

汽车悬架调查·

紧凑级SUV

谁的底盘更稳？谁的舒适性更好？谁的操控性更优？

快车评解读6款热门SUV悬架设计

城市SUV大部分已采用前后全独立悬架

上个月上市的新车中,SUV车型过了半,且个个冲着“爆款”目标而去。而大多消费者,总是倾向于在其中选择一款操控性能和舒适性兼具的车型。

悬架,作为仅次于发动机、变速箱的重要部件,用料优劣、调校是否匹配等,直接关系到日常驾驶的操控性和舒适度。因此,快车评记者选了6款热门紧凑级SUV,通过悬架对比,来看看谁的底盘更扎实?谁的舒适性更好?谁的操控性能更优?

记者 郑春苗



全新宝马X1

官方指导价:28.6万元起

前悬架类型:麦弗逊式独立悬架 后悬架类型:三连杆独立悬架

即将上市的宝马X1全新换代后,前悬架虽与上一代同为麦弗逊式结构,但并没使用双球节结构,而是回归正常的单球节麦弗逊。通俗点讲,就是说上一代X1比较有“手感”,而全新X1的优点是,在两边附着力不同的路面上刹车时,能产生自稳定效果。

后悬架方面,全新X1由原来的五连杆变成三连杆。此消息一出,不少网友认为这属于底盘方面的简配。五连杆的优势,是可以保持车轮的接地性良好,左右两侧车轮的运动更为独立、互不干涉,简单点说,即整车操稳性和舒适性都要更好,三连杆在这些方面自然要逊色不少。改为三连杆的好处也不是没有,比如零件数少了,节省了空间。

综合来看,全新X1采用这种简单的悬架结构,在城市行驶中不会受太大影响,就看你是想要价格更便宜些,还是更想要越野驰骋了。



2016款奥迪Q3

官方指导价:23.42万-34.49万元

前悬架类型:麦弗逊式独立悬架 后悬架类型:四连杆独立悬架

奥迪Q3的前悬架采用铝合金材质的麦弗逊式独立悬架。带铸铝材质的三角形下控制臂,通过一个铝制的轴承座以及液压衬套和副车架相连接。这种连接方式过滤震动的效果要好一些,而这种材质大大增强了前悬架的车身支撑性,能更好地保证车身稳定性与安全性。

这款车在悬架调校方面,明显偏向于舒适性,更适合城市路况,车上乘员的乘坐舒适感会不错,所以比较适合家庭用车。但这也造成悬架对于车身的支撑稍有欠缺,牺牲掉了部分操控乐趣。



奔驰GLA

官方指导价:28.98万-39.8万元

前悬架类型:麦弗逊式独立悬架 后悬架类型:独立多连杆式悬架

国产GLA级采用重量优化的前麦弗逊+后多连杆式悬挂;材质上,下摆臂用的是铝制,这让它在动态响应时效果会更好。比如,在公路上行驶,驾驶者会有良好的动态驾驶感。不过,由于前悬架较长,上坡时车头容易触底。

GLA悬架调校整体偏硬,国产后底盘的高度有所增加,但悬架行程(指悬架伸缩距离的最低点到最高点所滑动的距离)相对较短,再加上较为硬朗的避震,在高速过弯或并道时,车身会有比较强的支撑力。一句话概括:虽然牺牲了一定的舒适性,但稳定性方面非常到位。



一汽丰田RAV4

官方指导价:18.38万-27.28万元

前悬架类型:麦弗逊式独立悬架 后悬架类型:双叉臂式独立悬架

在几款热门城市SUV中,RAV4的设计偏重越野能力,悬架材质几乎全部使用钢材冲压和焊接生产,前麦弗逊式独立悬架,后双叉臂式独立悬架,舒适性和操控性都较好。

悬架的调校方面,这款车倾向于硬朗,适合越野。这是因为越野行驶时,车轮摆动较大,地面对悬架和车体产生的冲击也大,钢材相比铝材,强度更大,也就是说它吸收冲击和震动的能力更强,长期使用不易断裂。通俗点讲,即激烈越野驾驶带来的冲击,可能使悬架部件变形但仍能行驶,而不至于悬架挂掉只能等待救援。

另外,RAV4减震系统的阻尼韧性较强,弹簧设定偏软,在高速转弯时侧向的支撑力略有不足,但能够保证对颠簸路面有非常好的过滤作用。



东风日产新奇骏

官方指导价:18.18万-26.78万元

前悬架类型:麦弗逊式独立悬架 后悬架类型:复合多连杆式独立悬架

新奇骏的前后悬架类型,是同级车中比较主流的搭配方式。为了让这款车更加城市化,日产把它的悬架调校风格,也往轿车方向倾斜了些。这让新奇骏在过弯时车身侧倾的控制水准不俗,高速奔跑时底盘的安定感也较好。

不过,较为轿车化的悬架(行程较短),在连续烂路上还是会容易导致车身左右的摆动较多。比如,在经过类似减速带等较大颠簸时,由于减震器阻尼偏弱,弹簧会出现一些多余的弹跳。而在高速转弯时,车身又会有较明显的侧倾。从这个角度讲,新奇骏还是一般城市SUV走烂路的水准,无法与那种长行程悬架的SUV相提并论。



北京现代全新途胜

官方指导价:15.99万-23.99万元

前悬架类型:麦弗逊式独立悬架 后悬架类型:多连杆独立悬架

全新途胜前悬架的下控制臂,采用的是钢制材质。而连接下控制臂末端和转向节的位置,采用了螺栓固定的独立球头,当球头损坏可单独更换,降低维修成本。后悬架减震器上固定点位于轮拱内侧,这种布局有利于增大后备厢宽度。

全新途胜整体悬架调校比原先更偏向于运动化,优点是悬架支撑有力,车辆在过弯中的侧倾较小。比如,过减速带的时候会比较干脆,能感受到前后悬架都会有一定的弹跳。当车辆轧过起伏路面的时候,驾驶员能比较清晰感受到路面的回馈,给人一种挺运动的感觉。

业内人士建议 注重运动性 可选悬架调校偏硬朗车型

杭州本地一家德系品牌4S店维修技师表示,目前,城市SUV的悬架设计,大多数采用前后全独立悬架。这种设计的好处是,道路操控性能好,而且悬架摆动动能减小,对提高车辆行驶舒适度有不可忽略的贡献。不过,相应的,越野方面就会存在一定的不足。

好在城市SUV大部分时间还是在城市道路或者路况较好的公路上行驶。如果想要运动些,你可以选择悬架调校偏硬朗的;如果更注重舒适性,那么,悬架调校偏软的SUV适合你。

微信扫一扫 关注“快车评”
获取更为详细的
汽车悬架调查结果

