

2014



BMW X5



奥迪SQ5



路虎神行者2

80 余款
全球最新
四驱车型



梅赛德斯—奔驰GLK级
MERCEDES-BENZ GLK-CLASS



福特探险者



纳智捷大7 SUV



日产逍客



丰田汉兰达



讴歌MDX



本田CR-V



雷克萨斯LX570



JEEP大切诺基SRT



凯迪拉克SRX



斯巴鲁XV混合动力版



现代胜达



哈弗H5

四驱车录

2014中文版



中国市场出版社
China Market Press

从“小米”想到的

中国的“小米”一直在IT业演绎着中国式奇迹。且不说小米手机动辄几十万台“秒光”是真是假，至少让人们看到了国产手机除了“山寨”之外的出路。说来也简单，就是UI的美化工作、高性能硬件的组合及足够吸引人的价位。

从某种角度来看，中国自主品牌与“小米”多少有些相似点：都不是原创，都在组合，都执行低价策略。不得不说不，对于找不到出路的国产汽车品牌来说，小米的方式值得好好借鉴。

2014版《四驱车录》入选的自主车型甚少，即使入选，车型所使用的四驱结构也多是国外的过时技术。的确，中国自主品牌在四驱方面与quattro、xDrive和4MATIC的差距可谓天壤之别。全时、适时、分时，还有一些在这些基础上衍生的四驱技术，基本上没有给我们留下开辟新类别的余地。而前面提到的quattro和xDrive，也是就其中的四驱技术加以优化得来。遗憾的是，中国车企迄今为止还没能找到独特的优化之路。前面说过，小米手机也谈不上研发，MIUI只是安卓系统的本土化和UI优化的成果，但就是MIUI这号称“最适合中国人使用习惯”的“表面功夫”，让MIUI战胜了安卓原生系统和CM这样世界知名的第三方ROM。

“本土化”是一个在中国汽车行业几乎每天都会被提及的词汇，但是大多企业的决策者对这个词的理解似乎不约而同地局限在“降低成本”的层次上。按理说，对中国消费者消费习惯的理解方面，中国汽车行业有着外来品牌无法比拟的优势，但实际上消费者对自主车型的感受几乎始终定格在“粗制滥造”上。

在“天下大同”的今天，近似的技术可以在很多不同品牌的不同车型上出现。虽然中国自主研发水平还很落后，但如果将优化工作做到位，相信还是会有成效的。比如长城汽车哈弗系列产品，并没有应用领先世界的技术，推出后却迅速夺取了紧凑级SUV“大哥”的宝座。究其原因，除专心打造外，能在控制成本的前提下，最大限度地做好优化工作是至关重要的。

“四驱”的诞生并不是为了迎合少数人的趣味，而是为了克服恶劣路面上的行驶障碍。从这种角度看，四驱车型其实在中国有着非常大的需求量，只是稀少的国产四驱车与售价高昂的合资四驱车让消费者左右为难。就好像很多选择小米手机的人一样，都希望花不多的钱拥有一部智能手机。也许不久的将来，自主品牌中能够诞生一款提到“廉价高性能四驱车”就别无他选的车型，像小米手机一样，造福渴望拥有四驱车的中国消费者。

图书在版编目(CIP)数据

四驱车录.2014 / 《四驱车录》编辑部编著. —北京 : 中国市场出版社, 2013.11
ISBN 978-7-5092-1148-9

I. ①四… II. ①四… III. ①越野汽车—世界—2014—图集 IV. ①U469.3-64

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第242428号

策划: 吴峥 吴昊

主编: 孟冀

译审: 安扬

策划编辑: 王海燕

责任编辑: 宋涛

编辑助理: 马楠

版式设计: 王莉

出版发行: 中国市场出版社

地址: 北京市西城区月坛北小街2号院
3号楼(100837)

