

改装与潮流 Option & Trend

改装志

做中国最新的改装车文化杂志 WWW.AUTOEMAG.COM.CN

BE THE BEST MODIFYING MAGAZINE



2013年总第87期
人民币15元(港币20元)
ISSN1671-5349
邮发代号 46-202



HIGH-PERFORMANCE
EXPERIENCE

高性能俱乐部

奥迪RS5测试驾驶

THE MODIFIED SIGNIFICANCE

正统改装

31街机 FIGHTER
街机霸王

优科豪马
NEOVA AD08轮胎测试

YOUNG LUST
年轻的欲望

自制红色恶魔 GTM



文韬武略

SMART 1.0T 改装实例



9 771008 076007

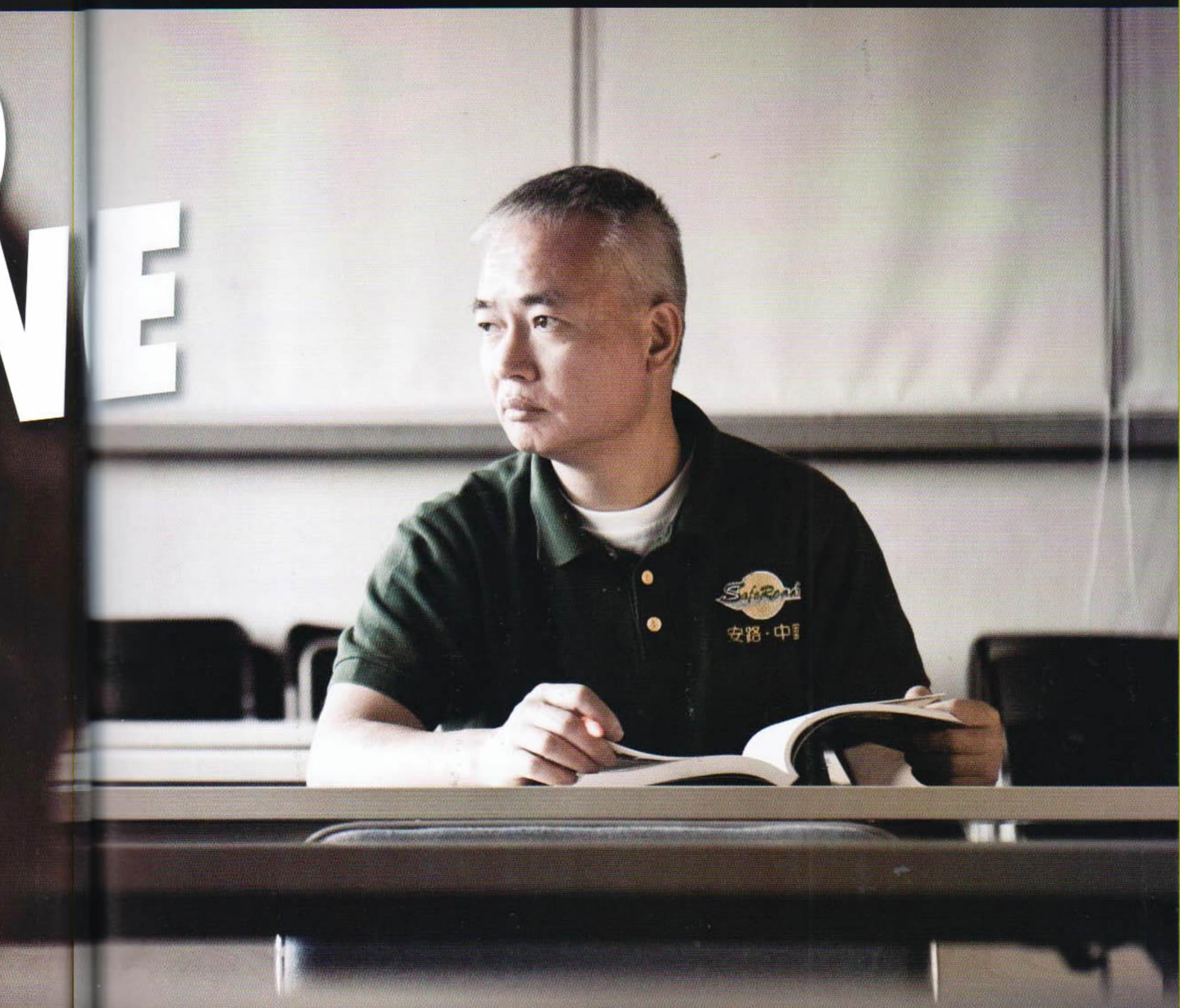
The MODIFIED SIGNIFICANCE

正统改装——改装教父苏华龙

“任何一个事业,最初只是热爱的人形成一个圈子,然后渐渐地,参与的人越来越多,就成了事业。在圈子与事业这个链接地带,需要一个真正有思想、有方向、有良知、有责任心,也有能力负起引导与教育重任的人,扮演类似教父一样的角色,使这个圈子的人精神化、正规化、专业化。在国内的汽车改装圈,能担当此任的,似乎只有苏华龙。”

与大多数实战经验派改装者不同,我们将苏华龙称为学院派改装者或正统改装者。学院“Academy”一词最初含正统、正规、走正路不走邪路的意思。但是,如何才能走正道?我们希望通过这期专题,通过苏华龙的故事和专访,向读者朋友们展示一个正统改装人的理念:把车改装好只做了一半工作,人若未改装好,车子改装得再好也没有用! ,”

策划 / 执笔 编辑部
原文 姚威、孙俊龙、苏群、陈裕丰、曾智锋
摄影 安宁



玩车身份

Play

车身份

- 华龙赛车队、赛车学校创办人
- 广东国际赛车场风云战赛事仲裁主席
- 赛车专家，曾任香港汽车会赛车运动委员会委员
- FIA (国际汽联)B级赛车手、2004年度香港房车锦标赛(1600cc)冠军
- 瑞典应急车辆驾驶教练员
