

站在“食物链”顶端 新势代奇骏成SUV顶端狩猎者

在热播美剧《纸牌屋》的预告片中有这样一句话：“只有一条规矩，成为狩猎者，或者成为猎物”。这句话同样适用于如今中国的城市SUV市场。

竞争激烈的SUV市场就像一条完整的食物链，同样需要面对弱肉强食的残酷现实。但是，强者如林的车市各有所长，谁能站在食物链顶端成为顶端狩猎者，却一直难下定论。而今天，随着新势代奇骏的上市，这一情况将得到彻底改变！



**订单：半月破万，日增800
顶端狩猎者初露“獠牙”**

“过万很平常，前三才及格。”任勇在新势代奇骏上市时说出了这一豪言壮语，其背后更高层次的战略意图不言而喻。

东风日产对新势代奇骏的自信，正被不断更新的终端数据所兑现。尽管尚未到发布月度销售数据的时间段，但东风日产即时数据显示，截至目前，新势代奇骏各地的订单数量已经破万，而且还在持续攀升中，形成风行SUV车市的“新奇骏效应”。

目前，新势代奇骏日增订单高达800台。由此推算，新势代奇骏首月的订单数将可能突破两万，这无疑是一个足以“改朝换代”的恐怖数字。作为考量热销程度的最佳晴雨表，超高的订单数预示着东风日产在SUV市场将有一个好收成。

新势代奇骏当红，成为主流城市SUV市场风头无两的“主角”，无疑会搅动、蚕食现有的市场生态和势力范围。据来自全国各地的信息显示，或许是感受到新势代奇骏的强势气场和压力，有的同级产品有些坐不住了，或取消加价提车，或干脆降价促销，成为“新奇骏效应”的伴生现象。

雄鸡一唱天下白，半月订单过万，日增订单800，加上本就出色的产品价格，我们有足够的理由推断，新势代奇骏的强势和火热将持续下去，进而成为2014年中国SUV车市的主旋律。不出预料，任勇“破万很平常，前三才及格”的判断将被证实，新势代奇骏完成“破万”不难，“前三”也大有可期。

新势代奇骏的狩猎者“獠牙”已初露锋芒。那么在强者如林的城市SUV食物链中，新势代奇骏又是否具备“通



吃”所有对手的强悍实力？

**深谙丛林法则
“城市+越野”练就猎杀绝技**

在复杂的食物链中，任何个体想要生存下去，必须练就独有的安身技能。就SUV市场来说，一款产品想要在竞争中获得生存空间，同样需要杀手锏；本田CR-V将轿车化技术应用到SUV上，开启城市SUV时代；大众途观除强大的品牌影响力，也离不开扎实的技术造诣。在目前的城市SUV产品链条中，不论是CR-V、途观这样的豪强，还是翼虎、RAV-4、IX35等挑战者，均有立足车市的一技之长。

弱肉强食、适者生存，东风日产深谙市场的丛林法则，倾全球之力打造出新势代奇骏，以傲视同级的强大产品力站在了城市SUV食物链的顶端。值得一提的是，有某项专一的猎杀技能是狩猎者最基本的素质，但新势代奇骏则从多方面对竞品形成了“全包围”结构，这才是它成为“顶端狩猎者”的最根本原因。

新势代奇骏最大的“杀手锏”，是对上一代奇骏强悍越野性能的继承和提升。众所周知，上一代奇骏自问世以来，便以“率先登陆地球三极的量产乘用车”的身份向天下昭示了无与伦比的越野能力。新势代奇骏更青出于蓝：普通四驱升级为超级四驱，越野能力得到大幅度提升。

新势代奇骏采用4×4-i智能全模式四驱，具备2WD、LOCK、AUTO三种可自由切换的驱动模式，更多的选择空间和更强大的驱动水准，已经可以秒杀所有竞品的四驱系统。除此之外，新势代奇骏还配备了YMC动态扭矩控制系统、B-LSD电子制动力分配、陡坡缓降控制系统、上坡辅助系统等尖端科技配

置，形成了异常强大的超级四驱系统，让越野变得轻松自如，任何恶劣路况都能够从容应对。

超级四驱系统让新势代奇骏成为30万以内城市SUV的性能之王，也弥补了现有城市SUV“只城市，不越野”的短板。除此之外，新势代奇骏还拥有第二大“杀手锏”，那就是颠覆传统的舒适性能。

