

【老彭侃车】

在日本东京等大城市待过几天的人，也许都有这样的体会：在交通干道上开车，红绿灯就像懂得人心一样，你的车只要跟着车流，基本上一路绿灯。东西向道路是这样，南北向道路也是这样：远远看前方是红灯，待你车流到时，自会“听话”地变成绿灯。

这便是交通信号系统高度智能化的结果，是科技人员经大量统计，不断对信号系统进行改造调节的结果。相比起来，上海交通信号灯的“智慧量”还比较单薄，缺乏长线统筹的科技含量。就是延安路、华山路、沪闵路等主要交通干道，红绿灯换灯节奏也没达到“智慧化”程度。举市中心延安路为例，其实延安中路展览馆门口的红绿灯，与以西常德路口的红绿灯，以及再西面华山路口的红绿灯，完全可以通过统筹，实行智能化控制。但现在人们在延安路上开车，往往在展览馆门口要停一停；200米后到常德路口又要停一停，再驶出一百多米，到华山路口又要停一停……不断停车候灯是多数，而遇一路绿灯则是“运道”。在市区开车，享受不到“智慧化”快乐；在郊区开车，更不要说了。

红绿灯节奏控制不科学，停车就多；停车一多，大气环境就更差。作为上海市民，我非常赞成“智慧上海”建设计划。我建议，“智慧上海”可以从“智慧红绿灯”取得突破。

特约撰稿 彭瑞高

随着“魂动”设计理念与“创驰蓝天”技术的运用，马自达汽车这两年推出的新车型总是能给人眼前一亮的感觉，例如CX-5、ATENZA阿特兹，以及此次在三亚试驾的主角长安马自达Axela昂克赛拉。

作为一款紧凑型车型，“魂动”理念赋予昂克赛拉的整车外观设计，犹如猎豹全力奔袭猎物的运动姿态，更加细长的前灯在前部和侧面嵌入LED日间行车灯，提升了车型辨识度和安全性。车身腰线成下倾线与上扬线的双线设计，下倾线由发动机舱盖前端起直达后门把手，先隆起后下压的线条柔顺地完成了整车前段视觉效果的拉伸，上扬线则从翼子板滑向尾灯，很好地挑起了Coupe型短车尾的收笔之势。

内饰是真正体现昂克赛拉的创新所在，它是首款配置MZD CONNECT全新互联驾驶系统的车型。另外，其内饰设计与CX-5和ATENZA阿特兹不同，黑色的内饰点缀银色的装饰板，显得运动感十足；中控屏幕则采用了直立式设计，位置与驾驶者的视线基本处于同一水平面上，空调面板的位置也微微偏向驾

魂动新“小生”——试驾长安马自达昂克赛拉2.0L



驶员一侧，这一切都更加有利于驾驶员操作。除了炫酷的仪表之外，昂克赛拉还配备了HUD抬头显示功能，它可以显示时速以及直行、转弯等导航辅助提醒。

“人马合一”的驾驭快感一直以来都是马自达的技术底色。昂克赛拉采用的是拥有创驰蓝天技术的

动力系统及底盘，它有1.5L和2.0L两种排量可选，这两款发动机都拥有直喷技术、13:1高压压缩比以及4-2-1排气管路等独特设计，理论上将在燃油经济性以及动力输出方面相比上一代车型有显著提升，SKY-ACTIV-Drive 6速手自一体变速器应用了“全速域锁定技术”，也会在

一定程度上节省燃油消耗。

在复杂的蛇形弯与绕桩评测中，昂克赛拉的精准表现令人印象深刻，得益于SKYACTIV-Chassis底盘悬架采用了带前后横向稳定杆的前麦弗逊式、后多连杆式全独立悬架，虽然有着2700mm的长轴距，仍可以应付激烈驾驶的需求。

而在实际道路试驾中，昂克赛拉没有想象中的激进驾驶特性，相反，倒是更倾向于日常行驶的舒适性。此次试驾的2.0L车型，其发动机的动力输出并不激进，尤其是初段动力缺少想象中的爆发力，但转速一旦超过3000rpm，动力会有一个较为明显的提升。总体来说，无论是一骑绝尘的高速公路，还是拥堵的城区道路，这台2.0L SKYACTIV-G高压压缩比发动机一直表现得很从容而有力。即便在高速公路全油门超车并线，驾驶者也不会感觉到突兀的加速感受，平顺的加速会让车内的乘员颇感舒适，不过需要急加速超车时，没有突兀的动力爆发会让整个超车动作略显迟钝，也会让驾驶者对车辆动力颇感绵软。

姚琼



日前，“BMW 感受完美2014”体验日活动在苏州启动。今年，BMW品牌以“遇体验，驭动感”为主题来庆贺“感受完美”体验日的14周年，每一名参与者都将通过动感、创新、美学、xDrive(BMW智能全轮驱动系统)四个模块，深入体验BMW的创新科技、纯粹驾驶乐趣和无限品牌魅力。

其中，“动感”环节将着重向参与者传达BMW高性能车型所带来的独特、动感的驾乘感受。客户将有机会

零距离接触BMW M5、BMW M6、BMW X6M等车型，体验“M”字母所代表的专属均衡性和精确性。

作为迄今为止国内规模最大且最成功的汽车品牌和产品体验活动，“BMW 感受完美2014”进行全面升级：历时8个月，覆盖86个城市的253家BMW授权经销商，并通过支持经销商在展厅举办B级活动的形式，深入更多3、4、5线城市，旨在让更多公众亲身体验BMW的最新产品，感受BMW真正的驾驶乐趣。

