

高转平顺的秘密揭晓：7款真·耐久王 vs 7款“中年危机”发动机

来源：姜家生 发布时间：2025-11-23 07:35:03

皇冠(进口)最低售价：29.90万起图片参数配置询底价懂车分暂无懂车实测暂无车友圈1.8万车友热议二手车6.80万起 | 3辆

将发动机转速提升到 6000 转/分，你就能在几秒钟内了解它的全部特性。有些发动机运转起来就像瑞士手表一样平稳，即使经过 15 万英里的高强度使用，依然能发出悦耳的嗡嗡声。

它们震动起来就像一台老式洗衣机在脱水时一样，嘎嘎作响，剧烈摇晃，让人担心有什么东西会松动脱落，穿透引擎盖。



高转速下的平顺性不仅仅关乎炫耀或赛车血统，它更体现了工程设计的基本品质、制造精度以及发动机的耐久性。运转平顺的发动机寿命更长，是因为其部件之间不会因振动而相互碰撞。

它们驾驶起来更舒适，让高速公路并线和激情驾驶成为一种享受而非压力。而且，由于所有部件都保持良好平衡，内部磨损极小，因此它们的维护成本通常也更低。

但大多数人直到为时已晚才意识到：如果发动机制造不当，即使一开始运转平稳，随着时间的推移也会变得运转不畅。



廉价的内部零件磨损不均，平衡性被破坏，你当初爱上的那台运转平顺的发动机，行驶到8万英里后就会变成一台震动不堪的机器。你开始犹豫，是该花几千块钱修好它，还是干脆把车卖掉，承受贬值的损失。



我们将仔细研究七款在任何转速和任何里程下都能像小猫一样轻柔运转的发动机，然后将它们与另外七款随着车龄增长而变得像农用拖拉机一样笨重的发动机进行对比。你下次买车时，或许应该了解一下这两者的区别。

丝滑顺畅，永葆激情：精心打造的发动机

1. 宝马 M340i B58 3.0L 直列六缸发动机 (2021)

直列六缸发动机的结构具有V6和四缸发动机无法比拟的固有平衡性。当活塞沿直线运动且间距完美时，一次作用力和二次作用力自然相互抵消。

这款B58发动机充分利用了这一天然优势，并通过精密制造工艺将其发挥到极致，实现了极其严格的公差控制。每个部件在组装前都经过单独平衡，组装完成后，整台发动机还要再次进行平衡。