电话: 读者服务部(010)68022950

印刷: 北京利丰雅高长城印刷有限公司

版本: 2013年11月第1版

印次: 2013年11月第1次印刷

印张: 11

开本: 889×1194毫米 1/16

字数: 360千字

书号: ISBN 978-7-5092-1148-9

定价: 48.00元

版权所有，不得翻印，侵权必究

孟冀



066



048



088



046

目录

■ 前言：从“小米”想到的.....	006	■ FORD 福特探险者.....	050
■ 综述：四驱车≠越野车.....	008	■ FORD 福特翼虎.....	054
■ ACURA 讴歌 RDX	012	■ GAC MOTOR 广州汽车传祺 GS5	056
■ ACURA 讴歌 ZDX	014	■ HAVAL 哈弗 H5.....	058
■ AUDI 奥迪 A4 ALLROAD QUATTRO.....	016	■ HAWTAI 华泰宝利格	062
■ AUDI 奥迪 Q3	018	■ HONDA 本田 CR-V	064
■ AUDI 奥迪 Q5 混合动力版	022	■ HYUNDAI 现代 ix35	066
■ AUDI 奥迪 SQ5	024	■ HYUNDAI 现代胜达	068
■ BMW X1	026	■ INFINITI 英菲尼迪 QX50	072
■ BMW X3	028	■ INFINITI 英菲尼迪 QX70	074
■ BMW X5	030	■ INFINITI 英菲尼迪 QX60	076
■ BMW X6	032	■ INFINITI 英菲尼迪 QX80	078
■ BUICK 别克昂科拉	034	■ JEEP 自由光	080
■ CADILLAC 凯迪拉克 SRX	036	■ JEEP 指南者	082
■ CHEVROLET 雪佛兰科帕奇	040	■ JEEP 大切诺基	084
■ CITROEN 雪铁龙 C4 AIRCROSS	044	■ JEEP 大切诺基 SRT	086
■ DODGE 道奇酷威	046	■ JEEP 自由客	088
■ FIAT 菲亚特菲跃	048	■ JEEP 牧马人	090



106



136



126



114

■ KIA 起亚索兰托	092	■ NISSAN 日产楼兰	138
■ KIA 起亚狮跑	094	■ NISSAN 日产逍客	140
■ LAND ROVER 路虎发现 4	096	■ NISSAN 日产途乐	142
■ LAND ROVER 路虎神行者 2	098	■ PORSCHE 保时捷卡宴	146
■ LAND ROVER 路虎揽胜	102	■ RENAULT 雷诺科雷傲	148
■ LAND ROVER 路虎揽胜极光	106	■ ROEWE 荣威 W5	150
■ LEXUS 雷克萨斯 GX400	108	■ SKODA 斯柯达 YETI	152
■ LEXUS 雷克萨斯 LX570	110	■ SSANGYONG 双龙柯兰多	154
■ LUXGEN 纳智捷大 7 SUV	112	■ SUBARU 斯巴鲁傲虎	156
■ MAZDA 马自达 CX-5	114	■ SUBARU 斯巴鲁森林人	160
■ MERCEDES-BENZ 梅赛德斯—奔驰 G 级	116	■ SUBARU 斯巴鲁 XV 混合动力版	164
■ MERCEDES-BENZ 梅赛德斯—奔驰 GLK 级	118	■ TOYOTA 丰田汉兰达	166
■ MERCEDES-BENZ 梅赛德斯—奔驰 M 级	120	■ TOYOTA 丰田 RAV4	168
■ MINI COOPER S PACEMAN ALL 4	124	■ TOYOTA 丰田威飒	172
■ MINI JCW COUNTRYMAN ALL 4	126	■ VOLKSWAGEN 大众汽车途观	176
■ MITSUBISHI 三菱劲炫 ASX	128	■ VOLKSWAGEN 大众汽车途锐	178
■ MITSUBISHI 三菱欧蓝德	132	■ VOLVO 沃尔沃 XC60	180
■ MITSUBISHI 三菱帕杰罗	136	■ VOLVO 沃尔沃 XC90	182



Mercedes-Benz
The best or nothing.

1

不同厂商 同一选择



雪佛兰



保时捷



宾利



梅赛德斯-奔驰



美孚1号™给引擎卓越保护，使你的引擎表现如新*。美孚1号被众多世界著名汽车制造商选为原厂灌装机油，也值得您信赖。

更多详情，请登录 mobil1.com.cn

Mobil 1™

*使用美孚1号0W-40粘度级别产品的实验测试结果。实际应用效果可能由于车辆型号、运行条件和环境、保养情况等的不同而有所差异。
 更多mobil1.com.cn了解美孚1号“卓越表现”详情。相关黏度等级产品符合ILSAC GF-4规格要求。
 © 2013 埃克森美孚版权所有。所有使用的商标及注册商標均为埃克森美孚公司或其某个子公司所有。

四驱车录

2014中文版



中国市场出版社
China Market Press

从“小米”想到的

中国的“小米”一直在IT业演绎着中国式奇迹。且不说小米手机动辄几十万台“秒光”是真是假，至少让人们看到了国产手机除了“山寨”之外的出路。说来也简单，就是UI的美化工作、高性能硬件的组合及足够吸引人的价位。

