



杂志官方
微信二维码

车迷

CAR and FAN



上汽通用
别克 新君越28T
旗舰版

SGM Buick
All-New
Lacrosse 28T

SWW
Gran Lavidia
上汽大众朗行

QOROS 3
CITY SUV
观致3都市SUV

THE NEW GOLF
SPORTSVAN
高尔夫嘉旅

RENAULT
MEGANE R.S.
雷诺梅甘娜R.S.



两厢情愿 未忘初心

ISSN 1009-0231



9 771009 023161

全新捷豹 F-PACE Jaguar F-PACE

捷豹有史以来的第一款SUV，且发动机排量也讨巧地选择了跑量的2.0升涡轮增压发动机与追求性能的V6机械增压发动机

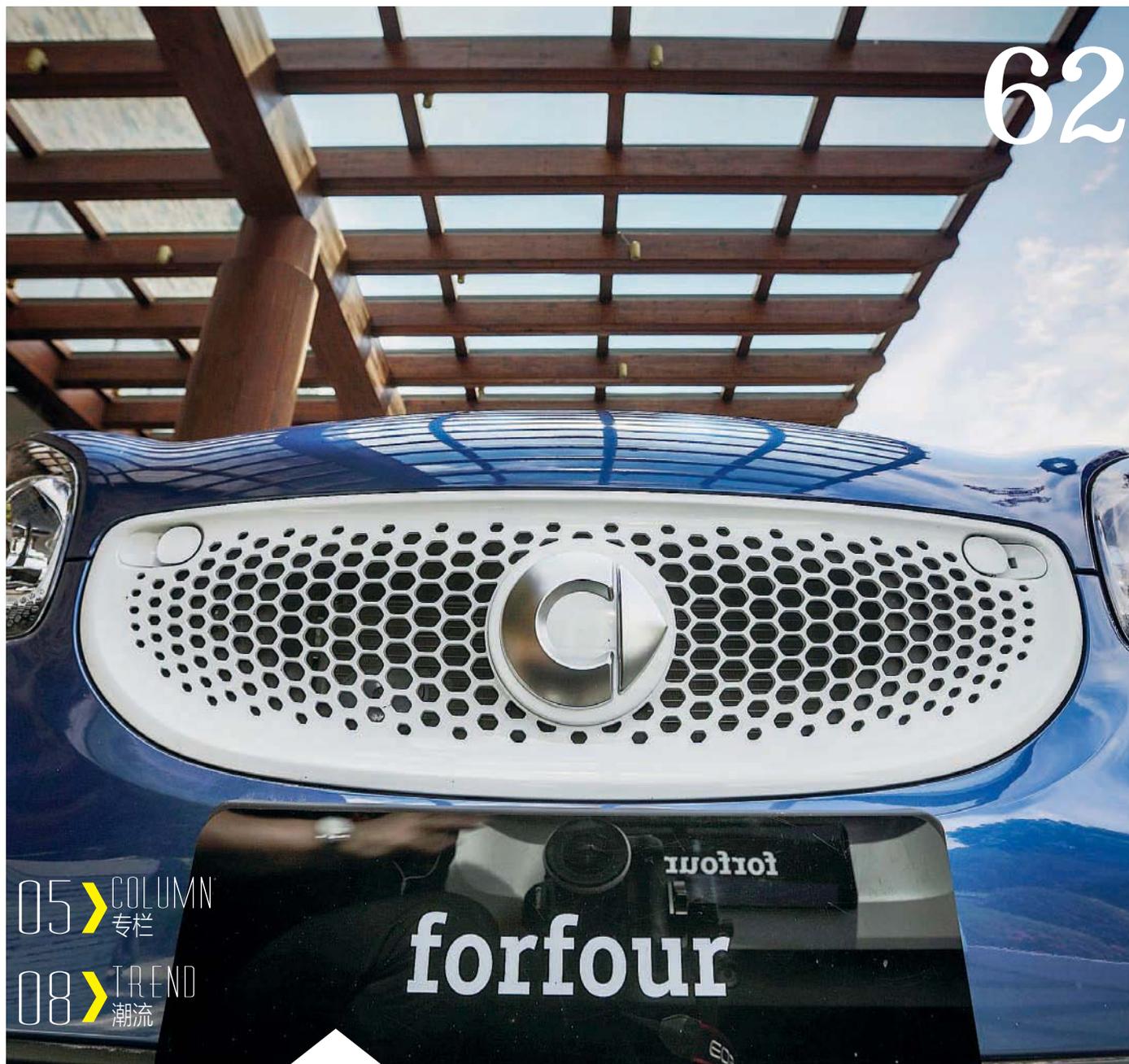


上海科学技术出版社出版



车迷杂志
官方微信二维码

62



05 > COLUMN
专栏

08 > TREND
潮流

14 > FEATURE
专题

- 14 威尔本给通用留下了什么?
- 22 传统动力新亮点 (上)
- 28 十款挂着车厂 Logo 的非常规产品

30 > SPECIAL
FEATURE
特别策划

30 两厢情愿之未忘初心



56 > FIRST DRIVE
新车试驾

- 56 双重性格的英伦绅士 全新捷豹 F-PACE
- 62 多面手 高尔夫嘉旅

68 > CAR&FAN PK
对比

- 68 寻衅滋事 讴歌 NSX 对决 法拉利 488 GTB



车迷

car&fan

新媒体 全线出击



微博
WEIBO
WEIBO.COM/
SHCARANDFAN



手机应用
ANDROID



请扫描二维码进入



网站
WEB
WWW.CARANDFAN.COM

微信
WEIXIN
公众号
“车迷杂志”

应用
IPAD APP
进入 AAP STORE
搜索“车迷”或
“车迷杂志”



凝聚车友力量
倡导汽车新消费
carandfan



车迷杂志
官方微信二维码

70 | RACING 汽车运动

- 70 汉密尔顿，重现“曼塞尔疯狂”
2016年英国大奖赛报道
- 74 斗天
2016长城润滑油CTCC中国房车锦标赛揭幕战
- 76 轰鸣上海滩
2016长城润滑油CTCC中国房车锦标赛嘉定站
- 78 “热”翻天！
2016年泛珠三角超级赛车节夏季赛圆满闭幕
- 80 赛事新闻

82 | AUTO AFTERMARKET 后市场

- 82 十项全能
上汽大众途安L综合油耗测试
- 86 准备功夫到位
- 90 非专业人士选车必看的“两大”配置
- 92 美艳不可方物

94 | LIFESTYLE 车生活

- 94 坚守信念
2016斯巴鲁全系车型试驾会
- 100 全球十大必去的汽车博物馆
- 108 我们挑选的不只是车，还有生活！
兰博基尼Aventador LP760-4 Dragon Edition VS 法拉利458 Speciale

114 | READERS AND EDITORS 编读往来

- 114 敢作敢为？！
华晨宝马全新一代X1
- 116 Q&A

118 | INFO 杂讯



68



72



84



90



92



104



“拥堵” 凭什么要收费？

徐同昕

UC Davis交通政策
博士在读

主要研究方向包括
新能源汽车、汽车收费、
交通行为等，并长期观察
汽车产业和市场；
车迷、房车迷、摩托迷。

今年5月底，在北京举行的雾霾治理协商会上，北京环保局和交通委等部门都明确表示已经制定了关于在北京征收拥堵费的政策和技术的初步方案。这件事情一经媒体报道，就引起了不小的关注。为了治理拥堵，北京已经出台了对于私家车的各种限制，买车要摇那万年不中的号，即使运气爆棚买上了，也不是想开就能开，还得受限行政策的限制，轮到你的车牌号了才能上路。实行了这么多政策，“首堵”似乎依旧。现在又要向车主们收钱，很多人不禁会想，有关部门的目的到底是给首都的道路“减负”，还是给老百姓心里“添堵”？

其实，征收“拥堵费”并非是北京政府首创。早在2003年，英国伦敦就已经在中心城区开始征收拥堵费。进入伦敦中心区的私人车辆，每天需要一次性缴纳11.5英镑的拥堵费。在之后的几年里，新加坡、意大利米兰、瑞典的斯德哥尔摩和哥德堡都以不同的形式征收了拥堵费。而且普遍认为，征收拥堵费的效果不错。实行了10年的拥堵费政策之后，伦敦市中心的车流量下降了10%，同时每年带来2.6亿英镑的收入，相当于伦敦交通部一年总收入的8.5%。

为什么这些城市都执行了“拥堵费”政策呢？在人口密集的大城市，相对于人口的道路面积不可能无限增加，如果随着经济发展，几乎家家都有车，道路资源就一定是一种稀缺资源。而就像任何一种稀缺资源一样，如果是免费的，就一定会供不应求。在道路拥堵不收费的情况下，在拥堵中浪费的时间，相当于通过车主支出的时间成本来调节道路的使用。如果人人都想开车，但道路又容纳不了这么多车辆，就会产生拥堵，使得开车的时间和精力成本上升，让其中一部分车主望而却步，从而使得路上不至于连开车的地方都没有。

然而，拥堵本身又带来巨大的浪费。一来，在拥堵的情况下，因为车辆行驶的速度很慢，道路通过车辆的效率大幅下降，使得道路原本的设计容量无法得到充分利用，也就浪费了大量的基础设施投资。二来，尽管每一个上路的司机可能要面临时间成本的浪费，但他个人所感知到的成本却远小于道路上增加一辆车对整个社会的成本。一辆车增加的拥堵，不仅仅车主自己要浪费时间和精力，道路上其他所有车辆也都要因为拥堵程度上升而额外浪费时间和精力，同时增加的拥堵还会带来尾气污染，使得已经很严重的雾霾进一步恶化。所以，如果“拥堵费”的价

格能够根据交通状况动态调节，就相当于用金钱成本替代了已经存在的时间成本，同时能将道路流量控制在最理想的状态。同时，如果道路交通得到改善，公交车的运行效率也能大幅提高，进一步吸引人们乘坐公共交通，而不是因为公交车和私家车一样拥堵，反而宁可坐在自己的车里。

那么，为什么限行和限购不能达到同样的效果呢？从根本上来说，道路有多拥堵，取决于总的汽车出行量，而不是当地居民有多少辆车，或者有多少辆可以在今天行驶的车。限行限购的结果往往是，这部分车辆通过转变为网约车，或者是集中在允许上路的日子使用，使得通过限行限购来限制汽车出行总量的效果大打折扣。通过拥堵费来逐步替代限行和限购，才能让出行本身受到限制，从而真正“治本”，同时也能将只把私家车用于周末大采购或郊游以及平日应急的车主，和但凡出门必定开车的车主区分开来，更为公平，也能够圆更多人的“有车梦”。

当然，也不是开始征收拥堵费就万事大吉了。未来北京的拥堵费政策真的要成为良政，还需要好的征收机制以及管理部门对相关政策和技术的不断优化。而征收的拥堵费是否能够真正被用到改善交通中去以及在“拥堵费”步入正轨后，限牌限购的政策是否能够逐步放松，真正将自主选择的权利还给民众，实现管理体系的进步，也需要人民的监督。



车迷

car&fan

凝 / 聚 / 车 / 友 / 力 / 量 倡 / 导 / 汽 / 车 / 新 / 消 / 费

国际标准连续出版物号: ISSN1009-0231
国内统一连续出版物号: CN31-1810/Z
广告经营许可证号: 3101031000061
创刊时间: 2000年1月
定价: 每册人民币15元
《车迷》月刊
出版日期: 每月1日出版

ISSN1009-0231
CN31-1810/Z
Advertising license: 3101031000061
Launch time: January 2000
Price: RMB 15
Car & Fan
Issue day: The first day of each month

主管 Competent department
上海世纪出版股份有限公司
Shanghai Century Publishing Group Co.,Ltd
主办 Publication unit
上海科学技术出版社
Shanghai Scientific and Technical Publishers
(上海世纪出版股份有限公司
科学技术出版社)
编辑、出版:《车迷》编辑部
主编: 毛文涛
执行主编: 贾永兴

编辑部 Editorial Department

编辑总监 Editorial Director
方旭华 Xuhua Fang
运营总监 Operation Director
施毓麟 Eric Shi
测试总监 Testing Director
余煜华 Yuhua Yu
新媒体总监 New media Director
朱焯 Ye Zhu
编辑 Editor
吴韧彦 宋一行 Renyan Wu Yixing Song
美术编辑 Art editor
袁文晴 王佳好 Wenqing Yuan Jiayu Wang
编辑部电话 Editorial department telephone number
021-64848126
021-64848121
电子邮件: car_fanmail@163.com

广告业务 Advertising

上海科学技术出版社广告部 Advertising Department of Shanghai Scientific and Technical Publishers
上海高精广告有限公司 Shanghai Gaojing Advertising Co., Ltd
电话: 021-64848170
传真: 021-64848152
主任/广告总监: 王萱
副总监: 夏叶玲
(wangxuanxuan@sina.com)
业务经理: 杨整毅 丁炜

品牌代理 Brand agency company of advertising

上海实成文化传播有限公司 Shanghai Shicheng Communications Co.,Ltd
广告热线: 021-31268999
上海莱利广告有限公司 Shanghai Luxury Admedia
广告热线: 021-24193081

发行总经销 Distribution

上海科学技术出版社期刊发行部 Shanghai Scientific and Technical Publishers Periodical Centre
联系电话: 021-64848256
传真: 021-64848256
发行总监: 章志刚
发行副总监: 潘峰
业务主管: 张志坚 马骏 全翀
电子邮件: qikan@sstp.cn
邮发代号: 4-640
发行范围: 公开发行

印刷制版

印刷装订: 上海中华商务联合印刷有限公司

声明

版权所有, 未经书面授权许可, 不得以任何形式或手段复制、翻印、传播或以其他方式使用本刊图文。稿件凡经本刊使用, 即视作者同意授权本刊其作品包括但不限于电子版信息网络传播权、无线增值业务权; 并且本刊有权授权网络合作方再使用; 本刊支付的稿费已包括上述使用方式的稿费。

承诺

本刊由上海中华商务联合印刷有限公司印刷、装订, 凡出现印刷、装订差错一律调换。请当月与印刷厂直接联系, 请务必寄回坏刊。
地址: 上海市青浦区漕盈路3333号
邮编: 200030
电话: 021-59226125

车迷

car&fan

发行渠道



邮局



重点报亭



定点直投



动车



机场贵宾厅



汽车4S店



银行



酒店、会所



可的、罗森、全家
便利店

杂志网络销售

淘宝旗舰店 www.taobao.com
卓越亚马逊 www.amazon.cn
京东商城 www.jd.com

杂志网络发行代理



网络媒体合作伙伴



凝聚车友力量
倡导汽车新消费
carandfan



中国特色 也是一种无奈

余煜华

上海汽车媒体圈内的熟练工

长期关注国内外汽车行业，以逆向思维著称。采编之余喜欢无偿教导对汽车了解不深的人怎样选择适合自己的汽车，立志让下一代国民真正了解汽车产业是怎样滚动的。

不管在发展中国家还是发达国家，都难以见到两代车型同时在展厅里以新车的身份进行销售，但是这在我们国家是常态，也是中国车市特色之一。宝来和速腾就是典型的例子，桑塔纳和帕萨特也是典型的例子，一汽马自达的马自达6、睿翼和阿特兹一起卖具有非同凡响的视觉体验，北现的展厅里更是能见到四世同堂的伊兰特、悦动、朗动和领动。

许多人会说这是车厂黑心的表现，老款不停产是因为生产成本很低又有市场需求，所以不甘心放弃这不赚白不赚的钱。真的就这么简单吗？就我们掌握的信息来说，在这方面做到了极致的一汽马自达和北京现代的内心是很痛苦的，前者差不多快被市场玩死了，只能孤注一掷地靠CX-4来赌明天，而后者整个品牌吸引力几乎只能靠车展上请来的韩国小鲜肉来维护了。

已经到了2016年的盛夏，伊兰特刚问世时出生的那群孩子都已经在电视台上进行海选了，这款车型居然还在销售。说得直白一点，似乎只有出租车市场对这款便宜又大小合适的车型有需求，它对于普通消费者的吸引力几乎为零。毕竟，现在市面上可以选择的车型极其丰富，同等价位的自主品牌车型的技术含量也早已超越伊兰特甚至悦动，北现坚持销售这些早就过气的车型或许会有一些收益，而停止销售这些车型会直接导致利润快速下滑。要么整个品牌会给人不进取、技术落后等负面印象，要么经济上立刻受到严重影响，车厂怎么选？不管是哪个公司的管理者都会选择能维持就尽量维持的局面，至于品牌的负面影响对未来销售产生带来的弊端该怎么解决，那是下一任CEO的事情。

一些聪明的厂商其实已经想出了解决的办法并且早已实施，事实证明效果非常好。如同餐厅会把卖不光的食材腌制一下再做成新的菜肴，再有剩下的就油炸一下卖一样，车厂会把某些车型的底盘、动力系统什么的保留下来，但是重新开

发出更符合时代审美观的车体，车名当然也要时髦一点，比如朗逸什么的。如果受欢迎，那么再在此基础上搞个两厢、跨界什么的，就等着数钱吧。

人类一思考，上帝就发笑。车厂一思考，研发出具有中国特色的“特供车型”，全国人民都会发笑。买特供车的消费者会因为买到适合自己的车型而会心一笑，车厂职工则会因为发双薪而开怀大笑。尽管有许多人愤怒地表示“特供车”是拿国人开涮，把中国当消化过时技术的地方，甚至把中国消费者当小白鼠，但事实并不一定是这样的，愤怒的人里肯定有不少迫害妄想症患者。

中国是个幅员辽阔的国家，各地在路况、气候乃至燃料供应上的差别很大，所以国外车型拿来国产或多或少都要进行本土化开发，而开发力度一大就变成全新车型了，巨大的市场需求也让国外车厂会特意为中国设计一些车型；另一种是基于旧有平台重新开发的新车型，即前面提到的那类，但从技术角度看，这些特供车往往总体科技含量较低，再加上合资车厂的研发能力、底盘调校等方面与国际先进水平之间仍然有较大的差距，开发出来的产品让某些技术控吐槽甚至挖苦也不足为奇了。

世界上国土面积能和中国接近的国家并不多，对于汽车的需求量如此之大的国家更是少见。中国同时又是一个人口分布不均匀和消费习惯差异很大的国家，所以这是一个巨大又复杂的市场。外国厂商进入中国三十多年了，依旧没有吃透这个市场，无论是合资车厂还是自主品牌厂商的研发实力依旧不足。所以，“四世同堂”和“特供车”现象才会成为中国特色，而且这个局面将会持续很长一段时间。我觉得没有什么必要特意去解决这些令人无奈的特色，因为说到底这依旧是由消费者的经济实力造成的，等人民群众的钱包普遍都鼓起来了，这些局面自然而然会发生改变。



New Cars

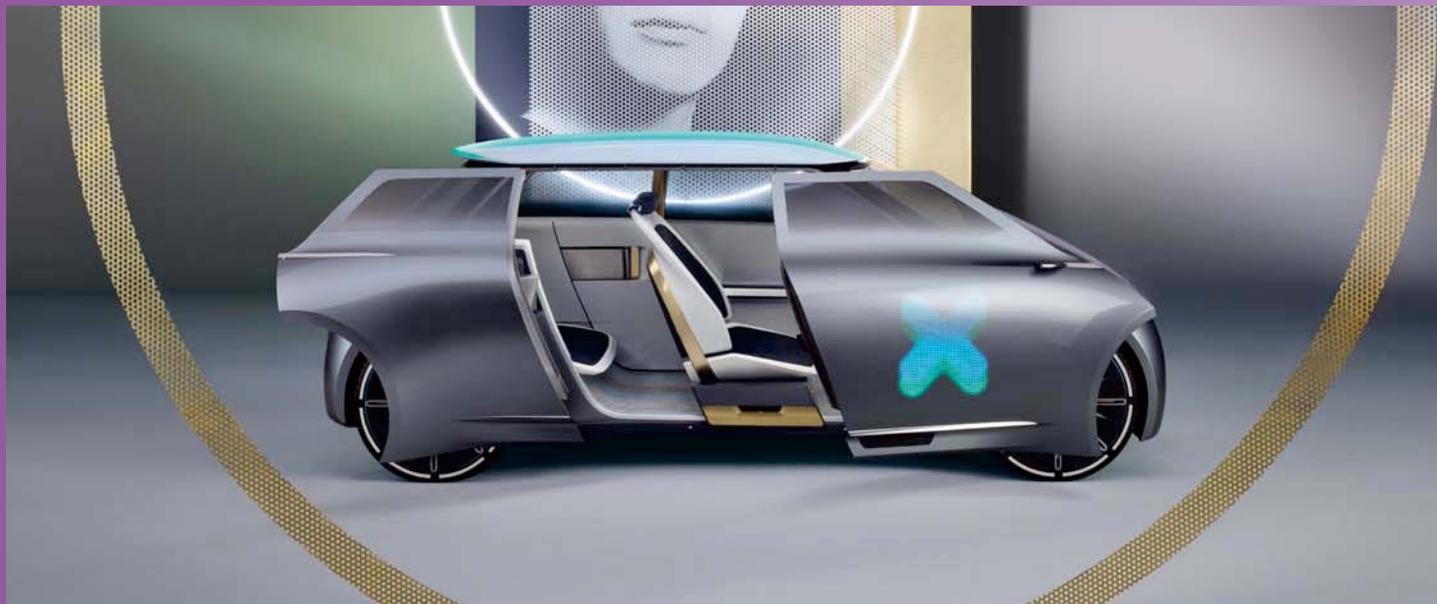
Mini Vision Next 100 Concept

Mini Vision Next 100 概念车

MINI Vision Next 100是MINI就都市移动几大问题给出的答案。对于越加数字化和互联化的世界，MINI将如何应对？MINI的一大主张“对空间的智慧使用”又会有什么新内容的补充？MINI首先考虑到的是节约资源。为此MINI的粉丝，将来会以共享的方式用车。MINI Vision Next 100将24小时全天候待命，并可以“因人而变”，根据不同驾驶者的喜好和需求自行调整，可以让每个使用者，感受到“这台车是我的”。

MINI把MINI Vision Next 100的银色车体视作“空白画布”，其外观可根据驾驶者的心情和所处场景发生相应变化，可以把个性化的图案投射到车体上。顶篷、氛围灯的颜色，都可以变化，头灯也可以投影不同的图案或文字。

概念车的中控台被简化成了一个圆形荧幕和一个旋钮，有更多的颜色和图案的变化，在娱乐、通信、自动驾驶选项方面，都会为每个驾驶者自定义一套设置。中央的控制旋钮可以调节内饰氛围灯和





驾驶模式。按下“心有灵犀”旋钮后，MINI Vision Next 100会下载用户信息，并据此来选择驾驶者会感兴趣的信息。比如驾驶者最近参观过某个艺术家的展览，MINI Vision Next 100会建议他使用以此为灵感的配色方案。或是建议他开启John Cooper Works性能模式，推荐一条更具挑战性的路线。

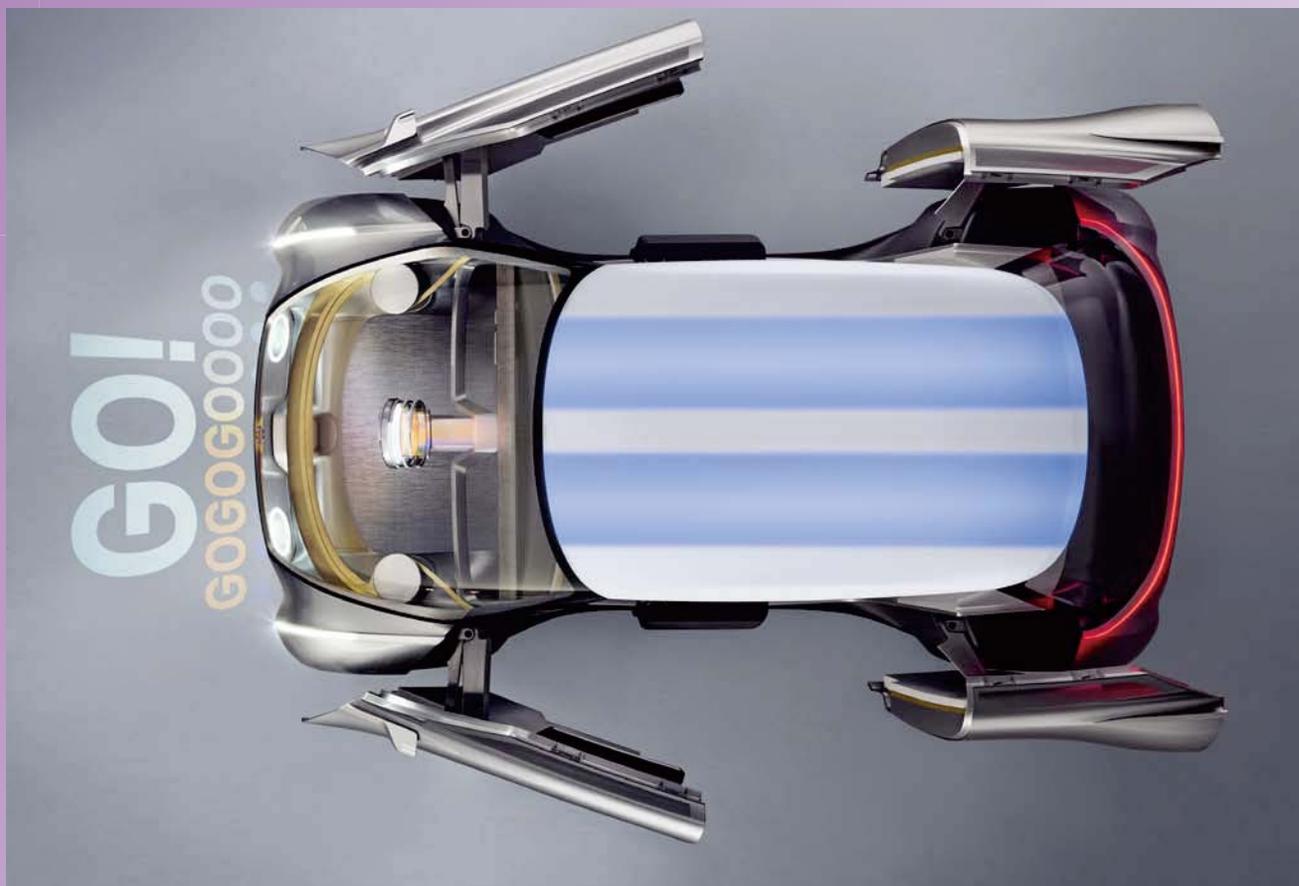
驾驶者也可以自行驾驶MINI Vision Next 100，而且可以体验到开卡丁车的感觉。MINI摒弃了大部分的屏幕和控制键，车头采用的透明玻璃，让驾驶者可以看到路面。而方向盘和脚踏板，可以根据驾驶者的位置，进行滑动。MINI Vision Next 100还可以在无乘客的状态下，自动开到收费站、洗车处、停车场或是开到下一个用户那里。

从手动驾驶转到自动驾驶，驾驶者只需将方向盘移到主驾驶与副驾驶之间的区域。座椅是长椅，当中无中控台，进出车相当方便。当进行激烈驾驶时，也会有侧向支撑提供给驾乘者。如果停车处空间比较狭窄，车门会自动打开到最大。

由于MINI提倡的是汽车共享，内饰需要更加的耐用。除了用再回收塑料做成的现代材料和铝材外，设计师还在MINI Vision Next 100上运用了一些在车舱内比较罕见的材料，如黄铜、玄武岩、纤维素材料等，完全没用用到木材和皮革。车轮也是该车的一个亮点，转动时会产生“Ombro Cinema”动画效果，车轮外表面不会移动，但里面的轮盘会随轮胎一起转动，图案为黄铜色的闪光。

NEED TO KNOW

MINI Vision Next 100可以讲一群认同MINI生活方式的人聚集在一起。比如如有MINI用户对某种艺术感兴趣，而正好有朋友有了一些预展的票子，那MINI Vision Next 100可以识别用户的相关信息，并组织、协调一批同好前往。驾驶就成了一种特殊的服务、一种体验的分享。C&F





菲亚特 124 Sport Spider (1969)

Fiat 124 Sport Spider (1969)

菲亚特124 Sport Spider 第一次亮相，是在1966年11月的都灵国际车展上，距今快要50年了，它依然受到收藏家和车迷们的追捧。124 Sport Spider 配的是5速手动变速箱，1.5升的双凸轮轴发动机，四个轮子均配有碟刹，雨刷为间歇式。

124 Sport Spider是由菲亚特20世纪60年代中长轿车演化而来，它是一部纯正的运动型汽车，且在那个年代在国内乃至国际上都获得过巨大的成功。这台车总共生产了19年，比当时其他运动型汽车的寿命都要长。在美国市场上，从1968年到1985年，124 Sport Spider 的销量高达17万辆，是菲亚特在美国市场最畅销的车型之一。

美国人对124 Sport Spider的车身比例和鲜明的意式风格很是痴迷，还有它的防水软顶，该软顶可以快速、简便地收放到驾驶者的椅背后面。124 Sport Spider的设计者是菲亚特历史上著名的合作伙伴——宾尼法利纳（Pininfarina），124 Sport Spider所有的版本都由他们操刀，由于太受欢迎，更新换代都只是





做了微小的改动。至今，它仍被视作是这家车身制造商最重大、最主要的商业成功之一。

在欧洲，第二代124 Sport Spider在1969年推出，凭借1.6升发动机和一些造型上的改动，比如发动机盖以及加大的尾灯等，而再度令人惊艳。到了1972年，第三代124 Sport Spider问世，采用了脱胎于菲亚特132的全新驱动系统，发动机排量为1.6升和1.8升。

