

老彭侃车

## 谁喜欢撒喇叭

早在7年前,市公安局、环保局就发文规定:外环线内道路,全天禁止鸣喇叭。这个规定,既针对机动车,也针对非机动车。也就是说,各种车辆进了外环线,就禁止鸣喇叭。

但实际情况并非如此。不仅外环,中环甚至内环以内的中心城区,喇叭声也不绝于耳。观察下来,部分司机喜欢撒喇叭。主要是哪些人呢?

部分摩托车和助动车主。他们整日行色匆匆,有的不守规矩,不在规定车道驾车,甚至把摩托车助

动车驶上人行道。这些车主为了驱赶行人,乱撒喇叭也就不奇怪了。

二是部分年轻的私家车主。他们有的刚买车,对喇叭声充满新奇;有的觉得开上小车,比非机动车高一等了,就用喇叭声来炫耀展示;有的车主技术好、性子急,容不得他人动作有一点迟缓,习惯用喇叭声来表达对他人的鄙视。

三是少数恶作剧的车主。他们遇到有人停车挡住他的出路或去路,不是积极设法解决,而是坐在车里大撒喇叭,用来发泄胸中恶气。还有些车主,喜欢用喇叭声喊人、催开门。

四是部分货车司机,为了赶路送货,喇叭按得十分频繁。五是部分公交司机,绿灯一亮,等在小车后的公交司机总是第一个发出催促的喇叭声,他车子启动慢,心情却急得很。六是部分出租车司机,有乘客催促赶路的,更是一路喇叭,先声夺人……

有经验的司机都知道:喜欢撒喇叭的,大多缺乏经验,还缺乏教养。 特约撰稿 彭瑞高



## 既征服赛道 又畅游沙漠

### ——试驾华晨宝马新BMW X1

日前,华晨宝马新BMW X1“行无极 动无疆”主题试驾活动在鄂尔多斯举行,这也是BMW X1继今年初挑战崇礼冰雪路况后再次拓展疆界,驾驭的目标直指赛道和沙漠。

在被誉为中国第一条国际山地赛道的鄂尔多斯国际赛车场,我们在赛道先后体验了3大项目,分

别是绕桩计时赛、紧急制动变线,还有最刺激的赛道驾驶。

新BMW X1虽是一副SUV身材,却有堪比比赛车的操控性。虽然X1的车身较高,但是优秀的底盘调教,精准的方向,加之xDrive系统的辅助,绕桩变得十分轻松,驾驶感受与轿车几乎没有区别。得益于优秀的车身50:50的重量分配,以及前

后相同尺寸的通风盘,X1在紧急制动过程中并没有明显的点头现象,车身姿态稳定。

在操控方面,由于xDrive系统的加入,28i在车辆通过弯道时的极限也相对更高,即使是全速攻弯,车辆的姿态也十分稳定。

许多对轿车来说尚属高难度的动作,比如连过S弯、弯道紧急避

让,弯道紧急制动等动作,新BMW X1都能一气呵成,轻松完成。新BMW X1在极限状态下所展现的卓越运动性和操控性,印证了几近“随心所欲”的驾驶乐趣。

赛道试驾过后,我们来到了银肯塔拉沙漠中的响沙湾。在行进至沙漠腹地后,xDrive系统会快速调整前后轴的动力分配。

面对沙漠里的松软沙路,自动差速制动系统(ADB-X)确保了最佳驱动效率。当车轮出现打滑迹象,ADB-X还会单独进行车轮制动,锁止动力被施加到相对的车轮上,从而保证最佳的驱动功率。

当路面发生相对较大的落差时,HDC系统就会立刻介入,反应十分灵敏。HDC启动之后,驾驶者只需操作方向盘,同时制动信号灯也会亮起,警示后方行驶的车辆。HDC开启状态下的车速可以在4到25公里/小时之间自由调节。

市面上同时能在赛道劈弯又能畅游沙漠的都市SUV并不多见,这足以证明新BMW X1的实力和它所代表的自由精神。

罗裕



广汽三菱SUV No.1挑战赛总决赛上周在西安渭水园赛车场火热上演。越野赛场上,来自广汽三菱全国六大销售区域的49名店头挑战赛冠军在全国近百名主流媒体的见证下,奉上了一场速度与激情的盛宴,最终冠军捧得终极大奖——新帕杰罗·劲畅旗舰版一台。

为了彰显源自“SUV世家”的专业品质,此次挑战赛从店内选拔赛到总决赛,都设置了众多极为惊险的越野项目,以阶梯路、单边桥等多种环节闯关的形式开展比拼。参赛者不仅可以充分体验到新劲炫ASX和新帕杰罗·劲畅的产品性能,更可亲身感受闯关过程带来的乐趣与激情。新劲炫ASX虽然是城市SUV,但是专业SUV的出身使其也能成功应对极具越野难度的挑战项目。而新帕杰罗·劲畅面对高难度越野挑战项目如履平地,其充足动力和优秀操控以及颠簸路面的减震水平,充分体现了达喀尔赛车级品质。

作为广汽三菱在今年巴西世界杯期间推出的重磅活动,此次挑战赛决赛的环节设置,除了将足球元素融合进车技比拼的“终极射门”,还在现场设置了点球大作战、神射手和绕桩王等多种世界杯主题互动游戏,供广大媒体及车友过足“球瘾”。 刘朝晖

