

德国发展电动汽车迈大步伐

今年的法兰克福车展上，德国企业的电动汽车及混合动力车备受关注。大众集团总裁文德恩表示，现在，“主要由柴油发动机负责减排”的方针仍未改变，但也强烈意识到“正面临着价值观的根本变化”，因此开始加快汽车电子化的步伐。

尽管整个行业都打算转向汽车电子化，但各公司的战略却存在差异。最能体现差异的是，作为现有车型的延伸推出电动汽车及混合动力车的大众和从零开始建立新品牌的宝马战略。

大众公司推进的战略是，将部件按照发动机等驱动系统、悬挂系统等不同功能划分模块，通过灵活组合模块来开发和生产新车。采用这种方式后，以高尔夫为例，无需更改基本设计，即可由柴油发动机车改为电动汽车、混合动力车及燃料电池车等配备不同驱



动系统的车型。

宝马则敢于冒险。该公司负责销售的董事伊安·罗伯逊说：“我们只生产高档车。所以从汽车的构造到生产、材料及行驶性能进行了全面更新，突破了技术界限。”为了实现大幅轻量化，宝马在电动汽车车身采用了碳纤维材料。据介绍，宝马共为开发i3等车型的“i项目”投入了27亿美元。

虽然采取的战略不同，但大众和宝马都打算向电动汽

车及混合动力车转舵，在其背后，欧美不断强化的环保法规产生了巨大影响。

欧盟日趋严格的环保法规已成为车商发展电动汽车的重要动力。欧盟要求各企业必须在2020年之前将销售的新车的CO₂排放量平均值降至95g/km以下。以宝马为例，目前该公司各车型的CO₂排放量平均值为140g。单靠提高发动机燃效很难达标。

德国企业的紧迫不舍今

后可能导致日本企业在关键技术上处于劣势。罗兰·贝格咨询公司根据与德国研究所的联合调查结果分析认为，德国的电动汽车及混合动力车技术在全世界排名第一，而日本仅为第五。该公司表示，原因在于德国车厂在不断推进技术创新的同时降低了价格。

德国把推动电动车的发展看作是提升整个国民经济的战略机会。政府正在筹划将智能汽车和智能电网相结合，以大大节省充电的等候时间，方便用户和电网之间的结算，甚至可以节省国家扩大公共电网的开支。德国政府决定，2012年开始将原来针对电动汽车的免税年限由5年延长到10年，在特定年份获得上路许可的电动汽车能享受优惠政策。优惠政策不仅惠及纯电动的个人小汽车，电动商用汽车和轻型汽车也在免税范围内。 林森



高卢怪咖特立独行 ——试驾长安标致雪铁龙DS5

看到DS5的时候，你很难一下子将其明确归入哪一种车型，法国人大胆独特的设计语言打造出的DS5也是特立独行的。它是一辆两厢车，但车尾更长，个头也比旅行版轿车高，但底盘又比SUV低，加上层次感相当丰富的车身线条、前后灯造型和五瓣式合金轮辋，DS5在融合了两厢车、跑车以及旅行车的设计元素后打造出个性化外观，让你对法系车不按常理出牌的设计又多了一次体会。

长安标致雪铁龙国产后的DS5，底盘增高了7毫米，除此之外基本保留了进口版本的设计。坐进车内，法国人的内饰设计也依旧让人思路有点跟不上。仪表台充满复杂的曲面，车厢各处镶嵌的大小数十处金属装饰材料，加上平底方向盘、三片式天窗和各种按钮，颇有科幻电影里太空船驾驶舱的感觉。车窗升降、中控锁等开关放置在变速杆后，让人一下子有点不太适应。在配置方面，国产DS5根据中国市场做了丰富的改进，之前不太好用的info-drive系统按钮被取消，取而代之的是一块反应非常迅速且操作方便的7英寸触摸屏。顶配车型上，车道保持系统可以在60公里/小时以上开启。此外，前排座椅按摩、副驾驶座椅的后排调节、后排空调出风量调节等新增配置提升了DS5的舒适性。采用Nappa真皮包裹的表链式座椅不仅美观，而且质感相当出色。但对于一辆中级轿车来说，后排仅提供出风口和中央扶手似乎还稍显不足。

在国产DS5身上采用了与宝马合作的1.6THP发动机，具有高低两种动力输出，均匹配爱信的6速手自一体变速器。其中低功率版本最大功率120千瓦，最大扭矩240牛·米；新增的高功率版本最大功率147千瓦，最大扭矩275牛·米。在实际驾驶过程中，你会感觉动力的输出相当充沛而且线性，无论转向还是油门、刹车踏板，调校方式都比较中性，变速箱动作也很柔顺。虽说带给你的驾驶激情并不明显，但底盘和悬挂还是比较扎实，驾驶比较轻松惬意。

与之前进口的车型相比，21.99万~30.19万元的价格让国产DS5更具亲和力，加上配置上的变化，性价比更高。在同质化越发严重的市场上，作为细分市场最具个性的车型之一，DS5能够带来很多与众不同的设计和灵感，这对于眼光日渐挑剔的国内消费者来说确实是个不错的选择。 朝晖

全新爱丽舍：适用生活典范



雪铁龙全球新一代欧系中级车全新爱丽舍，秉承“适用主义”理念研发，在全球进行了长达600万公里的全时全路况实车测试，表现出极强的适应能力与可靠的稳定性。前不久，媒体齐聚盘山，踏上“600万km+全球品质鉴证之旅”，亲身体验全新爱丽舍“适用生活之美”。