从某种角度来看，中国自主品牌与“小米”多少有些相似点：都不是原创，都在组合，都执行低价策略。不得不说，对于找不到出路的国产汽车品牌来说，小米的方式值得好好借鉴。

2014版《四驱车录》入选的自主车型甚少，即使入选，车型所使用的四驱结构也多是国外的过时技术。的确，中国自主品牌在四驱方面与quattro、xDrive和4MATIC的差距可谓天壤之别。全时、适时、分时，还有一些在这些基础上衍生的四驱技术，基本上没有给我们留下开辟新类别的余地。而前面提到的quattro和xDrive，也是就其中的四驱技术加以优化得来。遗憾的是，中国车企迄今为止还没能找到独特的优化之路。前面说过，小米手机也谈不上研发，MIUI只是安卓系统的本土化和UI优化的成果，但就是MIUI这号称“最适合中国人使用习惯”的“表面功夫”，让MIUI战胜了安卓原生系统和CM这样世界知名的第三方ROM。

“本土化”是一个在中国汽车行业几乎每天都会提及的词汇，但是大多企业的决策者对这个词的理解似乎不约而同地局限在“降低成本”的层次上。按理说，对中国消费者消费习惯的理解方面，中国汽车行业有着外来品牌无法比拟的优势，但实际上消费者对自主车型的感受几乎始终定格在“粗制滥造”上。

在“天下大同”的今天，近似的技术可以在很多不同品牌的不同车型上出现。虽然中国自主研发水平还很落后，但如果将优化工作做到位，相信还是会有成效的。比如长城汽车哈弗系列产品，并没有应用领先世界的技术，推出后却迅速夺取了紧凑型SUV“大哥”的宝座。究其原因，除专心打造外，能在控制成本的前提下，最大限度地做好优化工作是至关重要的。

“四驱”的诞生并不是为了迎合少数人的趣味，而是为了克服恶劣路面上的行驶障碍。从这种角度看，四驱车型其实在中国有着非常大的需求量，只是稀少的国产四驱车与售价高昂的合资四驱车让消费者左右为难。就好像很多选择小米手机的人一样，都希望花不多的钱拥有一部智能手机。也许不久的将来，自主品牌中能够诞生一款提到“廉价高性能四驱车”就别无他选的车型，像小米手机一样，造福渴望拥有四驱车的中国消费者。

图书在版编目(CIP)数据

四驱车录. 2014 / 《四驱车录》编辑部编著. —北京: 中国市场出版社, 2013.11
ISBN 978-7-5092-1148-9

I. ①四… II. ①四… III. ①越野汽车—世界—2014—图集 IV. ①U469.3-64

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第242428号

策划: 吴峥 吴昊

主编: 孟冀

译审: 安扬

策划编辑: 王海燕

责任编辑: 宋涛

编辑助理: 马楠

版式设计: 王莉

出版发行: 中国市场出版社

地址: 北京市西城区月坛北小街2号院
3号楼(100837)

电话: 读者服务部(010) 68022950

印刷: 北京利丰雅高长城印刷有限公司

版本: 2013年11月第1版

印次: 2013年11月第1次印刷

印张: 11

开本: 889×1194毫米 1/16

字数: 360千字

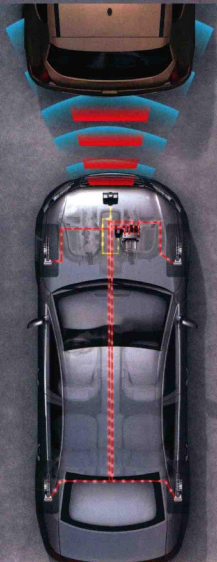
书号: ISBN 978-7-5092-1148-9

定价: 48.00元

版权所有, 不得翻印, 侵权必究

王海燕

请注意行车安全



创新型博世预测性紧急制动系统 降低追尾风险，提高行车安全

安心享受旅程，就要安全每时每刻。博世，了解你的需要。所以创新预测性紧急制动系统，基于雷达传感器和电子稳定程序ESP®的联网，持续分析车辆前方的交通状况，迅速探测碰撞可能，提前做好制动准备，并在必要时自动触发紧急制动，有效降低追尾风险。博世，为你而创。

