

澎湃新闻记者 栾锴韬

最近几年，随着二胎和二胎政策的放开，沉寂许久的MPV市场终于迎来了久违的火爆。且不论老牌强者GL8、奥德赛等车型的热销，光是层出不穷的新车型，就能让人感觉到MPV市场难得的热闹。

然而在当下的MPV市场中，GL8的商务属性过重，而奥德赛、艾力绅等车型又被冠以“奶爸车”的身份难以突破。同级市场中，难有一款车型真正称得上“宜商宜家”。不过，最近上市的起亚第四代嘉华让我们看到了另一种可能。

说来，这其实已经是起亚嘉华第二次以“东风悦达”的国产身份进入国内市场了，而上一次进入中国还要追溯到17年前。2004年，第一代起亚嘉华以国产形式进入了中国市场，但碍于导入周期、产品战略、进口渠道等因素，嘉华错失了黄金年代。之后的二、三代车型，都只以进口的身份引入国内，过高的价格也导致嘉华并未在这个本就不大的MPV市场掀起太大波澜。

不过，如今随着消费市场的愈发成熟，MPV市场的潜力也逐渐激发了出来。再度国产的嘉华，显然也是看中了这点。只是，以CKD（进口零件国内组装）形式生产、定价28.89万-33.99万元的第四代嘉华，真的能在中国市场延续其在美、韩等全球多个市场的热销表现吗？

在经过一番试驾之后，记者的最大感受是，第四代嘉华或许做不了起亚最卖座的车型，但“品牌旗下最全能”这个标签，放到它身上却并不显得过分。

既然要“宜商宜家”，那外观自然不能含糊。既不能过于方正看起来就一副美式VAN的商务感，也不能太过圆润宜家缺乏几分出席正式场合的仪式感。在平衡商务与家用上，第四代嘉华做得不错。时尚的造型基于“Grand Volume & Ballroom”的设计理念开发，整车外观打破了MPV传统设计边界，融入了很多SUV的硬朗大气的元素，例如虎啸式的家族式前脸、侧面硬朗的腰线和贯穿式的后尾灯等，形似SUV的设计也最大化降低了驾驶者专职司机的印象。

5155/1995/1795mm的长宽高、3090mm的轴距，整车尺寸在同级别算得上可圈可点，但是得益于整体的设计感，并不显得臃肿，直到看到实际数据才让人反应过来，GL8也不过是这个尺寸而已，因此空间什么的自然是不必担心。

如果说外观给了人第一眼的好感的话，嘉华的内饰很明显能进一步提升普通人对它的好感。除了家族式风格的仪表盘+中控屏的双联屏设计外，无论整体设计风格还是用料水平，都保持了极高的水准。但是面上做好了只是拿了个及格分，那些人性化的配置才是真正的加分项，而第四代嘉华从用户需求出发所搭载的人性化配置可

谓相当丰富。

比如日常出行中，前排与后排乘客经常交流不便。第四代嘉华解决了这个痛点，12.3英寸智能显示屏内置了乘客交流的功能：前置麦克风捕捉驾驶员的声音，并通过后置扬声器进行播放，确保了车内驾乘人员畅通交流。而如果后排旅客在休息不想吵到对方，则可以开启安静模式，此时后座扬声器静音而前排音响的音量也会自动降低，确保驾驶者需求的同时，带来静谧的后座休息空间。而车顶的摄像头则让驾驶员能够从中控屏幕上观察到第二、三排乘员的情况，避免突发情况的发生。

此外，打转向灯发现摄像头能通过中央仪表显示车侧路况、第二排可自主控制的独立天窗、第三排的侧窗遮阳帘，都带给了驾乘者满满的幸福感。

而接近3.1米的轴距和2米的车宽，让嘉华在空间方面有了足够大的发挥余地，第三排备胎槽的位置下沉、备胎变薄中置加上门板的内凹设计，给嘉华带来了极大的内部空间。同时，第三排座椅在放倒后也能实现与地台平齐，让人不得不称赞嘉华的空间设计。