## 跑车化的SUV操控王

### ——试驾国产Mazda CX-7



今年对一汽马自达来说是一个产品大年,上半年,全新车型阿特兹正式上市。刚刚上市结束,一汽马自达便马不停蹄开始了另一个新车型的造势,国产CX-7即将在7月底上市,而在上市之前,便邀请全国知名汽车媒体齐聚重庆,试驾一汽马自达国产版Mazda CX-7,这款运动型高性能SUV在外形设计、动力装备、驱动系统、安全性等方面都会令人感到有别于其他SUV车型,特别是它的操控性能将给试驾者带来全新体验。

### 打造SUV操控王

马自达品牌诞生于跑车,操控是它的核心基因,现在马自达的每一款车型都在阐述着这一特性,即使是即将上市的国产Mazda CX-7

也特别强调操控性能,力图将这款SUV打造成为真正的SUV操控之王。

首先,在外形上,CX-7就处处显示出了跑车的基因,身着得体的跑车化运动套装,这身行头借鉴了家族著名跑车RX-8的整体风格。比较突出的一点是,为了使车身线条更符合空气动力学要求,CX-7前挡风玻璃的倾斜角度达到了65.5°,这样整体造型更加接近跑车,而且较其它SUV车型具有更为流线、奔放的车身轮廓。这种设计让CX-7达到了0.34的低风阻系数,能够有效提高操控性能并降低油耗。

### 如虎添翼强劲动力

这次试驾的重头戏是装备2.3T发动机的四驱版车型。这台2.3T涡轮增压发动机能迸

发出175kW、350N·m的强劲动力,这一数值完全能够匹敌目前市场上的多数3.0L自吸发动机。而且涡轮启动转速也较为理想,在1500转/分钟时开始介入,到2500转/分钟时就能达到最大扭矩,这样就保证了发动机低转速时良好的扭矩表现。与之相匹配的是一套电控智能扭矩分配适时四驱系统,这套系统能够在前后桥之间将动力从100:0至50:50范围进行分配,为CX-7提供了十分稳健的行驶表现,加上最小208mm的离地间隙,CX-7便拥有了很不错的越野通过性能。

试驾过程中,CX-7的表现令人惊喜。虽说也是涡轮增压发动机,但这款发动机的表现与常见的涡轮增压发动机完全不一样。它最大的特点是加速很线性,没有那么突兀。在低转速下,由于拥有2.3的排量,动力并不会十分确实,而当涡轮工作起来之后,加速也变得迅猛。四驱系统悄无声息地尽职工作着,在连续弯道行驶中,你能感到每个车轮上面都有适度的扭力输出,始终让车身保持着稳定的运行轨迹,即便是激烈的驾驶操作,车身依旧能够保持从容的姿态。由此可见,一汽马自达试图将CX-7打造成SUV中的操控王并不是一句空话。 小党



## 来势汹汹的能量小子

### ——试驾雪佛兰创酷1.4T四驱旗舰型

雪佛兰创酷是一款酷感十足的车型。一方面,它瞄准国内日益火爆的小型SUV市场,刚一上市,就以更年轻、更动感、更具性价比比等赢来了高度聚焦;另一方面,它亮相今夏上映的《变形金刚4·绝迹重生》,以能量小子的姿态驰骋赛博坦星球基地,成为汽车人中的一颗新星。这个能量小子到底有多酷?此次我们在厦门对其一一试究竟。

创酷有着很鲜明的雪佛兰SUV风格,虽然个头不大,但饱满身躯展现的都是硬朗与动感,比如立体切割车头、美式肌肉轮眉、18英寸铝合金轮毂等,力量感跃然而出。高亮镀铬饰条装饰的酷锐盾形双格栅、睿视前透大灯,以及引擎盖上两条显著向上翻折并延伸至A柱的线条,隐约能看出它像个性格凌厉的小变形金刚。

变形金刚的玄机都在内部,同样,创酷的内饰设计也上演了“变形记”,它的内饰设计沿袭雪佛兰一贯的简约科技风,中控台上有11个物理旋钮和按键,但能覆盖整个车身的控制。未来式液晶仪表盘、三幅式多功能运动方向盘、冰蓝色背景光设计以及旋风式空调出风口的设计都非常讨年轻人。另外,中控台上7英寸彩色触摸显示屏

最夺人眼球,雪佛兰MyLink智能车载互联系统创酷自然不会错过。在空间配置上,创酷车内储物空间共有25个之多,大容量行李厢空间最高可达1372L。

变形金刚必须拥有强大的动力。创酷搭载的动力系统与昂科拉一致,是1.4L涡轮增压发动机匹配6速手自一体变速器,轻踩油门,就能感受到澎湃动力源源不断地输出,特别是在1700-4800rpm宽泛区间内,创酷的强劲动力源源不断。创酷AWD智能四驱系统的介入合理且及时。当车辆在常规城市道路行驶时,一直以两驱模式正常运转,当进入非常规路段,在轮胎失去抓地力的一瞬间,车辆则悄无声息地转换为四驱,让看似不太好走的道路也能轻松通过。

在场试驾的弯道测试环节中,当车辆出现转向不足或者转向过度时,可以明显感到车身稳定控制系统ESC对车辆姿态及时有力的调整。坡道辅助系统HSA在坡起时能短暂“踩住”刹车,在踩下油门后稳稳起步,让坡道起步轻松自如。创酷配备的包括车身稳定控制系统ESC、坡道辅助系统HSA在内的八大安全系统,拥有欧洲E-NCAP五星碰撞的权威认证。 姚琼