CRUZE
年轻派的新选择
试驾体验科鲁兹掀背车

美国人会造紧凑级车吗？在三十年前，雪佛兰给出的答案是不会。如果你还能记得Cavalier和Cobalt两款车的话，肯定也能顺带记得他们的种种“劣迹”。的确，在美国本土，客户对于紧凑级车基本上没有太大需求，尤其是两厢掀背车型。所以，在欧洲品牌占据绝大部分市场份额的两厢掀背车型领域，雪佛兰也并没有做出过太多想参与竞争的努力。但是，永远只满足某一单一市场的竞争策略显然是存在隐忧的，特别是在全球化趋势已经无法阻挡的今天。因此，曾经执着于造大车的雪佛兰也开始利用海外资源研发适合全球市场的新车型。科鲁兹掀背车就是其中之一，它不仅能够直接面对欧系列强，也能凭借均衡的表现吸引亚洲客户的关注。

外观：融入潮流元素造型年轻时尚

在科鲁兹掀背车进入中国市场之前，笔者曾经在欧洲体验过它的海外版本，这次就正好借着这个机会来说说中规车型发生了哪些变化。首先，咱们还是不能免俗的从外观说起吧。单从设计来看，科鲁兹掀背车延续了之前三厢车型的大部分设计元素，犀利的大灯和大尺寸的进气格栅在融合雪佛兰家族设计理念的同时也带给了它一副略带愤怒表情的前脸。正是这幅容貌成为了科鲁兹吸引年轻用户的杀手锏。但是，或许是中国用户的审美与海外用户不同，中规车型在外形上也有一些不同于海外版本的细节。

内饰：风格维持不变运动套装添彩

出于成本和其他多种因素的考虑，科鲁兹掀背车的内饰在设计和选材上都与三厢版车型保持了高度一致。如果与我之前体验的海外版本相比，他们的区别则主要是受到配置不同的影响。

以中控台为例，海外高配车型采用了雪佛兰特有的Mylink多媒体系统，其最大的特点就是具有极高的集成度，几乎所有功能都能依靠触屏完成操作，因此中控台上的物理按键所剩无几。显示屏的安装位置下移，更方便前排乘员操作。中规高配车型虽然也采用了触屏操作方式，但由于并未采用Mylink多媒体系统，并且考虑到中国用户的使用习惯，所以依旧保留了足够多的物理按键。

两种布局方式各有利弊，海外版的屏幕位置方便了操作，但偏低的位置却不便于观看。国产版本采用的方案带来的感受则与其完全相反。这只是中规车型与海外版本上最为明显的区别之一，其他部分请接着往下看。

空间：行李厢空间超越同级

科鲁兹掀背版的三维尺寸在同级车型当中并不算特别突出，但其腹内能够提供的空间却能让对手感到威胁。标准状态下，其行李厢最小有效容积为413升。如果还不够直观，我们可以为您提供如下一组数据：长安福特福克斯行李厢容积为356升，上海大众朗行行李厢容积为412升。

性能测试：科鲁兹家族里的“GTI”

用于测试的这辆车搭载了排量为1.6升的涡轮增压发动机，并匹配了6档手自一体变速箱。这样的组合在整个科鲁兹掀背车系中属于顶级配置，实际表现令人期待。在日常驾驶过程中，发动机对于油门踏板的响应速度与特别强调运动性能的对手相比略微有一点差距，但也是在我们的预料范围之内。

6档自动变速箱曾经是科鲁兹身上一个不太完美的元素，海外媒体表示其容易受到涡轮增压发动机的发力特性影响而出现换挡频繁及错选档位的问题。后来在上海通用投产的科鲁兹对变速箱进行了升级，之后下线的科鲁兹已经不会出现上述问题。最近上市的科鲁兹掀背车自然也使用了升级之后的变速箱，它的表现能否过关呢？

