精力安心驾驶为目标不断优化设计和性能，减少诱发碰撞的不安全因素，在车未启动时已经开始对驾驶者形成保护。



一台安全的汽车，斯巴鲁认为它要有开阔的视野、易于操作的界面、以及避免驾驶疲劳的座椅，可以让驾驶者自然形成正确的驾驶姿势，不仅仅让人不容易疲劳，还能防止误操作。另外重要的是万一发生事故的时候，能将气囊吸收冲击性能的效果发挥到最大。方向盘也配合多方位可调节的座椅，也同样可以大范围调节，以满足各种体型驾驶员适合的身体位置。



也许有人认为斯巴鲁内饰设计过于简约。可您是否知道其中的理由呢？斯巴鲁在驾驶者视线范围内的车内所有装饰和配件，全都精心使用了避免反光和反射的材料。此外仪表和显示屏上所显示的重要信息，采用了读取方便、自然“吸引眼球”的设计布局，精心设计的字体颜色和形状可保证驾驶者迅速准确地掌控信息。斯巴鲁汽车还依据人体工学原理，仪表显示界面集中分布在视线中心范围之内，各种按键伸手可及，并将音响等功能按键集中在方向盘上，让您在驾驶中可以专心于前方，不用分散注意力，大大增加了行车安全性。斯巴鲁为每一款汽车都精心设计了初始安全，这些细节虽然在平常用车时并不会被特别的在意，但它就好像无形的保护伞，无时无刻保证着每一位车上人员的安全。



SUBARU

斯巴鲁救了我

车祸猛于虎，每一年国内外各大媒体公布出的伤亡人数更是触目惊心，每一起车祸的背后，受到伤害的往往是整个家庭，以至于多个家庭。每天的车来车往，行色匆匆，难免会有交通事故的发生，一台安全性可靠的汽车，或许会在惨烈的车祸中保护你，给予你第二次生命。很多熟知斯巴鲁汽车的朋友，对斯巴鲁最大的印象通常都是操控性极佳、机械性能很棒，然而却很少有人提及它的安全性，其实斯巴鲁汽车是全球唯一一家全系车型在过去连续六年里（2010年-2015年）获得美国高速公路安全保险协会（IIHS）最高安全评价的汽车制造商，我们访问了斯巴鲁车主，聆听他们的故事，由他们讲述信赖斯巴鲁的原因。





间保护我们。你可以想象一下，它就像一位超级英雄保护着驾驶室，不会因为外力冲击而对人员造成伤害。我一直舍不得丢掉那台车的钥匙，我很想念它，这台车已经成为我们生活中不可缺少的一部分，这8年中，我们开着这台车行驶了九万英里（约十四万公里），现在我非常难过，它因为保护我的生命而“牺牲”了。现在我还将车窗的碎玻璃留了一些在钱包里，时刻提醒着我过去所发生的一切，我将它放在身边，每次看到它我都会感谢上帝，他们说，我的车在发生事故后，停下的一段时间里，路人们都呆立在一旁，有些人双手捂脸不敢去观望刚刚所放生的事故，但奇迹还是发生了。最终我是自己走出医院的，我真的很幸运，感谢斯巴鲁！我是梅丽莎·布莱恩，斯巴鲁救了我。

梅丽莎·布莱恩的丈夫

现在回想起来，我当时走在医院那条长长的走廊里，脑海一片空白，漫无目的地到处寻找，当我拉开病床位的帘子，她安然无恙地在里面，在这种程度的撞击下，这简直太不可思议了！说实话，我从来没有这么高兴能够再次见到她。

梅丽莎·布莱恩

今年5月的一天，我的车被一台旅游大巴追尾，旅游巴士因为跟车太近撞上了我，因为惯性的作用，我又撞上了前车，在先后与旅游大巴以及前车碰撞后，由于力道过大，我的车转了起来，再一次被后方的旅游大巴撞击。我的车被前后夹击，它看起来就像一台手风琴（每起交通事故的程度各有不同，即使驾驶斯巴鲁汽车也有可能受伤，任何时候请您务必安全驾驶，并系好安全带！）车辆前端完全粉碎，后侧被追尾的位置被撞的扁平，但驾驶室却毫无损伤。现在想起来当时的事故只是发生在一瞬间，我仍心有余悸，斯巴鲁是个伟大的汽车品牌，我要感谢它花费大量的时间，设计出如此安全的车型，并对它们进行多次的测试，以确保它能够在危险发生的瞬





