

别克全新君越试驾会 感受科技与豪华

□记者 杨运栋

本报讯 10 月 26 日,周口新未来别克 4S 店全程参与漯河市国际会展中心举行的“不喧哗 自有声 全新君越试驾会”。作为别克“全球平台,欧美科技”的代表车型之一,君越凭借产品力优势,在市场、口碑、形象上赚了个大满贯,而今,全新君越的推出,不仅展示了别克品牌对于高档轿车科技与豪华的诠释,更一举将中高级车的实力标杆推向全新高度。

在试驾中,记者踩下第一脚油门时有些惊

讶,踏板的力回馈相当平稳而且响应十分灵敏,这款长度超过 5 米的轿车在 3.0L V6 智能直喷发动机的强大推动下应势而出。作为“沃德”全球十佳发动机家族成员,全新君越这台 3.0L V6 发动机拥有 195kW 最大功率及 296Nm 最大扭矩,采用缸内直喷和进排气门正时连续可变等先进技术,动力输出强劲充沛。

IntelliLink 智能车载交互系统是全新君越的另一大亮点,点击、触摸、手写和语音共 4 种输入方式让传统的车辆操作理念被彻底颠覆。

8 英寸高清数码显示屏行车电脑将机械表头与液晶屏相结合,让视觉效果摆脱单调乏味,利用多功能方向盘上的按键能随时切换音频、导航和车辆信息等内容,甚至更换舒适或运动样式的主题。中控台 8 英寸高清数码显示屏则可完成包括电台、音乐播放、车辆导航、蓝牙电话等 11 大类 83 项娱乐舒适功能的设定与操作。值得一提的是,位于中央扶手前方的 Multi-Touch 触摸式手写输入板支持模拟鼠标控制、中英文笔画输入和手势识别,再加上类似 Siri 的车载语音控制功能,这辆车俨然已成为一些

数码控眼中的“新玩具”。不可否认,全新君越让信息化生活进一步延伸到了驾乘旅途中。

体验过后,全新别克君越再次令人刮目相看,它不仅将中高级车的科技标杆与豪华水准提升至全新高度,更为追求驾乘入门级豪华车的消费者提供了新的选择。据了解,全新君越 3.0L 车型已经全面到店,2.0T、2.4L 和 2.4LeAssist 混合动力车型也已面世。而对于别克来说,“不喧哗 自有声”的背后,不仅是全新君越产品力的跨越,更意味着别克正在向高档品牌稳健迈进。

车内空气质量强制性标准或于 2015 年出台

刚刚摇号中签的孙女士犹豫再三,买了一辆朋友的二手斯柯达。因为她转了多家 4S 店,没异味的新车几乎没有。“孩子不到 1 岁,就怕车内污染超标。”孙女士对早些年一位北京车主,因为奥拓车苯中毒而患白血病去世的案例心有余悸,干脆舍弃了买新车的计划。

在汽车加速进入家庭之际,车内空气污染问题成为消费者关注的热点,但大量相关投诉并不能顺利获得厂家赔偿,因为从 2012 年 3 月起实施的《乘用车内空气质量评价指南》只是一部推荐性标准,对车企没有任何约束力。记者 10 月 28 日从国家室内车内环境及环保产品质量监督检验中心获悉,车内空气质量有标准无执行的尴尬即将终结,目前环保部门正准备对《乘用车内空气质量评价指南》进行修订,预计 2015 年将出台乘用车内空气质量的强制标准。

污染严重车辆强制召回

去年年底,京、津、沪、穗等 22 地消费维权单位联合北京市劳动保护科学研究所,首次依据《乘用车内空气质量评价指南》开展了汽车室内空气质量比较试验活动。

检测报告显示,25 个汽车品牌的 43 个在用车型,车内空气质量状况达标率为 93.02%,只有 3 辆样车的车内挥发性有机物浓度超标,超标的挥发性有机物为甲醛或乙醛。参与比较试验的专家透露,检测结果显示与公众对车内空气污染的实际感受有很大出入,其中一个重要原因是国标规定检测时的环境温度仅为 25℃,但车辆实际使用过程中经常承受超过 50℃的高温考验。

国家室内车内环境及环保产品质量监督检验中心主任宋广生透露,新的强制标准将对车内空气质量的监测方法进行完善,使其



更接近于车辆的实际使用状态。

目前,乘用车的空气质量监测方法是让车辆密闭 16 小时,在温度 25℃的条件下检测污染物浓度。实际上,一些挥发性有机污染物在 25℃时不一定显现出来,尤其夏天车内污染物浓度更高。另外,新标准还将增加污染物的监测种类,在现有推荐性标准监测苯、甲苯、二甲苯、乙苯、苯乙烯、甲醛、乙醛、丙烯醛八种物质的基础上进行扩充。

另据环保部科技标准司标准处处长裴晓

菲透露,车内空气质量标准的修订已经列入 2014 年标准制订计划当中,初步考虑是把“评价指南”几个字去掉,就叫乘用车内环境质量标准。环保部门还将与质检总局协调,通过控制汽车产品的质量标准来改善车内空气质量。比如缺陷汽车的召回,同样可以覆盖车内空气污染对人体的健康危害,让污染严重的车辆强制召回。