曲轴设计采用七个主轴承支撑锻钢轴。如此多的轴承点可防止高转速下发生弯曲，从而保持完美的旋转平衡。

曲轴不发生弯曲时，就不会产生导致发动机运转不稳的振动。宝马之所以投资锻造而非铸造，是因为锻造部件具有更高的强度和更稳定的内部结构。

进气和排气可变气门正时技术可在整个转速范围内提供平顺的动力输出。当发动机在整个转速范围内都能产生强劲扭矩时，您无需费力拉高转速即可获得动力。

但当你把B58发动机转速推到6000转/分时，它不会抗拒，反而会热情响应。由于宝马采用了合适的弹簧刚度和轻量化材料，气门机构部件在高转速下依然保持稳定。

直列六缸发动机本身就具有平衡性，因此无需平衡轴。零部件越少，磨损和产生振动的可能性就越小。

这种简洁性有助于解释为什么直列六缸发动机比更复杂的发动机布局更能保持平顺性。当你的基本架构合理时，就不需要用权宜之计来掩盖问题。

长期车主反映，B58发动机行驶里程超过10万英里后依然保持平顺性。论坛上有很多高里程的B58发动机案例，它们依然能够平稳地拉到红线转速，没有振动或顿挫感。

这种实际耐用性证明了工程设计的有效性，它能带来持久的平顺性，而不会随着部件磨损而逐渐消失。宝马从一开始就打造了一款优秀的发动机。

2. 本田思域 Type R K20C1 2.0L 涡轮增压四缸发动机（2019款）

四缸发动机通常比六缸发动机振动更大，但本田的工程师们巧妙地克服了这些限制。

曲轴采用八个经过精心计算的配重块，以抵消不平衡力。每个配重块都按照精确规格加工而成，从而实现了极佳的平衡，使得这款发动机的运转比许多六缸发动机还要平顺。

连杆采用锻造而非铸造工艺，在保证强度的同时又不会增加过多的重量。更轻的连杆降低了往复运动的质量，从而减少了振动，并允许更高的安全转速。

本田公司随后将每根连杆的重量平衡到与另一根连杆相差几克以内，以确保四个气缸都能平等地为运转平顺性做出贡献，而不是相互干扰。

活塞采用裙部面积最小的设计，以减少摩擦和重量。质量越小，在高转速下导致发动机解体的力就越小。

这些活塞也经过精心平衡，四个气缸的重量完全一致。当部件重量相同且运动完美协调时，运转平顺性自然而然就会实现。

双平衡轴以曲轴转速的两倍旋转，抵消了通常困扰四缸发动机的二次振动力。

本田的平衡轴设计尤为高效，它采用齿轮传动而非链条，实现精准且永不改变的正时。

当平衡轴保持完美同步时，便能消除振动，否则这些振动会使发动机运转粗糙。

高里程的Type R发动机依然保持着惊人的平顺性。行驶里程超过8万英里的车主反映，发动机转速依然平稳地达到7000转/分，没有出现任何顿挫感。

这种持续的改进证明了本田打造这些发动机的初衷就是为了经久耐用，他们使用的材料和加工工艺都不会随着使用而劣化。赛车基因体现在那些能够承受严苛考验却依然运转良好的部件上。

3. 保时捷 911 Carrera 3.0L 双涡轮增压水平对置六缸发动机（2020 款）

水平对置发动机的布局将气缸水平相对放置，实现了完美的初级平衡。当活塞同时向相反方向运动时，它们的惯性力完全抵消。

这种固有的平衡性赋予了水平对置六缸发动机平顺性方面的优势，这是 V 型发动机在不增加平衡轴和其他复杂装置的情况下无法比拟的。

曲轴在七个主轴承中运转，间隙极其紧密。保时捷的制造工艺确保轴承配合精准，间隙极小。这种精度避免了低端发动机常见的松动现象，即使经过多年的激烈驾驶，也能保持平稳运转。出厂时部件配合精准，就能更长时间保持紧固。

涡轮增压器在提升动力的同时，还能保持运转平顺性。其他发动机中可能产生振动的排气脉冲，在排出之前会被涡轮壳体平滑化。

这种阻尼效应实际上有助于提高高转速下的运转平顺性，同时又能提供涡轮增压器闻名遐迩的动力提升。保时捷对这些涡轮增压器进行了调校，使其动力输出更加平顺，而非追求峰值功率。

发动机支架采用精密的液压系统，能够有效隔离底盘的振动。即使发动机出现轻微抖动，乘客也不会通过这些支架感受到。

但结合发动机本身的平顺性，这些支架创造了一种驾驶体验，让您感受到动力输出而不会产生任何令人不快的振动。

保时捷911 车主希望他们的发动机能够永远平稳运行，而这一代车型也满足了这一期望。

二手车市场显示，即使行驶里程很高，保时捷的发动机依然能卖出高价，因为买家知道这些发动机经久耐用。发动机在高强度使用下仍能保持其性能，这证明了保时捷卓越的工程品质，也正是其高价的合理性所在。

4. 马自达 Miata MX-5 2.0L Skyactiv-G（2022）

小排量并不意味着运转粗糙，只要工程设计得当。这款2.0升四缸发动机采用轻量化部件，并经过严格的平衡处理。

曲轴、活塞和连杆在组装前都经过重量匹配，从而制造出一台旋转顺畅、没有振动的发动机，避免出现不平衡现象。

13:1 的高压缩比在整个转速范围内都能产生强劲动力。当发动机在低转速下就能产生良好的扭矩时，即使在高转速下也不会感到吃力。

这种宽广的动力输出使Skyactiv-G发动机在任何转速范围内都感觉平顺且响应灵敏，鼓励驾驶者充分利用整个转速范围。乐于高转速运转的发动机才是真正优秀的发动机。

气门机构采用滚子摇臂，与滑动式摇臂相比，摩擦力更小。摩擦力越小，内部阻力造成的动力损失就越少，磨损也就越小。

零部件磨损速度越慢，发动机运转就越平稳。滚子摇臂虽然成本更高，但其优势却能贯穿发动机的整个使用寿命。

双平衡轴消除了通常会使四缸发动机产生嗡嗡声的二次振动。马自达的实现方式尤为精妙，采用精密齿轮传动装置来保持完美的配气正时。

当平衡轴正常工作时，四缸发动机的运转平顺性可以媲美六缸发动机。马自达MX-5的车主经常反映，他们的发动机运转起来比排量更大的发动机还要平顺。

长期可靠性数据显示，Skyactiv-G发动机行驶里程超过10万英里后仍能保持平顺性。马自达论坛上有很多高里程数的案例，它们至今仍能安静平稳地运行。

这种久经考验的耐用性源于优质的材料和精湛的制造工艺，使发动机能够承受激烈的驾驶而不会出现故障。马自达从一开始就精心打造了这些发动机。

5. 雷克萨斯 IS 500 5.0L V8 (2022)