SUBARU LIFE带您走近售后服务

在漫长的驾驶生涯中，车辆难免会发生小刮小蹭，轻微的外观损伤虽不影响平常的行驶，但总会觉得心里别扭，如果是雨水较多的夏季，受损的地方又较深的话，就很容易被锈蚀，为了避免这种情况，很多朋友便自己购买了补漆笔进行临时性的修补，但色差通常都会非常明显，十分不美观，为了彻底解决问题，只能对车辆受损位置进行钣金后再重新喷漆。大多车主都有到4S店修车的经历，多久能修好？能不能完全复原？这通常是大家最关心的问题，本期我们将为您“揭秘”听说过却没见过过的钣金喷漆全过程。



① 今天的主角，就是这台右前叶子板（也称翼子板）受损了的森林人。

② 首先要对受损的部位用角磨机进行打磨，将原车车漆彻底去除。这一步骤看起来大刀阔斧，其实使用工具的力度十分重要。



③ 初步打磨后，使用介子机对受损部位进行整形，介子机的原理和电焊机差不多，利用瞬间大电流释放使车体金属和焊枪金属粘连在一起从而进行整形。锤子、金属垫块等工具也是少不了的，这个步骤非常繁琐，几种工具需要交替反复使用，来为受损部位找平，这需钣金技师有着非常丰富的经验和耐心，稍微的一点点偏差都会导致这块儿车身外部件无法与整车严丝合缝。



④ 整形完成后，还要进行进一步的细致打磨，以保证这块零部件的平整度，不论是用眼去看，或用手去摸，甚至用专用的工具去测量，在找不出任何瑕疵的情况下才算整形成功。



⑤ 与外面很多的修理厂不同，钣金和喷漆在4S店内并不是由一人独立完成，而是各有分工，技师需要专精一项技术，将其发挥到极致。专门做漆的技师首先要清洁这一零部件，随后使用干磨机配合多种不同型号的砂纸进行反复的打磨抛光，以往我们在路边修理厂看到的基本都是用水磨的方式进行这一步骤，人工水磨的切削力远逊于机器干磨，所以用水磨的油漆师傅打磨同样的工件必须花干磨的油漆师傅三倍的时间。而且水磨的油漆师傅必须等每道水磨工序的工作区域干透，才能进行下一道工序。所以干磨工序比水磨工序，所用的时间大大缩短了。而且干磨工艺的环保是显而易见的，水磨工艺不但会产生大量的污水，而且水磨油漆师傅的手终年泡于脏水中，会对手造成损伤，特别是在我国的北方地区，在冬天水磨油漆师傅的工作就变得更为辛苦。而与之相对比的干磨工艺不需要用水，并采用了无尘技术，特别是再配以主动集尘式干磨系统。一个干净环保的喷漆车间是完全可以实现的。干磨工艺的最大好处就是漆面处理效果好，大大减少返工。干磨由于是机器打磨，所以工件表面非常平整，而且由于整个过程工件表面没有水，所以避免了水磨常见的桔皮、气泡、砂痕等导致返工的问题。



⑥ 在干磨机的反复打磨后，使用金属脱脂剂，将这块工件进行清洁，它利用高效液体脱脂剂对油脂和污物的皂化、润湿、乳化、渗透、卷离、分散和增溶等作用把工件表面的各种油脂、灰尘泥沙、金属粉末、手汗及其工件在加工过程中所粘附的油性脏物高效的去除彻底脱离。



⑦ 钣金原子灰俗称钣金腻子，是一种嵌填材料，能很好地附着在物体表面，并在干燥过程中不产生裂纹。通常在钣金腻子中还要加入固化剂，并与其调配均匀，并在凝结时间内用完（5分钟到15分钟不等），这对做漆的技师也是一项不小的考验，没有着多年的实操工作经验是无法完成这一工作的。当腻子干透后，还要继续使用干磨机进行打磨找平。顺便说一下，原子灰的生产厂家已比比皆是，规模有大有小，所生产的产品也是良莠不齐，鱼龙混杂。所以，选择优质的原子灰也是保证施工质量的一个重要因素，私营的修理厂很难保证这些施工材料的可靠性。

