



随着一汽丰田第 528188 辆锐志的下线,进入中国市场 12 年的丰田锐志正式宣告停产。

一款经典车型就像在你身边的一位“老熟人”——平时并不觉得怎么样,而当你失去它时就会惋惜,以致有人会发出“如果再给我一个机会……我还是再考虑下”。

是的,最近很多人的朋友圈都被一汽丰田锐志停产消息刷屏,有不少车迷和汽车媒体编辑们都表示很可惜,但情怀不能用来一直消费,锐志的“低环保、高成本”终究爆发,此刻就让我们一起来了解它。



别了,锐志!

“低环保、高成本”压死最后的稻草?

锐志 曾经的辉煌

一般而言,锐志是作为家庭第二辆车的形象出现,在满足家人需求以及个人能力允许的基础上,有些车主会买辆轿跑来满足自己追求操控的爱好。在 2010 年之前,除了豪华车以外,市场中能够满足消费者在操控、性能方面需求的车型就只有丰田锐志、大众 CC、本田思铂睿及马自达 6 睿翼等车型,这也造成了锐志在国产后的一段繁荣时期。

锐志自 2006 年上市以来,一直秉承着 V6+ 前置后驱的布局,并且当时能拿出改装的车少之又少,堪称后驱操控王的宝马 3 系一直处于较高的定价及没有优惠,无奈的消费者受限于购车预算,只能选择价格更低改装潜力更高的锐志,久而久之,大马力后驱“超跑”这个词就孕育而生,留在了车迷的脑海里。

锐志停产是“低环保、高成本”等多因素促成

1 | 令人又爱又恨的 V6

V6 发动机——顾名思义,拥有六个气缸——那环保肯定是“劣等生”了,六气缸带来的高油耗,官方贴出的综合油耗都去到 11.06L/100km,而实际可想而知,起码去到 15L/100km。

尽管锐志 V6 发动机在动力输出方面非常平顺,以及发动机的声浪是四缸机无法比拟的,但现今严格的法

规下锐志的高油耗,想不停产都难。CAFC(乘用车企业平均燃料消耗量核算办法)管理机制是由国家工信部会同发改委、商务部、海关总署、质检总局五部门于 2013 年联合发布的该管理机制明确表明:“2015 年我国乘用车平均燃料消耗量须降至百公里 6.9 升,而到 2020 年则须降至百公里 5.0 升”,锐志的高油耗根本无法达标。

2 | 生产成本高昂

锐志和皇冠使用同一个底盘,我想很多人都知道,要知道皇冠是一款对标奥迪 A6L 的车型(厂方初始设定),就能想到给锐志使用这个底盘,成本怎么可能低?起码低不过兄弟车型——广汽丰田的凯美瑞。

由于前置后驱车型的生产工序较为复杂,导致其生产成本较高,这

也是致使锐志的价格居高不下的重要原因;其次,前置后驱的操控性很好,但推力也大,在上坡和雪地行驶时容易出现“摆尾”的情况;最后由于前置后驱车型需要通过传动轴给后轮传递动力,在车辆的座椅中间会出现隆起,这极大地影响了车内的乘坐空间。

3 | 与竞争对手相比已无优势

面对现今市场推陈出新速度越来越快,定位于运动中型车有着明显增加,其中最强势还属福特蒙迪欧和马自达阿特兹。蒙迪欧秉承着福特优异的底盘调校,能在运动和舒适之间取到一个很好的平衡点,转向精准高速过弯悬架支撑性也足,激烈驾驶时能有着很高的稳定性。

马自达一直有着“东瀛宝马”的称号,到如今依然保留了品牌一贯的特性,阿特兹在同级一直有着操控王的称号,有着“创驰蓝天”发动机的加持,让阿特兹在燃油经济性方面出色,

2.5L 自然吸气发动机综合油耗也仅为 8.76L/100km,且在销量上表现也尤为出色。所以,锐志无法拿出更足的优势与同级去抗衡,也成为了其停产最重要的原因之一。

除此之外,人们对于操控、运动的理解也发生了一些变化,锐志良好的漂移性能曾让许多人为之疯狂,但现在“玩家”越来越讲究在城市道路上的控制。市场上先进的涡轮增压发动机足以满足消费者的需求,而锐志十年不变的前置后驱和 V6 发动机让消费者累觉不爱。

4 |

丰田大力发展混合动力

锐志本身及其所在市场的潜力都已发展殆尽,凯美瑞、卡罗拉这种大众型家轿有换代延续的可能,但主打个性细分市场的车型随时都会被替换。锐志不是 86,丰田为这款既不能带来销量,又撑不起招牌的车型继续埋单的可能性很低。

其次,丰田当前的发展重心是混合动力,也缺乏更多的人力、财力用于 Mark X 的设计和改造。目前,丰田在全球约 90 个国家和地区销售混合动力车。今后,丰田还将继续努力扩充混合动力车型的产品阵容,扩大销售区域。

在中国,丰田投资建设的丰田全球研发体系中规模最大、最先进的混合动力核心组件的研发基地——丰田汽车研发中心(中国)有限公司在 2013 年底正式落成开业,其所研究的搭载国产混合动力总成的卡罗拉、雷凌也已上市。此外,生产电池的新中源丰田汽车能源系统有限公司以及生产混合动力变速驱动桥的丰田汽车(常熟)零部件有限公司相继成立。