- 国际驾驶执照认证教练员
- 美国警察执法驾驶教练员
- 国际执法与应急驾驶教练员协会会员

赛车生涯

Race

- 1997年 珠海国际赛“富士挑战赛”第3名
- 1998年 “爱立信-富士”锦标赛 总成绩第5名
- 1999年 中国房车锦标赛第一回合 第1名
- 1999年 珠海4小时耐力赛 第1名
- 2000年 珠海500公里耐力赛 第2名
- 2000年 澳门格兰披治澳门杯赛 第12名
- 2001年 香港地区锦标赛 总成绩第2名
- 2001年 澳门格兰披治澳门杯赛 第13名
- 2002年 香港房车锦标赛 总成绩第2名
- 2002年 澳门东望洋大赛 第12名
- 2003年 珠海珍藏车2小时耐力赛 第1名
- 2004年 香港房车锦标赛 1600cc 年度第1名
- 2005年 全国汽车场地锦标赛车手 年度第6名
- 2005年 澳门格兰披治东望洋大赛 第10名
- 2006年 全国汽车场地锦标赛年度车手 第5名
- 2007年 全国汽车场地锦标赛年度 第9名
- 2008年 全国汽车场地锦标赛年度第12名
- 2009年 澳门格兰披治路车赛第8名
- 2010年 香港路车赛年度第2名
- 2011年 香港路车赛第一回合第3名



小档案

Small

生日：1959年12月
籍贯/住地：中国香港
身高：173cm
体重：70kg
血型：B型
职业：证券公司董事
爱好：网球、滑雪、赛车
朋友圈：玩车、金融

- 优点：**答应别人的事情，就一定做好。
- 缺点：**性急，交际能力不强，脸皮薄。第一次用普通话演讲，害怕得要命，特意请假在家用普通话将演讲稿背下来。
- 座佑铭：**人生是一场风险，要学会控制风险。
- 婚恋观：**老婆是自己生活的一部分，一个男人，首先应该把家庭管理好，才可以往前冲。
- 人生观：**开心做自己喜欢做的事情。虽然在金融圈多年，但从没财迷窍，失去或放弃很多升职赚大钱的机会，并不后悔；看到很多人发大财，也不怎么羡慕。
- 团队管理：**个人管理能力不高。
- 金融圈评定：**聪明人太多了。
- 玩车圈评定：**很多玩车者不愿意花时间和精力研究事物的本质。

