

男人专属梦想

4 款适合越野驱驰的 SUV

几乎每个男人都会梦想驰骋在浩瀚无垠的原野,在那一片荒凉而广袤的土地上体会速度与激情,寻找心中的世界。而越野车曾是彪悍战马的代名词,虽说 SUV 的出现,几乎颠覆了人们对越野车桀骜难驯的印象,但依然有很多越野性能不错,能够翻山越岭,面对各种恶劣路况挑战的 SUV。其中 JEEP 大切诺基、三菱帕杰罗、路虎神行者 2 和悍马 H3 这 4 款 SUV,绝对让有梦想的男人为之疯狂。

JEEP 大切诺基

指导价:53.99 万元–78.99 万元

谈到 SUV,人们首先想到的就是 JEEP,也许还有路虎,其次才是那些所谓的“公路 SUV”。而 JEEP 品牌中各方面性能都比较平衡的当属大切诺基(GRAND CHEROKEE),它没有指南者那么城市化,也没有牧马人那种不羁的个性,同时还具有同级车中相对平易近人的售价。不过,JEEP 的狂野特质仍然在其身上展露无遗。

经典的七孔前进气口仍然让人们一眼认出它的唯一标志,精细的镀铬装饰并非粗俗地迎合豪华,而是一种气场的展现。

在细节上,远光灯灯头上的 JEEP 小标令人吃惊,这既标志着美国人对大切制造工艺细致的程度,也将一种品牌的文化传递给一代又一代的车主们。另外,车窗框及车门上的镀铬饰条点缀着庞大的车身,虽然不多但却起到了诠释豪华的很好的作用。横置的尾灯是在大切历代车型中首次应用,对后车的警示效果更加明显。

越野性能

而在越野方面,新大切也增加了一套终极利器,就是被称为“Selec-Terrain 全地形模式自选系统”的东西,这套系统的操控区域位于变速杆后侧。这套系统的原理类似于路虎的全地形反馈系统,也是继路虎之后第二款采用类似系统的越野车。它的核心功能为 5 种路况模式的选择,分别为岩石模式、沙地/泥地模式、自动模式、雪地模式以及运动模式,通过中央控制旋钮可以轻松选择。其左侧分布了低速四驱以及陡坡缓降键,右侧则为空气悬挂的升降控制。

当然,你可以根据情况自己调节底盘的升降,共有 5 挡可调,包括最高的越野 2 模式、次高的越野 1 模式、常规模式、高速模式以及最低的泊车模式。

一贯沿用的 Quadra-Trac II 和 Quadra-Drive II 两种成熟且强大的全时四驱系统,是大切越野性能的基本保证。可靠的低速四驱以及下坡控制辅助功能,是保证越野中最普遍也最容易出事的上下坡问题的有效措施。大切诺基所应用的多片离合器的差速限滑装置在安全与脱困方面也基本高出同等级的大部分越野车。

轮胎尺寸:265/60 R18

18 英寸的轮胎相对于大切诺基如此庞大的车身来说并不算大,关键在于 265/60 轮胎扁平比可以保证在车辆在越野过程中,胎壁有足够的行程缓冲振动吸收冲击能量,既保护轮毂也可以减少震动对车身的影响。

点评:作为刚硬派越野车来说,驾驶大切诺基即使是去参加晚宴都不会显得粗鲁无礼。城市性与越野性的完美融合是一大亮点。看似复杂的操作系统其实非常智能,但电子系统的傻瓜模式依旧不如传统机械式来得可靠,频繁的小毛病充分证明了这一点。另外大排量以及价格也在经济因素上放宽了大家的选择。



三菱帕杰罗长轴

指导价:39.80 万元–62.00 万元

作为日系越野车型,帕杰罗仍旧秉承了传统的时尚外观。配置丰富,玩转各种小技术显然是帕杰罗的一大卖点。

三菱帕杰罗长轴的车头线条少了些许的肌肉感,凭借着简洁的线条勾勒出一个富有力量感的朴素外形,这种返璞归真的设计手法让人眼前一亮。帕杰罗通过车门上大尺寸的防刮条和大幅度的轮眉,营造出一个富有动感的形象。帕杰罗以外挂式备胎为中心呈现出越野车的那种豪放与粗狂的背影,而且备胎罩上镶嵌的三菱车标也加深了消费者对于帕杰罗漫步天下的信心。

帕杰罗的大空间

帕杰罗的车身宽度达到了 1875mm,轴距也有 2780mm,车身高度更是达到了 1900mm,这也让帕杰罗的座舱有了商务接待的潜质。1.75 米身高的消费者落座帕杰罗的前排头部空间有一拳半,第二排座椅的头部空间也有一拳,膝部空间则超过了两拳,而且帕杰罗前两排座椅的宽度都比较出色。

帕杰罗的内饰和越野车的外形非常贴

切,方方正正的中控面板和各种开关按钮的布局,都呈现出帕杰罗的豪放与硬朗。像电子罗盘、分动箱变速杆都是硬派越野车上常见的配置,而筒式仪表盘的配色和显示内容都非常上档次。帕杰罗的座舱不仅舒适而且养眼,这也让您驾驶帕杰罗的时候心情非常舒畅。

