

FREEMONT

穿着西装的美国硬汉

菲亚特 菲跃

很奇怪,在与菲跃接触的这段时间里,我和我的同事经常会叫错它的名字,不得不承认道奇酷威在我们心中的印象已经根深蒂固。实际上你完全可以把它当成欧版酷威来看待,就像一个穿着西装的美国硬汉,即便外表光鲜靓丽,但骨子里那股劲儿却无法被轻易掩盖。



自从菲亚特收购克莱斯勒之后,意大利人就在琢磨着如何利用美国人民的资源来为自己开拓市场,而最终的结晶就是菲亚特菲跃的出现。这个曾经在国人眼中的硬汉经过欧洲人的一番包装之后重新进入SUV市场,并与新款道奇酷威形成双品牌战略同时存在。

在之前的文章中进行过外观细节的详细介绍,所以接下来将着重介绍菲跃在日常驾驶以及测试方面的表现,看看热情研究的意大利人会给我们带来什么样的惊喜。

行驶:运动性大于舒适性

菲跃搭载了一台来自克莱斯勒的2.4升双VVT自然吸气发动机,这台名为GEMA的发动机最早由克莱斯勒、三菱和现代联合开发。经过优化后的最大输出功率为125kW(170马力)/6000rpm,最大扭矩220牛·米/4500rpm,与刚刚上市的道奇新款酷威使用的动力总成完全一致。

菲跃并没有使用JEEP指南者及自由客上使用的CVT无级变速箱,而是由6挡手自一体变速箱完成传动工作,技术层面属于时下主流配置,而成熟的结构、低廉的维护保养成本可能是厂家更为看重的,另外直接照搬酷威上的这套设备也是最省钱方法。该款变速箱没有提供运动及雪地行车模式,风格中规中矩。

我们没有找到官方对菲跃底盘高度的准确数据,不过目测应该在180mm以上,加上较硬的弹簧,通过

城市考验来说基本没有任何难度,台阶高度150mm左右,对于菲跃的底盘构不成任何威胁,另外厚实的胎壁也不会因为挤压而鼓包变形,足够安全。

菲跃的油门灵敏度很有日、韩系车型的特点,这不足为奇,因为除了克莱斯勒之外,另外的两家研发团队均来自这两个国家,所幸经过意大利人的调校令它保留了一点欧洲脚感。由于扭矩释放较早的缘故,所以这台不是以力量见长的发动机带动1.8吨自重的菲跃还不算吃力,中低速驾驶甚至还会带来不错的加速感,城市驾驶毫无负担。机械感很强的液压转向系统能提供纯粹的驾驶感受,握感饱满的真皮方向盘也很舒服。

采用前麦弗逊、后多连杆形式的悬挂系统与道奇酷威如出一辙,属于可塑性很强的结构方式,不过意大利人似乎很认可酷威的这套底盘设定,所以几乎保留了原先的调校方式。较为直接的路面回馈给予了驾驶者最为直接的驾驶感受,而硬度很强的避震器提高了高速行驶稳定性,不过同时也会牺牲部分日常舒适性。

变速箱为了弥补动力上的短板,所以工作起来很卖力,主要表现是升挡变的延迟、而减挡却十分积极,很有意思。只要油门踏板稍加一点力度,变速箱就会始终让发动机维持在2000转以上行车,当稳定车速之后也只是脚腕的一个轻微加油动作,就会导致变速箱降挡去维持合理扭矩输出,这也使得菲跃的城市综合油耗颇



为惊人的达到了14升之多。

菲跃并没有保留之前酷威使用的19寸铝合金轮毂,取而代之的则是造型简单的五辐17寸轮毂,对于菲跃的尺寸来讲,的确是显得袖珍了些,就算是减配工程吧。与之配合的是来自优科豪马的A349轮胎,是一款运动与舒适同时兼顾的型号。

性能测试:表现优于同级水准

直列四缸2.4升发动机带动1.8吨自重的车身,从账面数据看,我们对它的加速表现没抱太大期望,厂家也许可以通过对变速箱调整及发动机扭矩平台的优化,实现中低速区域的短爆发,但却无法突破物理结构上的极限。

