

锐变空间

速锐刷新同级车舒适标准

比亚迪速锐的上市如惊雷震撼了中国的家用轿车市场,它的遥控驾驶技术全球首创;它搭载的涡轮增压缸内直喷 TI 发动机,技术上比肩外资巨头;它的 DCT 双离合自动变速器让自主车型也像宝马一样讲究驾驶乐趣。然而,除了这些让人目不暇接的亮点外,我们往往忽视了速锐在空间方面其实也很有优势。

速锐一直强调它是准 B 级车型,这是基于它长达 2660cm 的轴

距,比主流的 2600mm 多出了 60mm,4680mm ×1765 mm ×1490mm 的长宽高直逼 B 级轿车的尺寸。速锐用这样的车身尺寸等级以及更灵活的内部空间设计,重新定义了同级别车型的舒适标准。

作为比亚迪品质战略转型后推出的准 B 级新锐家轿,速锐的每一处设计都体现出比亚迪的用心。从其座椅设计就可见一斑,全系车型均采用豪华皮质座椅,高配车型的主驾驶座椅更是配备了 8 向电

动调节,同级别车中少见。

在乘坐空间方面,速锐的前排空间非常宽敞,即便 1.8 米的高个子坐进去也不会感到一丝的拘谨,头部与膝部有着足够的活动空间。同时,座椅的侧面支撑力非常到位,包裹性也很好,适合长途驾驶。另外,头枕内部填充非常扎实,能为乘客提供不错的颈部与头部保护。

后排使用与前排同样的豪华皮质座椅,中央扶手拉起可供三

人乘坐。值得称赞的是,后排地板的中间位置没有突起,中间乘客的乘坐舒适度明显提升。

中控台底部的储物格容积也不小,可以容纳例如票据等物品。副驾手套箱也足够大,横向宽度和纵向深度表现俱佳。前排中央扶手箱的空间设计也很贴心,还专门设置了 AUX+USB+SD 接口,大大方便了驾乘人员。中央通道提供两个水杯卡位,属于主流空间设置。

(比亚迪)

售 8.5 万元

周口龙耀江淮 4S 店瑞风穿梭时光版惊爆价上市

日前,拥有最强产品组合的 MPV 第一品牌瑞风再添新丁,瑞风穿梭时光版以 8.5 万元的价格惊爆上市,抢滩淮南、苏沪、闽浙等 MPV 主销区域市场。如此亲民的价格,加上瑞风品牌在 MPV 市场上的金字招牌,瑞风穿梭时光版甫一上市即成为入门级商务 MPV 首选。

“品质”一直是瑞风在 MPV 市场常胜的关键所在,瑞风穿梭时光版不仅将瑞风品牌高品质的

特性悉数继承,还凭借“高配置、大空间、低排量、低油耗”的产品特性,迅速吸引了足够的关注度,成为 8 万元区间新一代“人气王”。

外观方面,穿梭时光版保留了瑞风家族沉稳大气的设计风格,镀铬进气格栅与前大灯的完美结合,平和的外表透露着霸气的内涵,尾部则依旧呼应前脸饱满的设计格调,车型内饰则继续沿用了沉稳典雅的深色调内饰,

使整车看起来协调又富有品位。

动力方面,首批上市的穿梭时光版配备了具有“MPV 车型黄金排量”的 2.0L 发动机,该发动机采用 4 缸 16 气门,最大功率为 100km/6000rpm,最大扭矩为 190Nm/4000 -45000rpm,动力澎湃,行车时强大的动力输出性能远大于 1.6L 竞品车型,有效地避免了“小马拉大车”的现象。

至于安全性则是瑞风家族不

得不提的又一强项。高强度钢板、防撞钢梁、辅以先进激光拼焊技术的 4 门侧面防撞杆,打造出安全坚固的车身结构,并采用全承载刚性车身、防撞缓冲区,全面呵护行车安全。主动安全方面,融合了博世最新 8.1 版本 ABS+EBD,还配备了前排三点式安全带、2/3 排两点式安全带以及中控锁等人性化设备,大大提高了行车安全性,将安全隐患降到最低。

(江淮)

雪铁龙 C5 创享三周年“升级换代 三免礼遇”

经历 9 代传承,一路稳操顺境。东风雪铁龙 C5 创享三周年,“三免礼遇”盛大启动,即日起到雪铁龙 4S 店购买 C5 尊享:“置换免万元折旧”,“免一年全车险”,“免息 0 首付 0 月供 0 手续费”等多重优惠方案。法国总统座驾触手可及!尽享 C5 大师级底盘科技带来的动态舒适驾控体验,从容开启全新人生境界。

雪铁龙 C5 装备新一代性能卓越的汽油发动机和自动变速箱,雪铁龙新 C5 拥有两款汽油发动

机:一个功率为 143 马力的 2 升 16 气门四缸发动机,以及一个 3 升 24 气门的 V6 发动机,该发动机配有可变正时系统 (VVT),能产生 210 马力的功率,与之相匹配的是一个全新六挡自动变速箱,在性能、低耗、可靠和环保之间达到了理想的平衡。舒适、安全和自如的驾驶是每一位驾驶者所追求的境界,为此,雪铁龙给所有新 C5 的驾驶者提供了巡航定速装置及车速限制器,供其选择。智能作为雪铁龙 50 多年来的技术秘诀,液压

悬挂系统逐步发展到第三代,即主动液压悬挂系统,新 C5 的悬挂系统提供了无与伦比的舒适性,特别是在触地、降噪、减震等方面,真正让驾乘者享受最愉悦的驾乘之旅。所有汽油发动机均采用多气门设计(16 气门或 24 气门)。自动变速器系统凭借其智能化设计则更为独树一帜;它可随时分析路面类型、驾驶方式、制动情况并自动调整,确定最佳行驶模式。该装置还有一项“顺序换挡操纵”功能,将自动变速器和手动变速箱的优点合

