



# 像风一样自由

## ——试驾马自达顶级SUV CX-7 2.3T

7月30日,国产CX-7正式上市,销售价格为19.98万-27.38万。对于一汽马自达而言,国产CX-7还有着更特殊的意义——它是一汽马自达的首款SUV车型。国产CX-7的上市,标志着一汽马自达完成了“全领域 新格局”的战略部署,产品线全面覆盖轿车、MPV及SUV三大乘用车细分市场。一汽马自达汽车销售有限公司副总经理田青久表示,国产CX-7上市后,将以性能和个性化建立针对中型SUV的差异化竞争优势,并以中型级别的压倒性优势,渗透紧凑型SUV市场,“上下通吃”,实现销量最大化。与五年前上市的进口版车型相比,国产CX-7最大的亮点当属2.3T+6AT这个新的动力组合。对于以“SUV操控王”自称的CX-7,惟有通过试驾的方式,才能真正了解国产后CX-7新增的2.3T发动机带来的新活力。本次,我们将试驾国产CX-7 2.3T车型,亲身体验它历时五年后的“芯”生活力。

一汽马自达齐鲁车展钜惠300万,各车型抄底价,订车可享十重大礼!高新展馆二楼B馆一汽马自达展台免费领取可口可乐一罐。详询:400-666-8080

### 试驾体验

## 深度感受国产CX-7“四宗最”

即便是和其他品牌的全新上市竞品们放在一起,CX-7在设计方面也不会显得过时,流线型车身在兼顾时尚的同时还显得更加动感,和汉兰达、锐界那种“肌肉男”型对手相比就少了一些力量感。不过这种设计方式却让CX-7的前挡风玻璃达到了65.5°倾斜角,因此而带来了低风阻和更宽泛的视野。

为体现运动感,国产CX-7提供一跨全黑配色内饰,精致的空调出风口,钢琴漆材质的中控台饰条,满足了视觉享受。CX-7尺寸小巧的方向盘手感尚可,设计延续了睿翼当年的亮点,也可以称得上是最强方向盘,真皮包裹且布置众多按键,集成了音响控制、行车电脑、定速巡航等功能。仪表也是CX-7体现运动的设计之一,垂直向下的转速表针和时速表针,极易激发你的驾驶冲动,红蓝两色的背光略显怀旧。

空间方面,CX-7达到2750毫米的轴距超越众多紧凑级SUV车型,体现在前后排的空间上,表现也足够充裕。大倾角的A柱并没有侵占前排的头部空间。CX-7的后备箱造型十分规整,标准状态下容积为400升,后排座椅可以通过搬动两侧的开关轻松放倒,比例放倒后,容积十分可观,纵深可到1800毫米,体现了SUV车型的优势。无论是副驾

驶手套箱还是中央扶手下方的储物格,都有着惊人的储物能力。

点火、挂挡、起步。CX-7的油门踏板延续了日系车轻盈的调校风格,脚掌稍微施加一点力,就能感受到动力的传递,要是深踩一下,车还会有些窄。用灵敏的油门调校来抵消涡轮介入前的低扭不足问题,CX-7这招儿很讨巧。

随着油门的深入,涡轮会在1500rpm介入,介入时并没有什么突兀感,我反复试了几回,动力输出的平顺性非常好。在车内根本听不到泄压阀的声音,当发动机的转速提升至大约2000rpm时,便开始略微暴躁,扭矩输出也比较强劲,尤其是在急加速状态下,给人很强烈的推背感。

能有如此平顺的动力输出,变速箱的表现也是功不可没。日常驾驶时变速箱对于升挡这件事真可谓孜孜不倦,只要不是大脚油门,升挡时机绝不会超过2200rpm,尽可能的提高燃油经济性,并且换挡动作也很轻柔。不过在降挡方面,它却总是有些犹豫,踩下油门后需要反应一秒钟才极不情愿地降一挡。行驶在连续起伏的山路上,最好的选择就是切换至手动模式。手动模式下,不论升挡还是降挡,变速箱对于驾驶员指令的反应都足够迅速。

国产CX-7依旧使用前麦弗逊后多连杆的悬架结构,从实际驾驶感受来看,悬架偏向舒适性调校。路面上的绝大多数颠簸都能被悬架很好的过滤掉,再加上扁平比达到60的轮胎和厚实的座椅,最终传递给驾驶员的路面信息微乎其微。即使像经过减速带这样的较大起伏时,车内乘客也不会有颠的感觉。

CX-7采用电子液压助力转向系统,低速行驶时方向盘转向较沉,而出于对操控性大方向考虑,经过精细调校后,实际驾驶过程中在连续高速过弯转向时其精准性相当不错。同样是为了操控,CX-7的底盘驾驶表现软硬有度,在兼顾运动性的同时也向舒适性方面靠拢了许多,当遇到起伏路面时车内乘客不会有明显的颠簸晃动感,与此同时在弯道时的车身侧倾感也不是很明显,最直观的感觉就是底盘很扎实。

