

纯粹越野玩具 试驾驭胜 S350 2.4T 两驱特装版



到底怎样的一台车才能被真正的称为硬派越野车?非承载车身?四轮驱动?还是装备越野轮胎的大脚车轮?或许它需要拥有一副原始且没有过多浮华的粗野外观?还是需要一台轰轰作响马力十足的柴油发动机?在这个 SUV 逐渐全面城市化的年代,是否还能找到一台真正的越野车可以具备以上所有特点呢?

还真有!来自江铃的驭胜 S350 也许并没有出现在各大车市的热门销量榜,但这台并不那么鲜为人知的车型却是一款实实在在的硬派越野车。今年6月,江铃推出了2013款驭胜 S350,该车全系共有两种发动机(2.4升涡轮增压、2.4升自然吸气),分别拥有两驱和四驱共四款车型,官方将新款车型称之为“特装版”。经过查看配置表得知,所谓“特装版”就是去掉所有多余浮华的配置,只对日常驾驶需求有所保留。也就是说,四款

车型除了动力排量以及两轮/四轮驱动不同外,其它配置,全系均为一个标准。突然觉得这么纯粹的车并不需要太多的废话来铺垫,来吧,马上带你感受那种最原始的硬派越野。

外观篇:

江铃驭胜 S350 特装版(以下简称驭胜 S350 特装版)并没有像大部分硬派车那样用棱角线条来装饰自己,它带给我的第一感觉就是强壮,圆润饱满的那种强壮。几乎看不到什么折角的车身透着一股原始的质朴,就像一个人到中年的男人一样,本就不需要太多的服饰来装扮,由内而外的成熟气质才是它那掩盖不住的魅力。

清晰明朗的前脸造型十分质朴,进气格栅采用了三幅式横条幅设计,位于条幅正中的则是江铃乘用车系列的 X 形 LOGO。而下进气格栅的尺寸要大于上面的区域,采用了黑色格栅,同时雾灯区域也与其相呼应。修

长的大灯采用远近光分体式,并在其中安配了透镜,特别的是,转向灯则把透镜包围在其中。

侧面造型同样坚实敦厚,从前门贯穿至车尾的腰线整体上扬,似乎要告诫人们并不要因为外观的憨厚而忽略了自己也是个运动力量型选手。作为一台硬派越野车,大尺寸的越野轮胎则是必选装备。驭胜 S350 特装版采用了一款来自台湾的 FEDERAL 全地形轮胎,尺寸为 265/65R17,通过数据可以看出这款轮胎的胎宽以及扁平比都是为了越野而打造的。轮毂采用了 17 寸镂空样式,样式平庸但也还算大气。全地形轮胎的配备必然是为了可观的通过性,而 225mm 的最小离地间隙也同样是通过性的有力保障。

轴距直接决定了车内的乘坐空间,2750mm 的尺寸对于同级别车型来说,驭胜 S350 特装版还是占有一定优势的。此外,车身整体长宽高为 4740*1895*1862mm。各项数据均超越了价格定位都十分接近的长城哈弗 H5。

来到车尾,宽大的包围和中间的护板看上去让车尾时尚不少,颇有些 CROSS 风格。无论是尾灯还是中间的镀铬装饰条都和整体风格十分契合,并没有什么明显的夸张装饰。除此之外,我们还能看到倒车雷达探头以及后车窗的雨刷器,有这些,足够了!

内饰篇:

内饰做工粗糙是很多自主品牌的诟病,而驭胜 S350 特装版的内饰做工却没有粗制滥造。上深下浅的内饰居家氛围十足,仿纸纹的黑色台面既别致又显档次。四幅方向盘样式简洁,虽然没有真皮包裹和任何功能按

键,但握感还算出众。值得一提的是,驭胜 S350 特装版的转向助力非常微弱,无论在驾驶过程中以及原地打轮时都得使点力气才能完成转向,看来这真是一款为真男人打造的越野车啊。双圆式的仪表盘没有什么亮点,同样的简单实用是它不变的诉求。位于两个大圆旁边的两个小圆,分别用来显示水温 and 油箱,一目了然。

前文提到,特装版的驭胜 S350 去掉了所有日常驾驶以外的配置,一切从简单实用出发。被去掉的配置还包括了液晶屏,中控区域采用了黑色钢琴烤漆面板。仅提供了 CD 播放器以及收音机等简单的功能。可 360 度旋转的空调出风口采用镀铬沟边作为装饰,与其呼应的空调调节旋钮也做了同样的装饰处理。所有的按键质感以及做工都非常不错,在自主品牌车型里应该算得上是上乘档次了。

