

Cherokee

完全不一样的Jeep

Jeep自由光

如果我要问2013年人气最火爆的进口SUV是谁？我想但凡对今年汽车市场有所关注的人就一定会回答出来。没错，它就是Jeep全新一代城市SUV——自由光。



记得第一次看到自由光是在今年年初Jeep所推出的官方图片上，在当时它还没有正式的中文名称，只有那个在我们记忆中十分具有历史气息的名字——Cherokee。而之后我们则与其缓慢的开始频繁接触起来，从4月的2013上海国际车展上，自由光的国内首次亮相；到8月底成都车展上国内版车型的首次亮相；再到9月底赴美参加自由光的全球媒体试驾活动。这辆Jeep全新城市SUV可以说是在短短的半年内频繁出现在我们面前，而这也依托于国内消费者对于SUV的特别关注成为了2013年度国内最受关注的进口SUV。

到底是什么吸引了国内消费者的目光？

不可否认，对于现在大部分消费者而言，选车时外观绝对是一个很重要的因素，而面临着这些“视觉系”的消费者，各大厂家也不得不将自己的很大重心放在外观设计这一环节上。

还记得当时第一次看见自由光图片的时候，我就被其的个性外观所震撼。说实在的，在它之前无论是国内还是国外的汽车市场上，还真的没有哪一款车型拥有与它同水平的独具个性的外观。

在我同事从美国试驾回来后，我第一时间问了一下他Jeep的设计师们对自由光的外观设计有着怎样的想法？他对我说：在早期的调研中，这些底特律的工程师就专程到美国西海岸的加州找到各式消费者进行交流，出乎意料的是，那些美国消费者并不希望Jeep再推出一款实用化的SUV，而是希望看到一个不一样的“Jeep”车。这也就让我明白了为什么自由光会有如此个性的外观。

自由光不仅仅有着颠覆性的整体

设计语言，在细节方面它也与我们的熟知的Jeep车型不一样。特别是在头灯的设计上，甚至在我第一次见到它时我并没有搞清楚哪个是真正的前大灯。而似乎自由光前脸方面的最大个性化之处也全部体现在了它的前大灯总成上，当然作为一款Jeep车型，Jeep传统的家族因素也是不能缺少的。

之前几乎所有的Jeep车型都采用的是近乎于方形的车辆线条设计，而这一点在自由光身上得到了颠覆，流线型更加圆润的车身线条彰显出了其不一样Jeep车型的定位。但从腰线以及车窗的风格上还是可以看出来一些大切诺基的设计影子。

其实，对于从自由光官方图片发布的第一天起，它的外观是否好看就引来了很多的评论。有人喜欢它的个性与颠覆，也有人对这样的个性很难接受，不过在我看来自由光的个性设计可以说是年轻消费者购买需求的一次高调回应。正如那句“不作死就不会死”所表达的含义相同，不去彰显个性就不会拥有完全属于自己的性格。

9速自动变速箱带来了哪些实际的意义？

除拥有个性化十足的设计外，自由光还有一大亮点，那就是其使用的那台9速自动变速箱，甚至相比起它的外观而言，这台9速自动变速箱的关注度更高。

作为一款城市SUV，自由光在使用9速自动变速箱的同时还配备了两个不同排量的发动机，分别是2.4升和3.2升。不过，对于国内消费者而言，我们率先见到的只能是那台2.4升发动机，因为搭载3.2升发动机的车型将会在明年才会正式上市。

对于首先上市的这台2.4升发动



机，其来自菲亚特集团，而2.4升的发动机排量也是现在城市SUV的主流排量。

现在就不必来说这台突破历史的九速自动变速箱。或许有人会认为在目前双离合变速箱和CVT变速箱火热的时候，自动变速箱似乎已经成为了历史，但从使用稳定性方面来讲自动变速箱还是最为合理的选择。

一直以来，由于发动机横置布局，所以能够留给变速箱的位置较小，也就不难解释为什么在很长一段时间内，横置发动机的自动变速箱的档位就“止步”在了六速。

因此，部分汽车厂商选择了采用CVT无级变速箱搭配横置发动机，以获得更密集的齿比，从而降低燃油消耗，但并不是所有用户都喜欢无级变速箱，这时他们需要一台强大的横置变速箱了。这也是为什么在ZF推出了八速自动变速箱之后，又不断进取研发出九速自动变速箱的原因。

这台代号为9HP的变速箱共有两个版本，即9HP28和9HP48，这其中“28”代表着这台变速箱可以承受280牛米的扭矩，可以适应多数家用车型，比如从1.6L-2.0T；而“48”的版本则可以承受480牛米的扭矩，可以应对大部分V6发动机。

这台变速箱绝非只是靠档位多取胜，其最大的意义还是在较小的体积和重量下，实现了9个档位的排列，这就意味着，如果某一款横置发动机的6AT家用车型想要升级到9AT，并不需要对车辆内部结构做出很大的改变，不仅节省了时间，而且也有效的降低了设计和试验成本。

想要在如此精巧的尺寸下实现9个档位，ZF可谓下足了功夫，突破性的只用了4组行星齿轮就完成了组合，而且为了减少体积，后两组行星齿轮还进行嵌套组合，基本上只用了4速变

速器所占用的体积。

和ZF的8速变速器一样，这台9速变速器也装备了涡轮增压液力变矩器，不仅反应速度快，而且在锁止工况运行时，能够确保动力的高效传递，降低损耗。

9.81倍的齿比范围为汽车工程师在设计车辆行驶风格时创造了更加宽泛的条件，较密的齿比可以让发动机运转效率更高，而且由于换挡时转速波动相对不大，可以让那个车辆前行的节奏更加平顺。

