



穿着SUV外衣的性能轿车 本性张狂

英菲尼迪FX37

2013款FX37与老款FX35相比其宽大厚重极为嚣张的镀铬进气格栅，终于融入了英菲尼迪家族其特有的面孔。FX37那英菲尼迪式独特的车头给人以独特的视觉冲击力，宽大厚重也让夸张的造型看上去并不浮夸，躁动与稳重水乳交融。微微上扬的头灯炯炯有神地直视前方，释放出其内心狂热暴躁的本性。

英菲尼迪FX37的车身尺寸为长宽高为4862×1928×1680mm、轴距为2885mm，在中型SUV中尺寸中规中矩，但是轴距略小于竞争对手。英菲尼迪FX37拥有修长的发动机舱，一条平直的腰线从机舱盖向后延伸至尾部，让饱满的造型轮廓充满了力量和层次感，同时营造出向前冲的动势。如果不考虑其SUV的身份，看上去就是一款轿跑车。后窗为深色隐私玻璃，大大照顾了后排乘客的隐私性。

试驾车型为英菲尼迪FX37 2013款五周年纪念版，因此匹配的轮毂为炭灰色涡轮扇型，拥有21寸的夸张尺寸，极具跑车风格，这样的视觉冲击力绝对会让人感到血液中涌动的汽油马上就要沸腾。配合着尺寸为265/45 R21的邓禄普SP SPORT 01轮胎，更加强了FX37的运动性。不过想要购买配有此款轮毂的FX37就需要花将近90万元的费用。在前轮后的镀铬散热孔给前轮刹车提供了良好的通风性，有助于刹车的散热，无论从视觉还是实际用处来说都有着不错的效果。

尾部造型依旧延续了从FX系列车型诞生至今的特点，略显扁平的尾部却不乏层次感，看上去更像是Fastback背溜造型。异型的尾灯采用了LED光源，造型与头灯相呼应，在夜晚有极高的识别度。双边双出的镀铬排气管已经让限有性能车造型FX37更具运动气质。

与老款车型相比，最大的变化就是尾部的铭牌，从FX35换为了FX37。

转入车内，可能作为一款豪华SUV车型来说，实木也许是必要的。但是在英菲尼迪FX37五周年纪念版上，实木完全是多余的，只有全黑的内饰才能凸显出其内心运动的本性。内饰延续了老款FX35的造型，在中控台和仪表台上全部采用了软性材料，无论从部件的接缝还是到皮革缝制的针脚无不透露出英菲尼迪日系车豪华的本质。看似简单的仪表盘实际非常细腻，幽蓝色的背光激发着驾驶者的欲望。行车电脑显示屏能够显示实时油耗、续航里程、里程数、车外温度等，数据读取清晰明了。

真皮包裹的多功能方向盘手感细腻，粗细适中，尺寸略小的直径其实是透露着其运动性能车的本性。由于FX37搭配的是手自一体7速变速箱，那么对于一款运动车型来说换挡拨片是必备的，并且换挡拨片上也进行了真皮包裹，豪华到一个细节都没有放过。虽然换挡拨片不能跟随方向盘转动会让有些人觉得不便，不过想想GT-R，想想法拉利，性能车的换挡拨片均不能随方向



盘转动，这说明英菲尼迪要把FX37打造成一款运动型的SUV。

豪气的多媒体触摸液晶分辨率以及清晰度很高，集成了影音播放、导航、车辆信息等多种功能，使用起来上手十分容易。不过导航系统采用的是内置硬盘，半年可升级一次，但是这需要支付额外的费用。

BOSE作为世界著名音响品牌，为英菲尼迪旗下所有车型都单独设计了适用其的声场音响。FX37同样不例外，全车配备了8音箱，营造出良好的视听效果。如果对音响系统稍加了解的话，可以通过自定义设置调校出个性化的音响声场。

中控区功能分区划分十分明确，音响区与空调区使用起来十分方便。各个功能按钮以及旋钮的质感上佳，力度以及阻尼设定显得十分高档，再加之镀铬装饰无不透露着豪华气息。石英钟是豪华的象征和标准，FX37也不例外地配备其中。双区自动恒温空调大大提高了舒适度，豪华舒适尽显。

英菲尼迪FX37的前排空间宽敞，尽管从车外看好似头部空间略显局促。

实际不然，坐在驾驶席上纵向以及横向可活动空间很大，头部空间不会感到任何压抑。8方向电动调节座椅带有腰部支撑调节，使用起来十分方便，尤其在长途驾驶时，能让驾驶员得到足够的舒适度。软质打孔真皮覆盖的座椅十分舒适，侧向支撑以及包裹感上佳。