特装版的驭胜 S350 全系都没有配备真皮座椅,就好像前面提到的液晶屏一样,真正的越野老玩家也许不需要这些上档次的配置,耐用尽造才是他们所需要的。米色的布艺座椅在我看来样式略显老气,不过乘坐感受还算比较舒适。手动调节是必然的了,如果如此平庸的布艺座椅再配个电动调节那确实没必要的有些奇怪了。前款车型的迎宾踏板,在特装版驭胜 S350 中也消失了,还是秉承那个原则:没用的一律不要。

动力篇:

我们本次试驾的车型是 2013 款江铃驭胜 S350 2.4T 两驱特装版,它的动力系统为一款源自福特技术的 2.4L 柴油发动机,采用 BOSCH 二代电喷系统、TDCI 涡轮增压柴油共轨直喷系统。最大功率 92kW(125Ps),峰值扭矩达到 310Nm。声大、动力猛

是柴油涡轮增压发动机,这两个特点在驭胜 S350 特装版中也得以体现。与其搭配的是一款 5 速手动变速箱,并且全系没有自动挡车型。说到这里,我想起了这台车带给我的第一个驾驶感受就是离合踏板行程巨长,长的恨不得脚踏到底都没有触碰到尽头。

非承载式车身是这款车的一大卖点,对于我们越野 e 族的网友来说,非承载式车身的优点不用再多赘述了,真正对越野车有研究的人都清楚,悍马 H2、路虎卫士、丰田兰德酷路泽、Jeep 牧马人等诸多高档硬派越野车都采用了同类的车身结构。

驾驶感受篇:

驾驶感受方面,由于本次试驾的时间有限,我们并没有对于这款车的越野能力进行测试。因此,在这里也只能和大家分享一下日常公路驾驶的感受。了解柴油发动机的朋友们都知道,柴油发动机的最大特点就是前段动力较为迅猛,但到了中段以后,动力不足的问题就会暴露出来。驭胜 S350 特装版也是同样如此,对于这款车的动力没有预估过的人来说,在起步加速的过程中较大的声浪以及明显的推背感会让你惊喜与它的提速如此迅猛。虽然这款车被定义为中型 SUV,但 265/65R17 的全地形胎还是让你感觉自己坐在一个庞然大物上行驶,眼前的大部分轿车都位于驾驶者的视平线以下,这种居高临下的驾驶感受正是那些越野爱好者们想要的。此外,出色的扁平比也吸收掉了一切小程度的颠簸,在普通公路上驾驶,几乎感受不到任何路感。

本文由运城顺福铃汽车 4S 店提供

升舱

凭借更大的空间和更多的装备,新君越 2.0T 仿佛在对中级车的购买者说:请君升舱

五米,这个行政级轿车都需要加长才能得到的长度量级,现在为一辆传统上被定义为中级车的轿车所拥有。虽然车内空间仍受制于 2.8 米出头的轴距,但乘坐的感受无亚于公务舱,体侧宽松、腿部舒展。同时,行李厢空间奇大,就像公务舱乘客能比经济舱多带件行李。

大量使用真皮材料的新君越车内豪华范儿很足,特别是采用棕红配色方案的款型带有强烈的贵气感。在舒适性装备方面新君越也够得上公务舱的水准。比如极为奢侈的驾驶座椅,12 向电动调节只是基本的,此外还有通风/加热、3 组记忆和对整个背部的按摩功能。

在顶配版的新君越上后座也堪称老板席。不仅有独立的温度控制,后排乘客还拥有多媒体系统的控制权,听歌、看碟、玩游戏,或者安静休息他说了算。座椅衬垫软硬适中,椅背斜度还能让人很放松,美中不足的只是缺少了角度调节功能。

说到装备,必须提到的是新君越的 IntelliLink 车载交互系统。它通过传统按键、触摸屏、手写和语音方式实现人机交流,完成对导航、电话和多媒体设备的控制。单就中控按键来说,新君越比上代产品减少了许多,操作上直观方便,能让驾驶者将更多注意力集中在前方路面上。当然,存在和好用间还是有不小的差距。就拿手写板来说,过低的识别率很快就会让人产生放弃用它输入目的地的念头,转而投向简单易用的安吉星系统。

在新君越众多的新功能中最让我竖大拇指的是可震动的座椅。假如倒车时离障碍物很近了,或者车身两侧有物体在接近,驾驶座都会发出震动来提醒开车人。并且,

车道偏离系统也是通过座椅震动来达到警示作用的,这比其他此类系统所用的方向盘震动和产生力矩的警示作用更明显,也更利于平顺控制车辆。

在主动安全方面,新君越站在了同级车的峰顶。除了车身动态稳定系统等常规项目,它更带有碰撞预警系统:通过摄像头实时监控自身车道内的前方车辆,当发生碰撞高风险时先发出前方碰撞警告,如果驾驶员未采取任何措施且预计碰撞时间小于约 1 秒时,系统将采取自动刹车,以最大程度避免追尾碰撞的发生或减轻碰撞造成的伤害。