124 Sport Spider 发布十年后，由于在美国太过成功，菲亚特打算自1975年起，仅对美国市

场销售。到了1979年，这台车重新命名为Spider 2000，发动机排量增加到了2.0升。1981年，宾利法利纳重新设计了生产流程，再度在欧洲市场投放。1982年，菲亚特和宾夕法尼亚同时都在生产这台车，菲亚特生产的是Spider 2000，宾利法利纳则在美国销售自己的版本Pininfarina Spider Azzurra，在欧洲销售的是Pininfarina Spider Europa。在Pininfarina Spider Azzurra上，真皮椅套、音响系统、电动车窗等成为标配。124 Sport Spider的生产于1985年终止，总共售出20万辆。

NEED TO KNOW

去年菲亚特与马自达联合复活了菲亚特124 Spider，并在洛杉矶车展上露脸。新车型在外观上借鉴了1974年的菲亚特124 Sport Spider的设计元素。这台车有望于今年第三季度上市，预计菲亚特还将在该车的生命周期里增添 Abarth 高性能版本，以满足更多消费者的需求。不过这台车引入中国的可能性不大。C&F



Rolls-Royce 103EX Vision Next 100 Concept

劳斯莱斯103EX Vision Next 100 概念车

劳斯莱斯103EX Vision Next 100 概念车对未来奢华用户的需求做出了展望。设计团队在设计时，关注点在“我们如何为接下来的100年重新定义奢华”。劳斯莱斯并没有提供一台实用性的概念车，而是为那些寻求与车辆有情感链接的人带来了一台全自动、个性化的车辆，它的设计遵循了四大原则：个人愿景（The Personal Vision）、无忧旅程（The Effortless Journey）、奢华殿堂（The Grand Sanctuary）和尊贵驾临（The Grand Arrival）。

劳斯莱斯打造了一款未来底盘，采用最高级的材料，手工打造而成，动力来自于零排放驱动系统，由轮毂电机驱动，是用纯电还是其他新能源技术，还未透露。在个性定制方面，客户可以告知劳斯莱斯他们自己的概念，劳斯莱斯将为每个客户设计、制造专属的车辆。

劳斯莱斯经典的欢庆女神埃莉诺（Eleanor）将化身为全能助理以及全职司机。她可以为车主在旅途、日程及选项方面提供直观的建议，提醒相关的约会与计划，并针对可能发生的任何变化提供备选方案。她会告知车辆下一个目的地信息，推荐路线，让客户在到达目的地之前已做好准备。此外，“埃莉诺”始终保持警惕，随时监控、预测车辆状况与周围环境，将客户安全送达目的地。

在进出座舱的时候，乘客无需弯腰，而是优雅、尊贵地站着，踩着台阶入座或走出车内，就好像早年



的马车，顶篷像是蚌壳一样打开。尊贵的客人就像是波提切利创作的油画中的维纳斯一样进出，好似被无数闪光灯包围着。另外，车门安装有激光投影仪，能投射出一段虚拟红毯，对尊贵的车主表示欢迎。

内饰大面积采用了极为现代的手工Macassar木饰板，当中有一面宽大的OLED显示屏，取代传统座椅的是沙发，给人以家一般的温馨、惬意。受到早期劳斯莱斯，还有2015年幻影“静谧丝语”特别版的启发，这台概念车的沙发套用的是象牙白色的丝绸，混合了羊毛的成分，触感绝佳。概念车里没有传统车辆的方向盘、驾驶舱，乘坐者只需询问埃莉诺，屏幕上就会显示旅途的相关信息，也可以从外在纷扰抽身出来，静心观看一场自己喜爱的演出。

车身表面采取泛着丝绸光泽的“流动水晶体（Crystal Water）”材质，显得非常轻盈。完全封闭且光滑的车身，仿照了20世纪20年代劳斯莱斯汽车的“船尾”式设计。28英寸窄式轮毂由65块铝合金部件手工打造而成，采用包围式设计，使车辆看起来像是漂浮于路面的未来赛艇。行李厢在设计时咨询了英国伦敦多尔切斯特宾馆的服务员。行李能自动弹出来，方便服务员取出行李，因为大多数劳斯莱斯客户不会自己动手取行李。



NEED TO KNOW

劳斯莱斯利用了虚拟空间的力量，让那些无法亲临现场的人，也才可以在网络上体验 103EX。借助 360 度全景视频技术，观众将从劳斯莱斯汽车总部古德伍德出发，体验未来百年劳斯莱斯概念车“Rolls-Royce VISION NEXT 100”打造的未来奢华的愿景。在“埃莉诺之声”的指引下，观众可以饱览 103EX 的每个精致细节。C&F





威尔本给通用

+ 文 / 吴韧彦

留下了什么？

What Legacy Ed Welburn

leaves at GM Design?

这两个月，车媒讨论得最多的是通用汽车首席设计师爱德华·威尔本（Ed Welburn）于七月正式退休。威尔本的父亲和叔叔是开汽车修理厂的，威尔本从小耳濡目染，从蹒跚学步开始，最大的爱好就是画汽车。8岁的时候，在一次凯迪拉克的展览上，他看到了Cyclone概念车，为之倾倒，并萌发了为通用工作的想法。他11岁的时候，写信给通用，希望成为他们的设计师，并寻求成为汽车设计师的方法，当时通用回复了他，告诉他应该学些什么。按照建议，他去学了美术和雕塑。他在1971年以实习生的身份进入了通用汽车，并在通用一干就是一辈子。

2005年，他成为通用的全球设计副总裁，领导着通用全球2500多名设计师。在任期间，他进行了大胆尝试，为各种车型，从混动车、运动型车到卡车等，开发了大量设计新概念，使通用在设计上占得先机。他最大的贡献在于2009年后，为从金融危机中走出来的通用汽车开启了全新的设计语言，他是近些年通用设计复兴的幕后功臣。作为设计师，他知道什么样的车才是美的，也知道如何打动消费者。作为领导者，他知道如何通过倾听员工的心声、提出建设性的批评、维护员工的

尊严，激励团队中的每个人，允许每个人有探索的自由，营造一个安全的环境，让每个人可以形成、表达自己的想法。在他看来，产品真正的竞争力来自于设计，在这个时代，技术方面的优势更易被超越。同时他也表示，因为技术的发达，此前因为人工费用昂贵等由于，而被舍弃的细部打磨，现在可以重新拾起。

福特设计副总裁马里·卡勒姆（Moray Callum）称赞威尔本，“管理着如此巨大的集团，却能够使每个品牌展现出自己的特色，体现自身的DNA，非常了不起”。通用汽车首席执行官玛丽·博拉（Mary Barra）则称赞他：“他为通用培养出一种有创造性、有容乃大、以客户为中心的设计文化，增强了品牌的国际地位。”他留给通用协作和多样化的企业文化，对通用的未来发展具有更为深远、持久的影响。由于为汽车行业做出了伟大贡献，史密森尼学会（Smithsonian）正在编写、记录他的工作经历和设计合集，并将于日后在相关历史文化博物馆展出。本期也让我们来回顾一下由他参与或主导设计的以及在他领导下诞生的那些经典之作。



1973 别克Riviera

1973 Buick Riviera

威尔本从 1971 年开始做通用的实习生，并很快成为公司第一个非裔美国设计师，他最开始参与设计的车型是别克 Riviera 和林荫大道（Park Avenue），也正是通过这两款车，他的设计迅速成熟起来。1973 年的 Riviera 以一系列革命性的设计而著称，如船型车尾、环绕式中控台等。巧合的是，当时负责这款车设计的是通用传奇设计师比尔·米切尔（Bill Mitchell），而他是在 1935 年被通用第一任造型总监哈利·厄尔（Harley Earl）招进通用，在他们和威尔本之间，可以清晰地看到通用设计的传承和革新。



1978 奥兹莫比尔 Cutlass Supreme

1978 Oldsmobile Cutlass Supreme



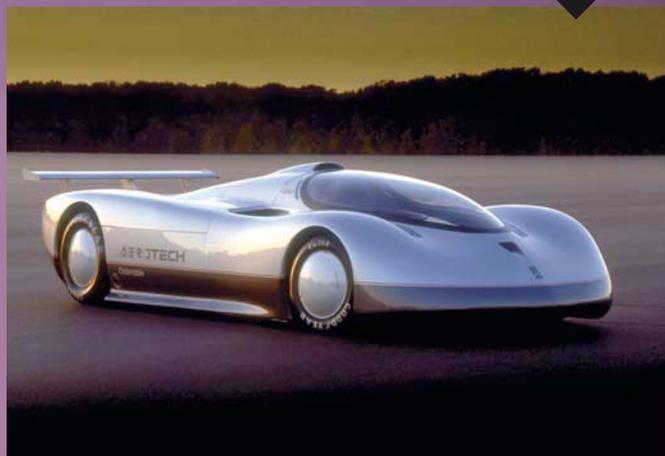
威尔本 1975 年加入了 Oldsmobile 造型设计部，并参与了 1978 年以后每一款 Cutlass Supreme 的设计。Cutlass 在那个年代非常成功，是全美最畅销的车型。在 1976 年时，它被庞蒂亚克（Pontiac）和普利茅斯（Plymouth）超越了，落到了第三名。为了再次夺回头把交椅，1978 年 Oldsmobile 重新设计了 Cutlass，并成功引发轰动。1978 年到 1981 年，Oldsmobile 大卖 200 万辆。尽管当时威尔本并没有主导这次重新设计，但他设计的车身，足以让人惊叹。



1987奥兹莫比尔Aerotech

1987 Oldsmobile Aerotech

威尔本画下这部车的草图时，是 Oldsmobile 的造型首席设计师，这部车诞生两年后，他成了 Oldsmobile 的设计负责人。设计这台车是因为 Oldsmobile 的销量陷入低谷，需要一台概念车重振士气，同时也是为了以当时最为引人瞩目的方式，也就是破速度记录，来展示通用最新的 2.3 升、150 马力的 Quad 4 四缸发动机。这台车不只是概念车，在它换装了 2.0 升、900 马力的 Quad 4 涡轮增压发动机后，在印地 500 传奇赛车手 A.J. Foyt 的驾驶下，于 1987 年 8 月创下了世界速度记录，在封闭赛道上跑出最快速度——413.788 公里 / 小时。威尔本的设计，因低风阻和稳定的高速表现，而受到赞赏。而他本人也为之骄傲，因为这台车没有使用扰流板、尾翼等附件，光靠造型来实现卓越的空气动力学表现。



2002 通用Hy-Wire概念车

2002 GM Hy-Wire

威尔本参与的项目通常都很美，这台车称不上美，但代表了通用对未来汽车的一些设想。这台车被《时代周刊》评为 2002 年最酷发明。它是世上第一台采用氢燃料动力系统和飞机驾驶中的线传操控技术的汽车。车内没有传统的转向柱、踏板、传动、变速器等机械连接装置，它所有的动力系统都被安置在汽车的底盘里，里面有燃料电池组、电机和储氢罐。方向盘被两个手柄和一个小屏幕代替，紧握、滑动手柄就可以加速、减速、制动、转向。这台车在设计上最酷的地方在于，它允许你保持底盘不变，去掉座舱，换成不同的座舱，如从 4 门轿车变成 Van 或小巴士。





2003 雪佛兰SSR

2003 Chevrolet SSR

威尔本的设计哲学是新旧融合，在他设计的概念车上，都可以看到五六十年代通用车款的细节。1998年，他被任命为通用高级设计中心的总监，直接参与了 SSR 的打造。2000年起，大众甲壳虫掀起了一股复古设计潮，其他厂商也纷纷在复古上大做文章。而雪佛兰的复古之作是小型运动卡车 SSR，尽管它的销量不如预期，但在设计上相当的有想法。既有四五十年代雪佛兰 Advance Design 以及雪佛兰 El Camino 皮卡的痕迹，又有折叠硬顶、皮卡货箱，且可在敞篷和硬顶跑车之间切换，开在路上，能换来百分之百的回头率。



2006 科迈罗概念车

2006 Camaro Concept

2005年威尔本被提拔为设计副总裁。他的团队着手通用在当时最为重要的项目，即重新设计科迈罗。2002年第四代科迈罗停产了，要花八年的时间再度投产、销售，在人们翘首期盼第五代科迈罗之际，通用在2006年推出了科迈罗概念车。这台车也将过去和未来，结合得恰到好处。威尔本很擅长打造可以触动到人情感的车。通用前副董事长鲍勃·卢茨（Bob Lutz）将这台车视作威尔本事业的巅峰之作，并坦言，很多成年男人看到这台车都不禁热泪盈眶，它有种打动人心的力量。更让人振奋的是，此前科迈罗的销售长达二十年落后于福特野马，而第五代科迈罗上市第一年就击败了野马，当年的销售量是129405辆。



2009雪佛兰科尔维特Stingray 概念车

2009 Chevrolet Corvette Stingray Concept

尽管第七代 Corvette 足够诱人，但先于其发布的 2009 Corvette Stingray 概念车显然更让人倾心。这台概念车也在第二部《变形金刚》中出现过。这台车设计灵感来自 1959 年的 Stingray 赛车，当然也承袭了其他几代 Corvette 的一些细节。在介绍这台车时，威尔本说道，“我们对我们的设计团队没有任何限制，希望他们能够设计出一款在思想上完全没有限制的概念车款，这也让我们的设计团队抛开所有的窠臼与包袱，以不同的角度切入，让这台 Corvette Stingray 概念车比任何的概念车都更加突出。”这台车很多部位的设计都十分夸张，格栅、发动机盖、挡泥板、尾部都显得棱角分明、凹凸有致，不过在第七代 Corvette 上都缓和了不少，很有未来感的分割式后窗也在量产车上被摒弃。虽说不少设计精华没法在量产车上延续，但第七代 Corvette 仍是威尔本最爱的通用设计之一。



2011 凯迪拉克 Ciel 概念车

2011 Cadillac Ciel Concept

这台车是迄今为止最美的一辆凯迪拉克，各个方面都臻于完美。它的首秀选在了圆石滩车展，风光程度远胜过经典老车。在法语中“Ciel”的意思是 Sky，象征着向往自由的天空。它是一辆四门敞篷车，自 20 世纪 60 年代的林肯大陆后，就没有再出现过类似的车型。它的车身又低又长，车门为对开门设计，无 B 柱，复古气息浓郁，腰线从车头贯穿至车尾，与底部镀铬饰条呼应，凸显优雅风范。赤霞珠漆色是专为 Ciel 调配的，灵感来自透过盛满红酒的玻璃杯看到的阳光。这台车不仅是概念车，它也以雄厚的实力、革新的姿态，宣告了凯迪拉克重返豪奢车型的战场。它不会量产，但它的盾形格栅、垂直设计的前大灯、独特腰线等细节已出现在后续的凯迪拉克车款上。



2013 凯迪拉克Elmiraj概念车 2013 Cadillac Elmiraj Concept

与Ciel相比，Elmiraj更加接地气。Elmiraj在视觉上显得很修长，一些Ciel上的设计到了Elmiraj上，变得更有量产的可行性。Elmiraj让人想起了凯迪拉克在20世纪70年代的巅峰之作——Eldorado。Elmiraj预示了凯迪拉克的设计将重回大尺寸车，也让我们看到了凯迪拉克有朝一日可与畅销的奔驰S系和宝马6系匹敌的希望。2016凯迪拉克CT6的简洁的侧身、盾形格栅以及双涡轮V8发动机，都是沿袭自Elmiraj。



2014 Chaparral 2X Vision GT概念车 2014 Chaparral 2X Vision GT Concept



44年里，设计界发生的变化是巨大的，其中最显著的莫过于数字技术的介入以及大量新技术的加持。而游戏也变得越来越逼真，车迷们想必都知道 Gran Turismo 游戏，他们会邀请厂商设计仅用于游戏的特别车款。雪佛兰应邀设计出的是这款 Chaparral 2X Vision GT，跟其他厂商不同的是，他们不仅让它存在于虚拟世界，还造了一台真车用于展示。这台车的设计灵感来自于太空旅行的飞行器，它的动力系统，是激光动力发动机，利用冲击波原理产生巨大推力。最为奇葩的是，在驾驶时，驾驶者必须脸朝下，呈卧倒状，双手、双脚朝向车轮张开，姿态更像是驾驶滑翔机。





2015别克Avenir 概念车

2015 Buick Avenir Concept

人们一度以为通用是为了在中国市场卖车，才保留别克品牌，而在去年的底特律汽车展，别克却用这台设计大胆、动力强劲的 Avenir 让人刮目相看。威尔本在通用不单是贡献设计才华，他还在全世界各地建立设计工作室。这台让人惊艳的概念车是在澳大利亚完成的设计，名字里的“Avenir”在法语里是未来的意思。它引发的关注超过了2017年款的别克君越。它融入了不少老款别克概念车的设计细节，如修长的发动机机罩、双掠峰车身特征线和游艇式尾部，全新设计的直瀑式格栅灵感源自1954 Wildcat II 概念车。拥有完美车身比例的它更像是一件雕塑艺术品。不少业界人士将之视为威尔本时期最完美的一款概念车。



2016 别克Avista概念车

2016 Buick Avista Concept

威尔本除了在凯迪拉克设计复兴上花心思外，过去几年他的另一个工作重心就是改变别克的形象。从 Avista 身上可以看到的是别克未来年轻化、运动化的设计方向，饱满而犀利的造型更是让人看到了很多经典跑车的影子。正如 Ciel 和 Elmiraj 概念车是向人表明凯迪拉克重新崛起的信心，Avenir 和 Avista 则向人展露别克强大的生命力和丰富的可能性。不过也有人称，凯迪拉克的概念车像是说服犹豫的买家拍板购买，而别克这几年全球销量一再破纪录，它的概念车更像是为他们在市场上取得的胜利庆贺。



10款挂着车厂Logo的非常规产品

车厂有不少黑科技，那是因为车厂的业务范围往往不止制造汽车这一块，许多车厂在几十年前就能造出上天下海的产品。有时，汽车制造其实只能算作某些企业的副业，人家的业务范围广阔得很，大家今天就来看一看那些由大家耳熟能详的“汽车企业”打造的不寻常的产品吧。

文：余煜华

1. 菲亚特

半人马座轮式
坦克歼击车

在中国一直火不起来的菲亚特品牌在欧洲可是一个很牛的企业，除了大家熟知的汽车产品外，还能够打造军工产品。二战时，菲亚特就制造过坦克，这门不简单的手艺直到现在都没有失传。意大利军队现在装备的半人马座轮式坦克歼击车就是由菲亚特-依维柯公司设计生产的，大家千万别以为生产一辆八轮驱动的装甲车再给配上一门火炮就搞定了，军工产品可不是闹着玩的。



4. 富士

AH-1F

斯巴鲁汽车在中国有着众多粉丝，但是许多人都不知道斯巴鲁只是富士重工旗下负责生产汽车的一个子公司，而富士重工的产品涉及众多种类，包括运输设备、机床、飞机发动机等，甚至连日本自卫队装备的 AH-1F 武装攻击型直升机也是由该企业生产的。无论是斯巴鲁还是富士重工，产品所采用的商标皆为蓝底六连星。



2. 菲亚特

G91攻击机

除了坦克，菲亚特还能制造军机。早在 20 世纪 20 年代，菲亚特就开始设计制造双翼机，20 世纪 30 年代又开始设计制造下单翼战斗机。二战后期即进入了喷气时代，所以菲亚特在 20 世纪 50 年代后期又打造了 G91 这款喷气式攻击机。所以，千万别看不起菲亚特品牌，能自行设计生产喷气式军机的车企其实没几家。



3. 萨博

萨博 JAS-39 战斗机

萨博公司是由斯堪尼亚公司和瑞典飞机有限公司合并，原飞机公司瑞典文缩写为 SAAB，后即作为公司轿车的标志。当然，飞机制造这一块其实早就和汽车制造拆分了，现在和生产导弹的部门一起组成了萨博防务公司，而汽车制造也已经拆分为乘用车和商用车两部分。当然，无论是萨博品牌的战机、导弹还是萨博 9-3 和斯堪尼亚卡车头，上面的商标都是一头戴王冠的狮鹫头像。



5. 劳斯莱斯

遛达900发动机

遛达 900 是目前世界上最先进的商用喷气发动机之一，单台最大推力达 80000 磅，大修间隔为 13000 飞行小时，空客 A380 装备了四台该发动机。那么牛的发动机谁打造的？劳斯莱斯是也！成立于 1906 年的劳斯莱斯公司在 1971 年因为债务问题被拆分为了劳斯莱斯汽车公司和劳斯莱斯航空发动机公司，后者除了为空客、波音等商用飞机提供发动机外，还为多款欧美军机提供发动机。

6. 三菱 金刚级驱逐舰

别以为三菱只有帕杰罗、蓝瑟这些产品，人家的业务范围广得很，从圆珠笔到家用空调，从家用轿车到坦克，人家都能生产。当然，生产坦克和飞机以及导弹的并不是三菱汽车，而是三菱重工。三菱重工的空调品质不错，不少家庭一直在用。三菱制造的军舰也有着不错的表现，其中最引人注目就是海上自卫队装备的金刚级驱逐舰。尽管该舰并非日本设计，原型是美国的伯克级，但对于制造工艺要求非常高。日本的金刚级共有四艘，前三艘由三菱重工长崎厂建造。



8. 本田 本田HA420

前面几个厂商把汽车搞成了副业，而本田的主业依旧是乘用车。当然，本田的主业不止汽车，还有摩托车和船用发动机等。本田的副业是什么？除了发电机和割草机外，还有飞机，是不是感到很神奇？本田从20世纪80年代就在美国着手研究飞机，先是从材料开始研发，再是空气动力学。当然，整个团队除了领队基本都是美国人，风洞是在美国租借的，最后打造出来的飞机从头到尾甚至连发动机也都是美国供应商的产品，但是HA420的确是本田的产品，因为所有的钱都是本田出的。



7. 保时捷 融鼠空降战车

费迪南德·保时捷先生设计过的战车在二战时叱咤风云，保时捷公司则在二战后继续承接军工任务。德军现在装备的融鼠空降战车就是由保时捷公司在二十世纪七八十年代设计的，发展出侦察车、反坦克导弹发射车、救护车、指挥控制车等一系列车型，最初的1型战车搭载的是大众提供的柴油机，增加了一对负重轮的2型战车搭载的是奥迪提供的柴油机。当然，保时捷只负责设计，最后的生产由莱茵金属公司的子公司负责。



9. 现代 K1坦克

现代集团的业务范围也很广，除了汽车、金融和食品业外，现代旗下的现代重工负责生产军舰和坦克等军工产品。现代重工生产的K1坦克和K9自行火炮等重型装备除了韩国军方采用外，还出口到土耳其等国，近期和ISIS组织战斗的新闻里能见到这些武器的身影。



10. 奔驰 Arrow460 -Granturismo

造战斗机发动机和坦克装甲车的发动机这种事情奔驰在二战时也干过，战争结束后奔驰就收心开始老老实实地重新造汽车了。在汽车行业当大佬时间久了自然会有新的动向，奔驰的做法是携手 Silver Arrows Marine 打造了一款豪华游艇，名为 Arrow460-Granturismo。奔驰早在2012年对外公布了 Arrow460-Granturismo 的推出计划，但成品直到今年4月18日才首次下水。它长14米，在设计造型上参考了GT跑车元素，舱内使用可升降式全景天窗及各种奢华的配备。



选择两厢车真的需要找一大堆理由吗?
喜欢就是最简单也是最重要的理由!

HATCHBACK



**SVW
Gran Lavida**
上汽大众朗行



**RENAULT
MEGANE R.S.**
雷诺梅甘娜R.S.

两厢情愿 未忘初心

**QOROS 3
CITY SUV**
观致3都市SUV



**THE NEW GOLF
SPORTSVAN**
高尔夫嘉旅

上一期两厢车专题中亮相的三款车走的是个性化路线，但大多数人选择两厢车依旧看重的是实用性，所以空间、舒适性、性价比等方面也是很重要的，这期会出现两款大众品牌的车型，分别以不同的方式诠释实用这个概念。当然，除了德国人，法国人也擅长打造两厢车，而且他们在追求极致方面的理念与德国人是完全不一样的，这一期大家也能见到最辛辣的法国运动轿车的风采。说到实用性与个性化相结合，跨界也是一种尝试，对一个年青的品牌来说这或许是一条不错的路线。





SWW Gran Lavida

上汽大众朗行

简单好用即可

如果追求个性，那大众朗行绝对入不了眼。如果追求运动性，那大众朗行绝对不会在考虑范围之内。如果只是想要一辆买菜车或者代步车，那大众朗行或许是最好的选择。

文 / 宋一行 摄影 / 施毓麟

如果在三厢的朗逸和两厢的朗行之间选择，身为实用主义者的我必然倾向后者。在我眼里，这辆大号两厢车基本上就是一辆旅行轿车，既然是选择一辆实惠的买菜车，那还有什么理由放弃尾部装载空间更大的两厢而选择三厢车呢？

作为一款小改而非换代车型，新款朗逸与老款车型在造型上的变化力度是非常小的，它的长宽高分别为 4445 毫米 / 1765 毫米 / 1485 毫米，车体长度缩短了 9 毫米，轴距没有发生变化。当然，朗行的车身比例没有正统的旅行车看着那么协调，即使上汽大众在改款时为其配上了顶部行李架，不过想想定价还算能让工薪阶层接受，也就算了。

至于新朗逸的内饰，估计大家不用看照片都能猜想到大致的样子。也是，大众不光爱玩家族化设计，更爱保留“精髓”。所以，中规中矩还略带老气的仪表盘和中控台被保留了下来，但谁都无法否认一切用着都很顺手。不过改变还是有的，比如方向盘更换为更有运动味的平底造型，和高尔夫 7 等车型上一样，尽管

它和高尔夫 7 一样与运动没啥关系。

我一直强调自己是个实用主义者，长久以来坚持认为代步车、买菜车最好都选低配的，越简单越便宜越好。朗行的配置没什么令人惊喜的地方，低配以实用为主。这次拿到的试驾车型是 230TSI 豪华，厂商指导价为 16.29 万元，并不便宜，但是配置还算对得起价格，除了不带倒车影像让人有点不爽外，家用车该有的东西几乎都齐全了。不过在我看来，配备 1.6 升自然吸气发动机和自动变速箱的入门版才是真正值得推荐的车型，原因就是便宜实惠。

这里说到实惠，特指朗行的空间和油耗。该车的轴距为 2610 毫米，在同级车中并不算突出，但无论是乘坐在前排或是后排都感觉不到一点拥挤。它和双胞胎兄弟朗逸一直是国内最热销的车型之一是有道理的，重要原因之一就是车内空间感让人满意。为什么会这样，因为这样一款大小的车型并不需要体积巨大的发动机，大众最大程度地将发动机舱进行了压缩，留给乘员舱和行李厢相当大的空间。作为一款家用车，朗行充分地做到了为乘客保留尽量多



这辆大号两厢车基本上就是一辆旅行轿车，既然是选择一辆实惠的买菜车，那还有什么理由放弃尾部装载空间更大的两厢而选择三厢车呢？



黑色内饰最为实用，平底方向盘算是个亮点，其他各元素基本没有发生变化



大灯和尾灯的造型也略有改变，中低价产品的中期改款力度就是这么弱



2610毫米的轴距并不算很长，但是由于发动机舱很小，后排的腿部空间还是蛮充裕的



的储物空间，车内大大小小的储物格和收纳杂物的空间有十几处，前排水杯架位置增加的盖板还多多少少地提升了车辆的质感。该车的行李厢容积达到了412升，虽然比不上真正意义上的旅行轿车，但是在A级车里还是数一数二的，如果翻折下后座的椅背，该车还有载运某些大型电器的能力。

大众的EA111系发动机已经被EA211系发动机给取代了，1.6升自然吸气发动机简单、便宜、可靠，是朗行等车型的最佳动力系统。如果赶时髦，那么还能选择1.4TSI+7挡DSG的招牌动力组合，搭载这套动力组合的朗行只需9.3秒就能从静止加速到100公里/小时，并且可以很轻松地在高速公路上创造低于5升的百公里油耗。当然，夏天在上海市里开着空调走走停停的油耗会高得多，不过也

就略微超过8升，这个成绩是相当优秀的。回想半年前试驾的搭载1.6升发动机的朗行，无论在动力表现上还是燃油经济性上均不如1.4TSI车型，不过作为一款买菜车，1.6升车型无论在售价上还是维修保养方面都明显更经济，所以更值得推荐。

朗行有缺点吗？答案当然是肯定的。作为一款家用车，它的悬架的调整很不用心。何为不用心，就是既不偏向舒适性，又不偏向运动性。后排的乘客会觉得过减速带时产生的振动很明显，而驾驶者又会觉得低速过弯时的侧倾明显而且转向不足比较严重。我觉得这其实也不是什么问题，因为上汽大众从来没想到打造一款坐起来很舒服的A级车，更没有想过打造一款采用非独立后悬的运动轿车，所以只需放平心态并且降低车速即可，对买菜车提出过高要求是和自己过不去。