二为一,让驾驶者时刻体会无尽的驾驶乐趣。

东风雪铁龙 C5 是一个典型的享受型中级车,历经 9 代传承,历代法国总统座驾,C5 以 MCS 大师级底盘科技为核心,集卓越的“动态安全”和“舒适驾乘”于一身,实现全路况三重立体减震技术,高速抓地循迹稳定技术和 SIS 多维超静音技术的完美结合,带给驾乘人员“体舒、心定、神扬”三位一体的驾乘舒适。

(雪铁龙)

新一代两厢王:启辰 R50

定位于“高品质型动两厢车”,启辰 R50 以“活力时尚 轻松乐享”为开发理念,实现“时尚”和“实用”的均衡和统一,全面满足主流消费群体对两厢车的需求。R50 承袭“羿”的造型理念,帅气的前脸、锐利的前大灯、简洁有力的腰线与展翼式组合尾灯等。同时,启辰 R50 拥有高效节能动力、宽适越级空间、可靠安心品质三大核心卖点。

启辰 R50 搭载 1.6L 排量的日

产 HR16DE 发动机,该发动机在动力输出与燃油经济性方面都有极佳表现,曾两度夺得 CTCC 中国房车锦标赛冠军,而百公里综合油耗却仅有 6.4L,低于绝大多数 1.5L 排量车型。

两厢车被传统观念视为“小车”,与国外小车横行的境遇不同,它在国内的发展迅速但不均衡,呈现出“冰火两重天”的奇怪现象。骐达、高尔夫等车型表现突出,常年热销;而其余多款全球畅销的车型

却纷纷折戟沉沙。大约是因为这些车型都走了“精品小车”路线,时尚有余,实用不足,不能满足中国消费者的需求。启辰 R50 在这个时候高调进军 10 万元以下普及型两厢车市场,耐人寻味。

除却在能效、空间和品质等产品硬件的优势,启辰 R50 在渠道和品牌上的优势也逐渐发挥作用。启辰“专属销售·共网服务”的营销模式将品牌的尊重感和服务的便捷性创新结合,使得启辰的车型一

“出生”即可利用东风日产的网络优势。目前全国已有 103 家启辰专营店投入营业。同时,借势伦敦奥运会,启辰通过“启辰启程,一起去伦敦”和“启辰金牌秒杀”等一系列品牌活动成功提升其在目标消费群体中的认知度。与首批车主的口碑相得益彰,启辰高质价比的特性得到广泛认同。这些资产将累积在 R50 身上,进一步拉大其与竞品的优势。

(启辰)



甲壳虫经典再续

本报综合消息 大众进口汽车上周四宣布全新一代甲壳虫正式上市,此次上市的车型一共推出 1.2TSI 和 1.4TSI 两种发动机共计 5 款,售价区间为 19.88 万~29.98 万元。2.0TSI 和 R-Line 等特别版车型将稍后推出。

经典重生

全新一代甲壳虫保持了该车型自诞生之日起的所有经典元素,但相比上一代,新车更宽、车身更低、运动感也因此加强,尤其是相对更为平直的车顶线条让整车显得更男性化。

内饰完全重新设计,与车身同色的装饰面板和向第一代甲壳虫致敬的手套箱造型是其中的亮点,另外在工艺和用料上都更加凸显档次。

在配置上,全新甲壳虫全系标配定速巡航、ESP 电子稳定程序、外后视镜电动加热、弯道照明雾灯、防眩目后视镜、真皮方向盘及铝合金轮毂等。而全景天窗、真皮座椅、前排座椅加热和前后驻车雷达等舒适性配置仅出现在高配车型上。1.4T 豪华版顶配车型还拥有 17 英寸轮毂、多功能方向盘、自动双区空调等配置。

动力系统全面更新

首批上市的 1.2TSI 发动机是大众首次导入中国市场的小排量直喷涡轮增压发动机,其最大功率 105 马力,最大扭矩 175N·m,0 -100km/h 加速时间为 10.9 秒。另一款 1.4 TSI 发动机最大功率 160 马力,最大扭矩 240N·m,0 -100 km/h 加速时间为 8.3 秒。与两款发动机匹配的是 7 速 DSG 双离合变速箱。

在底盘方面,目前的 5 款车型均为前麦弗逊、后扭力梁结构,但未来推出的 2.0TSI 版本上将采用更精密的多连杆独立后悬架。

(崔卓佳)

奇瑞与捷豹路虎合资项目获批

仅用时 4 个月

本报综合消息 从 5 月份媒体曝出奇瑞与英国捷豹路虎秘密签署合资协议,并向国家发改委递交申请,到确认合资项目已经通过发改委批复,奇瑞-捷豹路虎合资项目仅用 4 个月的时间,成功闯过项目审批难关,一举创下了最近 5 年来汽车新合资项目获批的最快速度。而几乎在同一时间获批的长安福特马自达拆分项目,则为了一纸批文苦等了两年零四个月。

奇瑞与捷豹路虎位于江苏常熟百亿合资项目,已经正式通过国家发改委的项目审批,即日就可以正式启动相关的工商注册和项目奠基仪式。来自奇瑞内部的多位中高层人士和奇瑞路虎合资项目组的相关人员,均向记者证实了这一消息。

这是自观致汽车项目后,奇瑞第二个获得国家发改委批准的整车合资项目,也是奇瑞尝试的第一个由知名跨国车企参与的合资项目。在此之前,奇瑞曾试图与克莱斯勒、菲亚特和斯巴鲁进行合资,但由于种种原因,这些跨国车企均未能与奇瑞牵手走到最后。

(和玲)