全新爱丽舍继承了全新雪铁龙家族脸谱，也有自己的风格，腰线在近车头部分上扬，更具动感，符合主流消费口味。多条造型线与台阶面构成的横向层级令尾部造型更加丰富，非常耐看。隐藏式天线和镀铬防擦条是国内版所独有。

全新爱丽舍内饰以浅色调为主，不错的配置和适量镀铬装饰，有效地点缀和提升了车厢档次感。中控台采用倒梯形设计，除了空调控制按钮外

几乎找不到其他按键。7英寸MRN 大触屏导航娱乐系统，触控反应、灵敏度和准确度达到业内一流，大大提升了车内档次。0.37㎡带防夹功能超大规格天窗，开关均为一键式。车内还搭载了PM2.5车内滤净系统。空调出风口有设计

感，且中央出风口也能全关闭，为同级少见。双隔离超静防尘密封也是同级独有。

2652mm的超长轴距，1748mm超宽车身，787mm超大腿部空间，让全新爱丽舍成为“适用主义”新典范。整车空间达到同价位中上水平，车内

储物空间随处可见，前、后排均设有中央扶手箱，可以说是最大限度利用了车内空间。后备厢地台内为全尺寸备胎，同级独有，实用性高。

全新爱丽舍搭载了全新EC5 1.6L CVVT高效发动机，最大功率为86KW，为同级别车中功率最大。动力性和噪声振动表现都很出色，80km/h内提速感觉有劲，4AT变速箱挡位变化时机比较聪明，整体换挡次数减少，顿挫感大为减轻。5MT版本动力比4AT更优，挡位齿比匹配理想，加速衔接畅顺。全新爱丽舍的悬架系统，将可靠操控与舒适驾乘融为一体，无论在盘山公路上，还是高速公路上，平衡感和稳定性都比较出色。 晓流

东本杰德：灵动生活制造机



三五好友相约烧烤，食材、啤酒、炉子、炭木早早的准备妥当，却发现后备箱空间狭小，怎么也没办法满载乐趣，到底是取消计划还是舍弃什么呢？所幸东风Honda想在了前面，今年上市的时尚座驾JADE(杰德)就是这样一款好看灵动的生活好选择。

JADE(杰德)研发总负责人印南泰孝对车型解读，使用最多的就是“需求”，充分考虑到了不同用户的个性选择后，才有了5座与4+α两个不同座椅布局的车型。其中，5座版本第一排和第二排的着坐点距离比大家熟知的CR-V还要长70mm，可以充分保证乘坐者的舒适度，而大储物空间再加上大开口尾门则让使用更加方便轻松。

当然，最值得一提的还是充满灵动的4+α版本，整体设计充分体现了“空间利用率”最大化——首先，第一排和第二排的着坐点距离比5座版本还要宽敞；其次，第二排采用了全新构造，仅保留两个座位，这样一来后排的乘坐舒适性就能够得到保证，即便是第二排座椅拉动到最前，腿部依然有不错的空间，实现了超越高端豪华轿车的舒适空间；最后，则是创新的V型滑轨设计，第二排座椅经过调整后能够获得更加宽敞的横向空间。

名图是北京现代又一次专为中国市场打造的轿车。在北京现代对旗下车型的界定中，它是一款介于在索纳塔和朗动之间的中高级车型，以简约、硬朗之风，满足那些稳重人士的审美需要。

从外观上看，名图延续了现代汽车最新的“Storm Edge(风暴前沿)”设计理念，车身线条简约饱满，车头机舱盖上两道锋利的线条流露出出现代汽车的家族特征；大尺寸镀铬进气格栅非常符合国际前沿的高端化潮流。犀利的鹰眼式大灯深邃而孤傲，配合造型前卫的LED日间行车灯，让名图看起来更有



简约而不简单

——试驾北京现代名图1.8L

睿智之感。

名图内饰设计融入了欧洲工业设计宽敞、流线、高端、简约的造型理念，强调整洁和稳定性的内饰布局。10向电动调节加大加厚包裹性良好的座椅松软舒适；内饰采用大面积桃木材质装饰。宽大的中控台布局合理易用，多功能方向盘集成了多媒体控制、定速巡航、蓝牙电话等功能按键，搭配TFT LCD 超级仪表盘，造型时尚，

功能集成度高，科技感强。

配置上，名图继续沿袭北京现代一贯的丰富传统。除去ESP车身稳定控制系统、ESS、侧气帘和侧气囊等必不可少的安全配置外，还武装了包括一键启动、氙气大灯、LED日间行车灯、驾驶席座椅加热、通风等在内的越级配置。

总体而言，名图提供的配置很全面，并且主要针对日常经常能够使用到的地方

着重增加配置，基本没有那些华而不实的功能。除此外，全景天窗带来的开阔视野，以及2770毫米的轴距带来了宽敞后排空间，也使得名图在与同价位的紧凑型轿车的对抗中具有明显优势。

动力系统上，名图与欧洲版第八代索纳塔共享同一平台，配备1.8L和2.0L两套动力总成，均搭载六速手自一体变速器。其中，2.0L发动机最大马力155PS/6200rpm，最大扭矩19.6kgm/4000rpm。此次试驾配备的是被誉为“黄金动力”的1.8L自然吸气发动机，最大马力143PS/6200rpm，最大扭矩17.9kgm/4500rpm。在实际的试驾体验中，动力并不是名图的强项，即使深踩油门加速的表现不是很出色，变速箱反应也不积极，在突然深踩下油门时有明显的迟滞感。

整个试驾过程最令人难忘的，还有名图的超强静音效果，这是车型开发人员对此车最为满意的地方第一。从万宁到三亚的试驾途中，恰逢台风天，车外雨大风急，但无论是启动，还是整个行进过程中，车内既听不到风声，也听不到雨声。 姚琼