EA211系1.4升涡轮增压直喷汽油机工作时的热效率较EA111系发动机提升了一些，所以油耗更低

技术规格 上汽大众朗行230TSI DSG豪华型

车型:	前置前驱, 五门五座轿车
车身尺寸	
长/宽/高(mm):	4445/1765/1485
轴距(mm):	2610
动力系统	
发动机科技	16V直列4缸涡轮增压直喷汽油机
排气量(c.c.)	1395
最大马力(KW/rpm)	96/ 5000
最大扭矩(Nm/rpm)	225/1400-3500
传动系统	
变速系统	手自一体7前速双离合
行走机构	
前后悬架:	麦弗逊式独立悬架 扭力梁式非独立悬架
轮胎:	205/55R16
制动系统:	通风盘/盘
性能指标	
0-100km/h加速(S):	9.3
最高车速[km/h]:	200
厂方综合油耗[L/KM]:	4.9
售价[万元]:	16.29



编辑短评

朗行的突出优点就是简单、好用，大家甚至可以直接把它的当作一款旅行车使用。大家不要对这款挂着神车标志的家用车有过高的期望，因为它就是大众为了占领市场打造的低价车型，但是朗行还是很对得起消费者的，因为它开起来、用起来真的不会让人操心。C&F

一键点火按钮越来越流行了，但是这个价位的车型是否有必要配备这样的装备还有待时间的检验



增压车型配备的是7挡双离合变速箱，结构简单又省油，可靠性比最初版本有所提高



如果买顶配车型，那么导航、倒车显示等配置也自然不会少，但这些真的值16.29万元？



高尔夫嘉旅 多面手

相较于朗行与梅甘娜RS这些有着明确产品定位的两厢车，高尔夫嘉旅就显得有那么一丁点不同。它既可找一条轻越野路线去肆意撒欢，又可以装载下全家人去大型超市购置一堆家居用品。

文 / 宋一行 摄影 / 施毓麟





THE NEW GOLF SPORTSVAN



早在去年年底，我便有幸参观了一汽大众最新建成的佛山四厂，这里曾生产了基于大众全新MQB横置模块化平台打造的高尔夫7和国产的奥迪A3，而这期特别策划的主角之一高尔夫嘉旅也正是诞生于此。

高尔夫的成功使得其衍生车型无论国内外都有着不错的销量，如今，高尔夫家族又添一名新丁，名曰：高尔夫嘉旅。不过要说这台高尔夫嘉旅的历史，其实最早可以追溯到2005年，当时第五代高尔夫刚上市，且市场反应空前强烈，对自驾有追求的欧洲人为了更多可能性，在高尔夫5的基础上设计了高尔夫Plus。自那之后几经更迭，高尔夫Plus共换代三次，并于2014年更名为高尔夫Sportsvan，也就是如今我们眼前的这台国产高尔夫嘉旅。如果仅从字面意思，你很可能直接把它当作旅行车，然而高尔夫嘉旅并非一台真正意义上的“Wagon”，因为它的尾厢并没有经过特别的改造。严格来说，高尔夫嘉旅更像是最近比较热门的宝马2系Active Tour，属于RV车型，即更多地强调休闲、居家的用车。虽说是两厢车，但修长的车身线条使得车内的空间利用率较之朗行这类家庭日常使用的两厢车销量冠军都要高。只是偏软的悬挂会让嘉旅的过弯极限来得更早一些。相较高尔夫7，高尔夫嘉旅无论底盘还是车身长度、宽度都有进一步的提升。

从正面看过去，你很难发现它与高尔夫7的区别，从稍侧的角度才会发现A柱的延伸要比高尔夫7更长，也使得前挡玻璃的面积要更大一些。高尔夫嘉旅采用了全新进口Golf R的双U形氙气大灯，这可是国产高尔夫7顶配都不包含的配置，并且它可以主动对远光灯进行智能调节，不同于普通的近远光自动切换功能，MDF功能可持续监测对面来车的距离，适时调节远光灯照射范围，保持无干涉区域的远光照明。侧面最能体现这部RV车型的角度所在，加高122毫米的车身高度从侧面看去才有了“高尔夫Plus”的感觉。高尔夫嘉旅的双七辐轮毂视觉效果相当不错，匹配的轮胎规格为225/45 R17。宽大的后挡玻璃也是两厢车的精髓所在，锁链式的尾灯光源让这部车在夜间有着相当高的辨识度。我们试驾的1.4T高功率版本车型的排气管为单边双出，为整车增添了一丝运动氛围。

一打开车门，中控台上铺装的哑光处理的木纹饰板就让我眼前一亮，方向盘仍旧是高7经典的三辐式平底方向盘，中控台仍旧是熟悉的MQB风格，并且在这台顶配的嘉旅上还配备了双区自动恒温空调，显得相当实用。中控台触屏搭载了MIB多媒体系统，不仅支持苹果的CarPlay系统，还可以扩展支持安卓的MirrorLink系统，操作相当便捷。除此以外，在顶配车型上，一汽大



高尔夫嘉旅的内饰采用了棕黑配色，营造出一股宜商宜家的气息



表盘外圈以仿木饰板拼接，高级感油然而生



较常用的多功能按键被集成在平底式方向盘上

高尔夫嘉旅所满足的，是那些既有一定空间诉求，又不想完全丧失驾驶乐趣的年轻家庭



棕黑配色的座椅稍显凝重，不过耐脏方面倒是不用担心



空调区域的旋钮阻尼适中



中央扶手的设计习惯了绝对爱不释手



众还为嘉旅配备了 ACC 自适应巡航、BSD 并线辅助监测、自动泊车、发动机启停等一系列安全相关的科技配置。座椅为真皮与翻毛皮双拼设计，乘坐相当舒适，并且左右两侧的座椅包裹也很足，在转向时能给出极佳的侧向支撑。唯一不足的是在顶配车型上，主驾驶座椅仍采用的是手动调节功能。

既然是两厢的跨界车型，我们不得不把更多的目光聚焦在内部空间上。这台高尔夫嘉旅的长度与轴距分别比高尔夫 7 长了 93 毫米与 43 毫米，分别达到了 4348 毫米与 2680 毫米。乍一看车厢内部确实与高尔夫紧凑的内部空间不同，更像是小一号的途安。在前排座椅调整到合适驾驶的位置后，后排乘坐一名 1.81 米的成年男士时，腿部空间尚有一拳有余，头部空间为 3 指。嘉旅的后排中央地台有凸起，这多少会在一定程度上影响后排中间乘客的乘坐舒适性。值得一提的是，高尔夫嘉旅还学习途安 L 在前排座椅椅背上固定了两个小桌板，并且桌面上还有镂空了杯架，以便存放一些临时物品。高尔夫嘉旅的后备厢算是这部两厢跨界车型的重头戏了，其在后排座椅不放倒的情况下便有 500 升的超大容积，而当第二排完全放倒后，后备厢的容积能达到 1520 升。高尔夫嘉旅的后排座椅还能根据需要进行 4/6 分割放倒，大大提升了日常使用的灵活性。

此次我们试驾的车型为 280TSI，动力上采用的是 1.4

升涡轮增压高功率版发动机搭配 7 速双离合变速箱。这套动力总成我们早已熟悉，也是大众近两年最为广大中国汽车消费者所熟知的动力总成了。静止起步时，涡轮机会在 1400 转 / 分左右介入工作，逐渐深踩油门，这台 DSG 变速箱依然将动力衔接得很流畅。在实际驾驶中，这台高尔夫嘉旅首先给我的感觉便是低速时方向盘虚位稍大，搭配 EPS 电动随速助力转向，在低速时把控方向盘显得很轻松，想必这种做法会讨许多女性车主喜欢。在通过一些减速带时，震动被过滤掉了绝大部分，这部嘉旅的底盘偏软，更居家、更舒适是它的主要使命。而且大众还特意为此部高尔夫嘉旅提供了四种驾驶模式，分别为经济、标准、运动以及个性化。我有意尝试了一段时间的经济模式，此时即使我深踩油门，转速也被严格限制在了 3500 转 / 分以内，当然了，升挡的过程也变得更积极。配合 SSD 发动机启停技术，相信能达到非常可观的油耗数值。

总体来说，这是一部很好开、很顺手的两厢 Cross 车型，并且高尔夫嘉旅也不似许多定性的两厢车只能做某件事。更灵活的空间搭配为它提供了更多的可能性，高尔夫嘉旅倡导的是一种自在而为的出行理念。不过鉴于顶配车型 19.79 万元的指导价终究有点虚高，建议大家还是购买 230TSI 的自动豪华型，只是轮毂小了一圈，外加少了一对氙气大灯……

这台280TSI的嘉旅搭载的是EA211发动机，其最大功率为110千瓦，在5000转便可达到

技术规格 一汽大众嘉旅 280TSI自动舒雅版

车型:	前置前驱, 五门五座RV
车身尺寸	
长/宽/高[mm]:	4348/1807/1574
轴距[mm]:	2680
动力系统	
发动机科技	16V直列4缸涡轮增压直喷汽油机
排气量(c.c.):	1395
最大马力(KW/rpm)	110/ 5000
最大扭矩(Nm/rpm)	250/1750-3000
传动系统	
变速系统	手自一体7挡双离合
行走机构	
前后悬架:	麦弗逊式独立悬架 多连杆独立悬架
轮胎:	225/45R17
制动系统:	通风盘/盘
性能指标	
0-100km/h加速[S]:	8.9
最高车速[km/h]:	210
厂方综合油耗[L/KM]:	5.6
售价[万元]:	19.79



编辑短评

对比进口 Sportsvan 25.12 万元的指导价，其实嘉旅在价格上还是有一定优势的。对于那些既不爽旅行车超高油耗，又不甘仅买一台紧凑型两厢车的消费者来说，嘉旅确实为这样摇摆的买家打上了一针“强心剂”。 **C&F**

既然是家庭用车，那么自动泊车功能自不会少

搭载的7速双离合变速箱所带来的燃油经济性相当不错

后备厢地台十分平整，具容积为436升

在这台次顶配车型上，一汽大众竟为其配备了丹拿音响，成本可想而知

特别策划
SPECIAL FEATURE



RENAULT



来自绿色地狱的 前驱王者

雷诺梅甘娜R.S.

MEGANE R.S.

虽然已经到了车型改款的尾声，因为在2015年法兰克福车展上雷诺已经展示了第四代梅甘娜的概念车型，但无可厚非的是，第三代梅甘娜R.S.仍然是同级对手中最有玩味的两厢小钢炮之一

特别策划
SPECIAL FEATURE



全新家族前脸设计的车头保险杠与硬朗的车身线条愈加流畅绚丽



前灯组集成了采用LED技术的转向灯、日间行车灯和示廓灯



Brembo红色卡钳配19英寸Trophy黑色轮毂



黑色内饰上红色饰条装点，彰显出与生俱来的运动气质



Recaro桶形运动座椅提供良好的包裹性并带有安全气囊



雷诺车型独有的方向盘后多媒体控制系统

全新梅甘娜R.S.的前保险杠采用了与F1赛车如出一辙的导流片，在提升车辆操控性的同时，也是向雷诺在F1赛车领域辉煌成就的致敬

雷诺自创立之初，运动基因便贯穿其品牌。在雷诺运动技术部门里，有一群对高性能汽车心怀梦想的工程师，他们是雷诺运动梦想的实践者和缔造者。而作为检验汽车性能的终极试验场，纽北赛道的确很苛刻，复杂多变的弯道赋予它“绿色地狱”之称。而雷诺对运动的追求更为苛刻。2008年，雷诺梅甘娜 R.S. 创造了纽北前驱车最快圈速，证明了前驱车也可拥有媲美 GT 跑车的性能。但在雷诺追求运动梦想的过程中，雷诺运动技术部门的梦想家们不断突破极限，力求将雷诺汽车的操控性能推向更高。2014年，雷诺运动测试车手驾驶梅甘娜 R.S. 275 Trophy-R 再次踏上纽北，最终以 7 分 54 秒 36 的战绩再续“前驱王者”传奇。

我们这次试驾的梅甘娜 R.S 与梅甘娜 R.S.275 Trophy-R 的差别很小，简单说相当于赛车的街道版。梅甘娜 R.S.275 Trophy-R 只是在普通版梅甘娜 R.S 基础上拆除了后排座椅、空调和一些隔音材料以减重 100 千克，动力传动系统几乎一模一样，仅通过提升排气系统略微获得了额外的 10 马力。

对于雷诺而言，梅甘娜 R.S. 不是一辆人人都可拥有的车，它是雷诺运动技术部门专为那些“血液中流淌着汽油”的速度玩家和专业车手专门打造的。不论是与 F1 赛车如出一辙的导流片、灵感来自于 F1 赛车的中置梯形排气管，还是 BREMBO 赛车级卡钳、235/35/R19 普利司通高性能胎和 RENAULT SPORT 专属的 RECARD 赛车级桶形座椅，再加上雷诺的看家宝——“Cup Chassis”底盘系统，都彰显梅甘娜 R.S. “天生运动家”

的身份。

坐进车内，黑色内饰无疑是运动车型的主色调，除了有令专业赛道玩家梦寐以求的 RECARD 赛车级桶形座椅和红色的安全带外，梅甘娜 R.S. 还拥有另一项令人血脉贲张的装备，那就是 R.S. Monitor 2.0 车况监视系统。这套系统通过遍布全车的 15 个传感器把涡轮压力、扭矩、动力输出曲线、纵向和横向加速的 GG 图等参数全部提供给驾驶者。如果驾驶者在封闭赛道内驾驶梅甘娜 R.S.，这套系统还可以用自动秒表功能来跟踪并记录每一圈的成绩，这无疑让发烧级的赛车玩家大呼过瘾。此外，我觉得这套系统的优势就是信息量大，显示数据丰富而且直观明了，很多车辆数据在日常驾驶时也能用得到，能带给驾驶者更多的驾驶乐趣。

265 马力对于一款 2.0T 车型来说，虽不算夸张，但也算是出类拔萃。事实上，梅甘娜 R.S. 并不是一款性格特别暴躁的小钢炮，能显现出几分优雅，它所强调的是整体均衡性。这台 2.0T 发动机的峰值扭矩出现在 3000 转 / 分钟，但其实在不到 2000 转 / 分钟的低转速时，可变凸轮轴就能充分发挥扭矩，所以在日常驾驶时，你完全可以感受到它强劲的动力。而在中高转速下，动力输出也是源源不断。特别是中置排气管加速时的发动机声浪，无论是驾驶者还是乘客都会陶醉其中。相比之下，2.0T 发动机那种高转速时激情澎湃的快感总是那么令人难忘。尤其是“Sport”模式和 ESC 关闭状态下，油门会变得异常灵敏，整台车会瞬间进入到战斗状态。而驾驶员此时就像被打了一针兴奋剂一样，先





是肌肉紧绷，随后肾上腺素开始快速分泌，直到高潮，而“Normal”模式更像是一针镇定剂，它的作用只是让你在High到极点时也能快速冷静下来，回归理性。

说实话，梅甘娜 R.S. 并不适合在拥堵的城市中驾驶，因为它的离合器踏板有点沉，而且离合器的触点也有些高，但还好六速手动变速箱的换挡手感上乘，挡位也比较清晰，只需少许时间去适应。我很喜欢梅甘娜 R.S. 所带来的这种驾驶纯粹感。得益于在赛事中积累的宝贵经验，梅甘娜 R.S. 采用了业内最高评价的双轴支撑，并由雷诺运动技术部分调校为最佳设定。这种双轴支撑将驱动面和操舵面的匹配度提高到最高等级，实现了强有力的驾驶感受和信赖感。

雷诺运动技术部门的工程师在街道版的梅甘娜 R.S. 上也安装了一套前桥限滑差速器 LSD，有了它的帮忙，驾驶员可以更及时、准确地控制油门、加速出弯，在确保驾驶安定性和牵引力的同时带来优良的操控性。另外，这款车的前悬架与普通的麦弗逊结构也有所不同，转向拉杆在左右移动时，减振支柱并不会随之转动，再加上更大

的主销后倾角设计，可以有效提升梅甘娜 R.S. 在弯道中的操控表现。所以在高速过弯中，梅甘娜 R.S. 的车尾循迹性相当好，除了坚实的后悬架和牢固的车身设计之外，为了实现最佳的扭矩操控，根据抓地力、路面情况、驾驶状况调整到良好的牵引力状态，带给你可随时攻克弯道的愉悦驾驶体验。

虽然全新第四代车型已经在法兰克福车展上正式对外发表，但高性能的 RS 车型并不会在短时间内问世，根据主管雷诺运动技术部门的 Regis Fricotte 表示，现行梅甘娜 R.S. 将会持续贩卖至 2016 年底，也间接暗示以第四代车型为基础强化的车型最快也要到 2017 年才会正式上市。

更令人振奋的是，据了解全新车型为保有日常使用的便利性，将一改以往双门的车型设定，而是改成五门掀背。而动力表现也将会得到进一步升级，并具有高达 300 马力的动力输出，展现出不输本田 Civic Type R 的水平，同时也会保留六速手动变速箱的配置。最后，全新车型还可能会有四轮驱动车型，但肯定也会保留前驱车型。

在SPORT MODE和ESC关闭状态下,2.0T涡轮增压发动机可发挥出最大265马力的动力输出

技术规格 雷诺梅甘 R.S.265 Cup

车型:	双门四座跑车
车身尺寸	
长/宽/高(mm):	4302/1848/1435
轴距(mm):	2636
动力系统	
发动机科技:	2.0升直列四缸涡轮增压发动机
排气量(c.c.):	1998
最大马力(KW/rpm):	195/5500
最大扭力(Nm/rpm):	300/3000
传动系统	
变速系统:	六挡手动变速器
行走机构	
前后悬架:	前: 麦弗逊独立悬架 后: 扭力梁式独立悬架
轮胎:	前: 235/35R19 后: 235/35R19
转向系统:	电子可变转向助力
制动系统:	前通风碟/后通风碟
性能指标	
0~100km/h加速[S]:	6.0
最高车速[km/h]:	255
厂方综合油耗[L/KM]:	6.2
售价[万元]:	35.99



中控显示系统装备了可检测车辆各项性能数据的Renault Sport Monitor 2.0系统



换挡轻松、清晰的六挡手动变速箱采用红色缝线包裹设计,运动感十足



位于挡位后方的中控控制器可获得丰富的车辆信息,操作便捷



编辑短评

梅甘娜RS.是一台兼顾性能和驾驶乐趣的小钢炮,我很喜欢它所带来的那种纯粹驾驶感,当然它也非常具有实力,但它不会去刻意迎合你,而是需要自己用娴熟的技术去征服它,而一旦当你与它高度吻合之后,就能够充分体会到驾驶的乐趣。当然,你还可以约上三五好友一起跑个圈速或山路,然后调出RS Monitor里的各种驾驶数据进行分享和切磋。所以我觉得梅甘娜RS.比福克斯ST更灵活和有趣,也不像丰田86、斯巴鲁BRZ那样需要再花大把银子改装,更不像比它贵得多的A45 AMG那么暴力可怕。C&F





00ROS 3 CITY SUV

观致3都市SUV 酷跑男孩

观致3都市SUV有种独特的吸引力，它的诞生源自于对都市多样生活需求的细腻洞察和准确把握，是一辆结合了“两厢轿车”与“SUV”特性的高品质都市SUV。而随着慢慢的接触和了解，你一定会慢慢喜欢上这个外形独特，喜欢“酷跑”的阳光男孩。 文 / 摄影：施毓麟

观致3都市SUV是观致汽车面向年轻消费市场推出的第三款车型，该车基于观致3五门版车型进行打造，虽然厂商给它命名为“都市SUV”，但我觉得把它称之为“两厢CROSS跨界车”更合适。新车基本沿用了观致3家族的设计语言，整体车身造型看起来非常圆润协调，在保证时尚优雅的设计前提下，设计师尽量化繁为简了车身线条，给人一种简约美。而一些来自观致汽车家族的丰富细节，比如由“观致云”符号构成的深邃格栅、位于大灯组上缘的日间行车灯、尾灯组中弯曲的LED导光轨以及大尺寸的铝合金轮圈等等，则彰显了属于观致汽车的高品质特征。

当然，你可以在它身上发现许多融于城市却不止步于城市的专属个性，这些个性同时也是它的独特资本。比如环绕车体四周的全身黑色包围为车身增加了一层额外的保护，车头下方护板能在通过恶劣路面时为发动机提供更多的保护，车尾的双出排气管更是与下护板融为一体，在为排气管提供保护的同时，也配合尾部上方的双色全展式尾翼，令观致3都市SUV的尾部显现出如跑车一般的视觉冲击。

这还不是观致3都市SUV个性的全部，观致3都市SUV的离地间隙在满载时可以达到170毫米，拥有比观致3五门版高57毫米的离地间隙以及高10毫米的座椅高度。

再配上18英寸的大轮毂，让它还真有了一些SUV的味道。这为周末城郊的行程做好了充分的准备：在崎岖不平的道路上行驶时，会更随性、更自如。就算有碎石弹起，车底前后下护板也能为车底提供保护。当然，离地间隙所带来的便利并不止于此，即便工作日在城市的车流之中穿行，你同样可以因此而受益。更高的离地间隙匹配增加10毫米高度的前排座椅，能带来一种“指挥官式坐姿”，让你尽览全局路况，让单调的城市道路变得轻松简单，即便融于城市也时刻拥有一颗越野的心。

内饰方面，观致3都市SUV与观致3家族车型保持了一致性，有着浓郁的德系风格。浅纯黑或上深下有的两种内饰色调可供选择，同时配合黑色钢琴烤漆装饰板进行点缀，凸显出内饰的质感。三辐式平底方向盘采用真皮包裹，配合多功能按键也更符合目前主流车型的配置。在中控台底部以及前门板内侧都有红色氛围灯进行点缀，这将增强夜晚车内的视觉效果。

而最令消费者心仪的，自然是观致3都市SUV全系配备观致MMH多媒体娱乐系统。科技感很强的8英寸显示屏占据了中控台的主要位置，车内几乎所有的操作系统都可以通过它来完成。“观致逸云”人机交互系统依然是全系标配



观致3都市SUV的可塑性极强，跨界的特质使得它能从容应对来自传统两厢掀背车的挑战

全黑内饰营造出极强的运动氛围



仪表盘采用经典的黑底白针造型



观致逸云系统在习惯以后操作便捷性大大提升



后备箱可以根据需要进行4/6安置，并且最大容积达到了1105升



真皮座椅的舒适感尚佳，长时间乘坐也不觉疲惫

在主驾驶座上还搭载了3种座椅记忆功能



观致所有产品的发动机舱都被收拾得很规整，这一点值得所有国产车辆学习



技术规格 观致3 CITY SUV 1.6T致臻型

车型:	五门五座跨界SUV
车身尺寸	
长/宽/高[mm]:	4452/1854/1504
轴距[mm]:	2694
行李厢容积[L]:	403/1105
动力系统	
发动机科技	2.0升直列四缸涡轮增压汽油机
排气量(c.c.)	1598
最大马力(KW/rpm)	115/5500
最大扭矩(Nm/rpm)	210/1750-5000
传动系统	
变速系统	六速QorosTronic 手自一体双离合变速箱
行走机构	
前后悬架:	前: 麦弗逊独立悬架 后: 扭力梁式独立悬架
制动系统:	前通风碟/后通风碟
转向系统:	电子可变转向助力
制动系统:	前235/35R19 后235/35R19
性能指标	
0-100km/h加速[S]:	6.0
最高车速[km/h]:	255
厂方综合油耗[L/KM]:	6.2
售价[万元]:	35.99



轮毂采用的是动感十足的多幅式轮毂



全系标配一键启停功能



6挡双离合变速箱与1.6升涡轮增压发动机匹配很流畅

编辑短评

观致3都市SUV很显然与我们以往所认知的“SUV”有着很大的不同，但相比起那些平庸的两厢掀背车来说，它又显得如此与众不同。所以对于这样一辆有着鲜明跨界特征的车来说，你很难界定它的属性。不过这对于消费者来说或许倒是好事，正是它的混搭，它的跨界，才会给我们平淡的生活带来一丝别样的风情。同时，观致3都市SUV能够出色地平衡我们日常通勤与周末休闲的不同需要，并以个性设计和灵活多功能性满足年轻消费者追寻多样化体验和不断开拓生活的渴望。C&F

的软件，不过在观致3都市SUV上搭载的是它2.0版本的新产品。新的系统与智能手机互联之后可以实现例如导航信息下发、远程胎压监测、保养提示等的功能。

动力方面，观致3都市SUV依然是那台1.6升涡轮增压发动机，115千瓦的最大功率以及210牛·米的最大扭矩，虽然从账面数据来看并不抢眼，不过对于日常使用来说这样的动力表现完全可以满足日常需求。尽管发动机的参数并未发生任何调整，六挡双离合变速器也在依然没变，不过开上去的感觉却与之前观致3五门版大不相同。原因就在于观致的工程师将变速箱进行了重新调校，对一挡升至二挡时候的顿挫感进行了优化，同时换挡的逻辑也更为清晰。尽管整个加速过程仍然有完善的空间，但顺畅度已经有了明显的提升，这也使得观致3都市SUV有了更好的行车质感。

观致3都市SUV整体驾驶感觉是很适合新手的。尤其是那种十分线性的换挡感，无论你给油门多少，变速箱依然会缓慢提速，不紧不慢。这个调校思维完全是为了乘坐舒适

以及油耗经济性而来。当然只有你肯深踩三分之二的油门行程才能感觉到发动机转速攀升，车速加快。但一旦油门深踩，变速器就会迅速降挡，此时随着转速被拉高，发动机对油门的响应也变得更敏锐。油门踏板调校得有些偏轻，当然只要你深踩油门的同时变速箱也能够快速地反映。遗憾的是，它没有“S挡”运动模式，这或多或少让观致3都市SUV少了那么一点激情。

观致3都市SUV前悬架为麦弗逊，后悬架是扭力梁，虽然在设计上进行了SUV车型般的优化，但是底盘设定上仍然更多地照顾到了公路行驶的舒适性，悬挂的整体感很强，在通过颠簸路面时能够过滤一部分震动，同时表现出了较高的稳定性，具有德系车的那种韧性。在通过颠簸路面时，不会有那种烦人的波动传到车厢内，反而是从容化解后的清晰反馈，能提供给驾驶者和乘坐者非常好的路感。当然，选用大尺寸的马牌轮胎也是功不可没。



新车试驾

FIRST DRIVE 全新捷豹 F-PACE



Jaguar F-PACE

双重性格的

全新捷豹 F - P A C E

英伦绅士

捷豹有史以来的第一款SUV，
且发动机排量也讨巧地选择了跑量的2.0升涡轮增压发动机与追
求性能的V6机械增压发动机，
看来捷豹此次是准备好与一众豪华SUV来较量一番！

文 / 摄影：宋一行



F-PACE上仍采用了捷豹路虎独特的旋钮式换挡，变速箱则采用技术上更成熟的8AT变速箱



虽说轮胎尺寸为22英寸，但所搭配的轮毂颜色总令人感觉有点怪异



在旋钮式换挡下方的一排按键可以对驾驶模式进行自由切换



这台3.0升的高功率版涡轮增压发动机能爆发出381马力的惊人动力，峰值扭矩也达到了460牛·米



传承自捷豹概念车C-X17的前大灯透着种猎豹觅食般的犀利眼神



这套源自英国的Meridian音响包含了17个扬声器和总功率为825瓦的数字环绕立体声系统





记得最早传出捷豹要推出一台运动型 SUV 这个话题还得追溯到 2010 年末，当年 XJ 刚以新车的姿态进入中国市场，而这台捷豹 SUV 则迟迟没有露面。直至 2014 年，捷豹的首款 SUV 概念车 C-X17 在广州车展亮相时，国内才真正开始关注起捷豹 SUV 的消息。也是在同一年，捷豹 F-TYPE 正式上市，且一经上市就吸引了几乎所有汽车媒体的目光。然而随着时间的推移，保时捷 Macan、宝马 X4 等竞品车型都纷纷推出后，F-PACE 才犹抱琵琶半遮面般姗姗来迟。好在该来的终究是来了，这款蛰伏已久的捷豹 SUV 想必已经充分调研了豪华运动 SUV 这一细分市场的竞品情况，准备以后发制人的手段来抢占市场份额。事实上，有关 F-PACE 的消息去年起就时有听闻，当时作为 F-PACE 的全球首秀，其完成了“最大垂直环形跑道摩天轮飞车”的吉尼斯世界纪录。之后还在古德伍德速度节上，以单边两轮的姿态驶上了著名的古德伍德山。

事实上，全新捷豹 F-PACE 就是从捷豹概念车 C-X17 传承而来，其命名的含义为“优雅、速度与空间”。在 F-PACE 身上，概念车 C-X17 的细长全 LED 前头灯这一设计得以保留，且锻造的 22 英寸轮毂和短前悬等元素也得以在 F-PACE 上实现，用一句话概括，它是我所见过的量产车中最接近概念车的车型之一。并且，F-PACE 的项目总经理 Christopher Mckinnon 也非常大方地表示，在捷豹 F-PACE 身上借鉴了许多 F-TYPE 的设计元素，如肌肉感十足的车尾造型、翼子板通风口和独特的尾灯形状等特征。F-PACE 的产地为索里赫尔 (Solihull) 工厂，这家工厂曾生产了路虎揽胜、路虎发现以及刚上市不久的捷豹 XE，全铝车身打造工艺是该工厂的一大特色，索里赫尔目前仍是全欧洲最大的铝钣金车间。