⑧ 做漆的过程中，每一步骤后，都要使用金属脱脂剂对工件进行清洁，以保证之后的施工质量。将工件清洁之后，进行第一层喷漆，叫做中涂底漆，在复合涂层中，中涂作为承上启下的过渡层，还有着防腐防锈的作用。用红外线烤灯将底漆烤干后，进一步对底漆进行打磨，找平的同时也会保证面漆的附着力。工件背面也会进行喷涂，以防止从里面生锈。



⑨ 喷涂面漆相对于底漆来讲就更为复杂，就拿这台白色森林人来讲，珠光白的车漆其实是三层面漆，第一层我们一眼就可以认出的白色漆，第二层为“珍珠漆”，近距离看车漆那些亮闪闪的小点就是了，最后一层是“亮油”，可以让第二层的珍珠漆产生反光，增加漆面的光亮。这一系列都完成后，还要到烤漆房进行最后一次烤漆。

⑩ 最后将维修完毕的工件组装回车，进行最后的细致抛光，整个的钣金喷漆过程才算完成。



鸣谢（中冀斯巴鲁北京五方店）

YOU ASK, I ANSWER 你问, 我答

问题 A

什么是车身吸能?

SUBARU LIFE: 简单来讲, 就是在车辆发生碰撞时, 吸收碰撞所产生的能量, 沿着传导结构传导至上部及下部的车身结构, 让外力均匀分散到整个车身, 降低座舱变形程度, 从而减小座舱人员的伤害。



问题 B

发动机舱可不可以用高压水枪冲洗?

SUBARU LIFE: 虽然发动机舱内的电器元件出厂时都已经做了防水处理, 但并不提倡直接用高压水枪冲洗。毕竟流水无形, 无孔不入, 用水直接冲洗发动机舱, 容易导致水残留在发动机舱内, 久而久之想必会令电气接口氧化导致接触不良, 或者紧固螺丝生锈。尤其在发动机舱高温时用水冲洗, 会产生大量的水蒸气, 这些水蒸气若渗透进电路和其他设备上, 对车的伤害可就难讲了, 比如火花塞、保险丝盒、或者自行改动过的大灯总成都会进水的隐患, 修理少则几百元, 多则上千元。



问题 C

什么是车身刚性? 它能起到什么作用?

SUBARU LIFE: 车身刚性, 首先大家想到的肯定都是安全系数, 其实车身刚性影响的不仅仅只是车辆的安全性, 车辆的操控、耐用度、舒适性等诸多方面的表现都与它息息相关。车架结构加上引擎盖、车门、行李箱盖等覆盖件后就组成了我们通常说的车身, 但车身覆盖件并不承受支撑力, 对车身的刚性贡献并不大, 说的车身刚性其泛指的还是车架的刚性, 也可以理解为车架的韧度, 当对某物用力扭的时候, 物体受到这种负荷, 产生不同程度的弯曲或者变形, 受到负荷后弯曲或者变形小的就是刚性高。刚性越好, 由于强度足够, 车身的抗扭曲变形能力就越强, 车身在弯道中的动态不会因为变形而导致不顺畅, 从而使操控性能得以提升。汽车的刚性关系到汽车行驶在恶劣的道路上时的舒适感, 这不但与车身的悬挂系统关系有关。行驶在凹凸不平的路面, 就会引起车身轻微的颤动性振动, 车身各部分的变形引起振动和声音而使乘客感觉不舒服。刚性感就是一种对车身共振点高, 使振动的幅度和频率衰减, 而且有某种程度的质量感觉。这就是所谓的整体感, 它就是乘坐的舒适性好的原因。刚性低的车身常年处在一个较明显的扭曲、变形的状态之中, 车身内部也会产生更多摩擦和位移。金属是会疲劳的。刚性好的车用上七八年, 车身钣金件的缝隙都不会变大。而车身刚性低的车就会变得松松垮垮。





问题 D

开空调为什么会增加油耗?

SUBARU LIFE: 因为空调压缩机功率很大, 它通过发电机直接提供能源, 发电机又要通过发动机带动发电, 所以就会额外增加油耗, 但有一些实测表明, 高速公路行车, 在时速80km/h以上匀速行驶情况下, 开空调要比开车窗省油, 因为车窗通风多少会产生一些阻力, 尤其是高速行驶情况下, 油耗必定会增加。现在已经进入寒冷冬季, 我们不妨开启车辆的外循环, 让发动机产生的热量通过空调风口送入车内, 虽然达不到空调暖风的制暖体感, 但当下季节还是够用了, 而且还可以防止车窗起雾。



问题 E

刹车片为什么会掉粉?

