



宝骏 E200 长测第四期

周边游体验篇

70 公里内的短途旅行

纯电动车的使用场景是否仅仅是代步出行?这是很多消费者顾虑的问题。在对宝骏 E200 进行了静态、动态、续航等全方面的测评之后,这次我们决定驾驶它进行一次短距离的周边游,实测其作为旅游伙伴的综合表现和可行性。

So easy!

■新快报记者 张磊 文/图

市区往返南沙电量足够
但充电时间成本高

这次周边游选定的目标地点是广州市南沙区滨海公园,一个适合周末野餐的好去处,距离记者出发的地方 60 公里,驾驶路线全程多为高速路段。在将宝骏 E200 充满电续航里程为 210 公里的情况下进行实测,往返共 120 公里的路程消耗的电量为 80% 左右,恰好能完成驾驶目标。

虽然高速路段较为顺畅,但因驾驶状态也较为激烈,耗电量偏高,210 公里的续航里程也只是中规中矩的表现。因此,驾驶宝骏 E200 进行出游,在排除意外因素的情况下,合适的选址距离区间应当在 70 公里以内。毕竟电量消耗殆尽可能会遇到充电难、充电慢的困境,只配备慢充接口的宝骏 E200 从电量 10% 充至 100% 所需要的时间约 10

小时,充电时间成本在一定程度上局限了紧急情况用车。

进行中长距离的驾驶,车主考虑的首要因素是安全。在高速公路的激烈驾驶下,防止意外情况发生的预警是最为关键的,宝骏 E200 的车身稳定系统和多方位安全气囊给了驾驶者充足的安全保障。不过,取消内侧面车锁的设计,使得车内人员任何时候都能从车内开门,这也一定程度上加大了安全隐患。

后备箱储物空间局促
但实用细节做得还不错

家庭出游一方面考验的是车辆续航里程及安全性,另一方面考验的则是车内储物空间。背包、食物、水杯、吉他……这一系列物品是记者在出发前想要携带的,然而打开宝骏 E200 的后备箱却有一点小小的失落。后备箱采用下放开启的方式,在保证

主副驾驶舒适的乘坐驾驶位前提下,A00 级车身给到后备箱的储物空间也就很局促了。几番尝试之下,记者只塞进了必要的双肩背包和一袋食物,吉他和其它杂物被迫放弃。

值得一提的是,在后备箱储物空间局促的情况下,宝骏 E200 加强了其实用功能。因为采用下放式开门方式,在下放静止时后备箱门则充当了储物台的角色。没有足够空间进行野餐的情况下,食物和小件物品可以放上箱门进行便捷性取用。另外,车身其它储物空间上宝骏 E200 提供了小惊喜,车门扶手、专用挂钩及卡槽、副驾驶座椅内等这些细节的储物处理给予了车身更充裕的空间。从这些方面来说,E200 不像一款传统的汽车产品,而更像一款将造型与功能高度关联、整体性很强的工业产品。



总结

整体来说,满电的状态下,宝骏 E200 能够满足 70 公里以内的短途旅行,乘员舱和电池舱的框架和笼式结构也能有效保障旅行安全,但正如它所定位的微型电动车一样,车身储物需求也仅仅是够用。

蝉联 2019 和 2020 沃德全球十佳发动机

第七代天籁超变擎将内燃机技术推向新高度

在环保课题日益严峻的当下,除了新能源及混合动力车作为新选项之外,低碳出行难道就没有更好的动力选择?这个问题如果放在 20 年前,答案可以说是“有”,只是众多车企还在研发;但 20 年过去,有能力真正实践这个答案的,却只有东风日产第七代天籁 VC-TURBO 超变擎。它不仅将内燃机技术推向新高度,更以蝉联 2019 和 2020“沃德全球十佳发动机”的傲人成绩,让第七代天籁在中高级车阵营里“鹤立鸡群”,同时搭载的 ProPILOT 超智驾技术,更进一步加深人们对于“技术日产”的认知与理解,为东风日产的品牌腾飞增添助力。

2.0T 超变擎堪比 3.5 升 V6 引擎
油耗却是同排量最低

正如日产首席动力总成工程师木贺新一所言:“对高效环保动力的追求是大势所趋,但不应以牺牲动力体验为代价。因此内燃机依然是未来满足环保出行的其中一个理想选择,VC-TURBO 正是内燃机向环保清洁动力升级进化的成功范例。”

作为集日产智行之大成的旗舰车型,第七代天籁所搭载的 VC-TURBO 超变擎,便是日产花了整整 20 年才研发出来的全球首款量产可变压缩比涡轮增压发动机,并成为燃油发动机时代的最新进代表,也是混合动力之外,汽车动力的全新解决方案;它不仅让车更好开,也大幅度降低了能耗,符合时代需求,可谓是鱼和熊掌兼而得之。

官方数据显示,这台可变压缩比涡轮增压发动机 2.0 VC-TURBO 超变擎,采用了颠覆传统发动机的曲柄连杆结构,独创多连杆系统,能实现发动机压缩比由 8:1(高性能)-14:1(高效能)之间

的智能无级切换,最大功率 185kW,峰值扭矩 380N·m,强劲的动力输出足以媲美一台 V6 发动机。在 6.42s 的百公里加速成绩下,综合工况油耗可以控制在 6.6L/100km,做到了同排量最低的水平。究其缘由,离不开 VC-TURBO 超变擎发动机与全新智能 XTRONIC CVT 无级变速器的配合,真正做到了强动力与低油耗的完美兼容。

对消费者来说,还有一点很重要的,就是超变擎的全油品适应性。VC-TURBO 超变擎可变压缩比发动机内置了两套 MAP 控制程序,可以根据不同燃料和实际爆震强度,在确保性能及稳定性情况下,自动选择使用合适的 MAP 程序,完美适应 92/95 各标号汽油。

超智驾的乐趣
非亲身体验而不可得

在超变擎带来更强动力、更具燃油经济性的同时,ProPILOT 超智驾的搭载则让第七代天籁颠覆了以往移动大沙发的印象,取而代之的是人车相伴的科



技生活,非亲身体验而不可得。

要知道,ProPILOT 超智驾技术是目前国内合资量产中高级轿车中唯一具备的 L2 级自动驾驶辅助技术。它能一键智能开启,实现全速段智能巡航、转向控制与自动启停等,从而减轻高速公路上的交通拥堵和长途驾驶带给驾驶者的负担。可以说,无论对东风日产品牌,还是整个汽车行业,都是一项革命性的自动驾驶技术进化。

毫无疑问,搭载了 ProPILOT 超智驾的第七代天籁,是同级别车型里“最聪明”的学霸。在设定的巡航车速范围(0-144km/h)内,可与前车保持适当距离,即使路况复杂,也能自动调整速度并及时刹车。遇到交通拥堵时,它的自动启停功能可以让车辆跟随前车自动减速、刹

停或起步,而当停车时长高于 3 秒,驾驶者可通过踩加速踏板或重新按键恢复系统,操作起来十分方便。

特别是 ProPILOT 超智驾的车道保持能力,可以自动识别车道线,方向盘会不断跟随车道线而平顺调整方向,确保车辆始终保持在车道的中央,即使遇到过弯也不会发生偏移,带来十足的安全感。据悉,这是东风日产在 ProPILOT 超智驾正式引入之前,基于国内路况进行了长达 38 万公里的道路实测,保障了其对国内复杂路况的适应性。而在这个基础上,第七代天籁还配备集齐了 11 大智能安全辅助系统的 NISSAN i-SAFETY 智能防撞安全系统,辅助安全指数在同级别车型中表现突出。(陈铤)