



LUXGEN

卷土重来

评测纳智捷新大7 SUV

如寒流一样，一股“台风”也刮进了大陆市场，远道而来的裕隆纳智捷(LUXGEN)在经过水土不服的阶段后，渐渐摸清了大陆人的口味，进而改进了新大7 SUV。新车配备了全触控的中控面板和更符合当年年轻消费者口味的外型设计，经过一番体验之后我想对它的竞品说一句：“小心被逆袭！”



■ 三个问题帮您了解新大7 SUV

● 新大7 SUV的变化有多大？

新大7 SUV与老款车型的区别有多大？至少我无法立刻脱口而出，但是如果说这只是次小改款的话又显得十分牵强。因为新大7 SUV的变化并不少，尤其是内饰中控更是焕然一新，最重要的是这个配置又增配了……

外观的变化主要集中于车头灯和尾灯，可能是整体造型太过圆润的缘故，新大7 SUV的设计者们将它的头灯造型进行了修整，不仅加入了LED的日间行车灯而且外型也显得更加棱角分明，与憨态可掬的体型形成了比较明显的对比，看上去精神多了。

内饰中最大的变化就要算是全新的触控式中控了，取消了原先面板上的全部物理按键，这种设计非常有科技感，但是如此超前的设计却忽略了手感。光滑的材质在驾驶时不利于驾驶员操作，至少分散了一部分注意力，而且镜面做工不用多长时间就会沾满指纹，变成指纹收集器。

除了外观和内饰的变化外，新车还加入了行人预警、防撞预警和车道偏离预警3项主动安全系统，增强了原先的配置优势。这样看来新车在不动声色之中已经对外观内饰以及配置等多方面进行了升级。

● 是选“大5座”还是选择“小7座”？

新大7 SUV处在25万左右的SUV市场中，在此市场里要面对的劲敌包括了雪佛兰科帕奇和现代的全新胜达等7座SUV。不过新大7 SUV的三围要更加接近汉兰达，已经超过了两者，那么在它们之间您会选择大5座还是小7座呢？

其实我感觉小7座车型的第三排并没有很高实用性，腿部空间过于狭窄导致第三排往往只是用于放置物品或者宠物，而第三排支起之后尾箱的空间就变得比较可怜了。如果要满载全家7口去出游的话，不妨考虑入手一辆MPV车型，但存在即是合理，小7座车型也有着得天独厚的优势就是灵活多变，第三排收起后就增加尾箱的空间，而需要搭载5人以上时又可以



一解燃眉之急。不过拼数据新大7 SUV还是占据优势，如果对车内座位没有硬性要求的话，我认为还是大5座更加实用一些。

● 纳智捷大7 SUV有哪些优点与不足？

一直以来纳智捷的每一款车型给我的印象都是不折不扣的配置控，在有限的车身内、放置无限的配置好像已成为它们的杀手锏。而新大7 SUV显然也传承了这一优良传统。不仅配备了全景倒车影像、主副驾驶座椅加热/通风，而且还具备了夜视、主驾驶按摩座椅、巡航预警等功能，武装的相当全面。

虽然在配置上新大7 SUV有更上一层楼的表现，但是在做工方面却没有很大提升，前发动机舱盖闭合后仍存在一指的缝隙。虽然经过纹理处理后中控的硬质塑料材质看上去质感有所好转，但是还是显得有些廉价，不得不说新大7 SUV在做工方面还存在很大的提升空间。

■ 动力及操控：动力不掉链子且能转弯的SUV

动力总成不变的2014款大7 SUV搭载的还是2.2T引擎，这款4缸发动机采用的是全铝缸体和Garrett(盖瑞特)提供的涡轮增压器，最大功率为131kW/5200rpm。最大扭矩为275Nm/2500-4000rpm。可能从数据上您会说，完全拼不过当下主流的2.0T嘛，但是我想说这款发动机的表现并没有想象的那么糟糕，至少我听到驾驶过大7 SUV的人都告诉我它的动力没问题。

此外，这款发动机还有不挑食的好习惯，93号(京标92号)的汽油都可以满足它。考虑到不断攀升的油价和新大7 SUV近1.9吨的自重，这款发动机的选用还是非常合理的。

在动力总成方面，新大7 SUV没有选择最先进的技术，而更注重技术的成熟和稳定性，这款来自爱信5AT变速箱在行驶中与2.2T发动机匹配的非常紧密，换挡动作平顺并不容易被察觉。此外这款发动机在提速时也会有主动降挡的表现，总体来说表现可圈可点。

驾驶大7 SUV，有点像是胖子跑步，由于

自身重量接近了1.9吨，因此在起步后初段动力不会有很强劲的表现，不过随着转速的提升，车的提速就会变得越来越轻松，像是用惯性带着身体向前奔跑一样。

后程的动力表现好过起步阶段，因此驾驶新款大7 SUV想要在拥挤的车流中抢占先机并不轻松，而且极为费油，想要轻松的驾驶它还是选择一条不那么拥堵的路线吧，坐在按摩座椅上边开车边享受车窗外风景或许才是设计者想要提供给车主的感受。