我评析

Me

小 巴士司机

那个每天在周更生的改装店前睁着一双好奇又胆怯的眼睛观望的稚童，唯一能想像的自己与车有关的事情，就是将来长大了做一名巴士司机。

香港跑马地古称黄泥涌、快活谷，位于香港湾仔区中南部，早期在香港是外籍人聚居的地方。直到今天，这里仍是香港名人及明星出没之地。苏华龙先生就生于斯，长于斯，只是家境并不像很多人想像的那样显赫，父亲只是赛马会一名马房小工，赛马会宿舍，就是当年他们的家。

六、七十年代的跑马地是有钱人的地方，当时香港市面上有的名车，在这里基本上都可以看到。最为幸运的是，离家不远，有一家70年代香港非常著名的车手周更生开的改装店：“因为我住的地方有很多豪车，对车比较敏感。加上经常在周的店前看，他的店不像一般的汽修厂，那里很干净，轮圈、轮胎、排气管挂得很漂亮，不像其他的乱七八糟，那时候不明白为什么要把排气管高高地挂着，很漂亮，而且很干净，不像其他的很脏，那时候很不明白，留下了很深的印象。”

现在玩赛车不简单，那个时候更不简单。对童年的苏华龙来说，汽车是遥不可及的，是有钱人才有的，所以，对周更生店里奇形怪状的车，他根本不知道是什么用的，那时家里还没有电视机，不知道赛车，更没听说过改装，只知道“跟一般的车不一样，翼板加得很宽，车轮特别大，特别漂亮，合金车轮嘛，那时候不懂，就觉得轮圈特别大，觉得很奇怪。还有，车很威武，也不知道干嘛的……”

因为家庭背景悬殊，小时候是没有机会跟自己看到的豪车的主人交流的，那个每天在周更生的改装店前睁着一双好奇又胆怯的眼睛观望的稚童，唯一能想像的自己与车有关的事情，就是将来长大了做一名巴士司机。

“我小时候特别喜欢坐公交车上学，特别喜欢坐在双层巴士上层跟司机一样的位置，前面要拐弯了，该打方向了我就打方向，该刹车了我就刹车，总之，司机怎么做我就怎么做。我从小的志愿是做巴士司机，很想开车，觉得开车是一件很好玩的事情……”



玩 欧系改装

我一直比较独立，当时最流行的是改装日系车，我没有改日系车，而是玩欧系的，当时欧系车就是宝马和奔驰，但我比较另类，玩阿尔法和福特。

现在车厂遍地都有，但要想得到一款最符合自己意愿的汽车，似乎还有点差距，达到完美的方法只有改装。在香港街上看到的改装车，基本都是日本车，即使今天，玩欧系车改装的人多了，但主流还是日本车。从一开始，苏华龙玩的就是欧系车改装。

很多人也有志愿，可往往三分钟热度，经常变来变去，缺少长远目标，不具备独立思考和行动能力。苏华龙不同：“我一直比较独立，当时最流行的是改装日系车，我没有改日系车，而是玩欧系的，当时欧系车就是宝马和奔驰，但我比较另类，玩阿尔法和福特。”

1980年，苏华龙花5000港币买了一辆大发（夏利）二手车，没有空调，3个气缸1.0的，轮胎很窄，原装155。现在人听起来很奇怪，155的很窄，现在基本上没有155，但那时候155是标配。苏华龙因轮胎破旧而换了一套175的轮胎。“那时候是因为刚巧155胎缺货而因缘换上了175胎的。换胎后我觉得车的拐弯特别厉害，到现在还有很深刻的印象，就是觉得换了轮胎以后车的操控好很多了。我第一次对所谓改装的经验，就是这台车从155的轮胎换到175的轮胎，发现改变很大。”