罗裕



油电混合动力的车消费者现在已经不再陌生，较早进入中国市场的日系丰田等品牌在这方面有着较为成熟的技术，也逐步得到大家认可。不过在普通消费者可承受的价格范围内，除了丰田凯美瑞尊瑞和普锐斯外，似乎还没有节油性能比较出色的混动车型。去年，起亚向中国市场引入了一款进口的K5混动版，显示了韩系车在这个领域的全新成就。

进口K5混动版的外形与目前市场在售的国产K5并没有太大区别，只是在一些细节上显示其与普通汽油版车型的不同，主要也是为了降低油耗。如前格栅采用了智能降阻进气系统，在高速行驶的时候可以主动关闭进气格栅，来降低风阻。17英寸镜面轮毂也比国产版本的18英寸略小。此外，大灯加入了氙气近光系统，车顶采用黑色设计，而车尾的Hybrid混动标识则是其最明显的身份标志。此外，车内仪表盘轮廓与普通版相同，只是仪表显示结构和显示模式进行了调整，混合动力专属4.2英寸彩色TFT LCD豪华仪表盘是混

韩系混动 别样选择——试驾进口起亚K5混动版

动版K5的标准配置，显示的内容很丰富，发动机与电动机之间的工作状态也可以一目了然地观察到。白色指数加上绿色辅助光源可以突出新能源特点。

进口起亚K5混动版的动力系统由Nu系列的直列四缸2.0L自然吸气发动机、6速手自一体变速箱，外加一台永磁同步电动机以及锂离子电池组成。这个动力配置与韩国土是一致的，而北美市场的K5混动版动力系统是2.4L发动机+电动机。由于排量减小，进口K5混动版的声优表现更突出一些。

从动力参数来看，进口K5混动版发动机最大功率为110kW/6000rpm，最大扭矩为180Nm/5000rpm；电动机的最大功率为35kW/1630-3000rpm，最大扭矩为205Nm/0-1630rpm。虽然汽油机的动力数据因为要与电动机配合而比国产版略低，但是实际动力输出很让人满意，油门的响应要及时很多。在操控

性方面，K5混动版也与普通版的差异不大，尽管悬挂调校偏舒适一点，但是底盘还是表现得比较有质感。

一键启动后，车辆由纯电力支撑运动。轻踩油门，左侧圆形仪表盘出现绿色“EV MODE”字样，车辆起步悄无声息。随着车速的提升，汽油机启动，与电机同时发力，轻踩油门便会得到不错的加速力。在城市道路走走停停的路况下，电动机时常能接替汽油机来工作，而且刹车制动有能量回收系统，所以K5混动版在静音和油耗上都表现不错，试驾下来综合油耗在7升左右。

目前K5混动版先以少量进口的形式观察市场反应，更大的目的在于提升韩系的品牌形象，让人们知道在丰田之外，起亚的混合动力车型也不是吃素的。当然，进口K5混动版28.98万元的价格也不算低，真要想大面积推广，唯有国产和降价。

刘朝晖

马年是SUV真正的大战之年，这其中东风日产的全新一代奇骏无疑是颇具搅局资本的一员，笔者日前在丽江试驾了这款新车。看到新车的第一眼就会让人感叹：新奇骏如今也回归到了主流城市SUV行列了。

新奇骏号称本色SUV，宽大结实的车头透着霸气，简洁流畅的线条洋溢着时尚气息，充满力量感的前格栅与后翼子板勾勒出了动感的身形，还配置了同级唯一的全LED灯光组合，称得上脱胎换骨、焕然一新。

进入车厢，从中控台到座椅设计再到地毯布置，很有质感，完全摆脱了SUV略显粗糙的传统印象。坐上驾驶座，新配的零重力健康座椅设计非常舒适。

值得一提的是，新奇骏X-Touch全感科技整合了超级四驱系统、3A公路稳行系统、新一代动力总成系统、ITS预警式整体安全系统等系列智能感应科技。新奇骏还配备了同级领先的智能感应全电动尾门，只要将手在感应范围内轻轻一挥，即可完成尾门的开合。此外，立体多变式行李箱设计颇为方便，人性化设计周到。

新奇骏在公路上的表现绝对堪称“3A级”，集成了ARC主动行驶舒适控制系统、ATC主动循迹控制系统、AEB主动发动机制动辅助系统于一身的世界首创3A公路稳行系统，配合麦弗逊式前悬挂和带铝合金摆臂多连杆的后悬挂系统，所带来的超强公路性能是实实在在的。新奇骏采用新一代7速手自一体XTRONIC CVT无级变速器，换挡顺畅无顿挫感自不必说，各转速区间的动力也稳定而充沛。另外，这次日产还特别设计了“自适应运动模式”，深踩油

聪明的城市新奇兵——试驾东风日产新势代奇骏

门，车辆就会瞬间加速并带来强烈推背感，在超车时非常实用。

而在越野场地，在面对连续颠簸的路面时，新奇骏全球首创的ARC主动行驶舒适控制系统可以自动调节重心，抵消车身起伏，降低通过颠簸路时的不适感。加上可设定速度的HDC陡坡缓降系统、YMC动态扭矩控制系统、上坡辅助系统，新奇骏的越野能力相比以往得到了进一步的提升。

一天试驾下来，我们对新奇骏的本色改变印象深刻。在如今只重“形”不重“行”的城市SUV中，新奇骏的确称得上“颠覆者”。更重要的是，依托X-Touch全感科技这一独门绝技，新势代奇骏更加“聪明”，也更具竞争力。

罗裕

