

姗姗来迟

试驾东风雪铁龙世嘉1.6

□文、图：信息时报记者 谭家俊

世嘉原名 C4，其实这款车大家已经不是十分陌生，基于它专为中国市场打造的三厢车型凯旋早已于 2006 年问世，但显然凯旋并不是原汁原味的雪铁龙，偏爱雪铁龙的车友们其实早就在等待正版 C4 的国产了，此前进口 C4 卖到 26 万，市场空间过于狭小。在两厢福克斯大卖热卖之后，本次国产可以说姗姗来迟。但所幸的是，一部正統的法国雪铁龙的主打车型还是来了。与福克斯同为 WRC 赛车原型车的世嘉，很显然也将矛头指向了福克斯两厢。这款 1.6 手动基本版的售价不到 11 万元，具有不错性价比优势。



世嘉原名 C4，其实这款车大家已经不是十分陌生，基于它专为中国市场打造的三厢车型凯旋早已于 2006 年问世，但显然凯旋并不是原汁原味的雪铁龙，偏爱雪铁龙的车友们其实早就在等待正版 C4 的国产了，此前进口 C4 卖到 26 万，市场空间过于狭小。在两厢福克斯大卖热卖之后，本次国产可以说姗姗来迟。但所幸的是，一部正統的法国雪铁龙的主打车型还是来了。与福克斯同为 WRC 赛车原型车的世嘉，很显然也将矛头指向了福克斯两厢。这款 1.6 手动基本版的售价不到 11 万元，具有不错性价比优势。



侧后方的观感依然优雅。



后排座椅宽厚，承托性上佳。



1.6 升发动机在高转速动力充沛。

创新设计是一大亮点

一谈到法国车，首先想到的就是它的设计，大胆、时尚、浪漫而具有创新精神的设计在雪铁龙身上表现的最为透彻，这也是很多人忠实于雪铁龙品牌的重要原因。世嘉作为一部正統的雪铁龙作品，上述特点在它身上得以完整展现。

世嘉的前脸沿袭雪铁龙新一代家族面貌，但前格栅部分比凯旋更为运动，特别是倒“T”形的大嘴更强化它的运动

特征。从头至尾，世嘉拥有一条优美的车顶弧线，圆润、饱满的尾部造型非常出众，与尾灯搭配的十分协调，这点是很多两厢车难以做到的。

世嘉的长宽高分别为 4282mm、1773mm、1483mm，轴距为 2610mm。车身尺寸与同级别竞争对来相比差距并不大，但由于前后悬都比较短，而且车厢设计饱满，营造了同级车中出众的内部空间。



以集控式方向盘为代表的数字化座舱是一大特色。

不乏驾驶乐趣

世嘉搭载了 2.0 升和 1.6 升两款发动机，分别配备有 4 速手自一体和 5 速手动变速器。其 1.6 升发动机同样用在 C2 身上。最大功率 78 千瓦，最大扭矩 142 牛米，数据上不算突出，但因为是手动变速箱，有助于其性能的发挥。

实际驾驶，明显能感受到这是一台高速发动机，转速在 2500 转以下时，不论在任何档位动力输出都中规中矩，当上升到 3000 转以上时，其后劲儿才会被逼出来。在时速达到 40 公里以后，如果保持这一转速换挡加速，还是能够充分感受到世嘉的运动潜能。

世嘉的方向盘手感和转向力度是记者非常喜欢的一种类型，能够传递一些路面信息，尽管转向力度对于女士来说可能偏重，但对于偏重驾驶的男性同胞，这是世嘉具有驾驶乐趣的元素之一。因为具有 WRC 赛车基因，世嘉在底盘上的表现也比较出色，悬挂的整体风格偏硬，在行驶中给人的感觉比较活泼，同时也有欧洲车传统的扎实和韧性，过弯支撑力较强，具有较高的驾驶极限，能够为驾驶者提供必要的信心。总之，驾驶乐趣也是世嘉的一个卖点。

车厢设计与凯旋相似

坐进车内，车厢氛围已经非常熟悉，基本与凯旋相仿。集控式方向盘和感光式自适应数字式组合仪表盘的自是它的一大特点。不过，在细节上有所改动。将转速表从方向盘前的区域整合到了数字仪表盘之上，采用圆周的显示方式，模仿了传统指针仪表形式。前排座椅边缘高高的隆起，这点是体现