SUBARU LIFE: 刹车片一般由钢板、粘接隔热层和摩擦块构成, 钢板要经过涂装来防锈, 涂装过程用SMT-4炉温跟踪仪来检测涂装过程的温度分布来保证质量。其中隔热层是由不传热的材料组成, 目的是隔热。摩擦块由摩擦材料、粘合剂组成, 刹车时被挤压在刹车盘或刹车鼓上产生摩擦, 从而达到车辆减速刹车的目的。由于摩擦作用, 摩擦块会逐渐被磨损, 会有一些掉粉, 一般来讲成本越低的刹车片磨损得越快, 由于驾驶习惯的不同, 磨损程度也会大不一样。



问题 F

加油站总推荐的燃油宝到底能起到什么作用?

SUBARU LIFE: 燃油宝就是通常讲的燃油添加剂, 宣传上会有促进燃烧、消除或者减轻已有积碳和节油的效果, 其实可以把它看作汽车用的“保健品”, 如果您选择的加油站都是国家正规授权的, 燃油添加剂所能起到的效果其实并不明显, 而且一瓶的价格通常在30-50元之间, 远要超出在添加剂促进下所节省的燃油成本, 这样一算并不值得。跑长途时在国道、省道或者村庄私营加油站加油时, 很难保证燃油的清洁度和辛烷值, 极有可能影响燃烧效率, 这时燃油添加剂就会起到明显的作用, 斯巴鲁官方有针对斯巴鲁水平对置发动机开发的燃油添加剂, 可以在长途旅行前在4S店购买, 以备不时之需。





日本人喜欢在夏天鳗鱼清瘦的时候吃它，所以，有人说，“鳗鱼饭是日本夏天的风物诗”。很多人喜欢鳗鱼秋冬肥厚的口感，我更喜欢的，是Q弹紧致，所以夏天能吃上一盒符合心意的表皮微焦的名古屋鳗鱼饭，我总会有那种“管它背后大浪滔天”的畅快之感。



PROUD EEL STORY 傲鳗の物語

文/简安 图/傲鳗 编辑/邵将



从江户时代起相传至今的“鳗鱼饭”，可以说是日式快餐开拓者。鳗鱼从江户时代起，就被当作是高价的食物。鳗鱼的专门店，设定了相当贵的价格。不过，由于进口的人工养殖鳗鱼增加的缘故，变得在一般的超市，也能够以相对比较便宜的价格入手，得以品尝了。一年之中，鳗鱼不分季节随处可见，但是最容易品尝得到的季节，是夏季。这是因为，立秋之前的十八天被称做“夏之土用”，是一年里最最炎热的时期，从江户时代起，就有“土用丑”之日（7月25日前后）吃了鳗鱼，夏天也不会瘦，说法的缘故。



日本人喜欢在夏天鳗鱼清瘦的时候吃它，所以，有人说，“鳗鱼饭是日本夏天的风物诗”。很多人喜欢鳗鱼秋冬肥厚的口感，我更喜欢的，是Q弹紧致，所以夏天能吃上一盒符合心意的表皮微焦的名古屋鳗鱼饭，我总会有那种“管它背后大浪滔天”的畅快之感。

北京很多好餐厅都藏在看似极为普通的街道、胡同儿、小区里。我去望京找心心念念的名古屋鳗鱼饭时，导航也把我导进了一个居民小区里。不过那个黑房子还是不难找，招牌写地很简洁——“傲鳗”。

坐在日式木窗前，喝了口抹茶就开始点单。傲鳗中午供应的是鳗鱼丼，用瓷碗装，半条鳗鱼的份。晚上供应的是鳗鱼重，用漆器装，一条鳗鱼的份。午餐的鳗鱼饭配汤，晚餐的鳗鱼饭配茶。所谓三吃，一吃，就是单纯地把鳗鱼和饭夹一起，让鳗鱼包裹在饭上，一口吃下去。二吃，就是把酱汁倒在鳗鱼上，酱汁是鳗鱼的知己，米饭在酱汁里显得更闪耀，从衬托鳗鱼变成了相辅相成。三吃，就是把眼前的海苔、