越野性能

适应恶劣路况 并且加 93# 油 3000CC 的 V6 发动机也有 177 匹马力和 259 扭米的动力储备,5 速自动变速器默契配合让这套动力组合在恶劣路况下依然可以稳步前行。而且可以加注 93 号汽油的好“胃口”,也让您在开着帕杰罗探寻大自然奥秘的时候少了许多心理负担。虽然工信部公布的 3.0 升帕杰罗综合油耗只有 12.4 升,但是 3800CC 的发动机会更加适合这个大块头的 SUV,善于攀爬的帕杰罗在高速时的噪音也是豪放性格的一种展示。



帕杰罗运用的是一种比较独特的超选四驱系统,可以在不同场合随意切换四驱或是二驱,这点听起来像是与适时四驱差不多,但确是一个更加完美的进化型。但在真正越野行驶中这可以说是非常有优势,必要时帕杰罗甚至能提供如拖拉机一般的牵引力来摆脱困境。

轮胎尺寸:265/65 R17

17 英寸的厚壁轮胎,在追求越野性能可能比大切诺基稍逊一些,但这样的设计显然是为了兼顾舒适性的考虑。

点评:各种人性的车内设计以及小技术让人联想到更为舒适的豪华城市 SUV,但帕杰罗是为了越野而设计,可以理解为一辆兼顾舒适与性能的越野车。

路虎神行者 2

指导价:49.80 万元–65.80 万元

虽说只是路虎车里的入门级,长方形的大灯组和长方形的进气格栅让神行者 2 的前脸非常厚重,镶嵌在进气格栅上的绿色圆形车标也是路虎家族的一贯特征。

而前大灯下面的大灯清洗器以及前保险杠上顺序分布的 4 个测距传感器表明了这是一部不折不扣的豪华越野车。

从尾部来看,神行者 2 与神行者 1 最直观的差别就是更加轿车化的将备胎“请”回车内的后备箱底部“安顿”。毕竟备胎是为了用而不是为了看,放在车厢内能够保证不受风雨侵蚀及外部物体撞击,使用寿命会更长。

越野性能

神行者 2 的车窗下沿几乎与地面平行,而车门上的腰线也是如此,平直的线条只有在阶梯式车顶上才稍有变化,大倾斜角度的前后杠预示着神行者 2 的通过性能非同一般,而前轮后上方的进气格栅也证明这台车的涉水深度具备了专业级的水准。神行者 2 这付硬朗的造型是路虎家族不变的风格。

神行者 2 的长宽高是 4500mm、2180mm、1765mm,2660mm 的轴距对于一台 5 座版本的 SUV 而言倒也够用。毕竟这样的尺寸对于纵向通过能力还是很有帮助的,而阶梯式座椅和阶梯式车顶都让后排乘客的视野和头部空间非常有保证。

尽管已经是路虎系列最为向城市化靠拢的一款车,但神行者 2 的越野性能依然可以用豪华+专业形容。它的全时四驱系统也许比起大切诺基或是帕杰罗来说相对并不出众,但也足以秒杀大多数城市 SUV 了。而简单易用的全地形反馈系统,比起揽胜来说也稍逊一筹,但对于满足一般的地形需求也足以绰绰有余。而 9 秒左右的百公里加速用时



也非常说明问题。

轮胎尺寸:235/65 R17 和 235/60 R18

17 英寸的轮胎是一款米其林为公路设计而兼具一定越野能力的轮胎。相比之前的大尺寸厚壁轮胎,神行者 2 在轮胎上似乎更是更偏向城市公路行驶一些。18 英寸的轮胎也只是为了美观而已。

点评:身为路虎系列,品质依旧非常有保证,而对于品牌忠诚者来说价格在此时显然又成了一大优势。虽然谦虚称自己为一辆城市公路车,但越野性能依旧强大。

悍马 H3

指导价:80 万元左右

硬汉大派头——越野 SUV

作为一款专业级越野车,悍马凭借其军用车型的血统几乎满足任何情况的 offroad 状态下的脱困和耐用性,其安全性不言而喻,大块头的车身给人安全踏实的感觉。

悍马 H3 的底盘会过滤掉大部分路面信息,让人感觉路面仿佛在脚下相当遥远的地方,放心踏实。尽管有时候你不会感觉到这是一款车,但是还是为这样重的一款 SUV 捏了一把汗,因为你会觉得这样重的车会不会爬不上坡,事实上,他很稳重并迅速地爬了上去。方向盘的设置偏重,并且无论何种角度,转向力度都基本相同,完全屏蔽路感,在非铺

装路面上悬挂的急剧颠簸也不会反馈到方向盘上,使得驾驶者掌握起来非常容易。

越野性能

在四驱系统和底盘结构方面,中央带锁止功能的中央差速器将动力分配至前后桥,轮间依靠电子设备限滑。悍马 H3 的超大行程悬挂面对复杂路况基本都可以从容面对,后整体桥悬挂抗冲击能力更强,总而言之越野才是它的强项。

悍马 H3 的后悬挂采用了传统越野车的整体桥式结构和钢板弹簧,保证了车辆的承



载能力和抗冲击性,这样的一款车是任何情况下都最大限度保护您的最有力的交通工具。

点评:外形狂野,性能彪悍,不得不承认,每一款悍马都是越野“神车”。