



骄傲！2000台顶级改装摩托“围剿” 2.78万元“大足造”硬刚世界最残酷越野赛！

极限赛道丈量中国量产车实力边界

被誉为“山地越野达喀尔”的罗马尼亚红牛耐力越野赛，是全球越野赛事中难度最高、试炼最严苛的顶级赛场。第23届赛事7月28日在锡比乌开赛，58个国家2000余名车手齐聚喀尔巴阡山脉，乱石、泥沼、陡坡交织的赛道常年将完赛率压在5成以下——这是一场连职业车手都谈之色变的“终极试金石”。

在这场“出战必改装、改装必顶级”的角逐中，一台来自中国重庆大足的TAIMU S300R原厂量产车格外扎眼——售价仅人民币2.78万元，未改一颗螺丝，就这样带着全系民用标配，站到了海外赛车和顶级车手面前。

这条赛道上，不少外籍赛车仅改造一套赛事减震，花费就高达12万元人民币——1个减震器，抵4台TAIMU整车。如果把这些改装车比作“披挂全副铠甲的重装骑士”，来自大足的TAIMUS300R就是“一名穿着日常训练服、赤手空拳走进角斗场的平民”。

这也是该项赛事创办23年来，首次迎来中国原厂量产摩托车与中国车手同台，让现场的外籍车手、赛事裁判和全球越野圈，对来自大足的“中国造”实实在在地竖起了大拇指。

日常骑行的量产车“临危受命”

这台车的出场，其实是场“意外”——原定参赛的一台定型完成的S300R 2.0版量产车，因国际局势导致海运受阻，迟迟无法抵港。“比赛要打响了，‘战车’还漂在海上，感觉天都要塌了。”TAIMU时间越野摩托车队领队、重庆趣战科技有限公司负责人石坚回想当时依旧感慨。弃赛，就意味着错失国产量产摩托征战国际顶级赛场的历史性机会。别无选择，车队只能在罗马尼亚当地经销商处找到一台“救急车”——这不仅是客户用过的，更是生产线上下来的第一台S300R。“这是‘0.5版’试装车，曾为赶意大利米兰摩托车展紧急出厂，未经任何量产版性能优化”。一台“展厅货”，就这样被推上了全球公认最艰苦的硬耐力赛场。

5天、600公里，单日骑行近7小时、有效休整仅20分钟，崎岖乱石、泥泞沼泽、陡峭险坡交替出现——这场赛事，这条赛道，是对车辆稳定性和车手体能的双重极限拷问。

赛场之中，外国参赛车手均采用全套深度改装方案，车架、减震、动力、制动等核心系统全面升级，所有改装均针对极限赛事路况量身适配，只为冲刺赛事成绩。而TAIMUS300R全程保持原厂状态，一颗螺丝未改动、一项参数未调整，所有核心部件均为国产生用原配，完全以市场在售的量产标准接受挑战。

“我们没一味去争夺比赛名次。”石坚的想法很朴素，“就想在最极端的条件下，看看批量生产的中国摩托，到底能扛到哪一步。我们想证明，中国量产摩托也能站上国际顶级赛事的舞台！”

车手杨松义是国内多项越野赛事冠军，但即便拥有近50场比赛经验，这场赛事的强度仍令他始料未及——每天凌晨4点备赛、5点发车，单日越野里程110—170公里，骑行近7小时、单日途中有效休整时间仅约20分钟。赛事第四天，80公里处险峻赛段，他连人带车冲入山沟，体能透支，遗憾退赛。退赛那一刻，GPS数据显示他在所属组别暂列第50位。

“这台车的操控和动力远超预期，特别是低海拔高难度赛段上，让我好几次赶超前面的车。”杨松义说。团队复盘认为，若换上完整定



比赛中。

型的2.0版量产车，整车稳定性将大幅提升，完全有望取得更好成绩。

他们把赛道问题带回大足车间

单从商业回报看，临时退赛、名次平平，超百万元的整体投入几乎“血亏”。但在研发团队眼中，这场试炼的价值远超名次。

实验室台架检测成本不过十几万元，却只能模拟静态工况；而真实赛道上的高海拔、长时间骑行和人体交互反馈，是实验室永远无法复刻的珍贵数据。本次赛事采集的所有极限工况数据，可以全面赋能品牌旗下十余款燃油、电动越野车型的迭代升级，实现一次试炼，全系受益。

更关键的是——用2.78万元的平民量产车参赛，才是最诚实、最有价值的测试。如果换装十几万元的竞赛级减震、锻造发动机，



比赛中。

成绩必然飙升，但那些高端改装与普通消费者的日常骑行毫无关联，解决不了量产车的民用痛点。

“我们坚持不靠改装堆成绩、博热度，而是让面向大众的量产车接受全球最严苛赛场的检验。”领队石坚说。赛事归来，团队已针对减震适配、发动机匹配等核心模块开展优化，下一步将推进化油器升级全系电喷、优化车架尺寸以适配亚洲人身型。

一车见一城 这是重庆制造底气

一台平价量产摩托的海外极限试炼，正是重庆制造的生动缩影。当前重庆正加速构建“33618”现代制造业集群体系，高端摩托车位列六大千亿级特色优势产业集群。全市规模以上摩托车整车企业51家，规模以上摩托车零部件企业410余家，燃油摩托车本地配套率超80%。在重庆主城区都市区方圆几十公里内，上千家企业密布，从发动机、车架、减震器到电喷系统、仪表盘，甚至一颗特种螺丝钉，几乎都能在1小时通勤圈内找到配套商。这种“1小时产业圈”，让重庆的摩托车新品研发周期从行业平均24个月缩短到12至15个月。2025年，重庆摩托车产量785.7万辆，位居全国城市第一，占全国总产量的35.5%；出口610.9万辆，居全国省市第一。

作为重庆唯一的新能源摩托车专业产业园，重庆大足高新区集聚台铃、绿源、荣爵等14家整车企业、106家核心零部件企业，本地配套率达到65%。“去年，大足实现摩托车整车产量150万辆、约占全市总量的1/5，出口整车37.5万辆。”大足区商务局副局长黄景科介绍，TAIMU所属的趣战科技，2023年落户大足，正是这一产业生态的直接受益者。

大足高新区管委会副主任罗锐介绍说，目前园区正推动建设摩托车综合性能测试场、国际越野赛车场，打通“研发—测试—赛事—应用”全链条，让“大足造”摩托车不仅在市场上更亮眼，也能在赛道上跑出来、在国际市场上立起来。

2000台重金改装的顶级赛车组团角逐，2.78万元大足造原厂量产车孤军出征。这场悬殊巨大的跨国试炼证明——中国制造不靠重金堆料，不靠特殊改装应战，凭扎实的量产品质、务实的创新态度，就能在国际顶级舞台亮出底气与锋芒。

大足融媒全媒体记者 张琦 杨琢 陈安林 李海 受访者供图