芝麻、芥末、柚子酱等等撒在鳗鱼饭上，汤和茶，把鳗鱼饭变成汤 / 茶泡饭，立即换了种口感，从紧实到爽口。

名古屋鳗鱼饭，强调炭火现烤，鳗鱼也要切成一块一块，烤接近焦黄，难怪我朋友圈里那些识货的资深食客，看到我在网上发布鳗鱼饭的照片，立即问我，是名古屋鳗鱼饭吗？一碗绝妙的鳗鱼饭，十分考验厨师翻转的功力，米饭也要质朴柔软，酱汁更不能喧宾夺主。

傲鳗的白烧鳗鱼也地道，更为清淡，没有酱汁的掩盖，同样没有腥味。如果是一群人去吃，除了鳗鱼饭，自然要点生鱼片，蓝鳍金枪鱼来自长崎，牡丹虾是加拿大进口的，生蚝是北海道的，海胆是北朝鲜产的，鳌虾出自新西兰，阿拉斯加雪蟹自然是阿拉斯加的。我深爱海胆入口即化的口感，配上日本进口的芥末酱，吃得极为满足带劲。如果是晚上去，必定要求上一壶清酒，女生喝“上善如水”（日本清酒品牌）就蛮好，像苍井优那样眯着眼睛抿上几口，人也开始飘飘然。

害怕嘌呤过高的人，可以点烤物，牛舌包裹芦笋，芦笋的清香和牛肉的甘甜融合在一起，烤全翅有一种烟火感，鸡翅上有一层焦糖，咸甜适中。餐后人人都要点的甜品是杏仁豆腐，我最喜欢日本的甜品，向来不会恶甜，精致小巧，吃下去，好像夏日的晚风拂面。

“鳗鱼饭是日本夏天的风物诗”，在北京遇到这样的食物，再喝点酒，真的是烦恼的人类最好的慰藉。





傲鳗的料理长和他的秘密武器

厨师最大的秘密武器就是有一把坚韧有力并且赋予灵魂的刀。

寻刀：傲鳗的料理长David Hu说，在日本我们习惯找到一把适合自己的料理刀。当然，这把刀的出处是很重要的。在傲鳗，我习惯用的是名古屋式的刀，短小并且可以用背齐按压住鱼，直接开腹。傲鳗主要做的名古屋鳗鱼饭，名古屋式的鳗鱼刀采用腹开活杀，只有这样才能把鳗鱼饭通过烤制出来的酥脆感体现的更加明快，让顾客以不同感觉的味蕾效果尝到不一样的名古屋鳗鱼饭。

刀的与众不同：这里依然要说到刀，名古屋式的鳗鱼刀有别于其他城市使用的刀具。在日本流行的鳗鱼刀只有四种，大阪、京都、东京以及名古屋式，其中东京式的鳗鱼刀是开背比较方便的刀，其余三种都用做开腹，方便料理师使用，但现在这四种刀都能做到开腹和开背使用。之所以用名古屋的刀，是因为傲鳗主打的鳗鱼饭是名古屋式的鳗鱼三吃。对刀的讲究也是您味蕾体验有差别的最大因素，所以关注料理师的刀，这是秘密武器。因为一切的特别，才会有与众不同的幸福感来源。

鳗鱼的选择：在傲鳗，我们选用的是日本鳗（海鳗）。河鳗和海鳗有什么区别呢？鳗鱼是一种降低河性洄游鱼类，原产在海中，溯河到淡水内长大，后回到海中产卵。每年春季，大批幼鳗成群自大海进入江河口。雄鳗通常就在江河口成长；而雌鳗则逆水上溯进入江河的干、支流和与江河相通的湖泊，有的甚至跋涉几千公里到达江河的上游各水体。每一份鳗鱼饭都是精心挑选的半斤鳗，肉质紧致。





卫冕之路， 仍在继续

——斯巴鲁中国拉力车队登封站、龙游站

2015年9月25日，中国汽车拉力锦标赛（CRC）来到久负盛名的少林宝地河南登封，该站是首次出现在中国汽车拉力锦标赛的赛历里面，赛道的数据对于每支车队来说都是欠缺的，人工建造、弯道多是本站赛道的主要特点。所有人来不及感受禅武文化的神秘，就先被赛道的滚滚黄土和围观群众的热情糊了一脸。