F-PACE 同 XE 一样采用了全铝车身，相比同级竞品减重超

过 300 千克。其家族式的超大进气格栅搭配左右两个大面积的通风口，与低矮细长的 LED 头灯组合在一起，带给人一种被凝视的冲击感。蜂窝状的通风口能使空气通过导流槽流向轮，其不仅能减小风阻系数，同时还能对前刹车散热。并且值得一提的是，这款 F-PACE 的整车风阻系数为 0.37，作为 SUV，它的风阻系数已经超越了不少性能小车。车身侧面线条较为舒展，其与捷豹 XE 一样使用了高密度单体壳式车身结构，轻量化的结构在动态性能方面能提供很好的辅助作用。尾部不似 F-TYPE 般凌厉，作为一台 SUV，其尾部要圆润很多，且后挡玻璃比较小，小尾翼的安置能让人一眼就看出这是一台对性能有要求的 SUV。细长 LED 尾灯的设计通常只有在跑车上能见到，既然捷豹的设计师们敢将捷豹第一部 SUV 的尾灯以这样的方式呈现，想必其“运动”的使命早已深深烙印在每一名捷豹设计师的心中了。

坐进这台捷豹 F-PACE，首先让我欣喜的是，捷豹并没有为了刻意彰显豪华而使用桃木饰板，反而用了大面积真皮搭配双缝线工艺以及钢琴漆饰板来增添年轻运动的氛围。第一眼便能看到中央这台 10.2 英寸的 InControl 系统，其支持全屏导航功能，抬头显示则支持 4 色的平视显示。另外捷豹在全新 F-PACE 上仍启用了 12.3 英寸的液晶仪表盘，它会根据不同的驾驶模式来呈现不同主题的颜色，左侧的仪表盘区域则显示一些行车信息。全新捷豹 F-PACE 采用了与轿车相同的三辐式方向盘设计，换挡拨片则静静地安置在两侧。座椅加热、自动分区空调等配备自不必说，在门板与中控台两侧还配有不同颜色的氛围灯。驾驶模式的选择上，雪地模式增加了冰雪天气以及湿滑路面的驾驶模式，较之最新的 XF 进行了升级。早已服役于捷豹路虎多年的来自英国的 Meridian 音响照例出现在这台 F-PACE 身上。

在空间方面，F-PACE 很好地照顾到了后排乘客，它并没有

FIRST DRIVE 全新捷豹 F-PACE

座椅并没有采用夸张的筒形座椅，而是充分结合人体工程学设计在侧向支撑上做文章



在不动前排座椅的前提下坐入后排，头部和腿部的余量表现还算令人满意



F-PACE的后备厢相当平整，常规状态的容积达到了650升，内部还装载了电源接口以及行李架滑轨



安置了SSD硬盘后，中央彩屏的反馈速度又提升了一个层次



捷豹为这台F-PACE配备了APP远程启动与远程开启空调等功能

仪表盘依旧是捷豹经典的液晶屏设计，三个液晶表盘分别包含了时速、转速以及车辆行驶状态



技术规格

捷豹F-PACE 3.0升 首发限量版

车型：双门四座跑车

车身尺寸

长/宽/高 (mm): 4746/1936/1667

轴距 (mm): 2874

行李厢容积 (L): 508

动力系统

发动机型式：水平对置六缸机械增压汽油机

排气量 (cc): 2995

最大功率 (kW/rpm): 280/6500

最大扭矩 (Nm/rpm): 460/4500

传动系统

变速系统：八速手自一体变速器

行走机构

悬架系统：前：双叉臂式独立悬架
后：多连杆独立悬架系统

制动系统：前通风盘/后通风盘

转向系统：电动助力

轮胎规格：前：245/35R20
后：305/30R20

性能指标

0-100km/h加速 (S): 5.5

最高车速 (km/h): 250

厂方综合油耗 (L/100km): 9.2

售价 (万元): 89.8



内饰给人的感觉并不张扬，但大面积的鹿皮包裹与精致的做工细节仍给人以低调奢华的乘坐感受

像 X4 那样顶部急速下沉的侧面线条，因此后排乘客能够获得足够的头部空间，且在乘坐方面，F-PACE 也在倾向于运动性的同时保留了长途旅行所必须的舒适度。这台 F-PACE 的包裹性不算很强，不过支撑力度都很到位。只是由于后驱与四驱的原因，后排的中央地台难免会凸起，坐在后排中央的乘客的腿部可能会稍有不适。F-PACE 的后备厢纵深很大，在同级车中占据优势，其后排座椅可以分为三段式放倒。在完全放倒后排座椅后，后备厢容积将会达到惊人的 1740 升，较之 Macan 的 1500 升要多出 240 升之多。毕竟是晚发布将近一年，对于其竞争对手保时捷 Macan 或宝马 X4 而言，捷豹 F-PACE 无论空间还是科技配置的加持上都有着不小优势。

从身材来看，捷豹 F-PACE 有着 2874 毫米的轴距以及 4746 毫米的长度，它的竞争对手直指宝马 X4、奥迪 SQ5 以及保时捷 Macan。如果你仅认为 F-PACE 就是 C-X17 和 F-TYPE 的合体那就错了。在 F-PACE 身上，捷豹为其搭载了多项捷豹历史上首度使用的功能系统。如捷豹路虎最先进的适时扭矩管理四驱系统及智能驱动动力系统（IDD），与后轮驱动系统相结合，能为这台 F-PACE 提供稳定的牵引力分配。路虎的招牌技术——全地形反馈系统同样加持在这部 SUV 上。另外，捷豹还为这台 F-PACE 设计了智能可穿戴钥匙手环，能够更简便地实现诸如打开后备厢等功能。

既然有路虎品牌的加持，我们对这台 F-PACE 的越野性能就不免有些期待了。F-PACE 的 V6 车型全系搭载了四驱系统，而四缸车型则仅提供后驱系统。我们试驾的这台 3.0 升机械增压发动机能提供 380 马力的最大输出，峰值扭矩为 450 牛·米，搭配 ZF 提供的代号为 8HP70 变速箱这款较为成熟的 8 速手自一体变速箱。且轮胎尺寸为 265/40 R22 的倍耐力 P ZERO 运动型轮胎。遗憾的是，此次 F-PACE 试驾所给到的非铺装路面的线路基本都是轻越野路线，对于拥有全地形反馈系统的 F-PACE 来说未免显得有些小儿科。不过场地试驾中有一环爬 30 度坡还是让我们体验

了一番这款 F-PACE 的真实实力。当我们驾驶着这台 V6 机械增压的限量版 F-PACE 准备上坡时，教练直接上前叫停了我们的，并且通知我们直接换成 2.0 升涡轮增压版本即可。在爬坡时，可以开启全路况自适应控制系统（ASPC），此时，我只需设置一个极低的时速，便可全程以这个时速完成整个爬坡的过程。

在道路试驾过程中，能明显感受到 F-PACE 的避震并没有被调得很硬，在通过铺装路面时，在舒适性上仍保持了较高水准，而且即便有 22 英寸轮毂存在，在遇到小的坑洼路段时，车辆的弹跳也并不强烈。虽说这台 F-PACE 的峰值扭矩要在 4500 转时才能达到，但其实 F-PACE 的低转表现并不差，其主要是由于油门响应被调校得极为灵敏。即使在 D 挡时，我稍稍重踩油门，变速箱便会以极快的速度完成降挡提速，作为一台 1.8 吨自重的 SUV，这样的做法无疑会让 F-PACE 的买家更乐见。另外值得一提的是，在地板油起步时，我最先感到的不是这台 V6 机械增压发动机所传来的极致推背感，而是首先听到耳边响起熟悉且悦耳的高亢声浪。原来之前 3.0 升 F-TYPE 的排气音浪被很好地继承到了这台 F-PACE 身上，其高逼格的跑车音浪能让你在那一脚油门的瞬间收到行走在马路上 90% 行人的注目礼。应该说，F-TYPE 身上所具备的那些跑车重要的特征都被完整复制到了眼前这台限量版 F-PACE 身上。

编辑短评

不少捷豹迷们期盼已久的 F-pace 终于来了，况且它不单来了，还带来了相当多的猛料。简单而言，捷豹 F-pace 的定位人群不单单是对这台 SUV 的性能有要求，对车辆设计的认可、对捷豹品牌的认知度都将会成为他们买车的重要因素。并且我相信，凭借这台 F-pace 所体现出来的优良素质，即便是高性能的 V6 版本，买家同样不会少！**C&F**





 **Acura NSX VS.**
Ferrari 488 GTB





Acura NSX



Ferrari 488 GTB

THE NEW CAR CHALLENGE

大家期盼已久的 NSX 在国内的预售价为 330 万元人民币，着实吓到不少人？那这辆卖情怀的美国造日系跑车和价格差不多贵但是更拉风的法拉利有得比吗？

本田憋了十几年打造出来的混动四驱超级跑车，由美国工厂生产

自我介绍

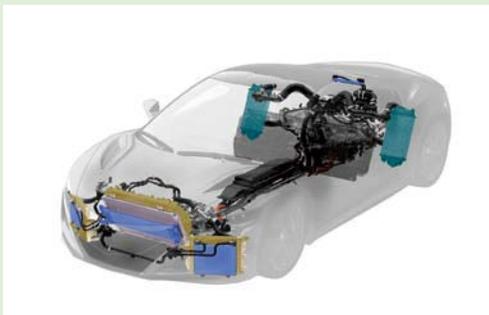
意大利产中置后驱超级跑车，有Coupe版和敞篷版两种，配备涡轮增压直喷汽油机

两台为前轮提供动力的电动机的峰值扭矩均为73牛·米，为后轮提供动力的电动机的峰值扭矩为148牛·米，中置的3.5升V6双涡轮增压发动机最大功率为500马力，峰值扭矩为550牛·米。系统最大综合功率573马力，最高综合扭矩646牛·米。

动力之争

3.9升双涡轮增压直喷汽油机的最大功率为670马力，峰值扭矩760牛·米，没有混动系统显得很纯粹

自重1725千克的NSX从静止加速到100公里/小时需时3.3秒钟，极速均为307公里/小时。



速度最关键

自重1475千克的488 GTB从静止加速到100公里/小时需时3秒钟，极速均为330公里/小时。



产能暂时放不开，定价吓人

短板

只要买得起就不会认为它有短板

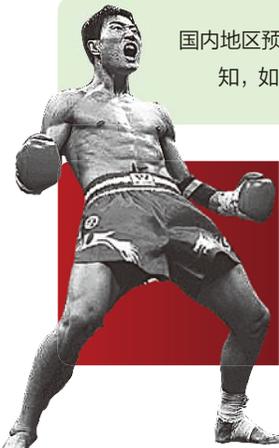
国内地区预定价格为330万元，上市后的价格未知，如果是限量发售将进一步拉高价格

价格很重要

Coupe版为338.8万元人民币，比先前配备4.5升V8发动机的458便宜了不少

获胜者：法拉利488 GTB

价格差不多，但是更快更轻更拉风。NSX曾经以轻盈的车体赢得了赞誉，价格虽然昂贵但是在当时相比同样速度的欧系超级跑车算是非常便宜了。而现在的新NSX采用了混动系统使得简单的东西变复杂了，自重也提升了不少，关键是定价实在太高，卖情怀也不能那么贵啊……





汉密尔顿， 重现“曼塞尔疯狂”

2016年英国大奖赛报道

连续第三年，梅赛德斯车队的刘易斯·汉密尔顿在主场——银石赛道率先迎接格子旗的挥动。能在家乡父老们的注视及欢呼下，捧起代表荣耀的传统金色奖杯，想必对这位“主场宠儿”而言，美妙极了！

更何况，他还将与队友尼科·罗斯伯格之间的车手积分榜差距缩至1分。

✚ 文 / 钱俊 编辑 / 施毓麟



AMG
PETRONAS
FORMULA ONE TEAM

QUALCOMM
EPSON
PIRELLI



赛前下雨导致安全车起步

对于周日的正赛，赛前的围场共识便是若不下雨，冠军之战必是“三叉星”内战。本周末，德国制造商还带来了若干小升级——结果就是排位赛里他们的优势更难以撼动。

或许只有下雨才能为比赛带来悬念。没想到，传统的英国天气给力了！不过仅仅是正赛开打前。雨虽很快离开，但由于赛道上存在积水，赛事控制中心仍宣布所有车手必须更换全雨胎，正赛在安全车状态下滚动起跑。

这个“无聊开局”对杆位起步的汉密尔顿，无疑省去了传统发车的变数。随着赛道条件好转，安全车在第五圈后返回维修区，比赛也正式开始。安全车离开后的第一时间，除领先集团外的大多数车手选择提前进站，更换半雨胎。红牛车手里卡多则在随后一圈进站。同时，马诺车手帕斯卡·威尔莱恩却在一号弯严重侧滑，虚拟安全车及时介入。按惯例，里卡多损失惨重。

维斯塔潘“灵光乍现”

随着赛道变干，被欧洲媒体称为“F1 暗淡时期的闪耀之光”的红牛车手马克斯·维斯塔潘再度让大家屏息凝神。第 16 圈，18 岁的荷兰人在 Becketts 弯角，用一个惊险的外线超越，让积分榜领跑者滑落至第三位。从这一刻起，汉密尔顿已进入“银石夺胜倒计时”模式。

即使路面状况已接近干地，例如像博塔斯等车手则因打滑而损失位次……此时大家的关注焦点是——谁将引领“干胎潮流”？本周持续低迷的法拉利只能“求变”。“四冠王”塞巴斯蒂安·维特尔更换中性胎，决定一跑到底。诸多车队也争相效仿。不过，第一弯的小积水还是成了“陷阱”，

每场为积分艰难而战的迈凯伦车手费尔南多·阿隆索正是因在此处的小失误，无缘积分。

当赛道彻底变干，梅赛德斯 W07 Hybrid 便势不可挡。纵然驾驶 RB12 赛车的维斯塔潘死守，罗斯伯格仍在第 39 圈完成升至第二的超越！然而，故事还没结束……

罗斯伯格陷“TR 门”

令人颇感意外的是，临近比赛结束，罗斯伯格突然通过车队无线电电话（TR）报告赛车的变速箱有问题，车队也很快告知其解决方法——避免使用第 7 档。此举也被宣布将在赛后接受调查，原因是无线电通信内容涉嫌违规。

其实，关于 TR 方面的争议早在欧洲大奖赛（阿塞拜疆巴库）后就已持续一段时间，本场“顶风作案”，难免会受到更多关注。梅赛德斯方面虽坚称自己的做法合理，可围场里也有不同看法。

最终，在罗斯伯格被传唤至“小黑屋”调查约 2 小时后，一张“加罚 10 秒”的罚单登场，这意味着维斯塔潘继奥地利大奖赛后再度获得亚军，罗斯伯格位列第三。

里卡多屈居第四，看起来澳大利亚人已感受到年轻队友的压力。法拉利车手基米·莱科宁在比赛末段超越印度力量的塞尔吉奥·佩雷兹，收复第五位。印度力量车队的尼科·霍肯伯格、红牛二队的小卡洛斯·塞恩斯、法拉利车队的维特尔、红牛二队的科维亚特分列第六至第十位。其中，维特尔还因“攻防战”中将马萨挤出赛道，而得到无关痛痒的“加罚 5 秒”的罚单。

告别英国大奖赛，对被主场观众以“1992 年尼基·曼塞尔式”膜拜的汉密尔顿，若想拿到第四个世界冠军，就必须在自己的动力单元组件尚未“超额爆表”前，好好乘胜追击。





汉密尔顿：绝不停止“激进”

针对梅赛德斯规避两名车手相撞的新《交战规则》，汉密尔顿称自己将继续坚持“激进”的驾驶风格，但也希望在比赛中不用发挥自己“最大的优点”就能实现胜利。

英国大奖赛对汉密尔顿来说，是一个完美的周末，他在三节自由练习里包揽最快圈速，又强势地拿下杆位，最后在一场前几圈为雨地状态的比赛中取得统治性的胜利。

赛前，梅赛德斯将如何“管教”两位车手引发热议，因为奥地利大奖赛最后一圈的自相残杀，让“三叉星”失去了到手的冠、亚军。经过车队内部高层的磋商，虽然决定依然让两名车手自由竞争，但重新修订了《交战规则》。梅赛德斯运动主管托托·沃尔夫称那是“最后一次警告”，但是他拒绝透露新的《交战规则》究竟如何界定两名车手在赛道上正面较量时的行为。

值得一提的是汉密尔顿在一次社交媒体采访中表示，在巴塞罗那与队友相撞退赛后是他个人的一个低谷，而且暗示车队讲采取一些措施，但是他在退役前不会披露“真相”。不过，他为自己重振旗鼓，接连取得四场胜利而感到高兴。

英国大奖赛结束后，汉密尔顿在车手年度积分榜上与队友罗斯伯格仅相差一分，考虑到此前43分的巨大差距，现在他的卫冕前景瞬间明朗起来。对于在梅赛德斯内部新规下，如何应对接下来势必更加白热化的“内战”，英国人表示将坚持自我。

“我一直是一名坚韧的车手，我会一直激进，但是我也一直会确保自己以公平的方式进行比赛，”汉密尔顿接受福克斯体育（亚洲）采访时表示，“我永远想着胜利，因为我是最棒的。做最棒的车手，不止是快，不止是赛车里的表现，还有赛车之外，如何安置赛车，如何把人团结在身边。”

汉密尔顿被誉为现役纯速度最快的车手，甚至在历来所有车手中数一数二，而他认为比赛中后来居上才是自己最擅长的本领。

“同时在练习里最快、在排位赛里最快、在比赛里最快，其实我最大的优点一直是比赛，”英国人说，“因为小时候我都是开着很烂的赛车去比赛，与其他人相比装备总是最差的，所以需要从最后一路超上去。现在我就能在比赛里发挥自己的优点。但是，我又希望不用使出这个技能，而是希望可以干净利落地赢下比赛，用比较轻松的方式，享受一场美好的比赛。”

2016 赛季 F1 英国大奖赛后车队积分榜

排名	车队	积分
1	梅赛德斯	335
2	法拉利	204
3	红牛	198
4	威廉姆斯	92
5	印度力量	73
6	红牛二队	41
7	迈凯伦	32
8	哈斯	28
9	雷诺	6
10	马诺	1

2016 赛季 F1 英国大奖赛后车手积分榜

排名	车手	车队	积分
1	罗斯伯格	梅赛德斯	168
2	汉密尔顿	梅赛德斯	167
3	莱科宁	法拉利	106
4	里卡多	红牛	100
5	维特尔	法拉利	98
6	维斯塔潘	红牛	90
7	博塔斯	威廉姆斯	54
8	佩雷斯	印度力量	47
9	马萨	威廉姆斯	38
10	格罗斯让	哈斯	28

F1英国大奖赛倍耐力轮胎数据图说





轰鸣上海滩

2016长城润滑油CTCC中国房车锦标赛嘉定站 文/图：施毓麟

时隔半月，2016 长城润滑油 CTCC 中国房车锦标赛又于上海国际赛车场擂响战鼓，举行第三分站赛。作为一条足以代表中国的大型高等级赛道，上海国际赛车场早在 2004 年，也就是 CTCC 元年就开始承办 CTCC 分站赛，至今已有 13 年之久。如今的上赛站对于 CTCC，早已不是普通的分站赛，更像是一次寻根溯源的朝圣之旅。

本次上赛站继续使用 4.6 公里的布局，在全场布局的基础上，去掉“上”字上面的一横。这种布局从 2013 年最后一站开始就一直被 CTCC 沿用至今，刁钻的 1~3 号弯、速度很高的中段、招牌式的 1.2 公里大直路都被保留下来。而车队和车手们也对这个布局了如指掌，过往的激战、狂欢和感动也将再次精彩呈现。

超级 2.0T 组：长安福特车队封王锁定四冠

在比赛首日的排位赛中，长安福特车队的全新福克斯赛车发挥出色，车手曹宏伟和何晓乐分别夺得第二和第三位，为周日的决赛取得好成绩奠定了良好的基础。杆位由捷凯车队的王日昇以 1 分 58 秒 296 的成绩取得。

上午第一回合比赛开始后，三部长安福特全新福克斯赛车快速发车，超过了杆位出发的对手取得了领先。随后的几圈中，何晓乐也驾车超越对手，杀入了领奖台区域。这样，在赛程前半段，长安福特车队的三位车手曹宏伟、张大胜和何晓乐就已经锁定了前三位。伴随着赛程的推进，长安福特车队的全新福克斯赛车优势愈发明显，

差距也越来越大。最终，经过了 8 圈的争夺之后，长安福特车队的曹宏伟、张大胜和何晓乐完成了包揽第一回合前三的伟业，并成功斩获了厂商杯的冠军。

值得庆祝的是，在下午进行的第二回合比赛中，首度加盟长安福特车队的车手张大胜在第一场比赛就夺得了 CTCC 生涯的首个胜利。车队老将何晓乐和甄卓伟也包揽了亚军和季军。长安福特车队本站连续两回合包揽厂商杯冠军，在现场 1 万多名观众的见证下，全新福克斯赛车再度扬威赛场。

老对手上汽大众 333 车队却没那么幸运。在下午第二回合正赛后，首位发车的艾明达一路领跑，但在进入第三圈后艾明达的 16 号赛车发生电子系统故障，不得不回维修区进行调试。江腾一从十二位发车，在比赛进行了四圈之后上升到第六的位置，并在后四圈一直守在第六至完赛。张臻东在经过与长安福特的缠斗后，守在第四完赛。上汽大众 333 车队虽然一度表现强势，但是受困于赛车故障，未发挥出全部实力，遗憾未能本站挑战长安福特车队的强势地位。这意味着，长安福特车队在厂商杯积分榜上进一步巩固了自己的优势。

与上汽大众 333 车队一样，北汽绅宝车队也未能在本站斩获优异成绩。不过，紧接着即将到来的韩国站，留给各个车队准备的时间依旧非常紧张。斩获杆位的捷凯车队王日昇遗憾遇到赛车故障，未能延续周六的强势。

超级 1.6T 组：东风本田双杀豪取四冠

超级杯组 1.6T 在当天进行了两回合的比赛，马力突出的东风本田思域赛车在上海国际赛车场如鱼得水。第一回合的比赛中，谢欣哲后来居上获得冠军，队友何伟权后段发力摘得第三。第二回合中，东风本田三位车手开启编队飞行模式，谢欣哲、邹思锐和何伟权包揽冠





亚季军。也就是说，东风本田在上海一役共获取 2 个车手冠军、2 个厂商杯共 4 个冠军奖杯。豪取两回合胜利的谢欣哲在赛后兴奋地表示车队终于在第三站的比赛达成了大满贯。

面对强劲的对手，发车后，全场负重最重的东风悦达起亚车队小将张志强虽然中游发车，但是很快提升了自己的位置，并在第三圈超越对手，并一路领跑超级杯 1.6T 组。在数圈滴水不漏的精彩防守和厮杀过后，张志强因为多于对手一百千克的负重，屈居第二，以亚军的名次完成首回合的赛事。这已是张志强自揭幕战首回合以来连续第五次站上颁奖台，东风悦达起亚新 K3 赛车展现了极其优秀的稳定性。超级杯 1.6T 组经过两个回合的激烈厮杀后，东风悦达起亚车队连续两回合斩获厂商杯亚军。

在比赛结束后，获得首回合比赛亚军的东风悦达起亚车队车手张志强表示，“今年进行了 3 站总共六个回合的比赛，其中有五场我都连续站上了颁奖台，结果还是比较满意的。这站比赛的结果像大家看到的一样，我们车队已经尽了最大努力去争取胜利。在比赛中我一度有机会取得胜利，不过看到对手的赛车速度这么快，我也没有太多防守的机会。”

中国杯组：邓保维一鸣惊人勇夺生涯首冠

与超级杯两个组别一样，北京现代也是本站比赛的最大赢家。首次代表北京现代纵横车队参赛的邓保维获得 CTCC 首个冠军。第六回合当中，完美执行车队战术的张汉标实现 Pole To Win，北京现代纵横实现上海站的双赢！值得一提的是，虽然邓保维曾有过短暂的

CTCC 参赛经历，但是在高手如云的 CTCC 赛场上，他依然可以算是一个不折不扣的新人。此次他代表北京现代纵横车队出战，在排位赛时就以稳定的发挥做出了全场第三的圈速。在首回合决赛中，邓保维一开始就顶住了来自后方的压力，最终夺取冠军。从第六位起步的杨曦在赛车受损的不利情形下，顽强拼搏获得第四。广汽丰田 YARIS L 致炫车队在第一回合中斩获的最好成绩是刘洋的第五名，而在第二回合中刘洋再次斩获第六名。

下一站长城润滑油 CTCC 中国房车锦标赛转战韩国全罗南赛道，这是北京现代纵横车队的主场。车队上下对此十分重视，车手杨曦认为以目前赛车的实力，一定能在韩国获得好成绩。杨曦说道：“韩国是我们北京现代纵横车队的主场，赞助商的高层都会来现场观赛。我们将全力以赴备战下一站。”

斗天

文 / 摄影：施毓麟

2016 长城润滑油 CTCC 中国房车锦标赛揭幕战继续在珠海



南京揭幕战后，CTCC 中国房车锦标赛在珠海国际赛车场拉开了本赛季第二站的战幕，面对酷热的气温和多变的天气，三大组别均在一天内迎来两回合的决战。同时，赛事也开启了一月双赛的激烈角逐。



珠海多变的天气，几乎是所有赛车人最大的考验。CTCC 近几年在珠海比赛，大多遭到老天爷严苛的考验，2016 赛季的珠海站亦是如此。超级杯 2.0T 组的车队们在轮胎问题上各显神通，除了求稳使用雨胎和冒险使用干胎两种常规方案外，甚至还出现了干胎和雨胎混装的赛车。事实证明，干胎是正确的选择，取得佳绩的许家泰、丹·威尔斯和胡里欧·阿科斯塔都是干胎策略的受益者。但令所有人始料未及的是，周日下午的第二回合比赛进行到一半时，部分赛道竟然突降大雨，于是，多达六辆赛车在第 12 弯冲出赛道陷进沙地动弹不得，其中就包括了当时排名第二的澳门名将艾明达。而在随后的超级杯 1.6T 组和中国杯组中，两辆东风本田赛车和斐讯车队的夏禹也在这里冲出赛道遗憾退赛。也就是说，珠海国际赛车场的 12 号弯在一天之内共 9 位车手在此弯遭殃，真是令人叹为观止！

超级杯 2.0T 组：方程式冠军齐亮相

来到珠海站后，CTCC 超级杯 2.0T 组迎来了更多的外援车手。然而，在超级杯 2.0T 的这场对决中，尽管面对两位外籍车手丹·威尔斯及胡里欧的围攻，捷凯车队的许家泰依旧面色从容，他一举击败了两位外籍冠军车手，在首回合比赛中称雄。

当前征战 CTCC 的车手中，共有 6 位曾在亚洲方程式中获得年度冠军的车手，他们分别是长安福特车队的曹宏伟和丹·威尔斯、上汽大众 333 车队的艾明达、东风悦达起亚车队的詹家图和张志强以及 Linky Racing 车队的胡里欧·阿科斯塔。其实，这样的现象并非偶然，许多 CTCC 冠军车手都曾在方程式赛事中斩获佳绩。但为了成为一名职业及有商业价值的车手，他们纷纷被 CTCC 这个中国最高赛事平台所吸引。毕竟，真正的高水平赛事应该实现高度的职业化、商业化，并且与汽车工业紧密相连，而这些正是 CTCC 对中国乃至亚太车手最核心的吸引力！

最终登上领奖台的威尔斯和阿科斯塔都对 CTCC 表示了赞赏，双双表示自己享受了刺激过瘾的比赛，也对 CTCC 完善的赛事组织和商业化非常向往，希望能在未来继续参加 CTCC。而以何晓乐为代表的传统房车车手也很欢迎新局面的到来，认为年轻方程式车手的加入能够给比赛带来速度和冲击力，让传统房车车手感受到不一样的驾驶以及处理问题的方式；而房车车手丰富的比赛经验也能帮助年轻车手理解了与方程式截然不同的房车，最终达到共同进步的目的。

超级杯 1.6T 组：东风本田和东风悦达起亚平分秋色

来到擅长的高速赛道，超级杯 1.6T 组的东风本田车队终于扬眉吐气，何伟权和谢欣哲分别在两回合比赛中一路领跑夺冠，成为本周末唯一一支包揽两回合冠军的车队。但真实的故事比人们看到的更加不易，先是何伟权的赛车存在转向问题，但车队竟能想到前轮新胎加后轮旧胎的巧妙搭配，缓解了问题。随后，车



队还在短时间内将受损严重的谢欣哲的赛车修复一新，确保了第二回合的夺冠。

另一边，尽管在风雨飘摇的比赛中没有拿到车手冠军，但这丝毫没有影响到东风悦达起亚车队的斗志，凭借旗下车手良好的整体发挥，连续拿下两回合厂商冠军，实现了从南京站开始至珠海站的四回合连胜。此役过后，东风悦达起亚车队继续领跑厂商积分榜，张志强也领跑车手积分榜。

在赛后接受采访时，领跑积分榜的张志强表示自己的新 K3 赛车跟揭幕战一样，在雨地表现力比较强势，但是在干地状态下速度还有提升空间。未来两场比赛会去到长大直道较多的上海国际赛车场和韩国国际赛车场，在背负更加重的同时，他也希望赛车速度获得一定提升，以对抗越来越强悍的对手。

此外，值得肯定的是，海马 M6 车队在第一回合由陈旭拿下第一席第四名，距颁奖台仅一步之遥，这是他们升级至超级杯 1.6T 组以来的最好战绩。

中国杯组：大雨下的利与义 中国杯的最君子

珠海站的中国杯组是属于北京现代纵横车队的，因为他们在第二回合比赛中豪揽前三，旗下车手杨曦不仅在两回合比赛中赢得了一冠一亚的好成绩，更因为他亲自为全场万名观众演绎了两场令人感动的比赛。

比赛开始后，杨曦的发车非常漂亮，一举超过斐讯车手夏禹，两人随后又展开了长达数圈的近身比拼。期间，杨曦和夏禹多次交换位置，场面之激烈让在场者无不为之紧张。但他们却从未发生碰



撞，并用自己的出色表现告诉我们，拼杀不一定要刺刀见红，用内力互相较量才是高手的做法。

如果说第一回合展示了他们的精湛技术，那么第二回合比赛则是品格的体现。在这一回合，杨曦和夏禹又一次聚首，一同争夺领先位置。在第 12 弯，夏禹对刹车点的判断过于乐观，已经无法充分减速。此时，他可以撞向身前的杨曦，为自己减少一个潜在的对手。但他没有这样做，而是选择了冰冷的护墙，最终在缓冲区里黯然退赛，目送杨曦获得个人 CTCC 首冠。

发布会上，杨曦高度赞扬了夏禹，认为无论是第一回合的干净攻防，还是第二回合的“不杀之恩”，都证明夏禹是一位当之无愧的冠军车手。冠军车手不仅需要过硬的驾驶技术，还应该高尚的品格和体育道德，希望在今后的比赛中，我们能够看到更多此类高质量的竞争。





赛道英雄-壹-发车



赛道英雄-壹-尾随追击, 穷追不舍



ZIC超级摩托车组赛-贴身激战

“热”翻天!