而需要强劲加速度的时候，除了系统会迅速降低档位之外，聪明的换挡逻辑也会根据当前车速和档位进行更加合理的决定——系统会知道什么时候用什么档位和转速能让加速达到最佳，而不是一味的去降低档位。

落实到省油上，9挡时0.48倍的齿比可以实实在在的降低巡航时发动机的转速，不仅可以有效降低燃油消耗（官方宣称可以比同样的6AT降低10%的油耗），而且发动机运行转速越低，也就意味着来自发动机的噪音也会越小，何乐而不为。

说了这么多的理论知识，现在到实际见真招的时候了。从机场上下来，我便做到了搭载了2.4升发动机的自由光驾驶座上。不得不说，这台自由光在驾驶感受上与我之前接触过的所有Jeep车型在驾驶感受上有着完全不同的表现，真的符合其不一样Jeep车型的定位。

或许你会认为这辆Jeep自由光搭载了九速自动变速箱在高速情况下它的转速就一定很低，但这并不是它的初衷。在我们试驾时其在时速100公里时的转速为2000转/分，但档位则仅仅被控制在七挡，也就是说它的九个档位并不仅仅是为了得到更低的转速，而是为了增加更多的超速挡，与其他变速箱相比它拥有四个超速挡和

更宽泛的齿比，这才是它真正的意义。

在舒适性方面，你不再用羡慕CVT变速箱和双离合变速箱的那种无察觉的换挡，因为这台九速自动变速箱也同样可以做到。在之前我们测试的搭载ZF八速自动变速箱的BMW旗下车型时，我就ZF在变速箱方面的表现有着充分的肯定。而对于这台九速自动变速箱来说，它每一组齿轮之间的链接更为紧密，并且Jeep的工程师们让其与发动机之间也形成了良好的匹配。

不过，它也不是完全无懈可击。与多档位的双离合变速箱相同，由于过多的照顾了车辆的燃油经济性，行车电脑会尽可能的让变速箱使用较高的档位，而这也使得当你在低速行驶时你会感受到些许的“拖拽感”，这种感觉之前在搭载七速双离合变速箱的第六代高尔夫上较为常见，似乎已经成为了多档位变速箱的通病。

它凭借什么来满足消费者的购买需求？

如果仅拥有个性的外观和良好的传统系统，那在目前的汽车市场上显然是不够的，因为对于大部分消费者来说，他们还有着其他更多的要求，例如配置、空间等，特别是对于一款SUV而言，休闲时分能否拖家带口去郊外游玩也是考量它的一个重要标准。

配置方面，Jeep明白了国内消费者的需求，在自由光上加装了很多目前看来较为领先的高科技配置，以吸引消费者的青睐。集成了7英寸液晶显示屏的多功能仪表盘不仅显示效果十分精美，而且众多的功能也让自由光成为这个级别功能最为强大的SUV之一，这个也是来自于新大切诺基上的组件，也确实成为了自由光的亮点配置。

中控面板上那个8.4英寸的液晶显示屏，虽然我们之前在300C和大捷龙上都已经领略过，但其在显示和功能配备上还是基本可以满足消费者需求的，特别是那个可以分屏显示的导航系统很好用。

此外，从方向盘上我们还得知，这台自由光配备了ACC自适应巡航系统，这也是继大切诺基之后，Jeep旗下首款搭载这一系统的城市SUV。

自由光的车身尺寸在同级SUV算得上是比较突出的，不过由于较长的车头占据了不小的车内空间，所以它的纵向乘坐空间只是算得上是合格，如果前排座椅的乘客身材比较高的

话，那么后排已经剩不了太多的腿部空间了，但对于一般乘客来说，它的空间还是比较够用的。

宽厚的前排座椅可以提供相当不错的乘坐舒适性，虽说坐垫填充物算不上“柔软”，但出色的面料质感能够带来足够上档次的触感，有一种坐进豪华车内的感觉。同时，座椅除了纯黑色的常见配色，还可以选择多种个性的色彩搭配方案，满足消费者视觉和触觉的双重需求。

不过后排乘客就没那么从容了，由于后排座椅为了营造出“剧院式”的效果，所以靠背较为平直，加上远不如前排座椅的坐垫舒适度，也给车内带来了两种乘坐体验，或许以后搭车的亲朋好友会在坐进自由光之前争抢副驾驶座椅了。

虽然定位是一款城市SUV，但作为Jeep旗下车型自由光的越野能力也不得不被提及。Jeep为其提供了两种方案的“全地形”系统，其中一种是专门配备在自由光Trailhawk版车型上，这款车型也是自由光的顶级版车型，改装全地形轮胎、增加拖车钩、改善车身接近角和离去角是它的最大特点，另外它还增加了后轮差速锁，有了这样的利器在身，在体验越野场地时，无论是自由光还是我们，都显得非常自信和从容。

而底盘方面，它拥有着不比BMW X1差得底盘调校，硬朗、扎实的底盘调校让其即使在驾驶时充满了轿车的感觉。只不过由于其城市化的定位，其方向盘的设置上还是更偏向于城市化一些，特别是在高速变向时，些许的模糊感还是会存在的，但这并不重要，因为它所主打的并不是十足的运动性。

市场表现如何完全取决于车辆定价

从目前市场上来看，自由光其实并没有严格意义上的对手，因为目前大部分汽车厂商都已经在国内拥有合资品牌，像Jeep这样依旧采用原装进口形式的厂商少之又少。而也正是因此，附加上政府征收的税费，自由光在价格方面并没有太多优势可以，但不要忘了，进口也让其有了质量上的保证。

据悉这款自由光将于12月底正式到店销售，入门版车型售价将会在40万元以内，而其销售的主力车型价格则基本不会低于40万元。至于这样的一个售价，是否值得购买那就要看你是否愿意为个性、高配置而买单了。（凤凰）