因为工作时间不长，经济还不够宽裕，苏华龙几年间在1—3万的二手车先后换过七、八台，几乎全是欧系的。28岁时买了人生第一台新车：“经过深思熟虑，我买了阿尔法罗密欧75，因为这个车有性格，机械机构非常特别，是跑车，有很多与众不同的设计，我开出来就代表我的个性。还有，这个车代表一个文化，我很喜欢这个车。但是，在改装的过程中也让我尝了很多苦头，太多人都不懂这个车，也不愿意做这些。”

当时香港完全没有改装杂志，那时候有汽车杂志，但不提改装，没有关于改装的内容，只是介绍一些车。如果要了解改装知识，唯一的途径，就是看国外的杂志。这部阿尔法罗密欧苏华龙玩了5年，改了很多东西。阿尔法罗密欧的改装件不像其他的品牌车能容易找到，光买一个轮圈就要跑很多地方甚至要预订才能买到，原因是当时第一改装件的选择不多，第二大部分是给日系车或奔驰、宝马这些流行的改装件，没有给阿尔法罗密欧的车改装。最关键的是这车的悬挂设计与众不同：前置引擎、后置变速箱、罕见的De-Dion联杆加托拽臂的半独立后悬挂，中置后刹车系统……这些为操控表现之上而不计成本（金钱的和驾驶难度的）的设计难倒了很多维修和改装人。当时在市面上很难买到改装件，要经过英国公司订购意大利改装商的配件邮寄到香港，注意，是邮寄，不是快递（那时候没有快递），非常的麻烦和曲折。

“那时是要求着汽修厂给我改的，因为他们一般不愿意做这个，第一他们没做过，没经验，很花时间，收的钱又不多。如果给捷达换避震器20分钟可以换一套，突然拿一台从没见过的，非一般设计的车换避震器，要花时间研究，应用工具不同，螺母尺寸什么都不一样。整个过程比捷达20分钟花多2倍、3倍，但收不了2倍、3倍的钱，因此很多人不愿意做。”

正因如此，苏华龙的“服务”特别周到，只在汽修厂空闲的时候求他们做，遇到汽修厂解决不了的问题，自己马上打电话去问。白天打电话到国外，人家在忙，让他晚上打，他就将闹钟调到凌晨两点，到时爬起来打电话去英国，跟人家交流，向人家请教去哪里找配件……名符其实的改装发烧友！

玩亦有道

兴趣爱好并不是一时的冲动，灵光一闪的想法，而是自己深思熟虑并切身实践后自己能长期去做并乐意去做的事。很多人都知道，苏华龙在金融行业工作，玩车只是他的兴趣爱好。

机会有时候来得毫无征兆，悄无声息不惧对任何一个岗位，哪怕是最基层的位置，都有可以学习的地方。机会无处不在，只要你认真对待每一项工作，主动学习，主动提升自己……一路玩来，经历过无数次改装问道无门，2003年，苏华龙发现内地的改装市场与自己当年在香港的没多少差别，从此放弃了打球网球和滑雪的爱好，一心一意“玩”起来车来。

去年一年，金融圈不景气，苏华龙却没有闲着。坐了20次飞机出行，其中13次是国内飞行，4次是去欧洲，3次去美国，一年有1/3的时间不在香港。飞来飞去干嘛？取经、传道、解惑，全与车有关。跟很多人对改装的理解不同，关于改装，苏华龙说自己有点像医生，不是看他的外表，而是看里面的心脏和器官，他不太看表面的东西。他反复强调要改装人，因为发现改装再好，人不行也没用：“我在赛道上经常看到一个车改得很好，但他的成绩比马力小得多的车还要差。大部分人都不承认或不愿意面对自己开车技术水平的这个问题，愿意花很多钱去改装车，但是不愿意花钱钻研人的改装。”