2016年泛珠三角超级赛车节夏季赛圆满闭幕

本年度泛珠三角超级赛车节夏季赛最后的角逐于六月第三个周末在珠海国际赛车场圆满落幕。两天紧凑而精彩的比赛让三个月才有一聚的泛珠车迷大呼过瘾，赛道英雄的磅礴气势、超级摩托的惊险刺激、红牛飘移的赏心悦目、冠军方程式的朝气蓬勃，都给现场的媒体和观众留下了深刻印象。

本站泛珠承袭了以往的传统，比赛项目上依旧是独有的赛道英雄、超级摩托车、方程式和漂移赛搭配的“众口可调”模式，力求满足更多车迷的喜好。其中最特别的赛道英雄赛事，经过多年的发展，已经霸气外露，尤其是赛道英雄-贰组的比赛，堪称是国内改装赛事的顶峰之作。

赛道英雄壹-第二回合比赛：奔驰SLS走下神坛 申庄、骆志杰胜利突围

上午十点半，赛道英雄-壹本站第二场比赛在烈日之下开始上演。按照首场比赛的排名，郭国信的奔驰SLS排在杆位，申庄的保时捷997排在第二。这两台都是GT3组别的赛车，是泛珠赛道英雄系列赛中的最高组别。郭国信的SLS顺利从杆位开始领跑，申庄今天状态不错，与前车的距离比此前要近一些。首日比赛发生意外退赛的陈一年从最后一排发车，第二圈就已经追到了15位。郭国信凭借速度优势依旧在领跑，第四圈，他刷新了最快圈速，1分39秒422。第九圈，吴启华几乎顶在黄晞展的车屁股后面在跑，两人的差距只有0.2秒！到了大直道上，黄晞展的车似乎有一些状况，吴启华在中段拉出，几乎没有费什么力气就完成了超越。最后冲线，郭国信毫无悬念地取得了

两连胜，再登冠军宝座，申庄第二，吴启华全场第三、GT组第一！黄晞展第四。

ZIC超级摩托车赛：麦克的完美周末

从2016年3月第一站泛珠开始，超级摩托车组将两个级别的比赛分开各自进行一场比赛，车手必须完成第一回合的分组比赛后，方有资格参加第二回合的混合赛。这样的比赛体系对于培养国内的摩托新秀、促进新兴摩托车队的发展有着重要意义。

下午一点半，泛珠三角超级赛车节夏季赛超级摩托车组本站的最后一场赛事在珠海赛道上演。按照首日比赛的成绩，马克以绝对优势排在杆位，黄世钊第二、李郑鹏第三，张炜安、莫哈末、克里斯南第二排发车。1点35分，比赛正式开始，马克一起步就遥遥领先，表现抢眼。黄世钊也守住了自己的位置，紧追马克顺利完成第一圈，张炜安第三。李郑鹏未能顺利发车。最后一圈，马克的优势已经多达20秒，黄世钊依然在第二的位置，克里斯南保持第三，李郑鹏将时间追近到了5秒。最后冲线，马克再下一城夺得冠军，黄世钊全场第二，克里斯南全场第三、公开B组第一，李郑鹏全场第四。

赛道英雄-贰：肖嘉伟乱中取胜

下午二点，泛珠的重头戏、多达43台车参赛的赛道英雄-贰组的比赛正式拉开帷幕。红灯熄灭后，巨大的车流让1号弯显得拥挤不堪，不过好在后面的赛车知道自已的位置，相互之间比较克制，没有严重的事故发生。陈钟起步不错，抢到了线路率先入弯，开始领跑。陈炳雄落后一步丢掉了杆位，但整体还算不错，位列第二，车亮保持第三，而排名相当靠后、在13名发车的刘鹏伺机向前抢了好几个位置，又凭借丰富的经验在后面的弯中一路向前，一圈回来，已经上升到了第四。最后一圈，陈钟一路领跑，优势已经有16秒之多，冠军在握。车亮超越陈炳雄之后也在巩固自己全场第二的优势，陈炳雄距离他有5秒的差距。最后冲线，陈钟顺利拿到冠军，车亮第二、陈炳雄第三。黄坤让、刘鹏分列四、五。

赛道英雄-叁：三车连撞燃尽最后激情

下午三点五十分，泛珠夏季赛的最后一场比赛、赛道英雄-叁的比赛正式上演。各种亲民小车依序登场，为本站比赛的最后时刻撒播余晖。以这些小车的排量和改装级别来说，跑



商业区-车手签名会——现场观众热情排队拍照



赛道英雄-贰-群车起步



赛道英雄-叁 比赛中



进两分以内已经是一个非常不错的成绩，总计19台赛车参加了周日这个组别的决赛。

红灯熄灭比赛开始，一起步，黄国权切线发车成功超越了杆位的罗伟琪，罗伟琪在1号弯前切入内弯想要反超，但终因落后大半个车身丢掉了第一。一圈下来，黄国权领先优势仅0.8秒。第二圈，3号何伟航和26号陈斌在弯中出现了激烈的一次拼抢，何伟航处于外线过弯，中间18号邓启行贴着入弯，内道26号陈斌直冲上来，三台车挤到了一起。最后18号赛车因为受到夹击，赛车损坏严重退赛，何伟航和陈斌继续比赛。第九圈，罗伟琪反超黄国权成功。最后冲线，罗伟琪经过8圈的追逐最终夺回第一的位置，李业龙第二，林树明第三，黄国权在最后一圈被接连超越，最终只获得全场第四。

2016 红牛漂移大赛夏季赛上演硝烟大战 薛焜勇夺双冠王

作为2016泛珠三角超级赛车节夏季赛的重头戏，红牛漂移大赛夏季赛完美落幕。13名国内外漂移高手经过三天竞技各有收获，来自中国深圳的车手薛焜成为本赛季最大赢家，将两个比赛项目障碍赛和追逐赛的冠军全部收入囊中，成为2016红牛漂移大赛夏季赛的双冠王。



赛道英雄-叁 起步



红牛漂移大赛



红牛漂移大赛

在首日比赛的障碍赛中，薛焜超常发挥，表现出超强的控制力和意志力，最终以21秒627的最快成绩夺得冠军，第一次参赛的中国车手赵梓钧取得开门红，获得亚军，春季赛冠军、来自意大利的红牛车手费德里科摘得季军。

超级掌控窥视中国赛车未来

从平民赛车理念的提出，到后来赛道英雄赛事的发展，我们看到了泛珠先进的理念和坚持不懈的努力运作。这种模式的成功，意味着中国赛车除了过往成例之外，又多了一条新路。泛珠从来不敢藏私，任何一个赛车人来取经，泛珠人都倾心相授，为的是做大整个中国赛车市场。而今泛珠模式已经在全国各地铺开，市场初步成形，甚至还影响并改造了汽车改装行业的研发运作模式，但这仅仅是泛珠外溢的影响力而已。在游刃有余之后，ZIC将会继续积极推动中国赛车事业的进步。据了解，现在已经有几家筹建的新场地来珠海“取经”，将从赛车场的建设、管理运营等方面获得ZIC帮助。等这些赛道建立之后，不但中国赛车将会有更多的腾挪空间，ZIC同样会将自身成熟的管理经验带到这些地方，为这项运动的发展尽一份力。

韩寒上演反击大戏 斯巴鲁车队魔鬼赛道大考验

近日，2016 中国汽车拉力锦标赛（CRC）登封站进行了为期三天的激烈争夺，第二年征战 CRC Car 组别的斯巴鲁中国拉力车队整场表现不乏亮点，特别是主力车手韩寒凭借后劲发挥，上演了反击大戏，从全场第三十名最终上升到了全场第五名，并获得中国车手季军。

2016 赛季是斯巴鲁中国拉力车队冲击联合会杯年度总冠军的全新征程，在竞争越来越激烈的 S6 组，蓝色军团需要付出更多的努力才能重返中国拉力的最高颁奖台，特别是韩寒在缺少练习时间的情况下，还需要一至两站的比赛才能找到最佳状态。由于原外援车手马克·希金斯的缺席，所以，曾经效力斯巴鲁中国车队的大卫·希金斯重返中国拉力赛场，时隔三年之后再次在 CRC 中亮相。而斯巴鲁中国拉力车队推出的全球首款 SUBARU XV 赛车是本赛季的最大看点，这是继斯巴鲁力狮、斯巴鲁 WRX STI 之后，斯巴鲁在拉力赛场上再次打造的一款经典赛车形象。

经过比赛首日的路书错误和第二天的爆胎，最后一天的比赛，韩寒放手一搏。不过，好消息是韩寒对 SUBARU XV 拉力赛车的首次赛道表现感到满意，认为这台赛车具备了足够的竞争力。他在最后四个赛段的发挥再次展现了四届年度总冠军的风采，在此前全场第九名的情况下，最终上升到了全场第五名，并获得中国车手季军。但对于斯巴鲁中国拉力车队来说，最大的意外是外援车手大卫·希金斯在比赛第二天 SS3 赛段发生了意外，并最终因为机械损伤而退赛，这也使得车队在队赛的竞争中处于不利的境地。

虽然没能在联合会杯的竞争中突围而出，但斯巴鲁中国拉力车队却有所斩获，特别是 SUBARU XV 赛车在经历三天的比赛之后，已经展现出强大的竞争力。特别是 SS10 赛段，带着压力比赛的韩寒领先主要对手 13.2 秒，在这条同样的 19.07 公里赛道，韩寒更是比之前自己在 SS5 创造的时间快了足足 1 分多钟。

“在落后那么多的情况下，还能够追回到中国车手第三名的位置，我是非常满意自己表现的。这是 SUBARU XV 拉力赛车的第一次亮相，通过这一站的比赛，我已经对新赛车有所了解，所以下一站非常有信心拿下中国车手冠军。”韩寒赛后表示自己本赛季的目标仍然是车手年度冠军，并不会因为这一站只获得第三名而改变。



再登峰 江淮车队重压之下登封夺冠

2016年“嵩皇体育”杯河南登封·中国汽车拉力锦标赛近日落下帷幕，江淮汽车拉力车队延续自主品牌拉力神话，经过三天激烈的比赛，再次拿下组别队赛冠军。袁浩/谢志江车组获得国家两驱组S2级别车手第二名，余承磊/王恩车组名列第四，这也是余承磊连续第14站完赛。

在CRC登封站S2这一个组别中，有超过40台赛车参与竞争，这个数字比国际组所有车加起来都还要多。面对如此激烈的竞争，江淮瑞风S2赛车得以成功突围，与江淮汽车瑞风S2的优良品质是分不开的。余承磊在接受记者采访时表示：“这站的比赛异常艰苦，为力求完赛，我一度放慢步调，但意识到与后车的差距并没有拉开时，我决定要放手一搏，终于开始发力。”可以说，这个决定是正确的，经过最后四个赛段的磨练，余承磊不仅保住了赛车，名次还上升了一位。

下一站CRC将在八月份到张掖举行，在将近两个月的休整期内，江淮汽车拉力车队经理高辉表示，车队将会回到南京大本营调试赛车，为张掖高速公路赛道做进一步的赛车调校。让我们一同拭目以待，期待江淮汽车在张掖再创佳绩。



韩国顶级改装车大赛“速赫威驰”再战上海F1赛场



有着韩国“国宝级”改装车赛事之称的“速赫威驰”（Super Race），近日再次登陆上海，在上海嘉定国际赛车场开启第三站的战役。在韩国本土有着超高人气的“速赫威驰”自2013年来到中国，同样俘获了大批中国车迷粉丝。

此次来华举办的SK ZIC 6000级赛事是“速赫威驰”的顶配赛事，也是亚洲唯一Stock-Car（改装车）比赛，在韩国被称为“怪兽之战”。此次“速赫威驰”上海赛事冠军角逐激烈，2015赛季冠军德国赛车手Tim Bergmeister和前F1赛车手、来自日本的Ide Yuji以及在开幕战和珠海站中斩获双冠的TEAM KOREA EXPRESS赛车的金东根作为大热门在决赛中备受瞩目。最终，来自ATLAS BX战队的加拿大籍选手Steven Cho获得上海站冠军，亚军和季军分别由韩国赛车手Jung Eui Chul和Hwang Jin Woo获得。

“速赫威驰”宣传负责人表示，“速赫威驰”四年来已经在上海举办了五届，每年我们都能感受到来自越来越多的观众和车迷的热情，这让我们更坚定了要为中国的赛车迷们呈现来自韩国的速度与激情，让他们充分领略Stock-Car的魅力。同时，我们也希望在不久的将来，能有更多的中国赛车手参加Stock-Car的角逐，一同在亚洲的各个赛场竞速驰骋。”

测试车辆基本信息

生产企业: 上汽大众
车辆产地: 长沙
燃料类型: 92 号
额定功率 (kW): 110
驱动形式: 前驱
整车整备质量 (kg): 1485
车辆已行驶里程 (km): 1538
车辆型号: 途安
发动机型号: 1.4升涡轮增压发动机
排气量 (cc): 1395
最大扭矩 (N·m): 250
变速器类型: 7速双离合
实际测试载重质量 (kg): 约215
保养次数: 0

十项全能

上汽大众途安 L

综合油耗测试

途安一直都是各位奶爸们买车时的标杆车型，
如果预算有余，那么新奥德赛将会是一个更佳的选择，
而当预算不足时，自主品牌 MPV 则更多时候会成为最终选择，
那么眼前这台途安 L 是否会吸引这群潜在用户来买单呢？

✦ 文 / 图: 宋一行





Preparation

准备工作: 为期 3 天的测试路况合计约 60% 城市高架道路、40% 市区道路。我们在测试前将胎压补充到了标准值，与以往的测试相同，每日的测试均在出发地加油站把油箱加满至跳枪，把测试人员以外的物品清空到工作车上，清空小计里程，准备工作就绪。

测试方式

驾驶条件: 上海市区道路、高架道路
油耗计算: 二次跳枪法。加满油，跑完所有测试路线在同一个油枪位置加油至跳枪，加油机的加油量我们看作是实际消耗量。

计算公式: (实际消耗油量 X 100) / 实际里程 = 百公里油耗

测试人员: 驾龄 6 年以上的汽车编辑

全新换代的途安 L 作为 7 座 MPV，完全没有了老款的土气。换了大众最新的家族式前脸，尤其大灯采用了远近光一体的立体 U 型氙气大灯后，整车的年轻化与精致感倍增。且由于全车是依托于 MQB 平台打造，尺寸上也做到了加长 132 毫米，加宽 35 毫米，长宽高分别为 4527 毫米、1829 毫米、1659 毫米，轴距也比老款增长了 113 毫米，为 2678 毫米。而且车内的一些空间表现与人性化设计让我对上汽大众能够在已然销量极为不错的产品上，再拿出如此多诚意表示惊讶不已。就连一同试驾的同事，老款途安车主余老师也不禁感慨新途安的各项指标完全取代了他的爱车。那么这款新途安 L 的油耗是否会一如老款途安般出色，在随后的测试中，我们将娓娓道来。

此次测试我们照例分为市区道路、高架道路以及县城高速，整个测试为期 4 天，我们每天都会指定一个不同的线路规划，并且依高峰时段与午间畅通时段分别对油耗情况进行综合测试。

试驾线路我们选择从宋园路出发，一路沿沪闵高架路转入内环高架，再由南北高架路往延安东路方向驶入延安高架最后抵达东海海堤，而回城路线则全程启用地面道路。

测试第一天，我们照例在工作日的清早出发。早高峰的上海内环高架就是一个大型的露天停车场。在左右腾挪一小段时间后，我们便放弃超车的打算，随着车流逐渐没入一片红色尾灯之中。不过堵车之余，倒是让我对这部新途安 L 有了更深度的体验。

在经过漫长的堵车驶离沪闵高架后，迎来我们的是一座新的高峰——延安高架路，幸而我们不用急着赶路，倒正好可以趁着这段拥堵路段来体验一下该车的内部设施及配置。

新途安在空间的打造上是最明显的，可能各位以为我要讲的是乘坐空间或储物空间，事实上虽

说这些都有些微改善，但最吸引我的并非这两项，而是头顶的超大全景天窗。其一直延伸到了后排乘客的头部正上方，面积达到了夸张的 1.4 平方米，在尺寸上甚至超过了众多豪华 SUV 车型，且能同时满足前窗开启 800 毫米与透气两种打开方式，即使你选择的是低配风尚版都可以选装该全景天窗。对于一台指导价 20 万不到的 MPV 来说，我敢说，仅这一项就会直接导致许多竞品车型的潜在客户转而投奔途安 L。另外，新途安 L 还创新性地在第二排座椅上集成了儿童安全座椅，不用时可以完全收放下去变成普通的乘用车座椅，既省去了加装独立儿童座椅的繁琐步骤，又省下了行李厢摆放独立儿童座椅的空间，这样的做法能够讨好不少有宝宝的家长。不过成人在乘坐时，相对于其他六座要稍稍硬一些，这或许是为了确保小孩安全而做出的舒适性上的让步吧。

途安 L 的内饰基本采用了大众的整体式风格。平底方向盘的握感十分舒适，其少见地搭配了双炮筒式仪表盘，不过表盘内部还是大众一贯的黑底白字红针，显得简单明快，中央的行车电脑升级为了分辨率更高的彩色屏幕。整个中控台部分的用料与做工都显得很“大众”，途安 L 还配备了三区自动恒温空调，作为家用 MPV，后排出风口也不会少，且新途安 L 还十分贴心地为后排乘客配备了临时搁置物品的伸缩板，安置在前排座椅的椅背背面。

在简单体验完内部设施后，我们又花了 2 个多小时通过拥堵的内环路段，迎接我们的是空旷的浦东高架路。此时，我们逐渐深踩油门，这台 EA211 发动机我们已经测试了多次，其搭配的 7 速双离合变速箱能够很轻易地捕捉到提速的信号。此时转速会刻意压制在 3000/分转才换挡，源源不断的动力输出让这台 1.5 吨重的大家伙也难得地释放出一股推背感。此时我们以 100 公里/小时的速度开始尝试连续变道的动作。虽说新途安 L 出生于 MQB 平台，不过底盘、悬挂依旧采用的是前麦弗逊后四连杆结构，加上较高

我们特意调出了往期测试的途安 L 竞品的油耗测试资料进行对比, 让读者能够更直观地解读途安 L 的节能性。

高架道路 (拥堵)

途安 L 280TSI 自动舒雅版

总公里数 (公里): 187
总燃油消耗 (升): 20.1
百公里油耗 (升 / 百公里): 10.8

杰德 1.8 升 CVT 豪华版

总公里数 (公里): 342
总燃油消耗 (升): 36.9
百公里油耗 (升 / 百公里): 11.2

高架道路 (畅通)

途安 L 280TSI 自动舒雅版

总公里数 (公里): 224
总燃油消耗 (升): 15.2
百公里油耗 (升 / 百公里): 6.8

杰德 1.8 升 CVT 豪华版

总公里数 (公里): 342
总燃油消耗 (升): 25.6
百公里油耗 (升 / 百公里): 7.5

注: 竞争车型以往测试的油耗值



※ **编辑观点:** 这是一部顶级的MPV, 或许是自主品牌MPV 大打价格战的不利局面使得上汽大众在这台换代途安上给出了足够多的重视。眼前的途安 L 有了更全面的提升与更强的产品力, 我很难在这部车上找到一项缺点, 如果硬要找的话, 或许是不够商务? (笑) **C&F**

的车身高度, 使得在高速变道与过弯时, 车辆的侧倾还是能很直观地感受到。这台途安 L 的制动并不是完全线性的, 而是有层次感的先弱后强, 即你要深踩 80% 以上制动踏板行程后, 制动系统才会加大制动力来助你刹停车辆。这种调校或许是为了车内乘客的舒适度着想。但我个人还是觉得制动显得稍软了一些, 有点接近日系车的刹车调校。

在历时两个多小时通过拥堵路段后, 我瞄了一眼小计油耗, “10.8 升 / 百公里”, 对于一台 MPV 车型而言, 已经算是很好的成绩了。

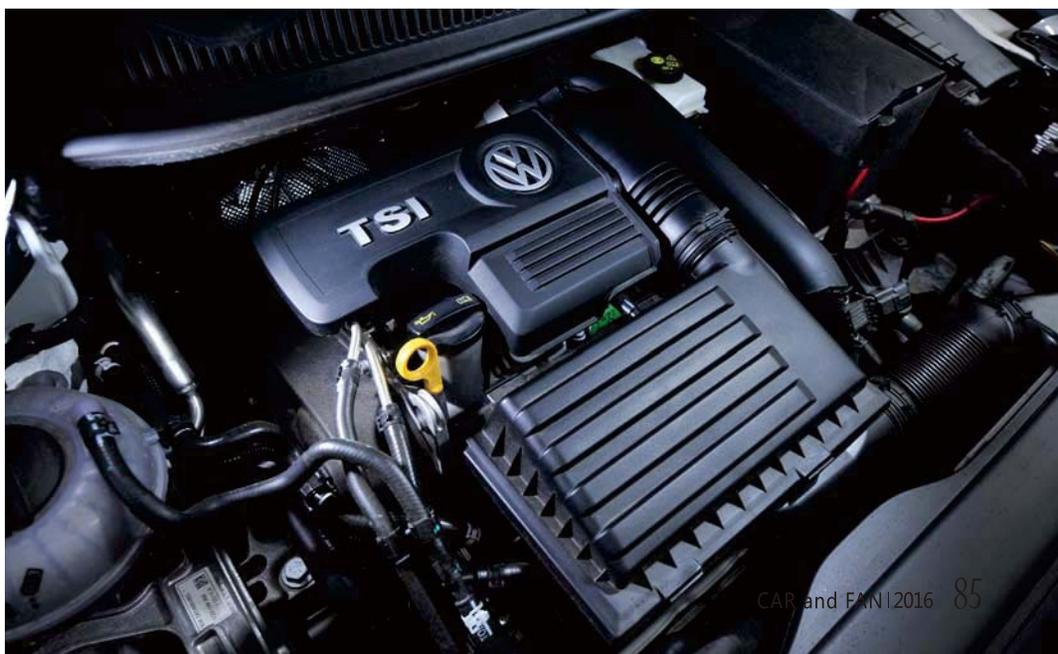
余下两天的测试我们主要针对市区道路及小部分高架路段, 测试第二天的路线几乎全是市区道路, 我们从沪太路出发, 一路经由志丹路、中山北路沿内环下方行驶。

这两天为了测试路面畅通时的油耗情况, 我们选择的测试时间为午后, 且全程走的是地面道路, 为了得到更准确的油耗数值, 我们仍旧开启空调与广播。说实话, 我没想到闲暇午后开着这样一台 4.5 米长的 MPV 在狭窄路面穿梭会如此有趣。因为新途安 L 的方向盘在电子助力的加持下被调校得很轻, 但虚位又并不大, 即使你微打方向, 前轮也能随着你的方向进行细微的调整。指哪打哪的感觉在这台 MPV 上竟然显得如此协调, 要不是停车时, 较长的车身提醒我这仍是一台 MPV, 我都仿佛感觉自己驾驶着一台高尔夫 7。新途安 L 的转向半径也异常的小, 在这之前, 我仅在驾驶马自达 5 的时候, 有种在驾驶轿车调头的感觉。在这部途安 L 身上, 虽说没有马自达 5 那么夸张, 但比起老款途安已经强了许多。

综合测试结果

途安 L 综合测试结果

总公里数 (公里): 411
总燃油消耗 (升): 35.3
百公里油耗 (升 / 百公里): 8.5
测试温度 (°C): 21 至 26
测试基本条件: 空调开启
燃油消耗费用: 211 元



准备功夫到位

文 / 图：廖毅坡



对于赛道玩家来说，拖车带是必要的常备件。同时中网也换上红章本田以表忠心



看到红章的本田，你会想到什么？B16A、B18C-R发动机？爆TEC的独特声浪？接近8600转的断油转速？好吧，你赢了！笔者只想到低转被虐的情景



杰德本身就有着较大的车身尺寸，无论是日常行驶还是赛道体验，车身侧面和车身底部都较容易受到气流的影响，而原厂的侧裙包围对此做出相应改善

近几年，有不少车主都会对自己的爱车进行一些改装项目，进而导致汽车改装行业在国内逐渐盛行。汽车性能提升后，车主的心理也会有相应的变化，进而出现各种马路飙车等新闻头条。其实所谓的理性改装讲求的是“先改人后改车”，而本文主角杰德的车主Jason恰恰是一个非常正能量的案例。想快、想赢？可以，赛车场上等你。

时至今日，本田仍然拥有着不少的狂热信徒，甚至还打出“一日本田，终生本田”的旗号，虽然说这可能只是个别极端的现象，但也足以证明这些人对本田的钟爱程度。在本田的死忠迷里，本文主角 Jason 称不上是最为疯狂的，可是能把自家的杰德拉上赛道，他必然是最有想法的人之一。

Jason 的上任车也是本田车厂的产品，车架代号为 GD3 的第一代飞度。小尺寸的车身比例、潜力巨大的 L15 系列发动机在当年可算是优势所在，以至于在赛道上时常能看到它的身影。Jason 也表示 GD3 的小飞度有着非常出众的表现，但无奈即将步入“奶爸”的年龄阶段，出于家庭因素的考虑，也只能挥泪告别。

本田飞度给 Jason 留下不少的深刻印象，因此在计划下一任车型时，本田自然被当作首选。既然是出于日常家用的考虑，自动挡车型是硬性指标，对车内空间的需求和舒适性也被定性为前提条件，所以本田时韵 (Stream) 是不错的选择，但无奈后续没有更新换代的车型，现任时韵在发动机和底盘上都属于老一代的产物而被迫放弃。可是无独有偶，新款 MPV 车型杰德继任上市，自然也就成为了 Jason 的囊中之物。

虽然这只是一款带 CVT 变速箱的家用车，但在兴趣爱好的驱使下，促成了车主 Jason 有改装的想法，而改装目标也非常明确——赛道日 (Track

Day)。但为了照顾日常街的使用，并没有进行大幅度的改动，以至于在外观上基本维持了原厂式样，主要是针对发动机、底盘部件、冷却系统和电子系统等作出相应的周边优化来应付赛道上较为激烈的操控。

对于一辆性能改装大热的 GK5 飞度而言，这样的改装项目不过是轻而易举的事，但对于一辆大车身尺寸、总质量较重以及没有国外案例借鉴的杰德来说，绝非易事。为此车主也花费不少时间和精力来打造自己的赛道用车，而最终得到的回报就是在 GIC 广东国际赛车场上跑出一分 45 秒 24 并在 2015 年 GIC 赛道体验日上 (NA-B 组) 获得第四名和 AIBO 超级大奖赛上获得冠军。

有不少人认为下场跑赛道的车就一定需要非常大的马力数据，也就是平常所说的“重改车型”，但在与车主的交谈中，笔者发现不少的车主经验。就好比在发动机性能的改装上，并没有盲目地加装上一些所谓的高阶改件。同时车主也深知杰德搭载的是 1.8 升自然吸气发动机 (代号 R18Z6)，缸径 81 为毫米、行程 87.3 为毫米，压缩比为 10.6，最大功率为 141 马力，最大扭矩为 174 牛·米。虽然长行程的机器能在日常行走中提供充足的低扭性，但如果在赛道上需要用到高转速区间的出力就有所欠佳，为此车主也做出相应的改动来解决。



虽然车尾的装饰并没有像车头那么抢眼，不过那个貌似断轴一般的后轮就是一切的亮点所在



细杰并没有为他的323改装大包围，而是用小包围，两段头唇和搭出前铲的造型，而最下面的碳纤维前唇是来自翼神的改件



在原厂集成式排气头段的基础上，切除三元催化器的阻隔转换成4出1的直通式样，同时排气芭蕉布的辅助除了能有效隔除机舱热量外，还能保持排气头段有较高的温度来促成较快的排气流速，从而保证高转速区段的发挥。至于排气中段会对车内共振和排气声浪造成相应的影响，因此出于日常行街的考虑还处于原厂状态。而排气尾段则更换上FGK的产品，来保留出弯加速时所需的扭矩。