魔鬼赛道车手遇考验

9月26日，“嵩皇体育”杯河南登封·中国汽车拉力锦标赛(CRC)正式拉开帷幕。当天上午先进行了盛大的开幕仪式，马克·希金斯作为斯巴鲁中国拉力车队的代表通过发车台，受到了现场观众的热列掌声。随后赛事进行了SS1和超级短道赛SS2的争夺，斯巴鲁中国拉力车队主力车手马克·希金斯位列全场第二，以微弱时间暂时落后于老对手阿特金森。而主力车手韩寒以领先身后对手14.5秒的时间暂列中国车手第一的位置。赛后，马克·希金斯对自己当天的表现感到满意，认为赛道相当有意思，很考验车手的技术与体力。韩寒接受采访说道：“其实这样的赛道不是说它不科学，而是它缺乏更好的观赏性吧。虽然我不太喜欢这样的赛道，但我克制住自己的情绪，还是跑出了不错的成绩。”



韩寒：学会接受而不是抱怨

在第一个比赛日，韩寒以绝对优势排名中国车手第一，却在第二日的比赛中由于机械故障无法及时修复而遗憾宣布退赛。而对全新的赛道，韩寒也倒出心里的话：“来了很多观众，看得出组织很用心，赛道也像专门给人围观而准备的，虽然赛道多弯紧凑很有特色，但是我纯粹不喜欢。”虽然不喜欢这种拖慢车速的赛道设计，韩寒仍然在比赛首日跑出了优异的成绩，他以19分20.3秒的成绩，位列中国车手第一。“设计者如此滥用回头弯，想必是要尽可能拉长战线，但这样做的结果无非就是跑起来很费劲。其实人有的时候不怕累，怕的是又费力又无趣。”韩寒直言不讳地评价了这条赛道的不合理、接踵而至的低速弯道难以为大家展现驾控艺术的魅力。“慢车姿态真的不够美观，吸引那么多观众来又有什么用的”



9月27日，一天进行五个赛段，对斯巴鲁中国拉力车队来说是极大的考验。分别在嵩皇赛段、今石赛段和金牛岭赛段进行了四个赛段的争夺，然后再进行一次超级短道赛SS7的较量。当天的比赛极为激烈，118台赛车最终只有72台完赛。此前一直位居中国车手榜首的韩寒虽然在SS3、SS4赛段保持了不错的速度，但随后赛车发生了机械故障，最终不得不退出了比赛。另外一名主力车手李微同样经历了赛车机械故障的困扰，但很快进行了自我排查修复，不过在成绩上还是损失了将近2分钟的时间。幸好，马克·希金斯没有受到队友退赛的影响，继续稳扎稳打，在当天五个赛段过后，暂列全场第二名。

9月28日，最后一天的比赛斯巴鲁中国拉力车队凭借着马克·希金斯和李微的出色表现，获得了联合会杯亚军，主力车手马克·希金斯夺得全场车手亚军。当天的比赛进行了最后四个赛段的争夺，由于与榜首的不小差距，斯巴鲁中国拉力车队马克·希金斯目标是拿下全场亚军，最终如愿以偿，以2小时30分37.4秒的成绩夺得全场车手杯亚军。赛后，这位英国冠军车手表示在与阿特金森的赛车拥有不小差距的情况下，已经发挥出自己的正常水平，同时团队给予了非常有力的支持，希望下一站能够有机会冲击冠军。

另外一名主力车手李微的排名较昨天有所上升，但让人遗憾的是，赛车使用的碳纤维车门被认定为技术违规，李微不得不接受被罚时排名跌出了积分区。“这个意外很遗憾，但作为车手，自己只能专注于比赛的事，希望在接下来的龙游和武义站比赛中，自己能够再次提速。”



呢？再加上遮天蔽日的沙尘暴属性，套用一句歌词不为过：‘那画面太美我不敢看。’”

从SS4回来的韩寒满脸愁云，“离合出了些状况，没有手刹，一公里大概慢三到四秒，这样一个赛段下来我们就将近损失了一分钟，这个时间也不是追不回来，但很艰难，首先还是得把车修好。”上一站在怀柔坏车时，韩寒就评价过：“人状态好、赛段时间也很好的时候，突然赛车来一个小问题，就会感叹拉力的残酷。比如发电机故障全车没电的时候，就恨不得自己能发电。车坏了，那真是头皮再硬也没法上。任何比赛，甚至人生，总不会一直赢，作为一个成熟的车手，或者说作为一个成熟的人类，更多的是要学会接受而不是抱怨。”