自然吸气式 V8 发动机架构通过其点火顺序和固有的平衡性提供了平顺性优势。

这款5.0升V8发动机采用90度V型夹角，实现了均匀的点火间隔，从而带来平顺的动力输出，避免了某些发动机常见的脉冲感和粗糙感。动力冲程均匀分布时，发动机运转自然平稳。

曲轴采用高强度钢锻造而成，并由五个主轴承支撑运转。丰田的精密制造工艺确保曲轴旋转平稳，跳动量极小。

完全笔直的曲轴即使在高转速下也不会产生振动。再加上精细的平衡处理，这种曲轴能够实现四缸和V6发动机难以企及的旋转平顺性。

连杆采用工字梁设计，既坚固又轻便。每根连杆的重量都与其配套连杆在极小的公差范围内进行匹配。

当八个气缸的往复运动部件质量完全相同时，发动机在其整个使用寿命期间都能保持平衡。这种对细节的关注，使得发动机能够始终保持平稳运转，而不会随着老化而产生振动。

双凸轮轴可变气门正时技术优化了整个转速范围内的动力输出。这种灵活性确保发动机无论以 2000 转/分巡航还是以 6000 转/分加速冲上匝道，都能高效运行。

能够在所有速度下都表现良好的发动机，是设计合理的发动机，没有为了降低某些情况下的性能而做出的妥协。

车主们反映，这款V8发动机即使使用多年依然运转平顺。雷克萨斯的可靠性口碑并非浪得虚名，而是有其发动机能够平稳运行超过20万英里的有力证明。

人们常说丰田制造的发动机经久耐用，这款5.0升V8发动机正是如此。它运转平顺，历久弥新，足以证明其卓越的工程品质。

6. 大众高尔夫 R 2.0L 涡轮增压四缸（2021款）

德国工程对精益求精的执着在这款涡轮增压四缸发动机上体现得淋漓尽致。尽管是四缸强制进气发动机，即使在高转速下运转也异常平顺。

平衡轴消除了二次振动，而曲轴的精细平衡则处理了主要受力。这种多管齐下的平顺性提升方式，造就了一台运转比其简单参数所显示的更为精致的发动机。

锻造内件能够承受增压压力而不发生弯曲或失效。高强度部件不仅提高了可靠性，还能保持更严格的公差，从而确保发动机平稳运行。

当活塞、连杆和曲轴在负载下不发生弯曲时，就不会产生使发动机感觉粗糙或颠簸的振动。

涡轮增压器的集成使动力输出更加平顺，同时提升了性能。与开关式的顿挫感不同，这款涡轮增压器提供的动力是渐进式的，鼓励用户在高转速下使用。

当涡轮增压器的尺寸和调校正确时，它们会增强发动机的平顺性，而不是像某些涡轮增压发动机那样产生喘振现象，使发动机感觉不够精致。

发动机支架采用精密设计，能够有效隔离底盘振动。即使发动机本身存在轻微振动，乘客也能通过精心设计的支架完全感受不到。再加上发动机本身运转平顺，这些支架共同打造出媲美六缸发动机的精致驾驶体验。

即使是高里程的Golf R，其运转平顺性也保持得非常出色。车迷论坛上，一些行驶里程超过8万英里的车主反映，他们的发动机依然运转平顺，没有出现任何顿挫感。这种持续的精细化表现证明，大众从一开始就注重发动机的品质，而不是依赖于随着时间推移而逐渐松动的精密公差。