赛道是一个封闭的和有各种安全管理设备的专业场地，在这里越野完全没有问题。但在赛道以外的驾驶是一个事关重大的事情，不是那么简单拿到一个驾照就可以开车的，一旦发生事故对自己或社会造成的影响可是很大的。把车开好首先要明白车的特性在哪里，改装是系统工程，但是我们开车的人基本上控制好3个操控就够，第一个是方向盘，第二个油门，第三个刹车。不管是舒马赫还是刚拿到驾照的新手都是控制着这几个机构的。为什么有人控制得特别好，有人控制得不好？因为他没有明白当中发生了什么问题，也没有明白当中的道理。

很多人改装以后就觉得很了不起，其实把车改装好只做了一半工作，应该把人也改装好了才是全面的。如果你开得不好的话，改装得再好也会打很大的折扣：“我不建议重度改装在马路上开，以为改了赛车，改了动力就天下无敌了，是马路之王，左穿右插。你改装的东西只不过提升了一点点性能，如果你没有控制好，或者你把原装车给你设计的安全余量用尽了，最后就会出事故。”

“真正考验车和人的话应该是在赛道上，赛道是汽车的运动场。要真正发挥车的运动性能最好的地方还是在赛道上，简单的你可以在一个封闭的场地设计一个用桩桶布置的赛道也可以玩得很开心的。”苏华龙说，“我觉得民用车没有必要重度改装，如果真的要重度改装就要完全放弃平衡和实用性，完全为了追求性能而改。我们公司现在也有客户送来重度改装的车，这些都是没有打算在马路上开的了。其实也开不了，在赛道上能开得很好很快的一台赛车，基本上是不可能在马路上开的，因为这两者有他就没有你。”



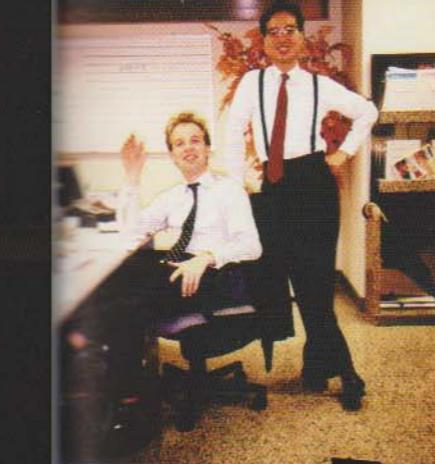
苏华龙的第一辆新车——Alfa 75 双火花塞，一辆操控性非常好的后驱车，也是让他迷上改装，但也尝了不少苦头的车。



cosworth Escort RS，是1992年的时候福特专门设计来WRC的特种车，当年苏华龙远道英国拜访改装商和测试真



90年代初的苏华龙在外资证券公司，穿的是当年最流行的华尔街 look。



迷上赛车

1993年，苏华龙开始对拉力赛车着迷，经常追着看WRC的比赛。在FIA的规则里，一个厂商要改装一台新车去比赛，这个车起码要生产2500台才符合量产车的定义。苏华龙买的这部车，是福特专门用来向FIA申请参加WRC而认证的特款车型，就2500台，特别大的涡轮，很大的尾翼，到现在为止，都很少看到过那么大尾翼的车了。

为了改装这部福特车，苏华龙特意去了一趟英国，拜访了一家很著名的专门改这个车型的改装商。当时，这家改装商老板跑BTCC的英国房车锦标赛，也是用福特来比赛的，拿了很多的成绩。后来，苏华龙买了这位改装商很多配件，包括电脑、刹车和悬挂配件等。这台车，改了很多东西，连座椅也改专门的赛车座椅了，但马力只是轻微提升到260ps左右，同时期的斯巴鲁原装已是280ps了。在这两辆改装车的选择和改装上已经看到当年苏华龙的理念——操控高于马力！