原先的大7 SUV就存有发动机噪音大的问题，在本次改款之后这个问题并没有得到改善，提速过程里车厢内的宁静被打破，随着转速和时速的提升，这台不安分的发动机传出来的响动让我再次对新大7 SUV的做工产生质疑，严重影响了舒适度。

新大7的悬挂机构依旧是前麦弗逊后扭力梁组合，这个搭配在SUV里并不多见，绝对属于非主流。此外，承载式车身底部大梁的结构，增强了车身刚性，但也增加了自身重量。

后悬挂的设计导致了新大7 SUV出现了前硬后软的现象，后排的舒适度要明显强于前排，这也符合其家用车型的定位。悬挂在转弯时足以支撑车身不出现明显的侧倾，偏硬的调校不仅可以把铺装路面的路感清晰的传递到车厢内，同时也加剧了坑洼路面的颠簸感，不得不是一把“双刃剑”。

此前同事对老款车型的四驱系统进行了测试，新款车型仍然采用了这套适时四驱系统，这套系统具备了前后轴的开放式差速器和TCS牵引力控制系统，在交叉轴测试中需要依靠冲力脱困，TCS只能对打消车轮进行一定的制动，无法将其完全锁死。一旦无法顺利冲过去TCS并不会起到多大的作用。

■ 测试：加速好过预期，噪音需要改善

0-100km/h加速测试

提速过程中新大7 SUV的2.2T发动机表现的要比它的数据更加抢眼，这款发动机的动力输出非常直接。涡轮的迟滞现象虽然比较明显，但待功率输出达到峰值后就可以感受到很浑厚的动力在驱动车轮。

2000转起步时新大7 SUV的也没有明显的“抬头”现象，可以看出前悬挂的行程并不长，有效的抑制了车头的上翘，松开刹车后前轮有轻微的打滑。

在加速过程里，新大7 SUV的5AT表现的很平顺。虽然数据并不出众，但考虑到新大7 SUV的自重，这款发动机与变速箱的表现还是令人满意的，新大7 SUV的百公里加速时间为12.22秒。

100-0km/h制动测试

新大7 SUV的制动踏板阻尼力度适中，不过行程较长。在前半程就可以提供一定的制动力，不过要想踩到底需要费一些功夫。前悬挂



的调校偏硬，但是出现了“点头”现象这与车身的重量有一定关系。

制动的结果比较令人满意，新大7 SUV的百公里制动距离为42.12米，考虑到车重近1.9吨的缘故，新大7 SUV的表现可圈可点。

噪音测试

对噪音的控制并不是大7 SUV的通项，发动机的隔音棉并没能改善车厢内的环境。提速时发动机也会加大作响的音量，这个问题直接影响了车内的舒适性。

■ 配置：科技更上一层楼

新大7 SUV配置可谓更上一层楼，不仅将自己的车厢内打造的科技感极强，就连安全系统也更加完善了。新车加入了行人预警、防撞预警和车道偏离预警3项主动安全配置。其实以上这些主动安全系统已经在很多车型上配备并不罕见，不过这些车型大多数为高端品牌，在新大7 SUV的竞品中并不多见。

行人预警功能目前已经在沃尔沃的车型上被广泛应用，不同的是新大7 SUV的行人预警系统可根据车速控制预警的距离，车速越快距

离越长。

当车速达到60km/h之后FCW车前防撞预警系统和LWS行车偏离侦测警示系统将开启，前者会自行判定一个最有可能发生碰撞的车辆作为目标，距离一旦过近就会发出警示音。而后者与大多数车型的“车道保持”功能类似，当车辆压线或者偏离车道时会以警示音提示，有着车辆还会提供自行回正的功能。

■ 舒适性：有明显提升

此前，密集的物理按键被全新触控面板取代，新的设计在视觉上赢得了喝彩，而且布局也更加合理。上半部分主要负责音响控制夜视功能等，下半部分为空调的控制单元。

新中控台采用了镜面设计很容易留存指纹。可以理解的是设计者有很好的想法，但是却不了解用户的使用习惯，但不管怎么说总体是有提升。下半部分面板上设有夜间模式，开启后上方面板的按键灯光就会熄灭，减少对驾驶员的影响。

按摩座椅的加入，对于驾驶员来说绝对称得上是好消息。如果你很重视配置，那么新大7 SUV一定正中下怀。旗舰版车型配备的按摩座椅内置了4气囊，并且可调节力度和上下距离，舒适度提升不少。

■ 总结：

论配置，新大7 SUV可谓难逢敌手。但是集万千配置于一身的新大7 SUV却让我感觉使用起来并不顺手。这或许就是关键所在，用户体验做得不够深入，导致车内许多的亮点设计都并非完美，但是相比起老款大7 SUV，新款车型已经有了很多进步。至少在漫长的驾驶过程里，只有此款车型可以用按摩座椅缓解我的疲劳，大概也只有这款车型可以在这个价位中提供夜视功能。

扩大配置上的优势是新大7 SUV是给我的直观感受，但是动力却没有任何变化，就连悬挂的调校也一如以往的“硬”。2.2T与5AT的动力总成驱动这辆“大块头”并不吃力，但是油耗却始终是个问题。(pcauto)

