

ACURA MDX 中流砥柱

全方位测试2014讴歌MDX

他外表低调而潇洒，内心温柔细腻，平时和蔼可亲，关键时刻也能顶天立地。他上有成熟的长者，下有新生不久的孩子，他支撑着家庭的主要经济来源，承担着中流砥柱的作用。如果说以上这些是一个成熟好男人所应具备的条件，那么MDX恰恰在讴歌家族中扮演了这个重要的角色。



■外观：经典与创新相结合

锐利的线条一直是讴歌品牌的设计风格，全新MDX在秉承了老款车型设计的基础上融入了更多创新性元素。“Jewel Eye”全LED五透镜前大灯就是其最新而且最具有代表性的招牌特色，这不仅令新MDX更具吸引力以外，在节能和亮度等使用角度上也得到了相应的提升，除了少数密集恐惧症患者以外，大部分人对这套整容设计还是保持积极态度的。

19寸大脚在MDX上并不显得多么多么张扬，尤其是跟某竞品的21寸轮胎相比简直低调多了。配合尺寸为245/55 R19的Cross Contact LX Sport高性能运动型越野轮胎，兼顾了出色的排水性和安静性，显然MDX想要给人一种更加实用、踏实的感觉。前麦弗逊、后多连杆悬架确保了出色的公路性能，经过改进的全新后悬架和可变阻尼减震器在车重降噪控制方面都提供了更好的表现。

■内饰：设计与质感均有提升

坦白来说，新MDX的内饰无论从设计还是质感上，都在老款车型基础上有更高的提升。从三幅式方向盘，到全新的仪表，以及更具科技感的双屏显示中控台，都令全新MDX显得更加精致、更立体更具现代气息。质感细腻的真皮配上做工精细的亚光实木装饰，除了在豪华感上加以外更是营造出一种居家的熟悉气氛。

当然，这并不意味着MDX如此完美。事实上，在很多细节上仍然有不少可以提升的空间。首先，从电子菜单字体与UI的视觉设计来说，并不是非常考究。想象一下，作为一款售价近80万元的豪华SUV车主，在自己车上看到与凌派一样的显示屏界面和雅阁共享的少数按键时会有怎样的心情？让我来告诉你答案：不爽！我想但凡正常人都会有这样的感受。换句话说，讴歌给人感觉在营造豪华方面所花的心思显然还是有些不够。

其次抛开界面美观程度不说，就上手程度来说，菜单的逻辑性也有待进一步优化，想要不翻阅说明书来设置导航几乎是一件非常令人头疼的事，换句话说这套系统还并不够友好。主驾驶和副驾驶头顶上的Acura Link除了可以帮助你解决一些实际困难以外，也可以满足你与声音甜美的接线员妹妹聊天的需求，当然我们并不鼓励你这么干。

MDX在实用性方面的实力毋庸置疑，除了宽裕的空间以外，后排座椅的调整和组合方式更是层出不穷，最关键的是即便你第一次接触也可以很快琢磨出其中的门道，然后轻松而方便地根据需求调整后排座椅空间。

■测试：成绩令人惊喜

相比老款的3.7L发动机，全新MDX搭载一台带有VCM闭缸技术的3.5L V6自然吸气发动机，虽然排量上略有缩水，但实际动力表现比老款动力总成更加高效，另外能耗方面也有所优化。与之配合的是一台6速自动变速箱，支持方向盘拨片换挡。

外表低调的MDX平时似乎一直收敛着自己的情绪，而一到测试场则是它真正释放的时刻。在加速测试中，我们将ESP关闭，挂入S档并将驾驶模式切换至“运动”。起步阶段，程序将转速限制在2500rpm对变速箱予以保护，弹射的一瞬间伴有极其短暂的轮胎打滑和轻微抬头现象。

整个加速过程平顺而线性，高转速时除了车外和车内都非常悦耳的发动机声浪以外，其他方面的噪音都很小。虽然没有涡轮车那种暴力的推背感，感觉上似乎觉得并不是很快，但实际成绩却令人惊喜，最终以6.86秒破百。当我第一次读到这样的数据时甚至怀疑仪器是否有误，但经过几次尝试后，每次都能够在轻松取得相同的成绩，而如此的成绩在同级别中实属优秀。

