## 

试驾东南新车三菱戈蓝感受非同一般

汽车

浣滆

鍙戝竷浜庯細2006/12/20 13:11

从东南与三菱正式签订协议那时起,戈蓝(专题 参数 实拍 资料图)就已经呼之欲出了;当改款菱帅和菱绅率先挂上三菱标推向市场后,大家对于真正原版的三菱戈蓝更是充满期待。终于,赶在北京车展前戈蓝正式登场了......

东南曾经很郁闷,作为闽台合资的企业,虽有三菱背景,却不能使用三菱商标,而且生产的也不是最新款型的产品,这样不光在技术支持方面缺乏后盾,对于营销来说,也没有足够的市场影响力,所以几年来其单一的轿车产品一直没有跻身主流车型行列。这个问题并非换了车标就迎刃而解,关键还要看企业自身的硬功夫——产品的质量、售后服务及营销策划等等方面缺一不可,而最关键的因素是具有竞争力的产品。因此自从三菱正式入股东南的协议签订以后,我们就在期待着戈蓝的面世。

戈蓝的名头没有雅阁、佳美(现在叫凯美瑞)它们那么响,却也是三菱轿车的旗舰产品了,第一代车型诞生于1969年,东南引进的是第九代;其前代车型在90年代的中国市场也有一定数量的销售,虽渠道比较杂,但也算给戈蓝挣下了一些口碑——与其他日系中型车明显区分的个性化和运动感,这样的特性强化了人们对三菱轿车的认知。现在东南选择最新一代的戈蓝作为三菱直接持股后的第一款真正意义的新车,显然是因为目前国内中型轿车的市场发展空间更大,而且戈蓝作为三菱的顶级车型,有助于树立东南全新的品牌形象。

那么,究竟新一代戈蓝具备怎样的素质呢?不光是消费者,我整天试车,对这款车也缺乏了解,此次 在美丽的无锡太湖边的试车给了我们亲密接触的机会。

动感优雅的造型设计来自于两位欧洲设计师的手笔,给人的第一印象比较深刻,细节处理突出个性

这款戈蓝由两位奔驰的设计师分别完成外观和内饰的设计,具有鲜明的欧洲造型风格特点。

外形线条采用了欧洲流行的高腰线设计,而且侧面和尾部的轮廓和线条都比较简洁,没有繁琐的装饰,比较符合欧洲车的设计习惯。其强调运动感的处理主要体现在前部的细节:散热格栅中央的正三角形结构是三菱家族的脸谱化设计,而三角形的顶角向上方延伸,直至整个发动机罩的正中央形成一道立体感极强的棱线,使戈蓝的前脸跃然而出一股英武之气。Galant源自法语,有优雅的意思,戈蓝的造型设计所体现出的优雅并非翩翩绅士,而更应该是执剑的骑士,这种风格其实在1996年推出的上代车型身上已经得到体现并获得消费者认同,三菱轿车的运动基因是它在同级市场上最有号召力的卖点

0

为了吸引更多买主,新一代的戈蓝并没有将运动做到极致,在内饰设计上重点平衡了豪华和舒适的诉求。对称布局的仪表台和车舱内环绕布置的木纹装饰显得比较庄重大方,局部的造型设计也很时尚。 选材的质感以及工艺质量显然要比东南过去的产品强,到底是同步的三菱产品。

车内空间很宽敞,在同级对手中处于领先地位,配置水平也很高,安全方面获得较高评价

从车身尺寸看,戈蓝长4860mm,宽1845mm,高1485mm,属于同级别车型中身材比较"肥胖"的,这对用户来说当然是好事,宽敞的车内空间对于中型车很重要——作为家用希望全家人都能舒服地乘坐;如果做公务用途,戈蓝的后排腿部空间相当令人满意。

空间实用性强,各项配置也非常丰富。各蓝提供了自动恒温空调、负氧离子空气清新系统、5.1声 道DVD影音系统、车载蓝牙通讯系统等舒适性装备,还有氙气大灯、倒车影像监视系统等配置使驾驶更 方便安全。

在安全方面除了ABS+EBD+BAS等主动安全配备外,在车身的结构和材料的设计上也着重考虑了被动安全性的要求。在美国公路安全管理局(NHTSA)的碰撞安全评测中,戈蓝连续三年获得五星级评价,这是非常出色的成绩。

动力系统是采用可变气门技术的4G69发动机,性能表现不错,4速变速器是软肋,底盘调校和操控特性略带运动风格

戈蓝的动力系统比较单一,目前只有2.4升排量发动机和4速自动变速器一套组合,其发动机与06款欧兰德一样,都是代号4G69的直列4缸机,采用了智能气门控制系统(MIVEC),该项技术可以控制气门的正时和升程,使得发动机具有低速大扭矩、低排放、低油耗、高速高功率的特点。比起未采用该项技术的三菱4G64发动机来,性能提升非常显著。最大功率达到115KW/5500rpm,最大扭矩的数据是213Nm/4000rpm。

我们的试车路线更多是普通公路在江南丘陵地带的曲折山路,对其低速状况的良好起步加速能力和中途提速能力可以充分考验。虽然没能体验戈蓝的高速表现,但通过这次试驾,也获得了相当丰富的信息:戈蓝的动力性能表现可以与同级别对手抗衡了。深踩油门踏板,除了平稳顺畅的提速响应外,还有一项感官愉悦——发动机的声浪非常干净地传入车内,听起来还真有几分运动车的味道。

前面说过戈蓝的造型设计寻求了运动感和豪华舒适之间的平衡,其底盘调校也是如此。前麦弗逊式、后多连杆式悬架在一般路面行驶时减振效果不错,后排的舒适性得到重视;转向的手感颇具韧性,连同踏板的力道也都营造出一种与众不同的运动风格。在日系中型车中,这种风格属于绝对少数。