由于轴距2885mm，因此使英菲尼迪FX37后排空间在同级别车竞争中不占优势。虽然称不上宽敞，但是坐进去并不会感到腿部空间局促。尽管在空间上不占优势，但是在舒适度与豪华度上，FX37绝不输给任何车型。后排座椅坐起来十分舒适，较长的中央扶手让手臂得到了充足的放松。角度可调的后排靠背以及9英寸的显示屏让长度旅行不会感到疲劳和无聊。

作为SUV车型，后备箱空间是一个较为硬性的衡量标准。在这方面FX37的优势并不是很大，不过应付一般家庭使用一点问题没有。后排座椅可4/6分开放平，当座椅放平后后备箱空间得到了有效的提升空间的使用率以及灵活性大大提高。

要说不满意，那就是对车内储物

空间过于少以及狭小。在4个车门上并不能找到宽敞的储物空间，由于空间略显狭小因此使用率也不会太高。虽然在前后排中央扶手内都设置了水杯架，但是在我触手可及的地方找不到有什么可以放手机以及其他琐碎物品的空间。

相对与老款FX35来说，英菲尼迪FX37最大的革新就是对发动机的更换。将老款所搭载的VQ35发动机更换为型号为VQ37的V6发动机，最大功率达到了258kW，最大扭矩达到了363N·m，无论从功率还是扭矩上都得到了有效的提升。同时这台VQ37发动机配有VVEL可变气门技术，大大提高了FX37的燃油经济性。

与这台VQ37所匹配的依旧延续了老款FX35的7速手自一体变速箱。挡杆设计短小精干，透露出FX37运动的精髓，更贴近于性能车的挡杆设计风格。手握在上面，感觉不像是在驾驶SUV，更像是驾驭一辆充满了性能的钢炮级轿跑。

英菲尼迪FX37采用前独立双叉式悬架+横向稳定杆、后多连杆式独立悬架+横向稳定杆的悬挂系统。宽大而粗壮的铝制下摆臂让车辆在行驶中更具稳定性，能够有效承受并抗拒来自于车身纵向以及横向的力。这套悬挂系统令

在SUV车型市场激烈的竞争中，各个品牌无论从奔驰、宝马还是到自主品牌都推陈出新地研发SUV车型与轿车的混合车型。早在2003年，英菲尼迪推出了第一代FX车型就已将SUV与轿车混搭至极致，以其夸张的造型挑战着我们的视觉神经，同时在动力上以高性能的方式来告诉我们FX系列车型不仅仅拥有一个夸张而嚣张的外表。

FX37车身在行驶中有了充足的稳定性。

当踏下油门的那一刻，FX37那澎湃的动力就已经随时等待油门的深浅来释放。轻轻踏下油门，发动机立刻给予反馈，随着转速上升档位也在不断提升。此时发动机动力输出非常线性并不会感到加速的突兀，变速箱也积极努力的把档位往上加，整个过程十分轻柔。当时速行驶至120Km时，得益于7AT变速箱的优势，发动机转速仅为2200rpm，这也使FX37有更好的经济性。

当深踩油门时，变速箱第一时间作出反应，通过降档来拉高转速使庞大的扭矩能够完全释放，FX37也牟足了劲风驰电掣般向前冲去。这时FX37给予驾驶者的感受就是这不是一款SUV应有的动力和反应，而更像是能量十足的性能轿车所迸发的动力，此刻的驾驶激情也随着发动机的轰鸣而随之释放。不过当切换到手动模式后，给予换挡指令，但是变速箱的响应总是不够坚决，稍等一下才会做出反应。

在弯道行驶时，英菲尼迪FX37那可谓是游刃有余。紧凑的底盘悬挂系统调校相当紧凑，侧向支撑十分到位，不管是路跑时弯还是S弯的山路，车身的

摆动幅度被得到了有效的控制和削弱。同时转向也十分准确，通过方向盘转动，可以让车头能够做到指哪打哪。更重要的是FX37的全时四驱系统能够对前轮以及后轮的扭矩输出进行调整，当车辆行走起来后更多的动力输出集中在后轮，因此在弯道行驶时FX37更像是一款后驱轿跑车，入弯出弯动作干净利落。

英菲尼迪作为一个豪华品牌，打造的FX37兼备了SUV车型的通过性和空间灵活性以及轿跑车的灵动和动力。其夸张更嚣张的外形也会让很多低调的购车者望而却步，不过这就是FX37的本质。拥有了高调的外形，拥有了澎湃的动力，英菲尼迪FX37打造的就是一款性能SUV。

在2014年，英菲尼迪即将投入湖北进行国产化，首批国内生产的英菲尼迪车型很有可能是FX车型，因为在中国英菲尼迪卖的最好的车型就是FX。可想而知消费者能得到的最大实惠就是价格的下调，以及性价比的提升。相信到时英菲尼迪这个小众品牌会让更多消费者关注，在中型SUV车型的竞争中FX也能获取更大的市场份额。

(中国SUV)