运动风格的设计，在激烈驾驶中，能从侧面给身体已足够的支撑和包裹，有效的固定身体。

其集控式方向盘在为使用多种功能提供便利的同时，由于喇叭按钮的位置依然没变，在紧急使用时依然不方便，在不熟悉位置的情况下需要低头找喇叭，不知道这一点雪铁龙以后能够改进。

MPV新势力

试驾郑州日产御轩 2.0

□文、图：信息时报记者 谭家俊

2007 年 3 月 30 日，郑州日产被东风汽车有限公司确立为东风、日产双品牌 LCV 产品的主要发展基地之后，于同年 9 月推出了首款 MPV 车型——御轩 2.5L 自动版。它以良好的性能和品质以及豪华配置，被众多 MPV 用户所接受，被评为当年度的 MPV 车型，并在青岛 APEC 会议、东莞台商大会等大型活动中，被评为会议指定接待用车。时隔不到一年，2.0L 配 5 速手动版御轩正式上市，以其更完善的产品序列、更低廉的价位、更高的性价比，来冲击 MPV 市场。

与日产最畅销 MPV——SERENA 同源

御轩的原型车 SERENA 是日产旗下最畅销的商用 MPV，它与别克 GL8、本田奥德赛属于同一级别。引入国内后，除了平台不变外，外观、内饰及动力部分都有不少本土化改造。比起原型车没有过多修饰的周身，御轩环绕车身一周的镀铬饰条以及镀铬门把手更“豪华”，当然也更符合国内消费者的审美需求。微微上挑的

大型三角形头灯让我们很容易就找到了骏逸的影子，家族传统在其身上也是一脉相承。

御轩的驱动方式与风行、瑞风等现有的商务 MPV 有着很大的不同。御轩采用的是发动机前置，前轮驱动的布局，而风行和瑞风，等车型则是前置后驱。前驱车的优势在于没有贯穿前后的驱动轴，可以使车厢内地板的高度降低，获得更大的车内空间，内部的乘坐感也更接近轿车。尽管如此，御轩的车身高度比 GL8、奥德赛这种轿车化的 MPV 还是要高出一截，能够满足载物的需求。

车厢做工精细 功能性上佳

内饰方面，较早推出的 2.5 升车型大量采用木纹装饰，再加上仿照天籁甚至是风雅的家具体格装饰，具有超越同级别车的豪华感觉。2.0 升车型则返璞归真，将原本的木饰全部替换为仿金属面板设计。其内部搭配依然和谐，不但有效节约了成本，也是很多不喜欢略显土气又感觉很假的桃木装饰的消费者愿意看到的。

日产车一贯的精致做工已被广泛认同，御轩与风雅非常相似的中控台造型很有设计感，但是

它青出于蓝胜于蓝，竟然将音响、空调、电话功能的 30 多个按钮全部集成在这么小的一块面积上，在惊讶之余也着实考验了一下记者的眼力。不过，熟悉过后操作起来还是容易上手。

御轩的座椅布局为“2+2+3”设计，前两排乘客都能享受到带中央扶手的独立座椅，位于车顶的后排独立空调也是标准配置。很多 MPV 车型的第三排座椅都不是很舒服，但御轩则为第三排乘客提供了与前面同等的待遇：座椅横向空间宽阔，头部和腿部没有任何的局促感，两边的水杯架和储物格也是触手可及。第二排中间还有一条不算窄的过道，方便了后排乘客上下车移动。除此之外，后两排座椅都可前后滑移，需要的时候运点儿大件也不成问题。

搭载东风旗下成熟的 2.0 升发动机

2.5 升的御轩搭载的是与奇骏相同的日产原装进口 QR25N 发动机，换成 2.0 排量，搭载的则是东风集团旗下成熟的 2.0 升发动机，这款发动机同样装备在 307 和凯旋身上，其完善性、可靠性以及动



力表现都已经经过充分的证明。这款经典的动力单元在 4000 转时，可以达到 200 牛米的最大扭矩。作为一款高速发动机，当转速达 2500 转以上时，动力储备会被完全唤醒，开始倾泻而出。这样的加速力道则一路延续到接近 4500 转时才逐渐有衰退迹象。5 速手动变速器没有其它 MPV 车型上略显“劣质”的表现，档位清晰，行程适中，与发动机的配合也算默契。

总体来说，这款产品融合了东风和日产双方的先进技术，在各方面的表现都称得上是可圈可点，看来为冲击国内的 MPV 市场，东风和日产双方都下了真功夫，相信这款车会有不错的市场前景。



灵活的大空间实用便利，内饰布陈向日产高端车看齐。



内饰氛围是具有日产汽车的高水准。