作为一款城市SUV，舒适性也是必不可少的一部分。在以往SUV产品中，公路操控性和驾驶感受都给人一种略显粗糙的印象，但新势代奇骏颠覆了这种传统。新势代奇骏以“3A公路稳行系统”打造了全新的驾驶感和操控性。ARC主动行驶舒适控制系统，有效过滤车身颠簸，提升舒适性能；ATC主动俯迹控制系统与AEB主动发动机制动辅助系统，使新势代奇骏的过弯性能大幅提升。

由此可见，更加符合“城市”定位的公路性能，加上同级产品不具备的强大越野性能，两大“杀手锏”使新势代奇骏与其它竞争者形成了“代差”，真正站在了城市SUV市场食物链的顶端，成为顶级狩猎者。

**引领进化趋势
“价格+价值”打造全新王者**

在弱肉强食的竞争中，新势代奇骏的两大“杀手锏”傲视群雄，城市兼具越野的本色性能也迎合并引领着市场发展的趋势。但另一方面，消费者对产品的需求也在不断升级，除了产品本身之外，他们也非常看重其它价值的体现。基于对市场极具前瞻性的精准把握，新势代奇骏还非常注重价值的分享，从它诱人的价格、智能化的配置和燃油效率等方面就可见一斑。

早在亮相之初，新势代奇骏就以18.88万元起的预售价赚足眼球，如今正式上市，更以低于预售价的18.18万元起的价格引爆车市。新势代奇骏的售价，与同级竞品相比本已占尽优势，更难能可贵的是，与上一代奇骏相比也更具魅力。“一剑封喉”的价格，通杀所有竞品，在行业中树立起了难以逾越的性价比标杆，彰显了顶端狩猎者的王者霸气。

除此之外，新势代奇骏还创领城市SUV中价值分享的先河。外观上，新势代奇骏采用同级别唯一的全LED灯光系统，闪耀灯光随光影变化，带来流光溢彩的夺目效果。搭配日产最新家族式前脸，醒目的V型镀铬格栅，充满动感的外抛式前后翼子板设计，极具辨识度和

视觉张力，为蓄势待发的“流体光绘”造型锦上添花；同级领先的全景天窗，则非常符合成功人士的视野格局，一览无遗尽享无限风光。而内饰方面，新势代奇骏打造的零压力舒适座舱更是别具一格。4643mm×1820mm×1725mm车身尺寸，2706mm同级最大轴距，660mm超大腿部空间，乘坐舒适度大幅提升。根据航天组织在零重力太空中的测试，日产设计师锻造出同级特有的零重力健康座椅。影院式后排座椅也充分体现了极为人性化的设计初衷。

在配置上，新势代奇骏的“价值分享”同样体现得淋漓尽致。以X-Touch全感科技为核心，新势代奇骏配备了众多世界首创、同级独有或领先的智能化配置。其中，ITS预警式整体安全系统集成变道盲区预警（BSW）、车道偏离预警（LDW）和移动物体/行人探测预警（MOD）于一身，配合VDC车辆行驶动态控制系统、TPMS胎压监测系统、AVM全景式监控影像系统，为新势代奇骏提供了同级最强的主动安全保护。另外，新势代奇骏还配备了IPA自动泊车辅助系统，集成了三种车位的泊车模式，同级极为罕见。

当然，除了价格和配置之外，油耗也是衡量一款车价值感的重要参考。在这方面，新势代奇骏亦做得登峰造极，非常匹配“顶端狩猎者”的身份。新势代奇骏搭载了QR25DE和MR20DD缸内直喷两款发动机，采用双C-VTC获得了最佳燃效和动力性。同时，配合新一代7速手自一体XTRONIC CVT无级变速器，新势代奇骏将稳健而充沛的动力输出和最佳燃油经济性完美结合，实现了百公里8.3L（2.5L 4WD CVT）和7.1L（2.0L 2WD CVT）的同级最低油耗。

如此一来，新势代奇骏不仅在产品力上所向披靡，它在价值感层面上，也凭借极具诱惑力的售价、“更聪明”的智能配置和领先同级的燃油效率通杀城市SUV市场，是当之无愧的顶端狩猎者。我们可以预见的是，随着市场的不断成熟，价值分享将会演变为消费者衡量产品的重要指标，新势代奇骏显然创造并引领了这种进化趋势。

角逐SUV市场，或以品牌安天下，或以技术定乾坤，而新势代奇骏则以产品力和价值感两大绝对优势，将欲一统江山。业内专家表示：“在城市SUV这个生态圈中，新势代奇骏俨然已经登顶，它的出现将会改变原来的‘食物链’形态，让市场向着更高层级进化。”