7. 斯巴鲁 WRX STI EJ257 2.5L 水平对置四缸发动机（2019）

水平对置发动机布局具有天然的平衡优势，有助于这款涡轮增压四缸发动机平稳运行。

水平对置的活塞运动方向完全相反，相互抵消了惯性力。

这种结构消除了直列式和 V 型发动机常见的振动，无需平衡轴或其他复杂装置即可实现平稳运行。

锻造内件能够承受增压压力和高转速而不发生形变。坚固的曲轴、连杆和活塞在压力下保持形状，从而维持了斯巴鲁为发动机精心设计的精确平衡。

当部件不弯曲或拉伸时，就不会产生振动，从而避免发动机运转不顺畅。

等长排气歧管可改善排气流量，同时产生斯巴鲁特有的声浪。这些排气歧管还能确保所有气缸承受相同的背压，从而使动力输出更加平顺。

当气缸向等长的管道内点火时，它们会协调工作而不是相互对抗，从而有助于平稳燃烧。

涡轮增压器的尺寸和调校能够带来宽广的动力输出，从而鼓励驾驶员提高转速。当发动机在各个转速区间都能输出强劲扭矩时，驾驶员自然会毫不犹豫地使用高转速。

这款 STI 发动机在整个转速范围内都能轻松输出动力，无论是在 3,000 转/分还是 6,000 转/分，都能感受到平顺而强劲的动力输出。

长期可靠性证明，即使在高强度使用下，这款发动机也能保持平顺性。源自拉力赛的血统意味着斯巴鲁打造这款发动机时就考虑到了经受严苛考验，而这种耐用性也体现在随着里程数的增加，发动机依然能够保持良好的运转性能。

车主报告称，EJ257 发动机在保养得当的情况下，行驶里程超过 15 万英里后仍能平稳运行，这证明其基本工程设计是合理的。

粗犷的骑士：会老化的发动机

1. 日产Altima QR25DE 2.5L 四门（2015）

四缸发动机面临着固有的平衡性挑战，而这款日产发动机并没有很好地克服这些挑战。初期运转平顺尚可接受，但随着里程增加，振动逐渐显现，发动机运转感觉越来越粗糙。平衡轴磨损会导致二次振动加剧，产生嗡嗡声，且这种嗡嗡声会随着时间推移而加剧。

正时链条张紧器过早磨损，导致链条松弛，从而产生异响。这种机械噪音会加剧发动机运转不顺畅的感觉，使发动机听起来和感觉起来都像农用设备一样粗糙。

链条发出嘎嘎声，表明正时系统整体磨损严重，如果不进行昂贵的维修，情况只会越来越糟。

连杆轴承磨损会在高转速时产生敲击声。日产显然没有为激烈驾驶充分设计这些轴承的尺寸，随着里程数的增加，轴承间隙会逐渐增大。

这种松动会产生振动和噪音，使发动机感觉粗糙，尤其是在猛踩油门时。

发动机支架的老化速度超出预期，导致振动传递至车架。橡胶支架材料老化分解，失去阻尼性能。

当发动机支架失效时，即使是轻微的发动机振动也会传递到乘客身上，使汽车感觉粗糙不平。

车主抱怨高里程日产Altima车型行驶时出现粗糙和振动问题是很常见的。论坛上有很多车主发帖询问为什么他们的发动机在行驶约8万英里后会出现这种粗糙感。

这种现象表明是设计问题而不是维护疏忽，证明日产在设计这款发动机时并没有考虑长期改进。

2. 福特 EcoBoost 1.0L 三缸发动机（2017 款嘉年华）

三缸发动机存在一些根本性的平衡问题，即使是现代工程技术也难以解决。

这款小巧的EcoBoost发动机启动时就会出现明显的振动，随着部件磨损，振动会加剧。涡轮增压会增加热量和压力，加速内部磨损，导致运转不稳的速度比自然吸气发动机更快。