高档车污染更严重

今年“3·15”期间,国家质检总局发布

了去年统计的汽车质量四大问题,车内空气异味位列其中。北京市产品质量监督检验院近期选取 12 个典型车型进行的车内空气质量检测也显示,总体合格率不理想,三辆车甲苯超标 2 倍到 3 倍,5 辆车乙醛超标。

究竟哪些车型空气污染较轻?这是令消费者十分困惑的问题。

美国一家健康网站发布的最新研究报告显示,在所有接受测试的 200 余个车型中,不少全球畅销车型的内部空气质量不达标。其中本田思域、丰田普锐斯、本田 CR-Z、日产 Cube、讴歌 RDX 为空气质量最好的五款车,而空气质量最差的几款车则为三菱欧蓝德 Sport、克莱斯勒 200 等。

上述检测结果很难直接作为中国消费者的参考,因为合资品牌在华生产的车型本地化采购比例已经很高,与美国在售车型的材质来源会有较大差异。

有消费者推测,豪华车型车价较高,环保材料应用会更广泛,也许车内空气质量会比较有保障。对此,宋广生提醒,实际上越是高档车型污染问题会更严重,因为对轻量化和舒适度的要求使得厂家在高档车上大量采用了非金属材料,如阻尼板、合成橡胶等,而高档车密封性非常好,使得挥发性污染物难以释放到车外。相反,一些低档车更多采用常规材料,污染物的释放可能会少一些。

需要提醒的是,车内空气污染并非只是新车的问题,二手车同样存在。国内一家专业机构的试验表明,在阳光直射后高温密闭停放 4 小时的情况下,无论是新车还是旧车均出现了污染物浓度翻倍的情况。

(据《北京日报》)

两大新规落地 影响车市几何

10 月 1 日起,历经多年博弈出台的“汽车三包”政策正式实施,与此同时,新一轮的汽车节能补贴新政尘埃落定。政策导向总是无法避免地搅动市场,两大汽车新政实施后,汽车市场发生了什么变化?汽车经销商和消费者对这一政策究竟有着怎样的态度?

虽然此前各大品牌汽车厂商怀着忐忑的心情来迎接“三包”政策,担心在实施最初阶段,消费者会出现过度维权现象,但从目前情况来看,新政并没有激起多大风浪。笔者在走访汽车 4S 店时发现,消费者所关心的问题依然集中在汽车的性能、价格等方面,只有少数的消费者会提及刚刚落地的“汽车三包”政策。一位英菲尼迪经销商表示:“自从‘三包’实施之后,从店内的销量和客户的反馈来说,都没什么大的影响,目前也没有接到客户的相关投诉。”

业内人士指出,“汽车三包”正式实施之后,市场各方平淡接受。一方面是由于“汽车三包”政策经过了多年的讨论,并且政策从发布到正式实施有 10 个月的缓冲期,各方面的准备工作较为完善。另一方面,国内大部分主流车企为了刺激市场,早在 9 月就开始实施了“三包”政策,制定了相应政策积极响应。别克一家 4S 店的负责人表示,“三包”政策未来可

能会对市场有一定的影响,但影响不大,毕竟现在消费者购车考虑更为全面一些。

另外,对“三包”的落实质疑也是其中一个原因。在许多消费者看来,虽然“三包”看似利好颇多,却只是看上去很美。“三包”维权成本很高,这根本就是一个难以落实的东西。而且上有政策,下有对策,因此对“汽车三包”并不抱太大希望。

从今年国庆节起,1.6L 及以下节能环保汽车实施新一轮推广补贴政策,入围车型门槛提高至百公里油耗 5.9L,并且根据整车整备质量划分六大等级。按照这一最新标准,依照整车整备质量和百公里油耗两项指标筛选,使得原本在《第八批“节能产品惠民工程”节能汽车》推广目录(最近一批)中的 149 款车型,骤然缩水至仅有区区 8 款。一些经销商表示:“新节能标准的实施,享受补贴的车型将会大幅度减少,未来能享受节能补贴的车型比例将降低至 3%~5%,市场上在售的绝大部分现有车型将无法享受节能补贴。”

不仅如此,补贴门槛加设国五标准,直接使得刚刚开始实行的新补贴政策在事实上陷入空档期。“国五标准需要车企申请检测核查,至少也需要一个月时间。那么,在目前还没有车型通过最新的国五标准的这段时期,



实际上市场上能享受补贴政策的车型数量为零。”

另外,新标准中除了直接将油耗标准提高近 8%以外,对油耗核算的整体控制也进一步趋严。熟悉补贴核查流程的业内人士表示:“若以百公里油耗 7 升为例,渐变系数调整前后,最终油耗检测结果相差 0.21 升。”而这近 3%

的差值比例,足以将更多车型拦在补贴门外。

对于新节能补贴政策的推出,不少车企表示,随着标准的提高,必定促使车企对现有车型进行技术升级,以期能够达到标准。看来,面对国家政策对车辆能耗的步步紧逼,汽车企业发展节能与新能源技术任重而道远。

(李永钧)