变速箱在换挡速度和平顺性两个方面的表现令人满意，而令人意外的是它对于不同驾驶风格的学习能力。提车初期，为了对车辆进行熟悉，我们的驾驶风格更倾向于节油的城市驾驶。在驾车过程中对于油门和刹车踏板以及方向盘的操作都很轻柔，此时变速箱也采取了提前换挡的策略进行配合。之后，我们开始了性能测试前的车辆预热。此时，大家都使用了更激进的驾驶风格，而变速箱的表现也跟之前大相径庭。更晚的换挡时机能够让发动机更畅快的发力。如果喜欢更纯粹的驾驶感受，还可以将档把拨入手动模式，然后变速箱会更为忠实的执行你所选择的档位并进行保持。唯一不太满意的是前加后减的手动换挡逻辑好像不太符合车辆行驶的物理特性。

1.6T发动机在低转时表现有些乏力，但只要转速超过2200转就能够有明显好转。从这个时候开始一直到5600转，发动机都能够输出235牛·米的峰值扭矩。小尺寸涡轮在进入工作状态的时候不会带来明显的冲击，车辆在整个加速过程中都表现得比较平顺。

来到性能测试环节，搭载1.6T发动机的科鲁兹掀背版将接受更为严苛的挑战。首先，我们通过0-100公里加速来看看整套动力总成在全油门状态下的表现是否还能够像城市驾驶般表现得那么悠然自得。前几次测试在开启车辆ESP的条件下完成，此时车载电脑会将起步转速控制在1000转，无论如何向油门踏板施压，车辆在起步时轮胎都不会有任何打滑现象。车辆摆脱静止状态后，动力并没有瞬间传递至轮胎，而是有短暂停滞现象。这可以看做是整套动力总成在思考以何种方式发力。在得到油门踏板的加速确认信息之后，发动机转速才会迅速提升，而变速箱也相当识相的用延迟换挡时机的方式来保证发动机一直都处在最佳发力区间运转。

之后，我们将ESP等辅助电子系统关闭。这时发动机的起步转速升至2500转，抬起刹车踏板后车轮开始打滑，车辆则在轮胎啸叫的伴随下冲出起点。如果对于油门的控制不够细腻，轮胎打滑的程度还将更明显。如果选择与海外版一样的马牌ContiSportContact3运动型轮胎，更好的抓地力或许能够进一步缩短车辆的加速耗时。最终，1.6T科鲁兹掀背版的百公里实测加速成绩为8.93秒。

搭载1.6T发动机的科鲁兹掀背版是整个车系中的顶配车型，它在底盘调教上与其他版本区别不大，但其驾驶感受却更为紧凑。造成这一结果的直接原因就是它在后悬部分增加了瓦特连杆。

绕桩测试时车辆的速度极限可以保持在70公里上下，车头进入弯角时指向性表现还不错，车尾跟随也很积极。但同样是因为轮胎限制了车辆的表现。偏向舒适和静音性能的固特异御乘系列轮胎的胎壁在激烈驾驶过程中支撑性能不如主打性能的马牌ContiSportContact3，导致车辆有轻微的转向不足现象。

经历了性能测试和市区拥堵之后，我们简单的计算了一下科鲁兹掀背车的油耗。最终其百公里耗油量超过了9升，与官方公布的7.7升有一定差距。但在日常生活中显然没有几个人会以评测般的极端驾驶行为来对待自己的爱车。综合之前的油耗数值来看，1.6T科鲁兹掀背车日常驾驶时的油耗在8.5升左右还是比较靠谱的。

配置：国内外版本差异明显

很少有机会能够体验不同市场销售的同款车型，这次也利用测试将国产版科鲁兹掀背车和它在海外的兄弟在配置方面进行了一些比较。总的来说，根据使用环境和消费者的驾驶习惯，不同地域销售的同款车型在配置上都会存在明显区别，科鲁兹掀背车自然也不能免俗。

总结：形象年轻化配置实用化

科鲁兹自进入中国市场以来就一直以年轻形象示人，热爱改装的车主会将他们的座驾变得个性十足。在国内房车赛里，它也是战绩显赫。对于通用来说，科鲁兹能够转变人们美国紧凑级车的不良形象。从市场反应来看，科鲁兹已经依靠三厢版获得了成功。充满信心的通用祭出科鲁兹掀背车，不仅能够让中国等新兴市场的客户获得形象更年轻并且更为实用的美系紧凑级车，也会让欧洲列强们感到威胁。它或许不是在每个方面都表现到极致，但较强综合实力和相对内敛的设定会适应更多人的需求。（爱卡）