在河南登封站结束之后，年度积分榜的形势有所变化，斯巴鲁中国拉力车队以132个积分位居第二，只落后榜首1分。而韩寒的退赛，使得自己的积分未能再进一步，但凭借着首站成绩占优的规则，暂列车手年度积分第二名。对于年度竞争处于如此胶着的状态，斯巴鲁中国拉力车队经理黄卫表示只有激烈的竞争比赛才好看，车队一直认为只有这样的强强交锋，才能有更大的进步。

登封站的比赛结束之后，2015中国汽车拉力锦标赛将于10月底移师浙江龙游，斯巴鲁中国拉力车队的卫冕之路仍会继续。



再战龙游

2015年10月30日，中国汽车拉力锦标赛（CRC）又回到了龙游这个老战场。

然而天公不作美，浙沥的雨水冲刷着赛道，徒增了龙游赛道的魔鬼本色，但是为期三天的拉力赛事却不会因取消或者延后，车手们又迎来了新一轮的挑战，龙游站的短道赛历年都非常具有人气，相信斯巴鲁中国拉力车队的发挥不会让现场观众失望。

在简短的发车仪式之后，比赛进行超级短道赛的争夺。由于短道赛的特殊赛段仅有的1.8公里，相互之间的差距非常的微小，斯巴鲁中国拉力车队的车手执行了车队以“稳定为主”的策略，以一个“热身”的方式完成了当天的比赛。作为一名已经在龙游跑过多年比赛的老车手，马克·希金斯知道什么时候应该开始发力：“跟以往的龙游站一样，赛道





的情况还是很差，路面非常粗糙。为了保护赛车，我在短道的发挥比较保守，所以跑出来的时间显得一般。明天和后天的比赛才是重点，我们会努力追回名次。”而韩寒的运气似乎还没有正式来临，短道赛出现了一个手刹的小问题，稍微影响了一些时间。韩寒表示龙游的路况太差，怎么保护好赛车是取得好成绩的关键。与正式比赛相比起来，短道赛更多是起着一个“热身”的作用。

10月31日，龙游站结束了第二比赛日的惨烈较量，当天比赛只有三个赛段顺利进行，另外三个赛段因故取消。这些意外也在一定程度上影响了车手的状态。截至当天比赛结束，斯巴鲁中国拉力车队韩寒暂列中国车手第一，外援车手马克·希金斯全场第二。

11月1日的比赛让斯巴鲁拉力车队的马克·希金斯感到高兴，因为当天的比赛没有因为天气原因取消任何一个赛段。在后无追兵的情况下，马克再次拿下一席第二，为车队获得可观的分数。韩寒的表现更是可圈可点，继昨天积累了可观的领先优势之后，当天韩寒又将优势保持到了最后，夺得了自己在本赛季的第三个中国车手第一，也为属于自己的冠军争夺战重燃了希望。

至此，CRC龙游站的全部比赛均已结束，下站比赛将移师同在浙江的武义，时间为11月21至23日。



2015CRC龙游站车队积分榜

排名	车队	本站积分	总积分
1	一汽-大众车队	37	170
2	斯巴鲁中国拉力车队	34	166
3	上海大众斯柯达红牛车队	16	100
4	北汽坤宝拉力车队	26	93

2015龙游登封站总成绩

排名	车手/领航员	车队	总成绩
1	Christopher Atkinson / Moscott Dale	一汽-大众车队	02:20:35.5
2	Mark Higgins / Darren Garrod	斯巴鲁中国拉力车队	02:22:26.1
3	Alister Mcrae / Stuart Loudon	北京坤宝拉力车队	02:25:31.8
4	韩寒/孙强	斯巴鲁中国拉力车队	02:29:31.6

2015CRC龙游站联合会杯（中国车手）积分榜

名次	车手/领航员	车队	本站积分	个人总积分
1	陈德安/王洋	一汽-大众车队	20	89
2	韩寒/孙强	斯巴鲁中国拉力车队	25	75
3	徐俊/刘胜	上海大众斯柯达红牛车队	17	67
4	林德伟/乐柯鹏	上海大众斯柯达红牛车队	9	57