由于变速箱保护限制的缘故,我们只能将转速控制在2300转左右进行弹射,225mm宽度的轮胎完全能够应付这样的瞬间,没有任何打滑迹象出现。相对柔和的加速力道符合我们先前的预期,车头也没有出现过分上仰

姿态,整个加速过程在发动机嘶吼中可谓有惊无险的完成,11.78秒的成绩还不算太糟,起步阶段0.56G的加速度也比较符合车型参数的水准。

菲跃的刹车系统采用前通风盘、后实心盘配置,重重踩下刹车踏板,ABS工作频率很快,但不会有明显弹脚感,车身线性的进行减速,并不会在某一点觉得突兀。在连续8次的紧急制动中,始终保持41米左右的制动距离,最好成绩为40.3米,减速度-1.13G,强有力的制动系统和轮胎功不可没。

菲跃避震器设定比较硬,这令它有着不错的高速稳定性,绕桩测试中再次印证了菲跃在操控方面的特点。避震器能对侧面带来的压力提供强有力支撑,而且回弹及时,毫无拖泥带水的情况。轮胎65的扁平比虽然有些厚,不过这款运动轮胎的表现依然可圈可点。

底盘没有任何松垮的感觉,前轮的每一次转向,后轮都能及时跟上,



车身姿态很协调。测试中的菲跃就像大块头运动员一样灵活,如果以同级别标准来衡量的话,可以用精准来形容,这是之前始料未及的。

虽然变速箱对油门的反应很灵敏,但在平坦的高速公路上我们依旧可以用手动模式以6挡高速巡航,此时不用担心变速箱神经质的减挡操作,较低的转速虽然会影响到二次加速,但好处是除了能带来更经济的油耗之外,车内噪音也能得到良好控制。

细节:做工、空间是亮点

坦率的说,菲跃虽然被称为欧版酷威,但在细节处理上却没有走酷威的套路,外观的小修改见仁见智,不过重新设计的内饰较酷威却有质的提升,不仅更时尚,而且在做工和用料上也是上升了一个档次。怪不得今年刚刚上市的新款酷威也用上了菲跃的这套设计,美国车那种粗犷不计小节的设计恐怕以后很难再看见了。

菲跃的豪华版车型标配了行李架,而与大多数国内车型标配的行李架不同的是,菲跃的行李架增加了两根横向往基杆,实际上这才是完整的一套行李架构成。喜欢郊游的用户只需日后单独购买合适的自行车架或行李箱等附属品即可。

油箱口的设计比较特别,每次加油都必须拆解钥匙手动解锁,这种开启方法实在是太过原始。除此之外还发现菲跃没有加装发动机下护板,虽然这些细节对日常驾驶构不成任何影响,不过还是希望看到改进后的效果。

菲跃的内饰与外观比起来算得上时尚,线条一改老款酷威的粗犷,加

上棕色座椅的点缀,看上去很有情调,一次比较成功的转型。搭载的阿尔派音响属于民用级产品,应付普通用户的耳朵绰绰有余。后排采用独立空调系统,但并非独立压缩机控制,后排空调工作时,前排空调也会自动进入状态,出风口采用360度送风设计,这一点很人性化。

一年前的试驾会上,菲跃就使用了全英文的菜单,时至今日,试驾车上的菜单依然没有变化。对于一辆进口到中国的车型来说,这似乎显得不太尊重消费者。要知道英语在中国的普及程度还很低,换个角度,汉化一套中文系统真的很难么。

菲跃有四扇开启角度很大的车门,几乎接近直角的开度给上、下车的乘客提供了极大的宽容度。内部空间很灵活,第二排座椅不仅可以按照4:6方式进行折叠,还能单独调节各自的坐垫和靠背,第三排座椅有两个标准的三点式安全带,安全放在第一位没有错,第三排座椅打开后,行李空间变得十分可怜,如果你是多口之家,安装一个车顶行李箱就变得很有必要。

从产品角度出发,菲跃无疑是具有一定诱惑力的,不仅以进口车的身份,灵活多变的内部空间,相对经济的发动机以及不错的驾驶感受,都会引起那些顾家人士的青睐。不过27.48万元的售价也着实会令人纠结一段时间,要知道菲跃的强劲竞争对手广汽丰田汉兰达7座的价格也只有26万多,加上品牌认可度等诸多因素影响,菲跃要想在国内有大的发展,还得另辟蹊径。(爱卡)