而冷却系统的方面，加装上一套机油冷却器来防止高温状态下会机油失效，出现拉缸的严重现象。当被问到是否在后期加装上变速箱油冷器时，车主也表示说：现在搭载的是CVT变速箱，按照以往的赛道感受，夏天跑赛道的第5圈起，变速箱油温就显示出130度，在第7圈时就会因为变速箱温度过热，而造成电子程序介入出现锁变速箱的现象，所以后续将会增加变速箱油冷器来保持稳定的动力传递。在提及高温带来的不良效果，还有一点值得注意的是刹车油温。赛道上频繁的刹车动作会造成刹车油温的上升（赛道日也有可能达到300度高温），如果高温的刹车油一旦遇到过热的排气头段就会容易使机舱冒烟，因此车主通过在刹车油壶上套装了Spoon的吸油布来解决。即使不是激烈的赛道驾驶也适用，



在早期，车主已经进行了基础的进气改装，可是会造成故障灯长亮，所以目前还保持为原厂的进风格栅



原厂机器有着稳定的动力发挥，但想要经受赛场上的考验，就需对周边部件进行相应的优化和升级



水温、油温、发动机转速、电压等车况信息都会被显示在Defi ZD集成式仪表的小屏幕上，并且上方还带有换挡提示的灯号



轮圈法兰盘是最直接、粗暴、可靠地加宽轮距的方法，同时也会增加两端轴头的重量负荷



刹车油壶布可以吸附上溅出的高温刹车油，防止对机舱的相关元件进行破坏，同时也必须要切忌碰上排气头段，不然将会出现机舱冒烟，甚至起火的严重现象



平时道路驾驶时依旧会使用原厂配置的安全带，而正式比赛时就会系上四点式安全带带来上保险，保小命

因为刹车油是具有腐蚀性的液体，当溢出后往往会对机舱内的电子元件、线束等造成损伤。

除了发动机优化的工程外，底盘的调校同样付出了不少的精力，也免不了多走“弯路”。虽然杰德的底盘是基于思域改进而来，可是因为车重、前后配重、车架结构等因素的不同而不能完全仿照。

与大部分改装玩家一样，车主首选在避震悬挂下手，为此选装上 Tein Street Advance 系列的绞牙避震。可是由于杰德是国内的新推车型，并没有相关的数据参考，所以刚开始搭配的前 4 后 7 的弹簧似乎在操控层面上不能达到预期所想，结果目前的弹簧系数被设定在前 7 后 10。对此笔者也担心是否会将对日常行街所需的舒适性有影响？但车主表示还算在接受范围之内，并且过后的试乘感受也让笔者彻底地打消了这种想法。同时再加上底盘金属衬套、悬挂的硬胶衬套以及前后狮特防倾杆的组合，最大程度地抑制车身倾侧和提升操控的响应性。

而考虑到 1454 千克的车重影响，在前刹车上换装了对向四活塞的 AP Racing 5000+ 卡钳和大尺寸的刹车盘，还贴上色温纸以便检测刹车温度来判断当前的刹车状态，而后刹车基本维持原厂部件。至于前后刹车皮则来自美国 HAWK Performance 的入门级型号 HPS，工作温度在 0 度至 550 摄氏度左右，对于一般赛道日诉求来说已经够用。同时通过左右两前轮各加装上 15 毫米的法兰盘来增加前轮距，左右

※编辑观点：什么车适合下赛道？什么车适合玩飘？什么车适合玩改装？等等等，是笔者经常被问到（同时也是被问倒）的问题。其实哪有那么多适合不适合之说，人家开福特全顺不照样下场跑赛道，人家开柳州五菱不照样成飘界网红。关键不在车，在于车主的想法和行动。虽然说轻改赛道化后的杰德远不及那些重改赛车来得快、来得厉害，但笔者对当中的改装心路更为之欣赏。C&F



排气尾段选装上FGK的回压尾鼓

两后轮也各加装上 10 毫米的法兰盘来增加后轮距来提高车辆稳定性（尤其是在弯道中）。升级上一套 225/45 R17 的 AD08R 高性能轮胎提供出高速时的稳定性和提高攻弯极限，17 英寸 Rays Volk Racing RE30 的锻造轮圈能有效减轻簧下质量。

内饰上拆除了原厂方向盘后，车主为其装上 MOMO 方向盘，也就没有“方向盘安全气囊”的说法。但在赛道上真正提供安全性保障的是安全带，所以当正式比赛时车主会使用四点式安全带来保命。其次就是将原厂驾驶舱的座椅换装上一款来自 RECARO 的桶椅（据车主透露，这是某一代三菱 Evolution 车型的原厂件），桶椅的深度和两侧的腰部支撑均能带来不错的包裹性。

中控台上的仪表同样是一大看点。过去有不少改装迷过分地在意监控仪表的数量（也许只是为了提升逼格），因此经常能看到一排、一大排的仪表表头出现在车内。虽然可以掌控更多的车况信息，同样也会有“眼花缭乱”的症状。为此车主加装上一套集成式的 Defi ZD 仪表，单从屏幕上就能显示出水温、油温、发动机转速、电压等相关车况信息。

除了展示出自家杰德的改造成果外，车主还透露出杰德跑赛道的相关感受，主要与

CVT 变速箱、车身重量和过于迟钝的车尾有关。根据车主描述，CVT 变速箱有着较为简单的结构组成，传递过程的动力损失也会相对减少，也就表明出有高效的传动效率。因为是无级变速的关系，对峰值马力的转速控制优于密齿比变速箱，但所接受的扭矩范围不能过大，不然会造成打滑现象。正因为动力输出相对温柔，这对于一些非专业的赛道玩家来说反而更易于控制。

再有就是过于迟钝的车尾和较重车身质量的影响。杰德本身就有着较长的轴距，放在赛道上来看，即使车头先入弯，车尾的动作也会有过于迟钝的反应。为此车主在四轮定位上作出相关修正，前轮 -2 度的倾角，后轮原厂一般自带 -1 度的倾角，出于改善迟钝车尾的考虑，目前缩减至 0 度。

同时车主认为轻量化比动力性能的升级更为有用，因此在比赛时会拆除中排座椅和副驾驶来减轻重量，光在感觉上就足足轻了 100 千克，至于为什么不拆除第三排座椅？得到的回复就是：基于前后配重的考虑。当问及车主后续是否还会有进一步的改进动作时，车主也非常理性地回答：就目前为止还没有。因为现在还处于轻改阶段，但如果想要进一步改进，当中涉及的进排气、避震悬挂等都会有更深度的工程。

点火增压器和电子整流器都使用上Alpha的产品

机油冷却器加装后，可以有效地缓解机油高温的问题

非专业人士选车必看的 “两大”配置

随着国人生活需求的日益增高，汽车消费已经是很普遍的一个消费。但是，如何挑一辆称心如意的汽车呢？信息化的时代，许多人习惯求助于网络，但网上形形色色的技术帖、众说纷纭的评论，让许多朋友看得是一头雾水。虽然大家都是各行各业的精英，却未必对汽车行业的评价标准真正了解。所以，本文本着从专业角度出发，尽可能少用专业词汇，通俗易懂地向大家推荐一些选车时候实用的配置，希望能给准车主们提供一些帮助。

✦ 苏州建设交通高等职业技术学校 李蒋

一、汽车动力总成

1. 发动机和变速器

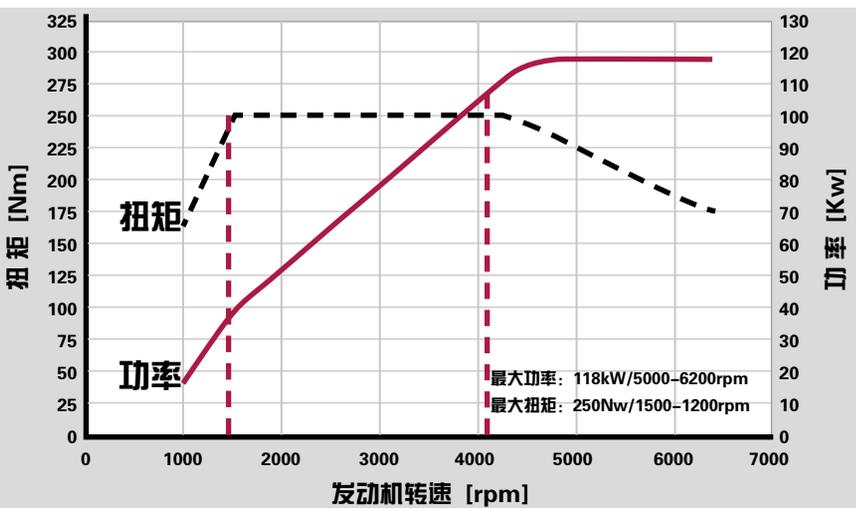
发动机是一辆汽车的“心脏”，所以挑选一款动力强劲、性能卓越的发动机是十分重要的。网络时代信息发达，很容易找到各种权威的数据，于是准车主们便愉快地开启了网上自助购车模式。

例如大众、奥迪搭载的 1.8T 增压型发动机的最大功率为 118 千瓦，最大扭矩为 250 牛·米，这数据远超自然吸气 2.0 的发动机。那么问题来了，变速器是选 6 速双离合，还是 7 速双离合，还是模拟 8 速 CVT，还是 9 速、10 速呢？这个问题要是没有一点专业知识，准车主通常是比较难以抉择的。

其实，问题也没有想象得那么难，下面就结合下图 EA888 型（1.8T）发动机功率扭矩曲线图，来给大家分析分析，提供一点

选择的建议。说之前先搞清楚功率和扭矩的概念。简单点说，人们追求的提速性能主要靠扭矩，人们追求的极限速度主要靠功率。在这个基础上，请大家看下图，虚线标识的扭矩曲线平缓且无明显峰值，典型的高原状曲线，这就代表该发动机是一款低速发动机。在 1500~4200 转/分的转速区间，一直可以保持 250 牛·米的扭矩，提速性能极佳，所以根本不需要搭载太多挡位的变速器，这样可以省略变速器频繁换挡的过程。说到这里，可以看出，对于经常行驶在城市拥堵路段的准车主，6 速双离合变速器最适合日常用车的需求。

还是看下图，在 1500 转/分的时候发动机已经达到最大扭矩，然而功率仅发挥了 1/3，随着转速进一步提高，发动机的功率在 4200 转/分的时候就可以发挥到 90%。各位，



这样就够了，日常用车挂到 S 挡差不多才有机会踩到这个转速。要是真给发动机踩到最大功率转速 6200 转/分，估计你也早已经坐不住了，伤车更伤身。

也许还有一些追求极限速度的准车主会对无级变速情有独钟，这本身就是一个矛盾的命题，首先从制造和控制的角度负责地告诉大家，现在的无级变速器几乎是不会发生打滑的，因为在快要到达某个极限值时，ECU 会限制发动机的动力输出，即使是你胡乱瞎踩油门也很难出现所谓的极限速度。所以，既然选择了 CVT，就不要去纠结车速表上那遥不可及的红色区域。

2. 悬架

说到悬架，准车主们首先联想到的一定是独立悬架和非独立悬架。业界最有名的就是一汽大众速腾的后悬架由独立悬架变为板车悬架，紧接着断轴又换回原来的独立悬架。许多消费者对这一事件耿耿于怀，觉得大众公司店大欺客，偷工减料。其实这里要说一句，断轴这事跟是不是独立悬架其实没有太大关系。

悬架存在的意义就是稳定地支撑车身，在满足这一基本条件的前提下，根据车辆设计的定位，有偏舒适的调校也有偏激进的调校。这才是挑选的关键所在。有年轻的准车主看中了奥迪 A4L，年轻、运动、轿跑，这样的词汇在各种广告中成了这款车的代名词。然而现实生活中我们在用车的时候会渐渐发现这款车的悬架偏偏是偏舒适、商务调校的，也就是我们常说的“悬架软”，因此各位准车主在试车的时候还是要多感受，避免因广告引导而产生误判。

二、“软”实力叙述汽车配置

说完了决定汽车动力的三大硬件配置，花十几万甚至几十万，总得讲究个舒适、安全吧？别急，下面就来说一说选车的软件配置。

1. 被“标配”了的 ESP

眼下，国内主流品牌几乎快要标配的救命神器——ESP，成了准车主们选车时必看的配置之一，没有 ESP 的直接 PASS。ABS 标配的年代已经过时了。那么问题来了啊！厂家为了不被准车主们在第一轮就

PASS 掉，硬着头皮也得得上这个救命神器啊。那么你真的了解 ESP 么？目前市场上的 ESP 大致有 3 种类型：

四通道系统：能够对四个车轮独立施加制动力（如下图所示）。



三通道系统：能对两个前轮独立施加制动力，但对后轴只能整体施加制动力。

双通道系统：只能对两个前轮独立施加制动力。

这就是成本问题，这更是企业的责任心问题。ESP 和汽车上其他零部件不一样，它不是装上车，刷一串代码就可以完事的，它是需要和制动、轮胎、悬架等部分匹配。ESP 的匹配工程非常浩大，需要多方面的参数，甚至可以说换个不同型号的轮胎、刹车，都需要不同的标定。在这样的情况下，不排除有些车型的匹配做得不到位甚至很随便，这样出来的效果不禁令人捏一把汗。你认为一辆售价十来万的汽车，会被标配哪一种 ESP 呢？

2. 自主刹车系统

近年来，中国的汽车制造产能过剩，驾驶证考核速度快得惊人，受各种政策的影响，汽车销售的利润空间一降再降，许多准车主们的汽车梦就这样提前实现了。显然城市发展的步伐并没有跟上这个节奏。车多拥挤的现象已经延伸到中国的二、三线城市。作为菜鸟的新手司机，初次上路难免兴奋、紧张、激动，面对那么多豪放的老司机，一个不留神就和加塞儿的车子碰在了一起。新车哎，谁能承受这种撕裂的痛？

这能怪谁呢，谁让咱技术差还没有自主刹车（右图）这高大上的配置呢？本人曾经亲身体验过沃尔沃的自主刹车系统，号称时速 50 公里/时以内，即使雨天湿滑路面也能在碰撞之前刹停，一个字——“可靠”。目前搭载这套系统或者类似系统的品牌还不是

特别多，重效果、资金又充足的准车主们可以酌情选购。如果实在拿不下这些大牌，就买个安全气囊多一些的车，也能有效保障安全。

3. 舒适性配置

舒适性配置，从真皮座椅开始，小编不建议大家购买了大几千的真皮座椅再去某宝花几百块买个座椅套，这个座椅套既影响安全气囊及时打开还会磨坏真皮座椅，劣质一些的还会散发有害气体，得不偿失。

天窗，这个可以有。还有准车主们渴望时常带着心爱的姑娘驾车去郊外仰望星空，选车时必须要有全景天窗，然而有时候掉下来的可能是冰雹君。另外从车身结构强度的角度来讲，全景天窗还是差那么点意思。

上坡辅助功能还是相对比较实用的，当然也是因人而异。本人以为上坡辅助功能配手动挡车型简直是无懈可击，教练再也不用担心我溜车了。

多功能方向盘，小编认为这是未来必备的一种趋势。这都工业 4.0 了，开车还要低头去中控调旋钮，简直弱爆了。一切设计应该以智能化、信息化为主导，一键掌控，驾驶员的需要都集成在这多功能方向盘上了。这里，推荐斯柯达的滚轮式多功能方向盘（上



图），不需要低头调节的好方向盘。

定速巡航这样的配置对于经常开高速的朋友是一种很实用的配置；要是再搭配上并线辅助和胎压监测功能的话就更贴心了。

关于发动机自动启停技术，这里不想多说什么，笼统地说噱头大于内容。简单点说，发动机自动启停技术是一种节能的技术革新，车主能直观感受到的是省油，但是相应的代价就是养车、用车成本比节省的油费高出许多。

总结

综上所述，选购汽车其实应该是一个根据购车者的品位和个人喜好，结合实际生活需求和养车用车的成本，先选定购车的价位。以实用为准则，从多个角度了解汽车品牌的技术水平和产品质量，结合有关公开的技术数据分析汽车各主要部件的性能，综合评价得出一个比较适合个人的选择。

谨记“一分价格一分货”的古训，对爱车做一个合理的心理定位，这样才能选中一款真正适合自己的爱车。





美艳不可方物

特别鸣谢：M.P精品名车汇

文/摄影：宋一行

保时捷Carrera S

相信没人能够抵挡一台德国传奇车型——保时捷911所带来的诱惑。不过在二手车市场，对于追求个性化的消费者来说，如何准确评估一台二手的保时捷911或许会是一道不小的难题。



1



2



3

1 尾灯往往是检验二手车时容易忽略的环节，仔细观察尾灯是否会一侧灯光较暗，或许就存在灯头接触不良或锈蚀的可能

2 检验轮毂与轮胎是否有多处划伤是辨别原车主用车习惯的重要参考

3 检测排挡杆挂挡是否顺畅，是否有卡壳等现象出现是判断其机械性能是否完好的重要指标

保时捷 911 的优雅气质相信即使没有试驾过它的人也会侧目驻足许久。更遑论一台纯正的 Carrera S 所带来的致命吸引力了，称它为尤物一点也不为过。

眼前停着的正是这么一部二手的 GT 银与黑色内饰搭配的 3.8 升 Carrera S，原车主为其选装了 20 英寸轮毂与红色卡钳，并没有升级更夸张的 PCCB 复合陶瓷刹车系统。这一代 911 较上一代 997 最大的不同便是轴距又增加了 100 毫米，并且前悬与后悬还分别缩短了 32 毫米和 12 毫米，因此，这款 Carrera S 的主旨简单明了，即更极致的操控。五炮筒式的仪表盘初看时会觉得信息过于繁多，但逐渐适应之后相信你会再难看得上市面上的其他仪表盘。其轮胎规格采用了倍耐力的 P ZERO 系列，相较 Carrera GTS，虽说少了赛车化的打孔刹车盘，但也显得更贴近日常驾驶。

这一代 911 Carrera S 最遗憾的莫过于采用了电子助力的转向系统，其方向反馈与精确性较之老款稍有逊色。不过从另一方面说，女性车主的购买率也大大提升了。而且如果你需要更具手感的方向盘，也可以通过调整驾驶模式到 Sport 甚至 Sport+ 来获得。

虽说保时捷最新的 3.0 升涡轮增压发动机在 2015 年至 2016 年的沃德十佳发动机上连续上榜。但在那个还未被水平对置 3.0 升涡轮增压发动机所替代的年代，水平对置 3.8 升 6 缸自然吸气发动机一直代表着保时捷自然吸气发动机的最高水准。虽说油耗与能量传递效率较之如今的 3.0 升涡轮增压发动机有所不如，但优美的排气声浪以及线性的澎湃动力却再难寻觅。这台 Carrera S 的最大功率达到了 400 千瓦，最大扭矩为 440 牛·米，匹配了著名的 PDK 7 速双离合变速箱。而唯一值得吐槽的或许就是它的底盘悬架了，Carrera S 并没有像一众性能跑车一样采用前双叉臂式结构，而是继续沿用陈旧的前麦弗逊后多连杆式独立悬架。这也侧面反映出了德国人的固执，他们或许认为凭借自身的调校功底，可以在使用简单的麦弗逊式悬架的前提下将车辆的操控调校到极致。然而，事实证明，这帮偏执狂们胜出了……



保时捷Carrera S	
现售价(人民币)	83.12万元
里程	5.3万公里
首次上牌时间	2012年10月
新车售价	179.98万元(已停产)
发动机	3.8升水平对置六缸自然吸气发动机 400千瓦/440牛·米
变速箱	7速双离合
加装配置	N/A



4



5



6



7

4_ 仪表盘的公里数仅能作为参考，并不能作为判断车龄的依据

5_ 座椅皮质是判断二手车车况的重要依据，像眼前这部Carrea S就保养得很不错

6_ 这类后置发动机的发动机舱就需要二手车商们用工具来打开，必要时还需要举重机举起车辆进行检测

7_ 逐一排查电子按钮有无失灵的状况在二手车检测里也很普遍

由于 911 Carrera S 是后置 3.8 升自然吸气六缸水平对置发动机，因此如果不借用工具，我们无法一窥发动机舱的全貌，仅能从掀起的后盖里看到发动机罩以及镀铬装饰件上雕刻的“3.8”和“Carrera”字样。如果要购置一台后置发动机的性能跑车，那么除了打开发动机舱以外，还得通过折叠反射镜一类的辅助工具来检查纵梁、支架灯骨架结构是否受过损伤，因为通常这类后置发动机的机舱内部都设计得十分紧凑。为确保万无一失，通常会要求修理厂将车辆举升后进行二次检测。

编辑短评

一台含税总价在 180 万的性能跑车，如今售价百万不到，我相信这样的价差即使坐拥千万资产也不会忽视。而未代 3.8 升自然吸气发动机的保时捷 Carrera S 这一特质又为这部跑车提供了极佳的价值空间。假若不是对涡轮机有“特殊情结”的消费者们，真不妨多去二手车市场多逛逛，说不定就能以极低的价格购置到自己心仪已久的爱车。C&F

车生活
LIFESTYLE

2016斯巴鲁全系车型试驾会

SUBARU

坚守信念

斯巴鲁坚信，更加安心安全的车，会带来更加愉悦的人生体验。在近日上海举行的斯巴鲁全系车型的试驾体验活动中，无论是水平对置发动机还是左右对称全时四驱系统，都淋漓尽致地展现了斯巴鲁品牌的科技魅力，同时在活动中我们也率先体验到了斯巴鲁EyeSight驾驶辅助系统在安全领域所做出的努力

文 / 摄影：施毓麟

斯巴鲁早在品牌创立之初，即认为出色的安全性能是一辆汽车实现价值的前提，并因此矢志不渝地追求车辆的安全性能。斯巴鲁在发展过程中以左右对称全时四轮驱动系统（Symmetrical AWD）结合水平对置发动机（SUBARU BOXER）这两大独特核心技术为基础，“安心 安全”理念为指导，不断磨练“行驶”、“转弯”、“停止”等汽车本质性能，最终形成由“初始安全”、“主动安全”、“预防安全”和“被动安全”四个方面所构成的独有“全方位安全”体系。在斯巴鲁车型中，无论是性能出众且实用的全时四驱 SUV 车型、极具操控感且稳定舒适的全时四驱轿车，还是富有运动激情的前置后驱跑车，都以各自鲜明的个性、强大的性能及丰富的功能赢得不同消费人群的喜爱。

本次试驾活动为了展现斯巴鲁品牌在性能、安全以及驾驶方面所做出的努力，共带来了全系五款车型齐聚上海天马赛车场，分别是 Forester 森林人、Outback 傲虎、SUBARU XV、Legacy 力狮、SUBARU BRZ。通过主办方设置各类专业试驾科目，充分展现斯巴鲁旗下各款车型在高安全性能基础上所实现的优异操控性、高通过性和实用便利性等特点，集中展示了斯巴鲁汽车在安全、越野、操控和实用等方面的过人实力。除此之外，我们还以试乘体验的形式体验了斯巴鲁首次在中国市场展示的先进预防安全技术——EyeSight 驾驶辅助系统。据悉，该系统未来将会搭载在国内销售的斯巴鲁车型上。

项目一 操控性能体验

在首先进行的操控性能体验中，我们通过依次试驾斯巴鲁主力销售的 SUV 车型森林人、SUBARU XV、傲虎和全驱轿车力狮以及目前市面上主流的几款城市 SUV 车型，通过蛇形穿桩、麋鹿测试等科目，充分体验水平对置发动机（SUBARU BOXER）与左右对称全时四轮驱动系统（Symmetrical AWD）以及车辆动态控制系统（VDC）等独特汽车技术所共同造就的精准操控性和出色行驶稳定性。



项目二

安全性能 综合体验

在安全性能综合体验中，面对低摩擦路面起步、车内视野对比、后方盲区监测预警系统（SRVD）测试等科目，森林人、傲虎和力狮三款车型充分展现出斯巴鲁汽车在安全性能方面给予驾乘者的信赖感。尤其是在低附着着力路面的轻松起步，体现出左右对称全时四轮驱动系统（Symmetrical AWD）具有的强大行驶性能及脱困能力。在其后的视野体验科目中，我们切身感受了斯巴鲁车内拥有的良好宽阔视野以及由此造就的在行驶过程中观察前方路况和避免突发险情的优势。而在模拟日常倒车和车道变更的情景下，斯巴鲁后方盲区监测预警系统（SRVD）的提示功能可以为驾驶者带来十足的安心感。



项目三 越野道路 体验

斯巴鲁引以为傲的不只限于安全呵护，还有它们强大的四驱技术，无论是征战 WRC 的拉力战车还是民用领域的产品，无不对四驱系统有着很高标准。所以全系车型试驾体验自然也少不了越野性能体验，通过不同路况试驾体验，感受斯巴鲁四驱系统以及 X-MODE 系统的良好通过性能。在这一个环节涉及颠簸路段、侧坡、驼峰和连续炮弹坑等，对车辆的越野性能形成了严峻考验。其中，森林人和傲虎凭借左右对称全时四轮驱动系统（Symmetrical AWD）的强大行驶性能，结合 X-MODE 驾驶辅助系统以及分别为 220 毫米和 213 毫米的离地间隙在测试中表现得游刃有余，显示了斯巴鲁汽车出色的越野性能和高通过性。而在侧坡、驼峰科目中，这两款 SUV 车型相比竞争车型也同样凭借出色的侧向通过能力和行驶稳定性，轻松通过了各项测试。





项目四 专业赛道驾驶体验

在第二天的赛道试驾环节中，我们继续尽情感受斯巴鲁各款车型给我们带来的非凡驾驶乐趣，尤其是在赛道上驾驶斯巴鲁最具纯粹驾控快感的前置后驱小跑车——SUBARU BRZ。你唯有亲自驾驶过才能感受到它的魅力所在！斯巴鲁 BRZ 绝对是一款极富驾驶乐趣的“小钢炮”，并且也有着很高的性价比。BRZ 虽然只搭载了一台 2.0 升自然吸气发动机，却能爆发出 200 马力的强劲功率，再加上超广泛的发动机转速表现，这足以调动你的肾上腺素了。同时，它还是一台稀有的搭载水平对置发动机的 FR 跑车，凭借“超低重心布局”，BRZ 在征服弯道时表现出了令人叹服的完美操控性能，以充满激情和纯粹的驾驶体验让试驾者留下深刻印象。



项目五

EyeSight 驾驶 辅助系统体验

最后，斯巴鲁还首次通过试乘体验公开演示了旗下先进预防安全技术——EyeSight 驾驶辅助系统的“防



碰撞制动”功能。EyeSight 驾驶辅助系统通过两个与人眼功能类似的立体摄像头识别车辆、行人、自行车等物体，可在行进中正确判断对象目标的距离、形状、移动速度，这一实现了“防碰撞制动系统”、“全车速自适应巡航控制系统”、“起步油门误操作预防功能”等各种预防安全功能的独立驾驶辅助系统，可以帮助驾驶者有效预防危险状况。现场，参与者们试乘了配备 EyeSight 驾驶辅助系统的美国版斯巴鲁车型，在距离障碍物 30 米的仿真路况中分别对车辆处于滑行状态和时速 30 公里 / 小时进行了“防碰撞制动”功能体验。当车辆距离障碍物数米时，防碰撞制动系统（PCB）开始鸣响警报，并在此之后采取紧急制动，使车辆在障碍物前及时停止。精准的制动效果令人惊讶，让所有试乘者对斯巴鲁汽车的安全性能有了全新的认识。

斯巴鲁通过本次内容极其丰富、科目难度充满挑战的全系车型试驾活动，再次彰显了旗下车型所拥有的卓越行驶性能、优异安全性能和实用便利性。具备“全方位安全”特质的斯巴鲁汽车将启发中国消费者对全新有车生活的探索，并为每一位使用者的生活融入更多乐趣，开拓更为丰富多彩的生活方式。