1997年，苏华龙进入赛车圈，之后就再也没有去改民用车了，开始专注改赛车，进入了另外一个领域，从另外的角度去看改装。经过几年摸爬滚打，从完全不懂车到懂一点维修，最后到自己改装。但进入赛车圈，用民用改装的思维去看赛车，苏华龙发现根本跟不上：“以前是看民用改装杂志，后来开始看一些专业的赛车改装杂志和赛车知识杂志。”

好在上世纪90年代末的时候，互联网开始兴起，一下子方便了很多，从网上找好



改装产品，发电邮就可以购买。但改装赛车却没有多少现成的改装件，一切都要自己配搭或开发。为了改装赛车，2004年，苏华龙买了国内第一个马力机来调校电脑。当时除了用于民用改装，更多的是为了赛车。

“我们除了马力机以外，还有很多专门的设备，比如气道试验台，测试改装后的发动机缸盖、进气歧管等配件的气流量。因为流量越大、空气越多，引擎便可燃烧更多的燃料，燃料更多的就会发出更大马力。所以动力改装第一步，也是最本质的一步就是千方百计地提升进气量（turbo 其实也是提升进气量的其中一个技术手段）燃料相对简单，加大油泵，在马力台上调校电脑指令配合输送更多油料就可以了。有气道试验台就可以检测改装完以后流量是大了还是小了，这是很重要的一个工具。”苏华龙强调，“赛车的改装就是用这些工具去点点滴滴的探索马力，而不是说换了一个东西就多几匹马力了，不是这么简单的事情。”

这时的苏华龙加入了很多国外赛车论坛，先后多次去英国、法国等地考察学习，并通过赞助商和法国标致运动部建立了合作关系，积累了丰富的改装和赛车知识，并为国内专业改装和赛车杂志写专栏。关于改装和赛车，苏华龙说的最多的两个字是“平衡”。采访时他反复强调：“永远记住改装是一个系统工程，如果你轻轻改的话没问题，你轻轻地把这个平衡碰一下问题不大，如果涉及到重度改装的话就要小心考虑平衡。”



与大多数实战经验派改装者不同，我们将苏华龙称为学院派改装或正统改装。用苏华龙自己的话说：“我的动手能力不高，我只会纸上谈兵，但我有自己的理念，同事们会按我的理念做研发和改装，我只提供方向，给他们鼓励，给他们资源和工具，我们有很多同事动手能力都很强，技术也很高，但我的责任就是提供一个让大家发挥的空间。”

自90年代在英国著名的JIM RUSSELL赛车学校毕业后，苏华龙便开始投身赛车运动，1999年成立华龙车队。在过去10多年间，车队征战港澳地区和国内赛事，夺得6次香港房车赛年度冠军和4次澳门格兰披治大赛冠军。同一时间，苏华龙开办了华龙赛车学校，成功获得了香港汽车会的认证，为香港培训赛车人才。

我们称苏华龙为改装教父一点也不夸张，说他是正统改装者也是名至实归。香港没有赛车场，每一个香港赛车手都希望去澳门比赛，因为澳门是国际性的比赛，是FIA国际汽联的比赛，所有都是国际标准的，包括用的改装的方法，各项流程都是按国际标准来做。所以，苏华龙从一开始玩赛车，授受的就是正统影响，是正道！

近年，已是国际汽联B级赛车手的苏华龙已减少了亲自下场比赛，把精力转投特种驾驶培训。2010年，开办了安路·中国驾驶安全教育公司，为推广道路交通安全行

动可以说尽了自己的全力。在此期间苏华龙走访多个国家接受专业的特种驾驶训练，获得了美国skidcar侧滑车认证教练员和美国俄亥俄州警察学院颁发的执法驾驶教练员认证等专业资格，是名符其实的驾驶培训专家。

现在，苏华龙做赛车手培训差不多十年了，安全驾驶培训也两年多了，最大的感悟就是很多人基本功都有问题，只不过现在的车太好了，把很多人的驾驶技术问题都掩盖了。如果在某一环节遇到极端情况或者做一个极端动作，还是会出问题，一旦出现问题就是大问题，因为小问题车的性能好盖住了，所以一出事故就是大问题。现在开车好像不需要什么技术，但科技永远离不开人的因素。