欲了解更多详情，欢迎访问 life.bosch.com.cn/invented_for_you



BOSCH

博世 科技成就生活之美

广告

预测性紧急制动系统



066



048



088



046

目录

■ 前言：从“小米”想到的.....	006	■ FORD 福特探险者.....	050
■ 综述：四驱车≠越野车.....	008	■ FORD 福特翼虎.....	054
■ ACURA 讴歌 RDX	012	■ GAC MOTOR 广州汽车传祺 GS5	056
■ ACURA 讴歌 ZDX	014	■ HAVAL 哈弗 H5.....	058
■ AUDI 奥迪 A4 ALLROAD QUATTRO.....	016	■ HAWTAI 华泰宝利格	062
■ AUDI 奥迪 Q3	018	■ HONDA 本田 CR-V	064
■ AUDI 奥迪 Q5 混合动力版	022	■ HYUNDAI 现代 ix35	066
■ AUDI 奥迪 SQ5	024	■ HYUNDAI 现代胜达	068
■ BMW X1	026	■ INFINITI 英菲尼迪 QX50	072
■ BMW X3	028	■ INFINITI 英菲尼迪 QX70	074
■ BMW X5	030	■ INFINITI 英菲尼迪 QX60	076
■ BMW X6	032	■ INFINITI 英菲尼迪 QX80	078
■ BUICK 别克昂科拉	034	■ JEEP 自由光	080
■ CADILLAC 凯迪拉克 SRX	036	■ JEEP 指南者	082
■ CHEVROLET 雪佛兰科帕奇	040	■ JEEP 大切诺基	084
■ CITROEN 雪铁龙 C4 AIRCROSS	044	■ JEEP 大切诺基 SRT	086
■ DODGE 道奇酷威	046	■ JEEP 自由客	088
■ FIAT 菲亚特菲跃	048	■ JEEP 牧马人	090