不设限随手翻阅，
总有一本是你喜欢的。

读览天下网， 创造阅读新生活！

海量内容：数万本数字原版杂志、图书，任君选择

方便查找：站内搜索杂志或图书名称，信息即时呈现

购买方便：支持支付宝、拉卡拉、网银、手机等多种支付方式购买

无界阅读：适配于PC、iPad、iPhone、Kindle、乐Phone、Android系统等多终端阅读

汇集全球资讯，瞬间掌握世界，读览天下让数字阅读生活变得更精彩！

▶ 了解更多详情，请登录 www.dooland.com 查阅

 读览天下
www.dooland.com

客服电话：400 606 9800

广州：广州市天河区龙怡路117号银汇大厦23层

北京：北京市海淀区中关村大街甲59号文化大厦1107C

电话：010-62515166/5766 传真：010-62515966

读览天下礼品卡请致电：010-62515166-8003



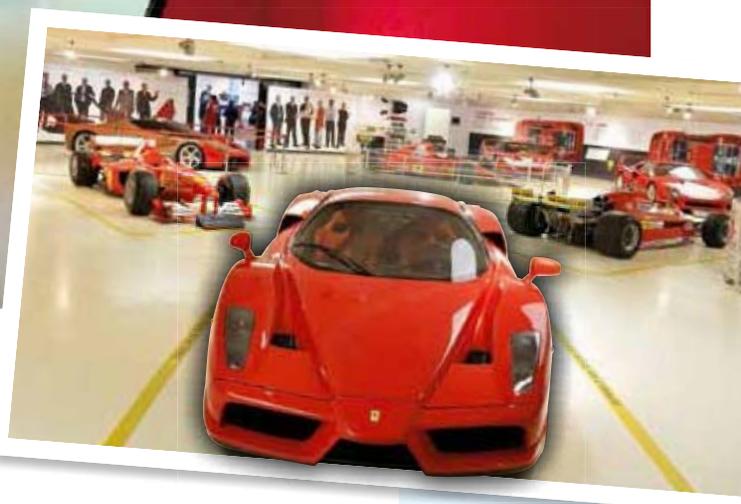
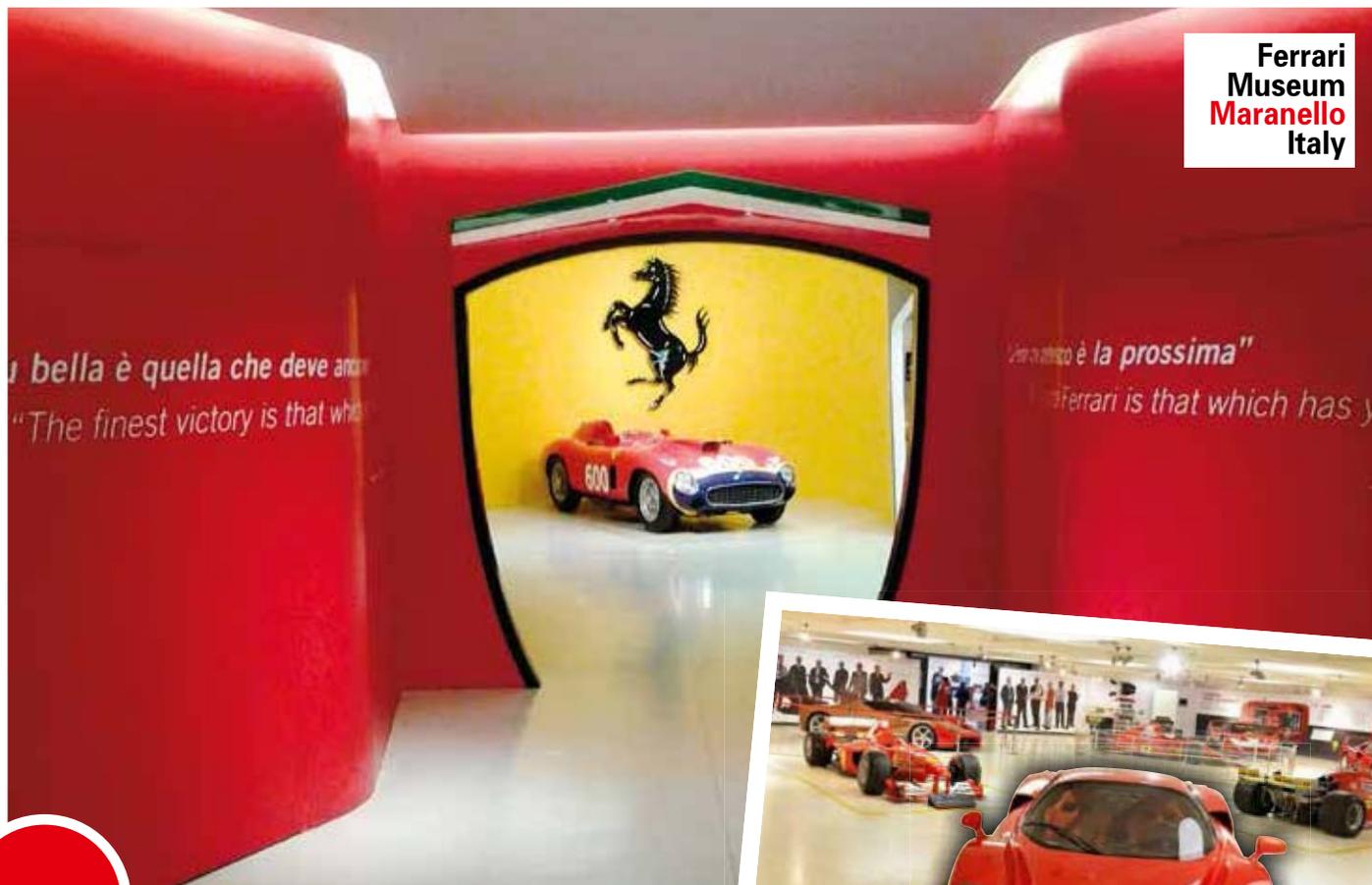
TOP 10

Car Museums Worth Traveling For

全球十大必去的 汽车博物馆

过去各大厂商对汽车博物馆并不上心，很多就是在工厂旁设个展示厅，而如今的汽车博物馆，越来越成为游客、车迷的必到之地、必看之景。近些年，不断有汽车博物馆老馆迁址、翻新、扩建的消息，而今年年初我们也对美国的彼得森汽车博物馆进行了详细的介绍。这些博物馆不仅吸引着车迷，只要是对艺术、对设计、对历史感兴趣的人，都会乐于前往参观，还有的厂商则是将博物馆与娱乐、体验设施结合在了一起，用主题公园的理念来打造，更是让博物馆成了全家度假的理想去处。在博物馆，不单可以看到罕见的珍品，了解工艺、设计的演变，更是可以认识到，汽车如何改变人们的生活，如何推动世界的发展。七八月是旅游旺季，对车迷而言，各国的汽车博物馆是不容错过之处，本期我们精选了一批汽车博物馆，供车迷们出游时参考。

Ferrari
Museum
Maranello
Italy



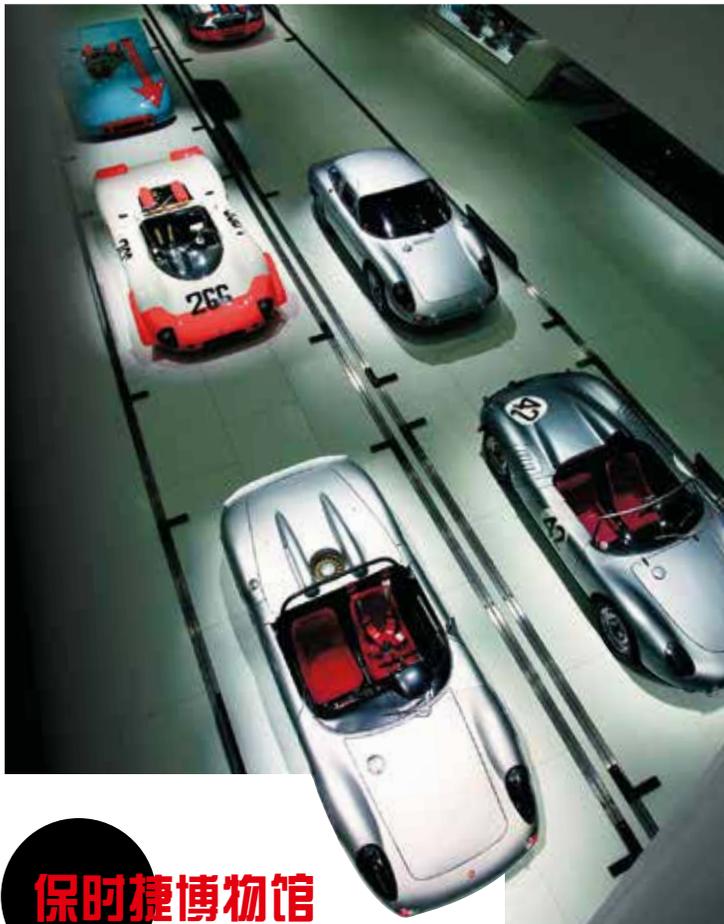
法拉利博物馆 马拉内罗，意大利

Ferrari Museum, Maranello, Italy

法拉利博物馆位于马拉内罗，离法拉利工厂仅几百米，与测试跑道和塞奥拉诺赛道也只有一街之隔，耳边跑车发动机的轰鸣声此起彼伏，很有氛围。馆内展示了保留至今的罕见法拉利车型，陈列着法拉利从1947年至今所有的一级方程式冠军车，参观者可以和它们合影留念。除了赛车，法拉利的民用跑车也很值得一看。在这里你可以看到一面用各款法拉利公路跑车的名字装饰的特殊的墙，最著名的车型用标志性的红色，比如GTO、F40、F50、Enzo Ferrari和LaFerrari。经典车型区也是参观者们最流连忘返的地方，这里有著名的250系列跑车，也有车型独特的Dino跑车，让人大饱眼福。创兴技术展示区陈列着一些近年法拉利在技术研发领域取得的重大突破，首先映入眼帘的是一台全车未喷漆的360

Modena，这是法拉利第一款采用全铝车身的跑车，相比F355的钢制车身重量大幅降低。除此之外，诸如F12的底盘框架结构、F1赛车上的KERS系统以及法拉利最新的终极超级跑车LaFerrari都可以在这里看到。而在马拉内罗还有车王舒马赫最爱的“Montana餐馆”。在意大利有两家法拉利博物馆，在离这家博物馆不远处还有家新建的恩佐·法拉利博物馆，是恩佐·法拉利的祖宅，其中展示的不止有法拉利车，还包括其他在摩德纳土生土长的豪华品牌，如阿尔法·罗密欧、玛莎拉蒂等。相比博物馆，法拉利似乎更热衷建主题公园，除了阿布扎比的那家，第二家建在巴塞罗那，尚未完工，还有传闻第三家将开在中国，公园内设计灵感源自F1赛车的云霄飞车，在车界是独一无二的大手笔。





保时捷博物馆

斯图加特, 德国

Porsche Museum, Stuttgart, Germany

保时捷最早的博物馆建于1976年, 就设在保时捷工厂附近, 仅有20件展品。但当奔驰建了博物馆且大受欢迎后, 保时捷感到了些许竞争压力, 为此决定重建他们自己的博物馆。2009年开幕的这栋博物馆造价为1.06亿美金, 由维也纳的Delugan Meissl建筑事务所设计, 极富想象力和戏剧性。整栋建筑由3个V形立柱支撑, 看上去仿佛一块巨石悬浮在空中, 非常具有未来感。馆内的展车大约有80辆, 可展出的车有300辆左右, 会轮流展出, 大多车况良好, 可以驾驶, 有些赛车还会继续参赛。除了356、550、911和917等举世闻名的标志性车辆外, 展品还包括费迪南德·保时捷从20世纪初以来所取得的杰出技术成就。展车周围没有栏杆或其他遮挡物, 参观者可以细细观赏, 离得多近都不是问题。总的来讲, 博物馆的互动性不强, 但有个特别的区域, 可以聆听保时捷发动机的轰鸣声。



Porsche
Museum
Stuttgart
Germany



萨博博物馆 特罗尔海坦, 瑞典

SAAB Car Museum, Trollhättan, Sweden

萨博博物馆藏车约120余辆, 搜集了SAAB车厂自建厂以来的每个车型, 包括萨博20世纪40年代生产的第一款汽车的原型车、20世纪60年代的方程式赛车、拉力赛赛车、豪华轿车以及近些年研发的环保汽车。由于SAAB原本是飞机公司, 为此SAAB最初的车型出自飞机工程师之手, 突破了传统汽车的模式, 拥有诸多在业界领先的创新, 如发动机的涡轮增压技术正是SAAB首创的。当然还有独到的飞机驾驶舱设计概念以及保护驾驶者的安全装备。在20世纪70年代, 世界汽车市场

遭遇大滑坡之时, SAAB却异军突起, 持续热销。SAAB在赛事上的表现也十分强劲, SAAB早期的赛车, 共有一千多项的胜利记录, 包括约一百余次的国际大赛冠军。最为辉煌的是20世纪60年代, 驾驶SAAB 96的传奇赛车手艾立克·卡尔森(Erik Carlsson)不断上演着“以弱胜强, 以小胜大”的神话。尽管当时的SAAB赛车马力只及对手的一半, 却在1962年和1963年两夺蒙特卡罗拉力赛冠军。2012年, 该博物馆藏品因萨博的破产曾被拍卖, 最终还是被Trollhättan市买下, 仍为向公众开放的博物馆。



米卢斯法国国家汽车博物馆 米卢斯, 法国

Cité de l'Automobile, Mulhouse, France



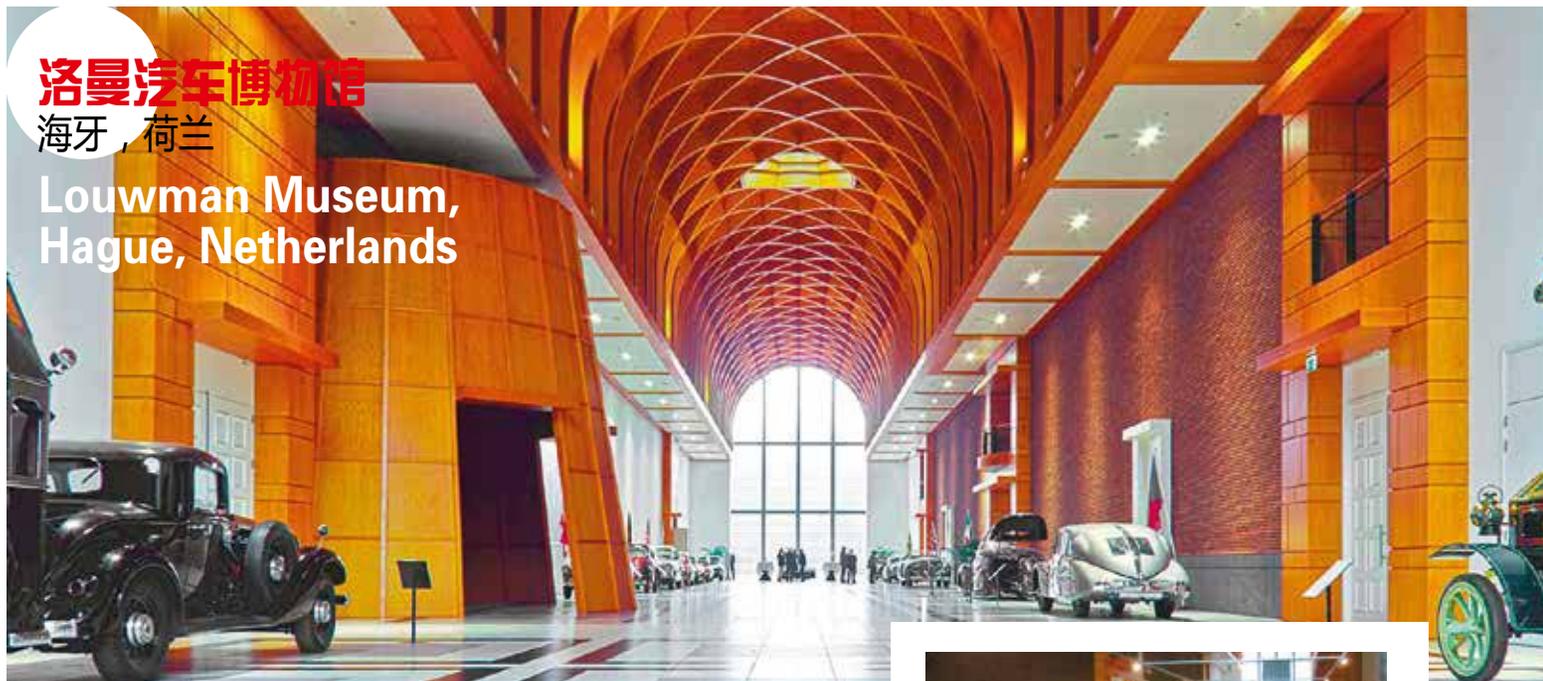
该博物馆内藏有的布加迪汽车是全球最多、最全的，里面陈列的汽车占据了布加迪产量的 3%，许多车型连布加迪公司都没有。博物馆内主要是施伦普夫（Schlumpf）兄弟的藏品。施伦普夫兄弟是开纺织工厂的。弗里茨·施伦普夫（Fritz Schlumpf）酷爱布加迪车，且痴迷于赛车。为此，纺织行业协会曾恳请他，“退出这项可能夺去我们尊敬领袖生命的竞赛吧”。弗里茨对员工出奇的好，为员工建剧院，提供免费旅游，甚至亲自驾车送待产的员工去医院。而他的兄弟汉斯·施伦普夫（Hans Schlumpf），与之截然相反，银行家出身的他，员工迟到早退都要扣钱，给起工资来也很吝啬，也从不给奖金。20 世纪 50 年代，出现了一个换车潮，那时很多人想把二三十年代的车卖了，去买新车。施伦普夫兄弟借此良机大批购入布加迪及其他豪车。弗里茨甚至写信给布加迪车主、收藏家要求收购。他们疯狂的购车之举，对外保密，买来的车都藏在纺织厂的仓库里，但高昂的费用，再加上纺织业的不景气，让他们负债累累。到了 20 世纪 70 年代，施伦普夫兄弟因工厂欠薪、逃税等问题，逃去了瑞士。法国政府为免有人损坏、倒卖这批藏品，而将其列为历史遗产。这批藏车数量高达 520 辆，如今展出的约为 400 辆，布加迪车共有 122 辆，其中包括布加迪创始人的私人座驾——1929 Type 41 Royale Coupe Napoleon。该博物馆的车不仅可以看，在馆外的赛道上还有几十台车可供驾驶，也会上演汽车相关的表演或是馆藏车巡游等。



洛曼汽车博物馆

海牙，荷兰

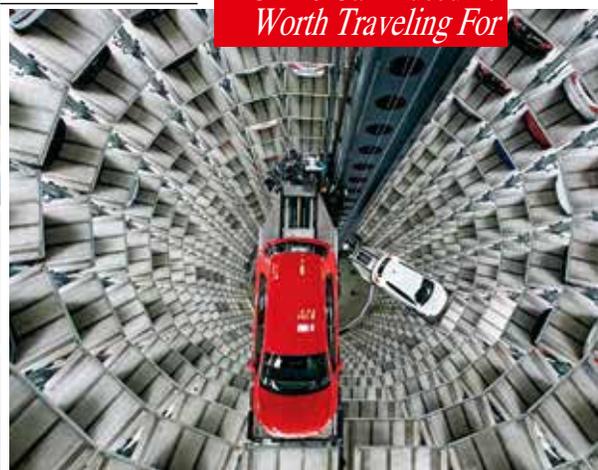
Louwman Museum,
Hague, Netherlands



这家博物馆历史可以追溯到1934年，它是世上最古老的私人汽车博物馆。这座博物馆由美国建筑师迈克尔·格雷夫斯（Michael Graves）设计，从外面看，像是一座欧洲的私人庄园。馆内共有240多辆展车，主要展出的是老爷车，汇集了Louwman家族两代人从1934年起收藏的汽车。Louwman家族做的是汽车进口生意，他们的藏品之所以可以成为世界级的，一是因为他们在20年代就意识到老爷车的重要性，二是因为他们的眼光好，看得出汽车的升值潜力和历史意义。照馆主的说法，按如今的价格去买这些车，只有自己有印钞机的人才买得起。馆内的藏车多为稀世珍品，且多为未经修复的原车，如世界上第二历史悠久的汽车——1887年诞生的De Dion-Bouton et Trépardoux，就是珍品中的佼佼者，该车依然保留了原有的

磨损痕迹；1895 Panhard & Levassor 是参加1200公里“巴黎-波尔多”（Paris to Bordeaux）耐力赛并获胜的那台车，领先第二名整整六个小时；世上最神奇离谱的车——1910年生产的天鹅造型的老爷车，它的车主还怕其寂寞，1920年又全手工制作了一辆天鹅宝宝车，母女两辆车都幸福地生活在博物馆里；馆内还藏有1917年生产的混合动力Woods、1957年生产的勒芒冠军车D型捷豹以及詹姆斯·邦德的原型座驾——阿斯顿·马丁DB5，丘吉尔、猫王等名人的车也有；同时一些富有荷兰背景色彩故事的汽车，比如伯恩哈德王子的专属法拉利、Esquire Carel Godin de Beaufort的橙色保时捷赛车也珍藏于该馆。另外，还有15辆荷兰本土品牌世爵老爷车和世上仅存的一辆Eysink。馆内还有个展厅展出了从世界各地收集而来的几百幅汽车海报。





大众汽车城
沃尔夫斯堡，德国
Volkswagen
AUTOSTADT,
Wolfsburg, Germany

这座汽车城建在大众德国本部旁，2000年开幕，集博物馆、驾驶技术培训、品牌馆、汽车塔于一体，是欧洲参观人数第二多的主题公园，每年的参观人数高达两百万。在汽车城里，大众集团下的其他品牌，奥迪、宾利、布加迪、兰博基尼、保时捷、西亚特、斯柯达都有专门的品牌馆。最大的亮点，是两座20层高的玻璃汽车塔，被誉为“世界最炫的车库”，里面停了大概800辆车，刚下线的大众新车会停在这，塔的下面有地下通道连接工厂和客户提车中心。《碟中谍4：幽灵协议》曾在大众汽车城取景，剧组为了做特效，还以这座汽车塔为灵感，搭建了一个缩小版的汽车塔。大众汽车城里还有全地形越野体验场，只要有驾照，就可以开着途锐越野车过一把越野的瘾。小朋友也有条专属赛道，可以用来驾驶电动迷你版的甲壳虫，还有缩小版的道路规则考试，小朋友可以经过模拟考试，拿到人生中的第一个模拟驾照。此外，游客还可以预约参观大众工厂，领略一下几千个机器人和几百个员工协同作业的场景。

丰田汽车馆 东京，日本
Toyota Mega Web,
Tokyo, Japan

准确地讲，这是一个汽车主题公园，部分是展厅，部分是游乐场，部分是科技博物馆，部分是历史博物馆。几乎所有人都可以找到他们想要的。丰田所有的在售车型以及一些概念车、赛车、改装车，都有陈列，且任由人进出、试坐。参观者还可以在室外一条长1.3公里的跑道上试驾部分车型。儿童则可以在室内跑道上开玩具车。馆内大概展出了150辆车，除了丰田车外，还有个经典车展馆，展出了约30台上世纪50年代至70年代的老爷车。重点车还配上带有异国情调的背景，在这里可以看到日本历史上最重要的三款跑车：由丰

田与雅马哈合作研发、日本第一台真正意义的“超级跑车”——1967年2000GT，当年这台车曾被美国媒体认为可与保时捷911相提并论，还有70年代最风靡美国的日本跑车——1971年日产Z432以及搭载转子发动机、拥有船型车身和太空舱式座舱的1971年马自达Cosmo。

Toyota
Mega Web
Tokyo
Japan





亨利福特博物馆

密歇根，美国

**Henry Ford Museum,
Michigan, USA**



亨利福特博物馆最早是亨利·福特的私藏，他从1912年起开始收藏那个年代美国人使用的物品，从交通工具、机械产品、日用产品、蒸汽机组、招牌文件，再到整栋的房屋旅馆。如今该博物馆内不只有美国汽车发展史上的重要车型，

几乎所有美国制造业的发明成果都可以在这里看到。如他本人所言：“我用美国人民手工做的、用的物件，来书写我们的历史，随着时光的流逝，我们应当再现美国人的生活，我认为要保存我们的传统和历史，博物馆是最好的方式。”尤为值得一看的展品有搭载核动力的福特 Nucleon、肯尼迪总统被刺时坐的那辆林肯座驾、林肯总统被枪杀时在福特剧院坐的座椅、罗莎·帕克斯(Rosa Parks) 因拒绝给白人让座而被捕的那辆公交车(之后引发了美国反种族隔离运动)、世上动力最强的蒸汽机车 Allegheny、莱特兄弟的自行车铺以及由他们设计制造的滑翔机等。

BMW Welt & BMW Museum Munich Germany



宝马世界&宝马博物馆

慕尼黑，德国

**BMW Welt & BMW Museum,
Munich, Germany**

宝马博物馆位于宝马总部四缸大厦的旁边，外观呈碗状，内有125件展品、7个主题展厅。初建于1973年，在2004-2008年重建，并在对面建了BMW Welt。博物馆内不仅展示了宝马历史上的重要车型、技术突破、设计演变，也有赛车、概念车、摩托车等。BMW Welt 里展示最新款的汽车，MINI、宝马摩托甚至是劳斯莱斯车型都将全面开放，参观者可以坐在驾驶座上进行全方位体验。宝马世界资深技术专家将会在参观者身边为其答疑解惑。若

是在参观过程中有游客想要上路体验驾驶宝马的感觉，可以按小时租赁他们梦中的宝马座驾。这里也是世上最大的宝马交车中心，宝马车主可以直接从这把车开回家，而且宝马会为之举办特别的提车仪式，每天有50位车主可以在BMW Welt 迎接他们的爱车。BMW Welt 还

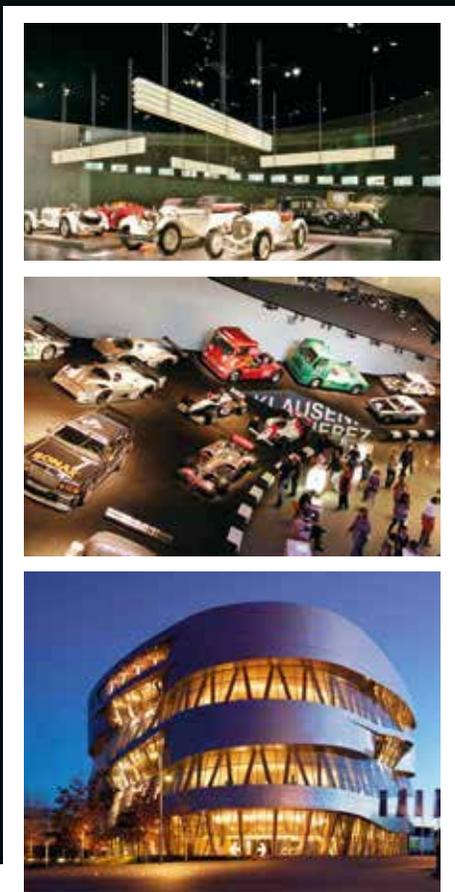
面向七至十三岁孩子开设了青少年课堂区，以适合孩童的方式向他们介绍相关技术知识。





奔驰博物馆
斯图加特，德国

**Mercedes-Benz Museum,
Stuttgart, Germany**



这座博物馆面积为 16500 平方米，由荷兰的设计公司 UNStudio 设计。它的外观会让人想起纽约的古根海姆博物馆，内部则仿照了 DNA 双螺旋结构，主要材料是汽车中常会用的铝和玻璃。它是世界上唯一一座追溯了 125 年汽车历史的博物馆。展品总共有 1500 件，其中有 160 辆汽车。博物馆的浏览线路分两条，上去是 7 个 Legend 展厅，按时间排列，下来是 5 个 Collection 展厅，按主题排列。最让人热血沸腾的展厅，是最后一个 Legend 展厅，展示了从 1900 年以来的传奇赛车，展台做成了赛道，让人有身临赛场之感。展车为各个时期的代表之作，如 1886 年戴姆勒发明的、使用发动机的马车、1909 年以 228 公里 / 小时在德通纳海滩 (Daytona Beach) 打破速度纪录的 Lightning Benz、20 世纪 50 年代的超跑 奔驰 300 SL，更现代的有 125 天零排放环游世界的奔驰 B F-Cell 燃料电池汽车。另外还有在赛场上屡破纪录的赛车，如斯特林·莫斯 (Stirling Moss) 在 Mille Miglia 上获胜的那台 300 SLR Roadster、刘易斯·汉密尔顿 (Lewis Hamilton) 在 2008 年 F1 大赛上夺冠时开的赛车 MP4-23。馆内也有一个名人馆，其中有一台戴安娜王妃用过的红色 1991 500 SL，不过她 1992 年就退了这车，因为政府批评她开外国车；1974 年德国国家足球队用过的一辆黄色巴士；1935 年为日本裕仁天皇打造的 Mercedes 770 Grand Pullman limousine；1980 年为迎接教皇到来而准备的 1980 230 G Pope mobile，这台车为防暗杀而做成了防弹车。另外，还有电影道具车，如《侏罗纪公园：失落的世界》中的 1997 奔驰 M Class。

我们挑选的不只是车， 还有生活!

文：宋一行 / 摄影：李一心

兰博基尼Aventador LP760-4 Dragon Edition VS 法拉利458 Speciale

CAR OWNER

一位经营着潮牌鞋店与鞋类杂志的时尚人士，
一位经营着改装店的玩车达人，
通过各自的玩车经历结下了一段深厚的友谊，
一起来看看他们各自选车以来的心路历程吧





▶ Charles

法拉利 458 Speciale

年龄 | 50

职业 | 念叁主理人

驾龄 | 5年

开车习惯 | 从激情回归平淡





M: Charles 你好, 自己接触的第一台车是?

Charles: 我最开始接触汽车是从斯巴鲁这个品牌, 相信很多资深车友都和我一样吧, 当时买的是一台力狮 3.0R。

M: 从那时就开始扮猪吃老虎啦?

Charles: 其实也没想那么多吧, 因为这部 3.0R 的力狮外表看上去很正规很成熟, 但撒起野来绝不输当时的大多数性能轿车。

M: 当时有做改装的尝试么?

Charles: 记得那是在 2006 年左右吧, 其实那时改装文化还没盛行, 改车的人也就那么几个, 像力狮这类小众车型的改装配件就更难找。因此我基本都是从日本订的一些 STI 套件回来改。那车开了一段时间后, 又换了宝马的 335i, 当时对自己要的改装项目基本都心中有数了。因此买来没多久就换了避震、轮毂、排气等配件。那段时间因应该算是我改装热情最大的时候吧。

M: 之后又怎么会加入超跑阵营的?