受庞大车身以及偏舒适的悬架调



校，MDX在紧急制动时难免有较为明显的点头现象。整体制动过程同样线性，不过刹车踏板力度偏软，行程较长，感觉上似乎有些令人信心不足，好在实际成绩还算比较令人满意，最终制动成绩为40.46米，连续多次制动后成绩仍然能够保持在41米以内。

在绕桩开始之前，你可能会被MDX的大块头所迷惑，但当你驾驶它穿越几个桩桶之后，你瞬间便会体会到它真正的实力。方向盘转向准确，指向性出色，回馈线性而适中，驾驶员可以非常容易地保持节奏。车身有较为明显的侧倾，但底盘仍然能够提供较好的支撑，SH-AWD四驱系统能够通过对外侧车轮的扭矩传输提供出色的循迹性，60km/h以内都能够保持十分稳定的姿态。如果你进一步提高车速并且加快节奏来挑战MDX的极限，它或许会用橡胶摩擦的尖叫来提醒你适可而止，但绝对不会以失控对你进行恶意的报复。

■驾驶：柔顺而舒适；噪音/油耗测试

用几个词概括全新讴歌MDX的驾

驶感受的话，就是：柔软、顺滑、安静。它可以让你带着一家老小舒服地出行，也能够用6.9秒的百公里加速成绩满足你对速度的追求，就好像是一位内在实力不凡，外表低调温柔的绅士一样。

VCM会在不知不觉中为你调整工作气缸的数量，在拥堵路况或高速巡航时为你节省一些宝贵的燃料。假如你不习惯这种过于柔顺的感觉，那么可以短促地切入S挡手动调整档位，或干脆按下那个翻译十分滑稽的“综合动力”按钮来切换驾驶模式，从“舒适”或“标准”状态切换至“运动”，那时MDX会用更加灵敏的油门响应、更沉稳准确的方向盘力度和更活跃的换挡时机来配合与你互动，不过这时你也会眼睁睁地看到油耗逐渐上升。

避震器始终保持柔软、舒适的表现，加上车内极好的静音效果，让你一上车就会不由自主地有一种想要昏昏欲睡的感觉。这种调校的优点是你在各种颠簸路况下如履平地地通过，同时丝毫不会打扰到正在享受甜美梦境的乘客，在弯少、路面条件并



不上太好的美国洲际高速公路上简直堪称完美。不过这种调校设定的缺点是，在一步一挪的城市拥堵路段和蜿蜒的山路中行驶，你的乘客或多或少会在摇摆的车厢内对你产生几句抱怨。

前面曾经提到，全新MDX在静音和噪音控制方面十分出色，这与经过改进的密封车身和加厚的玻璃封装不无关系。噪音测试中，我们分别对常用的几个车速进行了分别采样测试。

一般情况下，MDX都会进行积极而迅速的换挡并在较低的转速下运行，无论是低速或是高速巡航都是如此。

经过多天、上百公里的综合路况驾驶，包括20%高速公路，30%拥堵路况，20%有交通信号灯的城市道路以及30%无信号灯的畅通小路，我们得到的平均综合油耗约为11.7L/100km。结合3.5L发动机的排量，以及MDX庞大的车身，这样的油耗还是完全能够令人接受的，在同级别中也属于非常靠前的位置。即便是后期在测试场内经过多次急加速和紧急制动测试后，车辆的综合油耗仍然

保持在14L/100km以内。

■结语：这就是全新讴歌MDX，更先进、更漂亮、更智能，柔顺舒适的驾驶表现和出色的动力、节油效率为我们留下了深刻而积极的印象。作为讴歌销量冠军的它不仅是讴歌家族的顶梁柱，也可以成为一个普通家庭的顶梁柱。不过显然仍有一些细节需要完善，最主要的是如何拉近讴歌和本田差异化更明显，在塑造豪华方面更下功夫。

搭载Earth Dream科技的新雅阁和专门为中国市场打造得凌派为本田开了个好头，如何利用优势趁热打铁，今年就该看讴歌如何发力了。从技术角度讲本田已经在国内市场上获得了认可，这一点从销量即可看出，即使在如此恶劣的大环境下仍然能保持不错的增长，但在豪华级别市场不能仅凭技术吃饭，在营销手段和对中国市场的重视程度上也有所改观。希望讴歌在发现消费者需求并试图满足这些需求的过程中也能像其品牌logo中的圆规符号一样精准。(XCAR)