在最体现乘坐舒适性的第二排座椅上，嘉华除了支持前后、左右、俯仰角度的大幅调节外，还配有展翼式头枕、4向电动腿托、坐垫角度调节、Nappa真皮，并支持“一键躺平”功能，更不用说顶配车型上还配备有一二排的座椅加热通风功能，商务出行毫无压力。唯一的槽点可能就是车辆的地台有些高，进出车有种需要“跨台阶”的感觉，有些不够从容。

以上提到的配置仅是针对舒适，而非是第四代嘉华的全部。事实上，第四代嘉华全系标配了LED前大灯&日间灯&组合尾灯、7安全气囊、SBW旋钮式电子换挡、双12.3英寸大屏、“Kia Connect”智能网联、NSCC导航自适应巡航、智能防夹双侧电动滑门、智能电动尾门、豪华电动双天窗等9项豪华配置，实现了“低配即豪华”，也进一步提升了档次感与舒适性。

外观、配置、空间，嘉华似乎都表现不错，但作为一台出行工具，它跑起来怎么样呢？

虽然按理说一台MPV开起来的感受并不那么重要，但是第四代嘉华实际上做得还算不错。2.0T的发动机以及其匹配的横置8AT变速箱我们都不算陌生，最大功率171kW（233Ps），最大扭矩353N·m，这样的动力驱动一台2.1吨的中大型MPV还算是够用，而且起亚在嘉华上明显做了针对性的调校和标定，油门踏板的脚感和发动机隔音均表现不错，整体动力输出偏向线性和舒适性。

不过略显可惜的是，国产的第四代嘉华并未采用国外同款的3.5L V6自然吸气发动

机，虽然这可以理解为拉低售价和方便通过国内严格的排放法规的需要，但是受制于涡轮增压发动机结构原因，嘉华的涡轮迟滞现象无法避免，在急加速时往往需要等待1秒左右才会获得比较强劲的动力输出。这样的动力水平跟同价位相比算不上短板，但也没有高出太多。

最后来聊聊悬架和NVH，第四代嘉华在这两点上几乎做到了起亚目前最好的水平。悬架偏向舒适但并不拖沓，初段与中段整体偏软，能够过滤路面大部分震动，而在末段硬度却明显加强，支撑性表现不错。另外，当你尝试连续变向或快速转弯时，富有韧性的减震器能够拉住车身，防止较大侧倾的发生。至于NVH表现，得益于第三代i-GMP平台，第四代嘉华在NVH方便有了显著提升，胎噪与风噪在绝大多数情况下都不明显，只有发动机在高转速下的噪音略微明显，但绝对算不上吵闹。

此外，考虑到这毕竟是一台大车，起亚给第四代嘉华还是装配了相当多的辅助驾驶功能，包括前方防撞辅助、盲区防撞辅助（BCA）、高速公路驾驶辅助、后交叉防撞辅助、基于导航的智能巡航控制等功能均有配备，再加上全车7安全气囊等被动安全措施，嘉华的安全性不需要太过担心。

从设计、舒适性、空间、配置等硬实力来说，第四代嘉华的产品力可谓系列最强，从其在仅仅在人口五千多万的韩国市场月销能够过万的销量成绩、以及仅仅一次试驾活动就吸引了20多位媒体订车，也不难看出消费者对其产品力的认可。

只不过，作为一款期望达到全球统一标准的车型，第四代嘉华选择的CKD模式，不可避免的会带来制造成本的显著上升，并最终传导到价格之上。而且，作为一种在汽车工业领域已经不算常见的生产模式，CKD模式的好处很难被市场所感知，很容易落得个吃力不讨好的下场，这对本身品牌号召力就偏弱的东风悦达起亚来说，难度不可谓不小。

从K5凯酷，到智跑ACE，再到如今的第四代嘉华，我们不难从积极的变化中，看到东风悦达起亚调整品牌策略，期待以年轻时尚的新形象与全球化的标准，实现品牌的重新向上。从目前来看，或许东风悦达起亚还很难凭借这样一款“宜商宜家”的产品就实现破圈，但第四代嘉华的出现，确实是一个积极的信号，也让外界看到起亚誓要再次向上的决心。

责任编辑：陈华

校对：栾梦