Charles: 是在一个国外的汽车节目上看到一台法拉利 430SC, 当时真的是被它的排气声浪给震住了。本来我是考虑买保时捷 GT3 的, 价格上也比法拉利要便宜很多。但没办法, 只能说每个男人心中都有一个法拉利的梦想吧。在一阵简单的纠结之后就买了这部 430SC, 那段时间真的是对它爱不释手, 有时哪怕出去一个路口远的地方买一箱水也要开着这台 430SC 出去。但可惜的是之后一次借给朋友开的时候撞车了, 撞完后心里总有点不舒服, 再加上看到了国外赛道版 458 的新车评测, 就把这台车卖了。

M: 之后就是买的眼前的这台 458 Speciale 么?

Charles: 其实也不是, 当时刚听说要推出赛道版的 458 后, 就开始了漫长的等待, 结果越等越没性子, 就先买了一台普通版的 458 过渡了一年。之后终于等到了 458 Speciale 的发布, 当时我也去了发布会现场, 在现场看了赛道版的真车后, 依旧很喜欢, 当场就订了车。不过因为我对 458 已经了解了, 458 Speciale 的信息也基本都了然于胸。所以我在订 458 Speciale 的时候选装了很多配件, 这也直接导致了我最后的裸车价总价高了很多……

M: 到最后提车等了多久?

Charles: 好像是半年不到吧, 等了五个月左右。

M: 所以这个深黄色的卡钳也是选装件么?

Charles: 是的, 我当时特别定制了金色卡钳, 当时的想法是和自己轮毂的颜色统一。谁知道国外的金色和我们国内的金色不一样……(笑)

M: 开着这部赛道版 458 时有遇到什么趣事么?

Charles: 嗯, 记得有一次过收费站的时候, 收费人员让我把油门踩重一点让他听一下排气的声音。我开始没听懂他在说什么, 后来他重复了两遍才反应过来。看反光镜后面也没什么车跟着, 就挂空挡全油门踩了两脚, 结果那收费人员就露出一副很享受的样子, 弄得我也挺乐的。

M: 哈哈, 这应该是只有超跑才能享受的待遇了, 这部车油耗如何?

Charles: 日常上下班开有 19 升/百公里吧, 跑高速时要好一点, 能到 15 升/百公里左右。比起之前我开的一部 C63 要好很多了, 那车油耗动辄要到 20 升多, 弄得我现在对 20 升/百公里以下的油耗一点感觉都没有……

M: 在这么多好车里, 有开过几辆下赛道么?

Charles: 开 C63 那阵会跑跑赛道, 后来因为工作繁忙, 再加上家里有三个小孩要照顾, 没太多精力, 就不太会亲自跑赛道了。但也会偶尔去看朋友跑一下, 做一下观众。(笑)

M: 听闻你还做鞋类杂志和经营一家鞋店?

Charles: 嗯, 我今天脚上穿的就是我们店里的鞋子。我们店主要是经营球鞋, 目前我们念叁鞋店正在发展阶段, 未来可能会在北京、杭州等城市开分店, 也准备推出一一些自己的品牌。



车辆型号 | 法拉利 458 Speciale

购买日期 | 2014.2

成交价格 | 525 万元

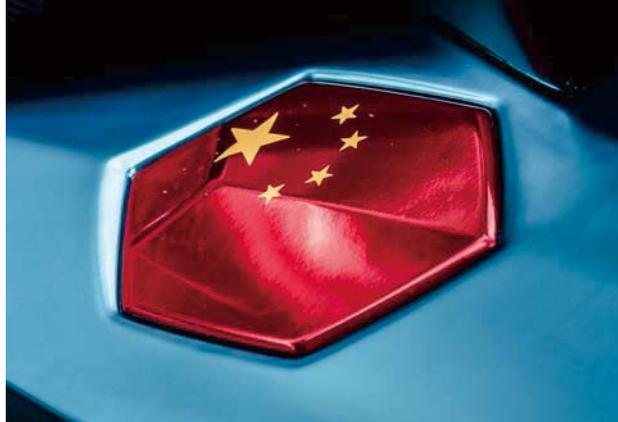
行驶里程 | 10060 公里

油耗 | 18.5 升 / 百公里

UPS: 日常驾驶舒适、好开, 性能均衡

Downs:

实在是找不出……



车辆型号 | 兰博基尼 Aventador

LP-760 Dragon Edition

购买日期 | 2012年12月

成交价格 | 780万元

行驶里程 | 12000公里

油耗 | 19.7升/百公里

UPS: 造型前卫酷炫

Downs:

不适合日常代步，
对于驾驶技术要求偏高

M: 施先生你好，看到你驾龄已经22年了，应该开过不少车吧？

施亮：嗯，我14岁时就开始在国外开车上学，之后就一直没有停止过开车。

M: 简述一下用车历史吧？

施亮：我刚开始开的是日产 Silvia S13 和 Silvia S15，还先后买过斯巴鲁 WRX Sti 的6至9代，之后是三菱的 EVO 十代日规，本田的 S2000、丰田 Solara、奔驰 C63、Smart、E300、S600、兰博基尼盖拉多敞篷、法拉利 458、陆巡 100、途乐 5 门、途乐 3 门、丰田 Hilux、牧马人、悍马 H3、路虎卫士和发现 4，还有就是眼前这辆 LP760。

M: 都是自己经手买的么？比起许多人开过的车都要多啊。

施亮：是的，其中印象比较深刻，也是陪伴了我一年以上的有 S2000、Silvia S15、牧马人、大牛和一部 Smart。

M: 能分别说下缘由么？

施亮：S2000 是人生的第一台敞篷车，S15 是学生时期的最爱，那车简单到仅靠一个刹车就能完成整个漂移动作，而牧马人在硬派越野上可以说是无敌的存在，虽然这车在城市里开是挺费劲的一件事……至于大牛么就是从小的梦想了，Smart 是我长期以来的代步车，主要看重的是它的灵活性，在市区的路面停车实在是方便了。

M: 怎么会喜欢上大牛的？

施亮：我真正开始对“牛”上头是从上一代大牛开始的，那时起就立志要在有生之年买到一台。

M: 陆陆续续改了三年多了么？

施亮：是的，总花费已经超过 180 万元了……

M: 能分享下改装套件么？

施亮：可以的，能直接购买的就是一套 LB Performance 宽体套件。其余改装件都是定制出来的，包括全车碳纤维、大尾翼、全钛排气、行车电脑等等。

M: 自己开到最快的时速是多少？在什么情况下？

施亮：最快是一次参加活动，在机场跑道上开，当时开到的最快时速应该是 326 公里/小时。那感觉就好像整个人被重重按在椅背上。

M: 开车到地库时要特别小心么？

施亮：嗯，买车有四年多了。这部 LP760 进过的地库我一只手都可以数得过来……而且，在经过任何减速带的时候，我都要把车速降到怠速状态，不然那硬得要死的底盘会震得屁股生疼。

M: 有像 Charles 那样被收费站工作人员拦下吗？

施亮：那倒没有，不过被交警拦下停车靠边，倒是真有过一回。那次我还以为是那里有禁行标识我没看到。结果交警同志也没问我要两证，后来我仔细打量了一下，原来是一位年轻交警，上来就直接跟我聊起这车开起来的感觉，是不是很快之类的……另外因为我这部车是龙年限量版，懂车的人看到都会停下来拍几张照，估计我本人已经成了不少照片的背景了吧。（笑）

M: 这部龙年限定版的 LP760 全球只有十台吧，是通过什么渠道购买的？

施亮：我认识他们厂商的一位合伙人，和我一样是个改装店老板。买车那阵，前前后后也是费了点周折才买到的。

M: 想过自己以后会开什么车么？

施亮：目前来说会考虑换的应该只有法拉利或帕加尼之类的超跑了。如果要我选一辆老了以后会开的车，应该是一台幻影以及一台 G800 吧。

M: 怎么会想到成立这个改装店的？

施亮：因为我一直想着要拥有可以自己改车、玩车的地方，而且通过改装我也结识了不少志同道合的好友，也为了这些兄弟朋友们改车便宜、方便，才考虑开了这么一家改装店。



施亮

兰博基尼 LP-760

年龄 | 36

职业 | 改装店老板

驾龄 | 22 年

开车习惯 | 曾经热衷漂移，
如今更崇尚理性驾驶

敢作敢为?!

华晨宝马 全新一代X1

宝马携全新一代 X1 于 2016 年 5 月 20 日杀入了中国市场。其拥有更大的尺寸、UKL 平台带来的前驱以及四驱的驱动系统、全新的三缸直喷发动机……有太多的新元素掺杂在这台新 X1 上。编辑部的各位老师们早已忍不住对这部车开始评头论足了。

王镜

汽车媒体里为数不多没有驾照不能上路，却又能把车拍出神韵的奇葩摄影师，只因为对车有一种特殊情感，总能精准地表现每台车的 DNA。



朱焯

汽车媒体圈的一枚老兵，喜爱一切有擎物，以对机械的热衷，展现对驰骋的汽车生活；以独特有趣的视角，解读枯燥的行业信息。



施晓麟

80后非营运性专业司机一枚，不求天天开豪车，只求能与更多的车沟通情感，如果有人把车当作小老婆的话，那我希望天天都是蜜月期。



新 X1 带来的变化我很喜欢，任何车的加长加大对我们摄影师来说都是喜讯。因为这意味着能装载更多的灯箱、脚架……而且更短的前后悬设计也为车内乘坐空间的提升做出了贡献。长度领先奥迪 Q3 与奔驰 GLA 百余毫米，轴距更是长出 Q3 177 毫米。只是内饰与科技配置未免有些陈旧了，除了高配车型上的 HUD 抬头显示与全系标配的自动分区空调以外，余下项目基本与上一代 X1 相同。幸而这次在全新一代 X1 上还全系标配了面积达 0.82 平方米的全景天窗，开启面积也颇大。就这点来看，似乎此次宝马将换代的重心主要集中在外形上。

从紧凑型 SUV 一路走来，似乎 X1 正打算迈向新的高度。不知未来是否会像 A 级车市逐渐衍生出 A+ 级一样，未来以 X1 为首的一批车型细分出紧凑级 SUV 这个领域……

全新宝马 X1 由内到外的改变让所有人眼前一亮，产品各方面的均衡性做得非常出色，取舍之处凸显出设计师的别具匠心。无论是在外观设计还是内饰布置上，全新宝马 X1 又一次树立了行业的标杆。再加上全新的动力组合和完美的性能调校，让全新宝马 X1 在同级别车型的竞争中表现得更加抢眼。此外，由于更换了 UKL 前驱平台，全新 X1 最大的优势就是其空间，经过对内部结构的合理优化，新车的空间足以媲美越级车型。而且价格策略上，全新 X1 的起售价为 28.6 万元，与老款车型基本保持一致，虽然起售价比奔驰 GLA 和奥迪 Q3 稍贵一点，但卓越的空间和丰富的配置为其奠定了一定基础。此外，相信在日后加上终端的一些优惠后，这个价格将与大众途观和新奇骏等车型的售价非常接近，有点想上下通吃的意思，但最终得益的还是消费者。

全新宝马 X1 由内到外的改变让所有人眼前一亮，产品各方面的均衡性做的非常出色，取舍之处凸显出设计师的别具匠心。无论是在外观设计还是内饰布置上，全新宝马 X1 又一次树立了行业的标杆。再加上全新的动力组合和完美的性能调校，让全新宝马 X1 在同级别车型的竞争中表现得更加抢眼。此外，由于更换了 UKL 前驱平台，全新 X1 最大的优势就是其空间，经过对内部结构的合理优化，新车的空间足以媲美越级车型。而且价格策略上，全新 X1 的起售价为 28.6 万元，与老款车型基本保持一致，虽然起售价比奔驰 GLA 和奥迪 Q3 稍贵一点，但卓越的空间和丰富的配置为其奠定了一定基础。此外，相信在日后加上终端的一些优惠后，那么这个价格与大众途观和新奇骏等车型的售价也非常接近，有点想上下通吃的意思，但最终得益的还是消费者。



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10



宋一行

敢爱敢恨，对两厢车情有独钟，热衷于挖掘最新的汽车科技，积极传播车界正能量跨界暖男一枚。



余煜华

上海汽车媒体圈内的老练工，长期关注国内外汽车行业，以逆向思维著称。采编之余喜欢无偿教导对汽车了解不深的人怎样选择适合自己的汽车，立志让下一代国民真正了解汽车产业是铁铮铮的。



这已经不是第一次在评车栏目出现一台基于 UKL 前驱平台打造的宝马汽车了。而上次那台被喷得“狗血淋头”的 2 系 ActiveTour 仍有不少消费者为其买单，原因无他，唯宝马尔……可能不少看官以为这回我又要“痛扁”一番眼前的新一代 X1 了。但这回当我看到 X1 实车时，个人认为加长加高似乎正是那些 SUV 拥护者所希望看到的，但一成不变的内饰设计显然无法与另两家德系 SUV 抗衡。好在借助轴距的加长，后排乘客如今终于可以以大幅度的动作从后排上下车，而不像往日的小心翼翼，生怕一不小心鞋尖就要蹭到门板留下鞋印……如果说内饰设计与车内空间是功过相抵，那么动力的提升方面，最新的动力总成——6 速手自一体变速箱搭配 1.5 升涡轮增压发动机，从 2 系 Activetour 的实际使用情况反馈来看，还是完全够用的。只是把电子挡把换成机械挡把这一做法许多宝马车主可能要嗤之以鼻了，毕竟换代的产品用了上一代都嫌弃的东西实在让人有点难以接受。

总体来说，全新一代 X1 仍是一台兼具诚意的作品。但在有些地方为了节省成本所做出的妥协让人一时有点难以接受，作为 X1 的潜在客户或许可以再等等中期改款的 X1，届时应该会有更大的动作。

得屌丝者得天下，这一招不光在互联网产业行得通，在汽车界也能行得通。为什么奔驰这几年的业绩上升很快？因为走低成本路线啊！新的前驱平台使得 A 级、B 级、CLA、GLA 等车型售价变得“平易近人”起来，许多人本来拿着二十多万元的预算打算买辆别克、大众，一看能上奔驰了，立刻就被吸引了过来。看着奔驰大口吃肉，宝马自然也不会干等，所以也在狂推成本相对较低的前驱平台，先是有了 2 系，现在又有了 X1。是的，这辆块头和现行 X3 差不多大小的全新 SUV 是基于前驱平台打造的，对于大多数人来说，它比上一代 X1 有吸引力得多。首先，它更大了，长度增加到了 4565 毫米，轴距也从 2760 毫米增加到了 2780 毫米。其次，前驱平台外带模块化制造的发动机使得乘员舱空间得到了本质上的提升。接着也就是最重要的：价格不贵。入门版的价格为 28.6 万元，和上一代入门版相比只贵了一千元。配置丰富得多的次入门版的价格为 30.6 万元，已经比上一代次入门版车型便宜了一些。也就是说，

花 30 万元左右就能买一辆最新款的宝马 SUV，稍富裕些的屌丝们怎么会错过那么好的事情，什么前驱、后驱、四驱，瞬间都变得无所谓了。

当然，本人是从不会推荐入门车型的，如果一定要买辆宝马 SUV，那至少也得从 X3 开始。X1 这种车型只适合整天买买买、晒晒晒的人，我和这些人没啥交集。



读者来信

The Best Letter of the Month

本期的最佳来信，我们挑选了众多对上期各版面有迫切表达需求的读者朋友的来信，你们的建议是我们继续改进的最大动力。

《世界发动机年度大奖》一文让我对世界范围内的那些经典发动机有了更系统性的认知，并且令我没想到的是宝马的1.5升三缸发动机的排名竟然在保时捷3.0升水平对置六缸机以及福特的1.0升涡轮增压发动机之上。希望以后能出现更多这类世界排名的科普信息。

邯郸 李俊杰



一直想过买两厢车作为家庭用车，但看了这篇《两厢情愿》的特别策划后，我发现其实两厢车也并非完全一无是处，恰恰相反的是，两厢车竟然还有这么多门道，很喜欢这类专题性的测试。

山东 Tony



每期的《寻衅滋事》我都不会错过。尤其这期点到了奔驰GLC与凯迪拉克XT5，正好GLC是我考虑换的下一部车，这篇文章为我详细列举了GLC的各项优劣。希望以后这类板块能多对比几部车，让我对某一车型的横向比较更为直观。

上海 廖利



老师好，请问新的Smart Fortwo怎么样，值得购买吗？

江苏读者 Fadd

A: 新的Smart采用的是雷诺提供的0.9升涡轮增压发动机，其动力输出较之前三菱提供的1.0升涡轮增压发动机并没有差别太多，但好在新Smart终于撤掉了老款上被吐槽了千百遍的AMT变速箱，而是换用了6挡双离合变速箱。仅这一点，就完全有上新Smart的必要，更别提该车还进行了加长加宽……当然，前提条件是家里的用车环境允许，毕竟，这仍是一台崇尚单身主义的座驾。



一直在关注新克鲁兹的消息，听闻7月新克鲁兹就要上市了，请问这车有自然吸气版本吗？

上海读者 CCC

A: 新克鲁兹于7月20日上市，共有7款车型，售价10.99万元至16.99万元。此次换代克鲁兹是完全基于美版克鲁兹打造，新车比现款克鲁兹尺寸更大。也是A级车中少有的轴距达到2700毫米的车型。新车搭载的是1.5升自然吸气和1.4升涡轮增压发动机，与之匹配的变速箱是6速手动、6速自动以及7速双离合变速箱。





请问预算充足的情况下1.8升的卡罗拉顶配和1.6升的朗动顶配该怎么选?

北京读者 严启祯

A: 两车都是这个级别里产品力很强的车型, 空间、配置都相当。个人推荐买卡罗拉, 比起朗动更好开一些, 而且在二手车保值率上会更占优势。建议两车都去实地试驾一下再做权衡。



最近看了很多车, 最后定下来两部车难以取舍, 请问编辑部老师本田XR-V和铃木维特拉该怎么选?

北京读者 孙昊然

A: 毫无疑问选本田XR-V, 售后保养这块要比铃木方便很多。而且论好开程度, 本田的XR-V也完全胜过维特拉。在这个级别, 别说维特拉, 即使是许多德系小SUV都很难与XR-V抗衡。



听传闻说思域小毛病很多, 请问真实情况到底如何?

丽江读者 余邵

A: 可能是大家对十代思域期待值太高, 因此当实际试驾到该车时, 多少会有点鸡蛋里挑骨头的意思。如果说思域的问题多, 不如说是本田最新的地球梦直喷发动机多少有点问题。而拿思域本身来说, 花13.99万元就拥有一台零至百公里加速8秒级别的小车, 还是相当具有性价比的。

编校声明:

鉴于汽车行业习惯用法, 本刊在编辑过程中使用公里、英寸、马力等计量单位, 换算公式如下:

1公里=1千米 1英寸=2.54厘米 1马力=0.735千瓦

欢迎来信

读者来信栏目是编读沟通的场所, 也是了解汽车知识的课堂。有任何汽车方面的问题欢迎来信或在官方微博、官方微信“车迷杂志”中留言, 我们会认真为您解答您的问题, 明确答复所有意见。因篇幅有限, 来信可能会有所删减, 敬请谅解。当然, 您也可以使用电子邮箱, 邮箱为: car_fanmail@163.com。

来信请寄往
上海市徐汇区钦州南路
71号1407室《车迷》
编辑部收
邮编: 200235

**固有我心 途无止境
Cooper美国固铂轮胎与途虎养车签署战略合作协议**

2016年7月7日，全球领先的轮胎制造商Cooper美国固铂轮胎与目前中国最大的养车类汽车后市场B2C电商平台——途虎养车（www.tuhu.cn）战略合作签约仪式在上海举行。在战略发布会上，Cooper美国固铂轮胎将旗下最新上市的节能环保高科技轮胎Eco C1授权途虎养车作为唯一电商销售渠道；而途虎养车也在自有平台渠道上开辟越野专区，为消费者选购固铂品牌越野轮胎提供便利。业内普遍认为，这次合作也折射出了中国汽车后市场将发生变化的积极信号——即汽车后市场行业品牌和电商平台走向合作，将成为一种全新的趋势。



百年匠心，共燃荣耀GULF海湾石油携手曼联俱乐部庆祝双方成为合作伙伴

2016年7月20日，传奇石油巨头GULF海湾石油与曼联足球俱乐部在上海浦东嘉里中心酒店举行联合发布会，这是继海湾石油于今年3月正式签约，成为曼联俱乐部官方合作伙伴后，双方第一次在中国共同亮相。海湾石油在成为曼联俱乐部官方合作伙伴以后，会得到曼联众多资产的使用权，包括俱乐部标志和球员肖像等。同时，海湾石油的标志性橙色碟状商标也将出现在英超联赛、英足总杯和英联赛杯的老特拉福德球场上。对于海湾石油来说，携手曼联还有更深层的考量：借助曼联在中国的巨大影响力，实现品牌在中国快速发展。曼联俱乐部在中国有着巨大的粉丝群体，伴随曼联本次来华，海湾石油推出了一系列联合品牌活动：粉丝互动、线下球迷派对、助威看球活动等。未来海湾石油计划开展与曼联开展联合博物馆的国内巡展活动。



**曼联主力阵容亮相助威 开启性能中级车3.0时代
新锐性能中级车雪佛兰全新科鲁兹正式上市 售价10.99万元起**

2016年7月20日，在变身曼联“中国主场”的上海新国际博览中心，车市“红魔”——新锐性能中级车雪佛兰全新科鲁兹被7号战袍超“燃”登场。作为通用汽车全球最新一代战略中级车，全新科鲁兹继承“7号”光环，无论是领先同级的2700毫米轴距、7速DCG智能启停双离合变速箱、百公里5.7升的超低油耗、全系7英寸多点触控电容彩屏，还是在700平方米范围内可同时接入7个设备的4G LTE原装集成车载Wi-Fi，都展现出超越同级的产品实力。凭借在动力、操控、轴距、节能、互联、安全、轻量化等7个方面的领先科技，全新科鲁兹将树立中级车市场7大全新标准，开启新的传奇历程。

此次全新科鲁兹共推出7款车型，搭载1.4T顶置直喷涡轮增压发动机和1.5L顶置直喷发动机，分别匹配7速DCG智能启停双离合变速箱、全新6速DSS智能启停变速箱以及全新6速手动变速箱，售价10.99万~16.99万。此外，自上市起至9月30日，抢先预定全新科鲁兹即可获得“抢鲜三大礼包”，享受购置税全免，首年商业险全免以及0利率金融贷款方案的特别礼遇。



**三条绝美公路等你赴约
2016雪佛兰SUV“最美中国行”正式启动第二轮招募**

2016年7月27日，还在为错过了川藏、江南和新疆的绚丽风景而遗憾？现在出发也为时不晚！“勇闯新境”——2016雪佛兰SUV“最美中国行”正式启动第二轮招募。“草原的天路”（崇礼草原天路）、“神农的传说”（神农架至张家界）和“藏民母亲河”（林芝至拉萨）等三条绝美公路等你来赴约，雪佛兰SUV双雄科帕奇和创酷将在夏秋时节，继续陪你一起勇闯新境，探访更多中国美景。7月27日至8月5日，报名通道将再次开启。消费者可通过多种渠道来获取参加活动的机会：其一，登陆雪佛兰官方网站（<http://www.chevrolet.com.cn/trip/SUV/2016Recruit>），或关注“我的雪佛兰”微信公众号，即可参与报名，每条线路总计10个参与名额。其二，本次招募引入了新颖的众筹形式，消费者可通过追梦网（<http://t.cn/RtGRJ8K>）发起众筹，每条线路筹满500元梦想启动金且获得50位支持者助力即可入围，其中人气最高的8位网友即可与雪佛兰同行。其三，雪佛兰车主可通过U·CLUB车主俱乐部微信公众号，点击相关活动主题进行报名，雪佛兰将从每条线路抽取4名车主参与活动。



保时捷全新中置四缸发动机跑车 718 Boxster 登陆上海

自第一代 Boxster 面市 20 年后，保时捷新一代中置敞篷跑车全新 718 Boxster 以更强劲的动力、更出色的燃油经济性和更卓越的操作性能震撼登场。全新 718 Boxster 以 1957 年诞生的传奇赛车 718 的车型符号命名，展现了其源自保时捷经典中置跑车的运动基因。回溯至二十世纪五六十年代，这款性能强大的中置跑车曾赢得勒芒（Le Mans）、Targa Florio 等多项知名赛事的桂冠，屡屡创下辉煌战绩。

全新 718 Boxster 的核心亮点在于搭载了全新四缸涡轮增压水平对置发动机，源自赛道的涡轮增压技术，显著提升了这台发动机的效能：718 Boxster 的 2.0 升四缸涡轮增压发动机最大扭矩为 310 牛·米。而 718 Boxster S 的 2.5 升四缸涡轮增压发动机在可变几何涡轮（VTG）技术的加持之下，最大扭矩和最大功率达到 420 牛·米和 350 马力。其百公里加速时间达至惊人的 4.2 秒，用数据和实力演绎了“运动升级”模式。

凭借更鲜明的设计、更强悍的动力、更低的油耗和更出色的操控，全新 718 Boxster 将开启保时捷中置跑车的全新篇章。即日起，全新 718 Boxster 车型可在上海闵行保时捷 & 上海浦西保时捷中心接受订购。



荣威RX5上市售价9.98万~17.98万 树中国品牌SUV“品质标杆”

7月6日，上汽集团与阿里巴巴集团在杭州云栖小镇举行了“登陆·探索”互联网汽车新品类联合发布会，“全球首款量产的互联网汽车”荣威RX5正式上市。这一次，上汽和阿里强强联手，让汽车真正插上互联网翅膀，实现人-车-世界互联。作为上汽集团技术创新的核心成果，荣威RX5推出2.0T和1.5T两个排量共8款车型，官方指导价9.98万~18.68万。

实际上，根据上汽推出的多项购车优惠政策，只需支付9.98万~17.98万，即可享受荣威RX5。凭借全方位的越级品质、“诚意”十足的价格及用户全生命周期流量减免优惠政策，荣威RX5真正让互联网汽车“买得起、用得爽”，在最好的时代为新泛中产阶级带来最好的SUV！

发布会上，主持人许戈辉与著名演员王珞丹还共同演示了荣威RX5通过手表智能钥匙开门的“黑科技”。作为全球首位“互联网新成员”，荣威RX5可以通过YunOS账号体系，打通不同智能设备之间的数据，让智能设备之间彼此“认识”，打破“信息孤岛”，实现用户数据在不同场景间的流转。



唯你 越出众
全新改款林肯MKZ中国正式上市

2016年7月18日，中型豪华轿车全新改款林肯MKZ正式上市。全新改款林肯MKZ从北美原装进口，提供尊贵版、尊享版、尊雅版和尊耀版四款配置，厂商建议零售价分别为284800元、304800元、332800元和388800元。

全新改款林肯MKZ将优雅设计、精湛工艺、强劲动力与人性配置融为一体，生动呈现了林肯的最新设计理念“静谧的豪华”。全新改款林肯MKZ新增11项全新产品特性，并将车辆内外进行了诸多升级。小到一个旋钮的触感，大到创新性的车联网科技和媲美音乐厅现场的车载音响系统，全新改款林肯MKZ将提供更为优质的个性化驾乘体验。

“2016年北京车展进行亚洲首秀之后，全新改款林肯MKZ收到了很多客户的积极反馈和购买意向，”林肯中国总裁梅涛明（Amy Marentic）表示。“我们相信，凭借优雅设计、精湛工艺、舒畅驾乘和人性配置，全新改款林肯MKZ将超越中国新一代豪华汽车消费者们的期待，在中型豪华轿车市场中脱颖而出，成为一款不可忽视的强势车型。”



营造氛围：肖特照明解决方案应用于中国汽车产业

随着我们在交通上花费的时间越来越多，我们的汽车已不再只是一种交通工具，而是成了只有完美照明才能营造完美氛围的舒适区。德国科技集团和照明专家——肖特公司成功将玻璃光纤转换成先进的导光管，从而能够在人造环境中营造完美而自然的氛围。

肖特首席执行官Frank Heinrich博士表示，肖特公司不仅服务于德国汽车制造商，还为正在崛起的中国汽车制造商提供越来越多的服务。肖特中国公司总经理陈巍展示了肖特公司与一家中国大型汽车制造商合作的设计，将肖特侧光导光管集成在SUV车型的头顶控制台中。

除了具有照明功能之外，许多新的解决方案与环境照明一起营造一个特殊氛围。玻璃光纤照明突出车辆内部轮廓，灯光更加微妙。肖特借助德国美国茨总部的技术制造出侧光导光管，其优点是玻璃光纤沿光纤全方向均匀发光，优于塑料性能。此外，其可以柔性安装，具有较大的弯曲半径，而且不影响光线质量。

普通视线无法看到的肖特侧光导光管还为轿车内部增添了情境照明，达到了轿车内部感觉更加宽敞和多层面的效果。乘客对车门、中央控制台和脚窝空间的认知将会发生转变。乘客可调整各个灯光的颜色，营造出感觉更舒适的私人空间。全景天窗边缘精致的轮廓照明创造出天窗蒸发的幻觉，令乘客视野开阔，尽享无垠的天空。

肖特中国汽车照明销售经理林祯仕表示：“即使是最小的改进也能产生极强的效果，在轿车内尤其如此。通过利用光纤技术为下一代轿车升级车内照明，品牌轿车可带给你更舒适、宽敞的驾乘体验。一旦你体验到夜间驾驶时细微的自然照明，你就不想错过它。”