平衡轴的设计旨在平滑振动，但随着磨损加剧，其效果会逐渐降低。当平衡轴轴承出现间隙时，平衡轴与曲轴的正时关系会发生轻微变化。

这种正时偏差意味着平衡轴无法正确抵消振动，导致发动机老化后运转不平顺性增加。

活塞设计采用薄活塞环以减少摩擦，但这些活塞环在增压压力下磨损很快。磨损的活塞环会导致窜气，降低压缩比并造成动力损失。

压缩比降低的发动机运转起来会感觉更粗糙，因为燃烧变得不稳定。这种活塞环磨损也比设计更保守的发动机更早发生。

发动机支架采用小型橡胶元件，这些元件很容易老化。当支架失效时，三缸发动机固有的不平衡会直接传递到车架上。

驾驶员能感受到每一次震动，使驾驶汽车变得很不舒服，并给人一种发动机即将散架的感觉。

二手车价格反映了人们对这些粗糙度问题的了解。搭载1.0 EcoBoost发动机的二手嘉年华售价低于搭载其他动力系统的同级别车型。

买家会避开这些发动机，因为他们知道这些发动机的性能会很快下降，对于任何计划在保修期后继续使用汽车的人来说，这些发动机都是糟糕的选择。

3. 大众捷达 1.4T 四缸（2016）

小排量涡轮增压发动机随着使用年限的增长，在保持运转平顺性方面面临挑战。这款1.4升发动机在行驶约6万英里后，由于内部部件磨损，会出现明显的运转不平顺现象。

涡轮增压器轴承出现间隙，会产生振动，这种振动会传递到传动系统。这些振动会使整车感觉颠簸，尤其是在加速时。

正时皮带会随着使用年限的增长而拉伸，影响气门正时的精度。当正时变得不稳定时，燃烧的平顺性就会受到影响。

由于气缸点火时间略有不同，导致发动机运转不稳，而这种不稳在新发动机上并不存在。随着正时皮带老化，这种点火正时偏差会逐渐加剧。

连杆轴承采用的设计会导致磨损速度超出预期。随着间隙增大，连杆会产生横向晃动，从而导致敲击声。

这种机械噪音与振动相结合，使发动机运转粗糙不平顺。更换轴承需要完全拆卸发动机，因此维修费用昂贵。

大多数情况下，发动机支架在行驶7万英里后就会开始老化。当支架橡胶变硬开裂时，就会失去阻尼性能。

失效的发动机支架会将发动机的每一丝振动传递到车架上，使轻微的颠簸感更加强烈。更换支架会有所帮助，但并不能解决发动机本身的磨损问题。

随着发动机老化，车主满意度急剧下降。最初的评测称赞1.4T发动机的精致度，但长期车主却给出了不同的评价。

论坛上充斥着对高里程车辆行驶粗糙、震动大、整体不够精致的抱怨。这种情况证明这款发动机老化得很快。

4. 马自达 CX-5 2.5L Skyactiv-G 四缸发动机（2014）

早期的Skyactiv发动机并没有像马自达预期的那样经久耐用。这款2.5升发动机在行驶约8万英里后，由于平衡轴磨损，运转感觉会变得粗糙。

当平衡轴承间隙过大时，二次振动会急剧增加。原本运转平顺的发动机在高转速下会变得嗡嗡作响，令人不适。

直喷系统会在进气阀上形成积碳。这种积碳会导致怠速不稳和燃烧不均匀，从而使发动机运转不平稳。

如果没有气门喷射来清洁气门，积碳会逐渐积累，随着行驶里程的增加，运转不畅的情况也会加剧。清洁需要昂贵的核桃砂喷砂服务。

活塞环磨损会导致发动机出现新机油消耗。烧机油的发动机压缩比下降，燃烧不充分。

一些车主反映，行驶里程超过10万英里后，每行驶1000英里就需要添加一夸脱机油。这种机油消耗表明发动机磨损严重，如果不进行大修，磨损只会加剧。

随着内部部件磨损，可变气门正时执行器响应速度会变慢。当可变气门正时无法快速调整正时时，发动机响应就会变得迟缓，运转不稳的现象也会增加。

更换执行器虽然能暂时解决问题，但发动机内部的磨损仍在继续加剧。这使得维修感觉就像是在浪费钱。

二手车市场显示，买家都在避开早期的Skyactiv发动机。后期的版本提高了耐用性，但2013-2016款车型却以运转不稳而闻名。

精明的消费者会选择更新的 CX-5 或完全不同的发动机，导致早期的 Skyactiv 车型二手价格低迷。

5. 雪佛兰科鲁兹 1.4L 涡轮增压四缸 (2013)