关于改装法规，苏华龙说：“我们赛车人是这样理解的，赛车技术规则里面所有没有提到的部分的是不可以改！所以要很认真地看每一个字，因为那是法律文件。赛车改装是非常专业的，从事赛车改装以后，完全改变了我对改装的观念，同时也学了很多东西。通过不断地参加比赛，不断地引进欧洲的赛车技术和文化来改，也拿到了一些成绩，也证明这个是有效的。”但改装便不同了，差不多是天翻地覆，任凭大家的想象，喜欢怎样便怎样。可以说是很自由，也可以说是很乱。



由于要参加FIA监管的澳门格兰披治大赛，FIA国际汽联的比赛，所有都是国际标准的，包括改装的技术规则，各项技术检验流程都是按国际标准来做。所以，苏华龙从一开始玩赛车，授受的就是正统影响，是正道！

平衡点

提升性能同时保留实用性才是成功的民用改装车……

《改装与四驱》：您觉得一部怎样的改装车才叫好的改装车？

苏华龙：一直以来，我的观念就是作为一辆民用车，没有必要大改。能做到既提高一定的性能同时也能够保障日常使用的实用性，这就是一辆成功的改装车了。改装的时候关键要明白自己想要些什么，要明白有得必有失的道理。一辆车是一个系统工程，环环相扣。当你改装了一样东西之后，其他的东西也需要一并改装升级，同时也会牺牲其他地方如乘舒性或环保性的表现。你没有做到或注意到这些，平衡就被破坏了。所以，改装前要想清楚自己想要的是什么，有何得有何失，然后找到平衡点。

《改装与四驱》：从上世纪 80 年代您开始玩车，再到今天回过头看，您觉得改装行业在这 30 多年间有什么变化？

苏华龙：整个行业的发展运作方式有了很大的不同，上世纪 80、90 年代的时候通信技术各方面的东西没有这么发达，很多资讯都无法获得。以前我在改装车时遇到了问题，都要在半夜起来打电话去英国问别人。现在不同了，有什么问题到互联网上一查什么都一目了然，当然资讯太多也会带来很多杂音，因此加强自己对汽车机械的基本知识会有效提升分析能力。另外，就是改装市场也透明了许多，改装商的销售渠道多元化了，价格更加透明，改装玩家也更加专业，有了更多选择。

《改装与四驱》：多年来您到过许多不同国家，您觉得不同国家的改装文化差异大么？

苏华龙：因为各个国家的交通法律法规不同，改装文化的差异是肯定有的。就拿英国来说，英国人对改装很热情，针对改装的法律也相对宽松，所以英国改车都改得比较夸张；在德国，只要有 TUV 认证的零件都可以装在车子上，并不管什么是改装件原装件，只要有 TUV 认证就可以，所以德国改装者也有很大的空间；至于法国就抓得很严，法律是不允许改装车辆的，因此在法国就很少看见改装车。日本的改装风气很盛，改装行业也很团结自律，也制定了一些行业守则来维持政府和改装爱好者的和谐关系。但千万不要以为日本的交通法规对改装很宽松，这其实只是一个美丽的误会。其实在发达国家限制改装最厉害的不是法规，而是保险。如果你的车没经保险公司同意改装，或改装后（尤其是重度改装）没有知会保险公司来检查和重新计算保费，出事故后便要自己承担全部赔偿责任。在国外这可是会让你倾家荡产的事情，大部分人都不敢乱来的。

《改装与四驱》：您觉得目前中国的改装环境怎样？应该怎么样规范？

苏华龙：其实放眼全球，没有哪个国家对汽车性能改装是有正规的立法规范的，要求国家立法容许改装也是不现实的。我希望做到香港的环境，警察和改装玩车人经过这么多年磨合，大家都知道彼此的底线，你不过分，他不会麻烦你。一般来说，排气的噪音不要太高、车的外形和尾翼不要太夸张等都不会引起交警的注意。玩车人也应该自觉自律，知道自己应该做什么不应该做什么。不要搞重度改装，如果你真想改装玩得劲的，就不要妥协，把空调、音响、隔音材料全部拆掉。你什么都不改已经快很多了，减掉 200 公斤，等于加大了多大马力？你试着拆了所有的东西，一圈起码快几秒。这些很简单的道理，你说重度性能改装，首先问自己可不可以真的可以牺牲

