



来自法国的异乡怪咖

试驾雪铁龙C4 AIRCROSS

说到雪铁龙，在上个十年富康就是主流，而在这个世纪，C4L、C5等车型才是主流。然而在不同时代雪铁龙总会有出其不意富有个性的车型，C4 Aircross则继承了毕加索当年个性车的衣钵。

初识C4 Aircross时，让我想起了2008年雪铁龙在巴黎车展上发布的Hypnos概念车的设计风格。不过转念再琢磨，越看越像雪铁龙的高端品牌DS的车型。雪铁龙的人字标融入到了横置的两条镀铬装饰条中十分醒目，同时也将转向灯包裹在其内，使得两个头灯从容的联系在一起。宽大厚重的保险杠两侧的LED日间行车灯让C4 Aircross显得贵气十足。

C4 Aircross车身长4340mm、宽1800mm、高1635mm，轴距2670mm，一副标准的紧凑型SUV身材。车身侧面一条向后扬起的腰线苍劲有力，线条十分凌厉，让一款紧凑级的SUV充满了向前的冲劲，层次感也相应而生。D柱的造型设计十分别致，这点倒是贴近了高端车型DS的设计，上面的C4 Aircross金属标识让很另类造型增加了一份精细。

3D立体式的18寸五辐轮毂设计概念感十足，再加以尺寸为225/55 R18的普利司通的运动型轮胎DUELER H/P SPORT使得C4 Aircross充满十足

的动感。

极富个性的L型尾灯设计让尾部拥有丰富的层次感，雕刻得凹凸有致。虽然灯内未采用LED光源，但是通过灯罩内的特殊处理给尾灯营造出一种LED的效果。

与外观张扬极富个性的设计不同，内饰却显得十分低调和内敛。全黑内饰仅有中控台使用了软质塑料，而且手感并不十分柔软。空调音响控制面板采用的钢琴烤漆覆盖，很容易就变成了指纹采集器。

方向盘采用了真皮包裹，不过皮质的选择导致方向盘好像被“盘”过之后包裹了一样，握起来虽然粗细适中，但是非常滑。好在多功能方向盘上集成的音响系统控制与定速巡航功能用起来还算比较方便。

对于一款进口车型全系都未配备多媒体交互系统的C4 Aircross来说，未免有些寒酸了。再说音响与空调控制键，按键与以及旋钮的操作过于简单对于驾驶者来说是一件好事，毕竟行车中对任何手上的动作越简单越好。不过从



按键以及旋钮的手感上来说，真的在是不敢恭维。

在配置上C4 Aircross虽然称不上丰富，不过还算够用。车身稳定系统为全系标配，虽然没有倒车摄像头，但是有个倒车辅助系统也够用了。全景天窗占到了车顶三分之二的面积，尽管不能打开，但是到郊区白天看看蓝天，夜晚看看星星，这样的雅兴C4 Aircross还是能够满足的。

得益于车身1800mm的宽度，使得驾驶席的横向空间非常宽裕，并且头部空间也不会让驾驶员感到压抑。座椅的侧向包裹感十分到位，不过就是因为皮质的选择总会让人往下滑。最重要的是座椅有电加热功能，如果不仔细找，可能很多都不会发现这个功能。

作为紧凑型SUV，C4 Aircross的

后排空间是合格的。后排腿部空间谈不上有多宽裕，不过绝对够用，不会让乘客的腿部感到局促。对于有全景天窗的车型来说也许后排的头部空间可能会成问题，不过对于头部空间来说还是非常宽裕的。

后备箱空间虽然称不上大，但是完全够用。地板非常平整，高度也比较适中，对于拿取和存放行李来说比较方便。再加之后排座椅可以4/6分开放平使得后备箱空间更加灵活，不过当后排座椅放平后虽然空间增加了很多，不过平整度却有下降。

C4 Aircross搭载的是一台2.0L自然吸气发动机，型号为4B11，最大输出功率为150马力，峰值扭矩198N·m。与之匹配的是一台CVT变速箱，并且可虚拟6挡。



C4 Aircross配备了城市SUV车型最常使用的四驱系统，分为前驱模式、适时四驱模式以及四驱锁定模式，驾驶员可通过旋钮来进行选择。日常行驶时可选择两驱模式驾驶，可获得最大的燃油经济性。选择适时四驱后，在湿滑路面前轮出现打滑时后轮会被分配部分动力以提高车辆行驶的稳定性以及安全性。

变速箱的设定好像是更加趋向于经济行驶模式，总是积极的往高挡位升，始终将转速控制在2000rpm以下，CVT变速箱换挡动作有多么平顺也可想而知。将方向盘左侧的减挡拨片拨动两下，变速箱迅速降挡，转速也随之而提升。当切换到手动模式后，通过控制换挡时机让发动机发挥出其最大的能力。

脚下油门的那一刻，发动机响应十分灵敏，似乎有澎湃的动力要彻底释放出来。不过希望总是伴随着失望，这台2.0L发动机并没有爆发出所需的动力，由于CVT变速箱的保护程序，使得起步提速并不能淋漓尽致的发挥，发动机也始终不忙不怠。那么踏下地板油之后，结果听到的则是发动机在竭力的嘶吼，与这嘶吼相比，时速表指针的转动着实很慢，急加速需要超车时总感觉力不从心。当切换到手动模式后，情况略有好转，将换挡转速提升至4500rpm以上时，动力才能充分释放出来，驾驶激情也随之迸发。我只能说C4 Aircross的这台2.0L动力核心仅能够用罢了。

方向盘满打之后是3.3圈，可能对

很多人来说并不适应，尤其在转向时会有较大安全影响。而且对于路面的反馈方向盘感知比较模糊，并且在高速转向时需要不停的修整路线。

C4 Aircross的是前麦弗逊式独立悬架，后多连杆独立悬架，最大的感受就是调校偏向于舒适。当经过路面轻微的起伏以及坑洼时，悬挂系统将这些震动完全屏蔽掉。而经过较大的起伏时，悬挂系统又将这种颠簸化为车身软绵绵的起伏。尽管C4 Aircross的悬挂行程比较短，但是在进入弯道时，车身侧倾能够很直接的反馈给驾驶者，车身会给人一种忽忽的感觉。想要激烈驾驶还是省省吧。

现在国内SUV市场竞争日渐激烈，在20-30万元区间有很多车型能够供消费者选择。面对这些强有力的竞争对手，C4 Aircross在配置上并不能占到什么优势。当然，雪铁龙也不傻，C4 Aircross造出来并不是用来和对手们进行横向比拼的。那么对于这款有若夸张而个性的外观，驾驶轻松有余，舒适性大于操控性的C4 Aircross来说，这已经足够满足大部分消费者的需求。平日代步，偶尔带上全家人出游，还有四驱系统能够应付轻度的越野来说，还是足够使用的。不过在这个价位的竞争中，C4 Aircross从配置上等等并不占什么优势。然而作为外观协会的消费者们，选择C4 Aircross也许是个不错的选择。(SUV)