涡轮增压四缸发动机的设计带来了一些挑战；这款雪佛兰发动机操控性不佳。最初的平顺性会随着部件磨损而迅速下降。

涡轮增压器轴间隙会在行驶7万英里后出现，导致增压过程中产生振动。这使得加速感觉不如新发动机时那样平顺和粗糙。

正时链条会过早拉长，大约行驶10万英里后就需要更换。在更换之前，拉长的链条会导致气门正时不规则，从而造成发动机运转不稳。

气缸点火时间不一致会导致动力输出不均匀，感觉粗糙。更换链条成本高昂，而且无法解决其他磨损问题。

活塞环磨损会导致机油消耗问题。许多车主反映，车辆行驶8万英里后，每行驶2000英里就会消耗一夸脱机油。

这种油耗表明活塞环密封不良，导致压缩比降低，燃烧不充分。压缩比降低意味着动力输出不稳定，振动增大。

发动机支架采用橡胶材质，这种材质容易老化。失效的支架会导致发动机晃动，并将振动传递到车身。

即使是轻微的发动机运转不稳，如果发动机支架无法隔离，也会让人感觉更加糟糕。更换发动机支架要花费数百美元，但只能缓解症状，而无法解决发动机的根本磨损问题。

车主论坛上充斥着关于雪佛兰科鲁兹1.4T发动机运转不稳和振动的抱怨。成千上万的车主都遇到了同样的问题，这证明是设计缺陷而非个别故障。通用汽车始终未能妥善解决这些问题，导致客户不得不忍受越来越令人不悦的发动机。

6. 吉普切诺基2.4L虎鲨四（2016）

克莱斯勒的四缸发动机设计在使用初期就出现了运转不稳的问题。平衡轴无法完全补偿固有的不平衡，导致振动，并且随着部件磨损，振动会加剧。行驶到6万英里时，许多车主会注意到车辆在新车阶段没有出现的明显不平顺现象。

可变气门正时系统使用的部件容易过早磨损。当可变气门正时执行器响应迟缓时，发动机运转平顺性就会受到影响。

气缸间正时偏差会导致运转不稳，使发动机感觉动力不足。更换执行器可以暂时改善这种情况，但其他系统的磨损仍在继续。

随着行驶里程的增加，连杆轴承间隙会逐渐增大。这种松动会在高转速下产生敲击声和振动。

轴承磨损速度比设计更精良的发动机更快，这表明克莱斯勒在设计这些部件时没有充分考虑其长期耐用性。

发动机支架过早失效，导致振动传递到车厢内。克莱斯勒显然使用了劣质的支架橡胶，这种橡胶老化速度很快。

当发动机支架失效时，发动机的每一次震动都会传递给乘客，使切诺基的乘坐感受变得粗糙廉价。因此，在车辆使用过程中，可能需要多次更换发动机支架。

可靠性评级显示，Tigershark发动机的长期稳定性较差。《消费者报告》和其他测试机构的记录表明，随着这些发动机老化，运转粗糙度会逐渐增加。

这项独立验证证明，问题不仅仅是感知上的问题，而是流畅性和精致度方面的实际下降。

TGS Land Cruiser Pick-Up最低售价：暂无报价图片参数配置暂无报价懂车分暂无报价懂车实测暂无报价车友圈81车友热议二手车暂无报价

7. 三菱欧蓝德运动版 2.0L 四缸（2017款）

这款发动机的各方面老化特性都体现了预算限制。即使是新发动机，初期运转也略显粗糙，随着里程数的增加，粗糙度会急剧恶化。

平衡轴系统使用的部件磨损速度很快，导致二次振动增加。

正时链条张紧器设计不合理，导致链条松弛，产生异响。这种机械噪音加剧了发动机运转不稳的感觉，使人感觉发动机好像要散架了。

更换链条和张紧器可以暂时改善情况，但其他系统的磨损会继续造成粗糙感。

活塞设计采用薄裙部，新活塞时可减少摩擦，但磨损迅速。随着裙部磨损，活塞敲击声会逐渐产生，在预热过程中发出敲击声。

这种机械噪音使发动机感觉运转粗糙，质量低劣。许多车主根据这些令人担忧的声音误以为发动机存在严重问题。

发动机支架采用最廉价的橡胶，这种橡胶会在三年内变硬开裂。失效的支架会将所有振动传递到车架，即使是轻微的发动机抖动也会让人感觉难以忍受。

三菱在支架上削减成本的做法暴露了他们的优先事项，他们选择追求初期利润而不是客户满意度。

二手车价格也反映了这些质量问题，欧蓝德运动版车型贬值速度比竞争对手更快。

由于众所周知的行驶颠簸问题，买家往往会避开这些车辆。精明的消费者会选择其他品牌，而三菱的产品则留给了那些在购买前不做可靠性调查的买家。

HTML版本： [高转平顺的秘密揭晓：7款真·耐久王 vs 7款“中年危机”发动机](#)