所以,开新君越是件比较让人安心的事情,同时开它也可以很轻松。在车流中,完全可以设定个较高的巡航速度,之后自适应巡航系统便进入到接近自动驾驶的状态。前车走,新君越也走,前车停,新君越也能完全停住。不过,开新君越也并不轻松。狭窄的风挡玻璃和宽大的车柱都给视线带来了很大困扰,尤其在人车混流之处和狭窄的弯角都需要格外留意。

对于本次试驾的另一个关键词——2.0T,很显然今后路面上常见的新君越会是这款车型的,因为在动力和能耗两方面它是最平衡的。而且 254 马力的输出还是国内同排量涡轮增压发动机中最大的一个。增压器从 1000 转出头就开始给发动机增添活力,能感受到的迟滞效应非常轻微。发动机对油门的响应稍有点迟疑,但之后的加速表现迅猛,很轻松就能突破道路限速。高速巡航时转速低、底气足,只需要靠右脚的重力就能维持住,再加速的能力还很强。只是通用对那台 6 挡自动变速箱的调校还欠着火候,油门到底的降挡慢,还能感受到闯动。

未来新君越将以更全面的姿态在国内中级车市场上闯荡,上海通用不仅想请普通品牌的客户“升舱”,更希望那些高档品牌的客户也“升舱”,你有升舱的打算?或许在下期我们将为你探求可行性。

本文由运城元通别克 4S 店提供

华系车新力量 东风风神 A60 领衔国三甲

中汽协数据显示,上半年,中国自主品牌乘用车销售 356.67 万辆,同比增长 13.2%,占乘用车销售总量的 41.2%。其中,国内汽车工业三巨头——一汽、东风、上汽表现抢眼,其主力自主车型“国三甲”:奔腾 B70、风神 A60、荣威 550 也是你追我赶,相互较劲。据了解,1-6 月,东风风神 A60,以 14700 台的销量大幅领先,成为“华系车”新生力量的代表。

实力成就销量
今年上半年,自主品牌国家队东风风神继去年 131% 的增幅后,再度实现近 45% 的增长。其主力车型东风风神 A60 共销售 14700 台,大幅领先同列“国三甲”的上汽荣威、一汽奔腾 B70。据了解,1-6 月份,上汽荣威 550 销售 10932 台,一汽奔腾 B70 销售 5594 台。对于自主品牌事业后来者的东风乘用车公司来说,在严酷竞争环境下东风风神 A60 取得这样的领先成绩尤显不易。自去年上市以来,A60 凭借优异的品质和超值的性价比逐渐获得市场及消费者的一致认可,“幸福座驾”实至名归。

五超造就舒适

东风风神 A60 以“超大空间、超低油耗、超多配置、超强安全、超级好开”五超优势全面引领幸福汽车生活。2700mm 轴距超越一汽奔腾 B70、上汽荣威 550,为用户提供舒适宽敞的驾乘空间。卓越动力总成带来超低油耗,百公里

6.5L-7.6L 的综合油耗经济环保居“国三甲”之首。对比奔腾 B70、荣威 550 10 至 20 万左右的价格区间,A60 最低 8.68 万的亲民价格更显其一流性价。

配置方面,A60 融科技与人性为一体,智能钥匙 & 无钥匙启动系统、全自动空调等配置智能舒适,丰富程度远远领先于同级车型。作为 C-NCAP 五星安全认证车型,A60 多达 55 项主动安全配置,后排 ISO FIX 儿童安全座椅固定装置等领先国三甲,保证全家出行安全。

品质铸就信心

自主品牌“国三甲”向世界展示了汽车行业的中国力量,提振了中国消费者对自主品牌信心,曾经被预言的“华系车时代”渐势明朗。东风公司副总经理、东风乘用车公司总经理刘卫东表

示,东风自主品牌的优势来自央企品牌、国际品质、超值产品。汇聚世界 500 强排名第 142 位东风汽车近半个世纪的造车经验和 20 多年合资合作经验,东风风神聚集了一流的人才、研发、管理等各领域之力,奠定了 A60 国际品质的优良基础。

据 2012 年权威汽车评级机构 J.D.Power 亚太公司调查显示,东风风神质量逐年提升,IQS、CSI 指标均名列自主品牌前茅,位居中国汽车工业国家队之首。在最新 2013 年 J.D. Power SSI 调查报告中,东风风神再以高分领衔自主品牌国家队,领先于长安福特/长安马自达等合资品牌以及启辰/宝骏等合资自主品牌。华系车新生力量不可小觑。

本文由韩韩集团东风风神 4S 店提供。

