

中国网汽车10月18日讯 相比于轿车，城市型SUV车型因较高的坐姿、更好的通过性以及更实用的载物能力，而成为越来越多用户的首选。不过，因为先天的高重心等因素，SUV车型往往更强调的是舒适和家用，若从中想要得到更多的驾驶乐趣就无从谈起。那是不是意味着SUV不能有驾驶乐趣？广汽本田ZR-V致在则给出了不一样的答案，更欲重塑SUV车型的驾控天花板。



但ZR-V致在的出彩之处绝不仅于此。实际上，从记者一上车试驾就已经明显感觉到ZR-V致在是一款充满驾驶感的SUV。首先，ZR-V致在的重心很低，这与一般高高在上的传统SUV形成了明显区别。也正如本田所言，New Honda Architecture(以下简称NHA架构)新架构平台本身就具有低重心的特性，让车身如轿车般“贴地飞行”，而ZR-V致在的设计师还特意钻研了驾驶员的坐姿，在底盘和全新人体工学座椅的融合搭配上下功夫，让ZR-V致在拥有轿车般的低臀点坐姿，同时拥有SUV高视点的驾驶视野，从根本上带来更好的动态驾驶表现。

其次，动力上ZR-V致在搭载的是一台1.5T L15CD高功率涡轮增压发动机，最大功率134kW，峰值扭矩240N·m，而且本田的这套动力系统没有涡轮迟滞，1.5T发动机1800rpm就能爆发出240N·m的峰值扭矩。在驾驶了将近20公里的城市道路之后，真切感受到ZR-V致在就是“前所未有的好开”。



当然，ZR-V 致在“好开”另一个重要原因是其配备了雅阁同款的VGR可变齿轮比转向系统，转向手感细腻，指向精准，没有很浓的电子味。同时，ZR-V 致在的最小转弯半径仅有5.2米，甚至比一些尺寸更小SUV的转弯半径还小，不光精准还非常灵活。

随着油门的进一步加大，ZR-V 致在的中后段虽然没有狂暴的动力输出，但它依旧表现出了顺滑而持续的加速畅快感，足见1.5T L15CD发动机的动力储备充沛，即便高速超车也能从容应对，并未让人感觉“强弩之末”。相比之下，丰田、日产等同级SUV车型较为常见的是2.0升自然吸气发动机+CVT的动力组合，其中后段的加速就差强人意，发动机转速攀升的同时提速却显得缓慢。



悬挂方面，ZR-V 致在配备了越级的前麦弗逊+后多连杆独立悬挂设计，而同级锋兰达等基本都还仅停留在扭力梁式的非独立后悬挂。ZR-V 致在的悬挂日常行驶主要还是以舒适风格为主，其对路面细碎震动过滤得较为舒服。在遇到大坑洼路面时则也很是紧致，整体悬挂的扎实感和厚重感是同级SUV之中的上乘表现。此外，即便是在高速紧急变道或劈弯时，ZR-V 致在悬挂的支撑性表现出色，车身的侧倾并不明显，让人很有信心，这样的动态表现不是一般的家用SUV所能给予的。

低重心、高刚性车身以及轻量化的越级底盘素质，都是HA新架构平台从ZR-V致在开发设计之初就着眼于全局考量。说ZR-V致在让SUV车型也能拥有“驾驶质感”，这一点儿也不为过。

ZR-V致在并未牺牲SUV本该有的优势

更难能可贵的是，ZR-V致在拥有超强驾控体验的同时，并没有牺牲SUV车型本该有的空间及舒适性体验。

ZR-V致在长宽高分别为4568/1840/1621mm，轴距为2655mm，与皓影的轴距只有5mm的差距。空间上，ZR-V致在前排和后排对比同级竞品都有更为优秀的表现，无论是头部空间还是腿部空间。



ZR-V致在内饰的布局也很有品质感，包括三幅式运动方向盘、悬浮式中控屏、蜂窝状的车内装饰板等；而且内饰用料很上档次，中控台、座椅等都用上了触感和高级感都更好的珠光漆真皮面料。另外，蜂窝状内饰板隐藏了空调出风口，简洁且精致。



ZR-V致在的厚道之处是全系标配了10.1英寸中控液晶屏，简约的UI设计让操作一目了然，左边还设有实体按键和旋钮，更加方便了驾驶者盲操。令人印象深刻的还有Honda CONNECT 3.0智导互联系统，用户通过语音控制即可实现空调调节、播

放音乐、升降车窗、导航等，其准确度和响应性相比一众传统合资对手都更加令人满意。用户也可以通过智能手机上的广汽本田APP来实现远程控制，包括查看车辆信息、远程开启关闭车门以及调节空调等功能。当然，后续也都支持OTA升级。



无疑，广汽本田ZR-V致在会成为目前SUV市场里极具竞争力的一款产品，尤其是在驾控方面的优秀表现更属“独一份”的存在。再加上广汽本田在缤智、皓影、冠道等一系列爆款SUV上积累的优良口碑，ZR-V致在或是广汽本田又一爆款SUV。