

【老彭侃车】

危险的车距

问一位老厨师：“烧菜什么最难？”答道：“放盐最难。”问一位老司机：“开车什么最难？”答道：“保持车距最难。”

会开车，难道还不会保持车距？老司机解释：保持车距容易，保持“适当车距”却不易。他凭几十年经验告诉我：路上的交通事故，十有八九的起因是“车距不当”！

他举例而言：高架路上为什么追尾多？就是因为有人看轻车距问题。有人自恃“反应快”，一味贴着前车开，结果前车一刹，后车就追尾。还有人自恃“技术好”，喜欢“插档”，不知道有的司机手脚生疏，有的司机不肯让道……他猛一插，打乱了车距，那就容易出事。在高速路上既要保持快速，又要保持“小间距”，还要保证不追尾，对司机各方面要求都比较高，千万不能小看这一挑战。

我记得对交通事故进行追责，有13种情况肯定要负全责，连争议都不用争议的，如：前后车追尾，后车要负全责；同向车擦碰，变道车要负全责；转弯与直行车相撞，转弯车负全责……在这里，车距问题就显得太重要了。纵向的是车距，横向的也是车距，车距保持不好，出事就在眼前。

有位刚过世的朋友曾留给我一句话：司机遇红灯停车，应该看得到前车的后轮；如果看不到，那就表明“车距不当”。这话简单，但实用性强，值得记取。

特约撰稿 彭瑞高

“魂动”诱人 操控显本色

——试驾进口全新马自达ATENZA



今年6月底上市的进口马自达ATENZA实际就是全新一代的马自达6，此番少量进口，并用日本的命名方式，旨在为在年底就要国产的全新马自达6试水探路。

第一眼见到这辆红色的马自达ATENZA，我相信很多人都会被它的外形打动。ATENZA这辆中级轿车的造型显然将马自达目前最新的“魂动”设计理念演绎得最为彻底，它的设计足够年轻和动感，似水流动的流畅车身线条，让ATENZA颇

有点来自未来的感觉，在路上拥有极高的回头率。尽管三围尺寸比老款马自达6和睿翼都要大一圈，但视觉效果显得更纤瘦。原厂配备的19英寸的轮毂也为ATENZA的动感指数加分，据悉国产时也将保留，这在同级车中并不多见。

相比有点科幻的外观造型，ATENZA在内饰的设计方面就显得相当中规中矩。中控的布局很普通，炮筒式仪表设计没有太多出彩的地方，但面板的做工和按钮的手感还

是相当不错，大面积的软性材料也值得称赞。不过多媒体大屏触摸系统界面和图标都有些山寨，而且按键式的音量调节在行车时用起来很不方便，很明显是由国内配套厂商后装的。进口ATENZA还省略了国外版本在靠近中央扶手处配备的旋钮式多媒体控制系统，以及一些驾驶辅助电子系统，这与目前同级车在此方面追求的“高端大气上档次”还有距离，希望国产时能够恢复。

车内真皮座椅质地柔软，对于

比较激烈的驾驶也提供了上乘侧向支撑，不过没有座椅加热确实是个遗憾。虽然ATENZA拥有2830mm的长轴距，但是更多是考虑到了外形设计的需求，用在车内空间的部分有限，这也使得其后排乘坐空间比较一般，并无太多亮点。

ATENZA搭载了采用“创驰蓝天”技术的2.0L发动机和6速手自一体变速箱，这台发动机的最大功率155马力，最大扭矩200N·m，比睿翼同排量发动机提升了8马力和16N·m，但是油耗指标却下降到6.2L，这套马自达最近一直大力宣传的“创驰蓝天”技术在动力效率上的提升显而易见。

车辆的操控性能是马自达的长项，ATENZA也保留和继承了马自达6车型颇有口碑的运动特点。车身对方向盘的指令执行得很迅速，驾驶起来非常轻巧，运动化的底盘和悬挂调教很有韧性，动力的输出非常线性，采用换挡拨片，会更具驾驶乐趣。

作为原装进口车型，ATENZA的23.88万元的价格似乎并不高，但国产后要更具有竞争力，更丰富的配置，更强的动力和更合理的价格是必须要考虑的问题。 刘朝晖



全新MINI驾驶者辅助系统增乐趣

MINI互联空间站（MINI CONNECTED）一直在技术与车载娱乐信息应用和服务方面领先于细分市场。在新一代车型中，MINI将推出一系列创新的驾驶者辅助系统，这些技术均基于驾驶者与车辆之间通过智能连接进行的信息联通，带来创新的舒适和安全体验。

新一代MINI车型中将首次配备MINI平视显示系统，将重要驾驶信息以高分辨率彩色图像的形式显示在驾驶者的视野内，信息显示在仪表板顶部的一个小型折叠显示屏上，而不是投射在风挡玻璃上。新一代MINI车型在挡风玻

璃上装有多功能摄像头，为多种驾驶者辅助系统服务，包括碰撞警报系统，以及城市安全和行人保护系统。碰撞警报系统在车速15公里/小时以上时启动，城市安全和行人保护系统在车速60公里/小时以下时启动。