一切的实用性，你做不到，就不要自己骗自己这样改。如果说要重改但还要维持在道路上的实用性，其实你是想飙车，制造一些道路的不安全因素，这个社会不欢迎，哪里都一样。

《改装与四驱》：现在您从事的是安全驾驶方面的工作，您是怎样由赛车转到安全驾驶这方面，为什么您会有这样的想法？

苏华龙：其实是连带的，第一我喜欢车，我喜欢驾驶，我觉得车是一个工具，娱乐的、运动的或者交通的工具。我不崇拜品牌，从我的经济能力来说，一些名牌超跑也可以负担得起，但我不喜欢超跑，我喜欢用一般的车来享受驾驶和改装带给我的乐趣。在赛车中学了很多东西，任何行业、任何领域、任何时刻驾驶都是很大的责任，也是很深厚的学问。为什么这么说呢？在两伊战争中美军道路运输后勤系统在急行军的过程中因交通事故而死亡的人数多过在战场战死的人，大家不要小看这件事，我们中国每年因为交通事故死多少人？全世界每年因交通事故死多少人？大家觉得四川大地震很恐怖？其实中国每年死于道路交通事故的人数比百年一遇的四川地震多得多！开车的责任很大，为什么？很简单，你开一辆车运送化学物品，一不小心冲到河或湖里，可能几百万人就没水喝了。我觉得太多人太轻视驾驶了，我经常说驾驶是大部分人的日常生活中最危险的一件事，很多人不理解。中国汽车文化时间太短了，而且太快，有很多问题，跟一些老牌的汽车国家差很远，看看任何一个北欧国家的道路限速，它们在冰雪盖地的冬天的限速都比我们夏天风和日丽的日子高，但交通事故死亡率却是全球最低的。这里的最大分别不在汽车或道路设计这些硬件上，而是在驾驶员的培训、个人技术和风险意识上。虽然我们中国是世界第二经济体，车这么多，但开车的人的驾驶技术和意识很差，我年过 50 了，这个事情有需要、有前景、有意义，我就做这件事。

《改装与四驱》：您是从事金融行业的，您觉得金融行业和改装行业有什么共通点？您在这两个行业里面得到什么？有什么令您满足的？

苏华龙：改装是没有共通点的，只是兴趣。但赛车是有的，就是风险管理，这和金融是共通的，要做好风险预算，你输得起多少。赛车也一样，这运动有一定风险，你是否能承担得起风险，你做了多少保护措施保证自己的安全，输不输得起？很简单，赛车撞烂了车输得起，撞到人怎么办？你输不输得起？输不起。于是，你要做很多保护措施，但你不能忽视风险的存在，你的参赛预算不够，也不能牺牲安全装备上的投入来换取性能上的提升，否则就是不顾后果。比如每个赛季都应有几套方案、策略去保证能完成一个赛季的比赛，在财政上我们是负担得起的，但安全上输不起，一定要做足。也因为赛车有充分的保护，赛道也有缓冲区，我们在这个环境下可以尽情挑战人和车的极限，但不会在马路上做这些事情，因为在马路上是控制不了风险的。金融市场也有风险，一个浪打过来会死很多人，如果不做保护措施，一个浪就死了，我在股票市场打滚了 30 多年，经过很多的风浪，现在不算风生水起，但还算有立足之地，这就是良好的风险管理让我生存下来。赛车运动也一样，在我参加过超过 200 场的比赛中我涉及不少的赛道事故，赛车也撞毁了多台，但个人都因为保护措施到位而毫发无损。赛车、驾驶和包括做人都是，要学会控制风险，这些是我的心得，我对此很满足。