试驾结束,我的感受就是,CX-7面对SUV市场中的各个经典车型亮出看家本领——在车型尺寸、车内空间上体现出“大一号”的优势,在动力上展现出“强一级”的气势,配置及安全性方面则有着“高一档”的霸气。作为一款全路况SUV,起售价仅为19.98万的CX-7“性价比之王”的称号实至名归。



▲全黑色配色内饰更具运动感



▲2750mm轴距保证充裕驾乘空间



▲目前常见SUV中最出色的208mm离地间隙

### 打破常规

#### 谁说SUV一定很老土?

粗壮的保险杠,横平竖直的车身线条,不拘小节的粗糙外观……你心目中的SUV就是这样一副形象?醒醒吧,谁说拥抱泥土的车就一定是老土?谁说流线型只属于跑车?马自达设计师打破常规,将跑车的流线造型、大型进气口融入CX-7的设计中,其结果便是打造出了同级别中独具风格的SUV车型,实现了动感和颇具文艺气质的优雅和谐统一。CX-7这款SUV具有鲜明的跑车外观特征,其前挡风玻璃的倾斜角度达到65.5度,在视觉上透射出凌厉的跑车动感,比其它SUV车型及跑车更为舒展和奔放。一见钟情?只是说明你的审美和别人一样。

#### 谁说SUV在路上只能吃灰?

还没踩油门就已经认输?路上遇到屁股上贴着T字的车就没了追逐的勇气?醒醒吧,SUV没有推背感的时代现在结束了!CX-7在一定程度上算是国内首款真正意义上的国产运动型高性能SUV,它搭载了2.5L发动机和2.3T发动机。此CX-7上装备的2.3T大排量涡轮增压发动机,出自于马自达运动部门Mazda Speed(隶属日本马自达汽车公司,专门从事赛车改装),曾连续三年获得“沃德十佳发动机”殊荣。这种大排量涡轮增压的组合,动力表现出色,可在涡轮增压器的助力下迸发出350N·m的强劲动力,使之动力表现异常出色,即便你是在中低速的城市道路上也能享受到CX-7带来的快速起步,加速推背的驾驶乐趣。

#### 谁说SUV不能有操控?

柏油路上开起来像坐船,遇到转弯就像要翻车?醒醒吧,SUV也能拥有如同运动型轿车一样的驾驶乐趣,在CX-7之后这不再是遥不可及的梦想。与绝大多数SUV采用轿车平台开发SUV车型的路线不同,马自达为了追求SUV的驾乘需求,特别基于专用的SUV平台开发了CX-7,并采用3H高刚性车身和16+6+3的加固型底盘。其中CX-7的底盘两侧设置了两根大截面直式纵梁,纵梁间有六根横梁连接,另外还有三根通道梁补强,即6+6+3的加固型底盘,甚至超越了某豪华品牌SUV的安全设计,带来了比一般SUV更精准的弯道性能。在连续弯道行驶中,你能感到每个车轮上面都有适度的扭力输出,始终让车身保持着稳定的运行轨迹,实现了超强动力和精准操控的驾驶乐趣,成就“SUV操控王!”

### 评测手记

## 以己之长 攻彼之短

早在五年前,马自达CX-7国产的消息就已经传开了。之后,在大家对国产CX-7的翘首以盼中,这个消息迅速如烟雾般消散,让人察觉不到它曾经轰动一时。时至今日,国产车型才正式登陆国内市场。从进口引入到实现国产,CX-7让市场等了它五年,马自达以其惯有的“墨迹”作风——国产前的所有适应性测试一个都不能少,测试时间和测试里程一点都不能缩短,一切都按照最标准的流程走,没有“变通”的余地,必须让国产后的产

品达到万无一失的水准。让国产CX-7刚一上市,就要应对与五年前不一样的SUV市场。如今的SUV市场,硝烟四起,竞品林立,错过了产品最佳推广期的国产CX-7究竟如何应对,不仅让人为它捏了一把汗。

果然,聪明如CX-7面对SUV市场上的每一个强劲对手,早就明白若采用硬碰硬的方式,不一定能占到太多便宜。于是,在国产CX-7上市之初,一汽马自达就制定好了“错位竞争”的应对策略。面对大中型

SUV,CX-7的跑车造型和专用SUV底盘使其在比拼中占据上风,足以让虚有其表的“大块头”汗颜;面对低价位的紧凑型SUV,CX-7不仅具备“大空间”,而且充满“强动力”,19.98万的起售价更是让出自小型车平台的各种紧凑级SUV无话可说。

以己之长攻彼之短,这也正是CX-7大敌当前仍能“满血满魔”迎战的法宝。此外,购买CX-7可以享受的“越级无忧计划”,即首付50%、一年免息的金融政策,

获赠7次免费保养,置换购车则可以享受最高5000元的购车补贴,更是让消费者看到国产CX-7此番而来的诚意。

国产CX-7真的如同各种业界评论所说“来晚了”吗?我看不一定。相反,近几年来SUV“百家争鸣”的局面其实是为CX-7的到来提供了绝佳的契机。国产CX-7正是用了五年的时间,实现了“人无我有,人有我优”的车型改进。对于国产CX-7来说,在这个时间登场,刚刚好。(文/江北)