此外，MINI还配备了其他众多驾驶者辅助系统创新功能。同样基于摄像头的速度和车距控制系统可让车辆自动与前车保持安全车距。限速信息识别系统、交通标志记忆和禁令信息系统则协助驾驶者时刻了解当前道路交通规则，识别交通标识。

宝龙

长安马自达CX-5：都市SUV新势力

在技术上自成一派的马自达，正欲凭借“创驰蓝天”技术成为日系技术反击战的先行军，而长安马自达CX-5正是秉承全新技术理念的国产SUV先锋官。

国产CX-5的外观完美移植了进口版，原汁原味的“KODO魂动”设计无时无刻不在表露着优雅和动感，细看之下，CX-5的车头设计确实和猎豹有几分神似。车尾部分则采用了SUV上少见的动感设计，国产CX-5的实际尺寸比本田CR-V、大众途观等车型都要大，其轴距更是达到了2700mm，几乎是同级车型中最长的。

国产CX-5的内饰采用全黑风格，以此来突出运动感。做工方面，选用了比较多的软材质，手感和做工都很不错。中控台布局合



理，功能区域划分比较清晰，还配备了7英寸高清触摸屏多媒体娱乐系统，很符合当前主流要求。

舒适配置方面，配备了一键启动、双区自动空调、座椅加热、

天窗、电动座椅调节等。顶配车型还配备了9扬声器Bose音响系统。TCS牵引力控制系统、AFS前大灯智能随动系统、i-Stop智能怠速停止系统为CX-5加分不少。而i-

ELOOP智能制动能量回收系统只在顶配车型上出现。

国产CX-5上搭载的创驰蓝天技术自然吸气发动机，排量虽然只有2.0升，但压缩比高达13:1，其最大功率为155马力（114kW）/6000rpm，最大扭矩200Nm/4000rpm。

试驾过程中，CX-5的方向盘比较轻盈，手感很舒服。变速箱的换挡很平顺，几乎察觉不到换挡的过程。电子转向系统的指向性和操控性都相当出色，延续了马自达一贯的操控流风格。

在保持出色驾乘感受与满足充分动力的同时，实现了出色的燃油经济性，加之出色的操控性，相信长安马自达CX-5能在国内的紧凑型SUV市场有所作为。

罗裕



作为BMW品牌体验中心公众艺术计划的一部分，村上隆艺术沙龙日前在上海BMW品牌体验中心正式启动。

村上隆是日本极具影响力的艺术家，他以异想天开的创意和不受拘束的用色，完美地阐释了新波普艺术。此次村上隆艺术沙龙是上海BMW品牌体验中心的首次艺术盛典活动。这座全球首家BMW品牌体验中心，于2013年4月正式开业，同时宝马在华正式启动了旨在全面促进消费者关系和业务质量的“未来零售”计划。活动当晚，BMW品牌体验中心灯火通明，艺术与文化在此交织，东方传统与西方文明在此碰撞，高雅艺术与通俗文化在此融合。

汤力



驾趣十足的梦想家

——试驾广汽本田全新凌派

得中级车者得天下，广汽本田潜心多年力求打造一款“中国原创”的全新中级车。笔者日前在杭州试驾了这款由国际足坛巨星C罗代言的战略车型——凌派。

静观凌派，4650mm超长车身，宽1750mm，高1505mm，前脸格栅如锐利龙牙，和发动机罩中部两条“龙须”形成呼应。动起来的凌派身姿更为矫健。LED行车灯透露出炯炯目光，配合俊俏设计前包围及切削工艺的多幅运动轮毂，金属亮色与黑色涂装在车辆行进中更显出“龙”的灵动。

坐进车厢，笔者对凌派宽大的后排空间印象深刻。由于采用Honda FUNTEC舒适

技术，凌派拥有了傲人的车内空间，甚至完全可媲美B级车的水平。对空间需求极高的中国用户，凌派给出了最完善的解决方案，包括：舒适度极佳的后座，宽敞的空间，以及588L超大后备箱等。

安静的车内环境向来是豪华车的专利，而凌派为了超越消费者的期待，构建全方位隔音降噪体系，采用PVB隔音膜的前窗玻璃、发动机罩缓冲垫、后轮拱内侧的隔音棉等严格的隔音措施，打造出静谧、宽适的驾乘空间。

还值得一提的是，凌派在同级别中率先配备的“智能屏互联系统”，只要通过将

手机连接到系统，智能手机画面将显示在系统7英寸高画质多点触摸屏上，用户可以利用屏幕实现手机中相关APP的使用，让智能屏互联系统成为导航装置、娱乐中心、资讯查询中心。

令人惊喜的是，凌派还是一款驾驶乐趣十足的中级车，这得益于Honda 1.8升i-VTEC和5AT的黄金动力组合所带来的强劲动力输出；而更为惊喜的是，这套动力组合百公里6.7L的工况法综合油耗足以让很多1.6L发动机汗颜。方向盘左侧还配有ECON绿色按键，在拥堵的城市路段，开启此ECON键，能够最大限度实现燃油经济性。

一天路试下来，笔者能够深切地体会到广汽本田打造中国消费者全新“梦想中级座驾”的良苦用心，但由于这个市场实在是强手如云，真希望凌派能够激发起新一轮的良性竞争。

罗裕