106



136



126

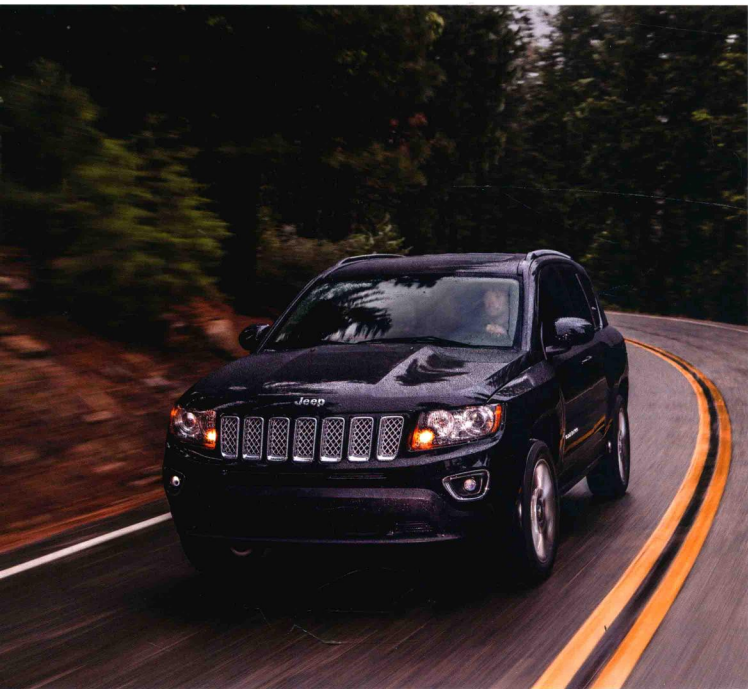


114

■ KIA 起亚索兰托	092	■ NISSAN 日产楼兰	138
■ KIA 起亚狮跑	094	■ NISSAN 日产逍客	140
■ LAND ROVER 路虎发现 4	096	■ NISSAN 日产途乐	142
■ LAND ROVER 路虎神行者 2	098	■ PORSCHE 保时捷卡宴	146
■ LAND ROVER 路虎揽胜	102	■ RENAULT 雷诺科雷傲	148
■ LAND ROVER 路虎揽胜极光	106	■ ROEWE 荣威 W5	150
■ LEXUS 雷克萨斯 GX400	108	■ SKODA 斯柯达 YETI	152
■ LEXUS 雷克萨斯 LX570	110	■ SSANGYONG 双龙柯兰多	154
■ LUXGEN 纳智捷大 7 SUV	112	■ SUBARU 斯巴鲁傲虎	156
■ MAZDA 马自达 CX-5	114	■ SUBARU 斯巴鲁森林人	160
■ MERCEDES-BENZ 梅赛德斯—奔驰 G 级	116	■ SUBARU 斯巴鲁 XV 混合动力版	164
■ MERCEDES-BENZ 梅赛德斯—奔驰 GLK 级	118	■ TOYOTA 丰田汉兰达	166
■ MERCEDES-BENZ 梅赛德斯—奔驰 M 级	120	■ TOYOTA 丰田 RAV4	168
■ MINI COOPER S PACEMAN ALL 4	124	■ TOYOTA 丰田威飒	172
■ MINI JCW COUNTRYMAN ALL 4	126	■ VOLKSWAGEN 大众汽车途观	176
■ MITSUBISHI 三菱劲炫 ASX	128	■ VOLKSWAGEN 大众汽车途锐	178
■ MITSUBISHI 三菱欧蓝德	132	■ VOLVO 沃尔沃 XC60	180
■ MITSUBISHI 三菱帕杰罗	136	■ VOLVO 沃尔沃 XC90	182

四驱车 $\neq$ 越野车

随着城市 SUV 的兴起，大量电子设备取代了过去手动才能完成的操作，采用机械四驱控制结构的硬派越野车也离都市消费者越来越远。虽然都配备了四驱系统，但在面对恶劣路况时，是不是所有的四驱 SUV 都能畅行无阻呢？





没有先进的技术和专业的硬件支持，任何一款四驱车都无法顺利完成越野使命。从它们采用的四驱技术上看，SUV 市场上的四驱车有分时四驱、适时四驱和全时四驱 3 种；若换个角度，从越野性能上看，不妨将其分成业余级、入门级和专业级进行分析，消费者只需清楚自己是追求卓越的舒适性还是出色的通过性，就能在众多四驱车中选中称心的座驾。

★ 业余级选手

以 Jeep 指南者和讴歌 MDX 为代表的业余级四驱车大多采用黏性耦合器和电控多片离合器等基本组件构成的四驱系统，不需要驾驶者对其进行过多干预，对技术也没有太多要求，只要驾驶者具备基本的驾驶技能，便可轻松操控。不过，由于驱动模式过于简单，驾驶乐趣会因此而减少，面对恶劣路况时也很容易陷入困境。

按一般规则来说，业余级选手大都采用承载式车身，其结构特点更接近轿车，注重驾乘舒适性和行驶稳定性。其中，黏性耦合器是一种利用液体的黏性阻力传递驱动力的装置。黏性联轴节的工作原理与多片离合器类似，当前轮打滑、前后车轮产生较大的转速差时，会将驱动力传递至后轮，使车辆以四驱模式前进。市场上比较常见的采用黏性耦合器的四驱车除了本田 CR-V，还有哈弗 M1 和斯巴鲁旗下的大部分车型。其优点是结构简单、可靠性强、成本低，缺点是反应速度慢，无法实现四驱锁止，且能承受的负荷非常有限。

大部分城市级 SUV 采用的四驱系统以电控多片离合器为核心。当前后轴的转速差超过一定限度，电控系统会自动控制液压机将多片离合器压紧，此时，主动盘与从动盘接触，驱动力从主动盘传递到从动盘上，实现四驱模式。在拥有多片离合器的车型中，也有可以任凭驾驶者随意操控的，例如

Jeep 指南者和丰田 RAV4 等，在车内都设有与四驱锁止相关的按钮或手柄，启动后可使前后轴之间具有部分限滑能力。其优点是反应速度快，可瞬间结合；缺点是最多只能将 50% 的驱动力传递至后轮，高负荷工作时容易过热。

附着力稍好的公路、小土坡或是积雪较深的路面，采用黏性耦合结构的四驱车型均能轻松通过，一旦遇到稍微恶劣的路况，这些业余级车型的表现则比一般的两驱车型强不了太多。而采用电控多片离合器结构的四驱车，其性能则主要取决于电控部分的类型，总体通过性要比采用黏性耦合器的车型强很多。

综合来看，业余级四驱车主要面对的还是泥泞公路和不太湿滑的冰雪路面，以城市驾驶为主。例如讴歌著名的 SH-AWD 和 BMW iDrive 这样能主动分配驱动力的四驱系统，非常适合城市路况，但是如果驾驶它们去挑战越野路段，就有点勉为其难了。

★★入门级选手

与业余级选手相比，入门级车型的底气要更足一些，虽然它们依然采用了以电控多片离合器为核心的四驱系统，但由于具备可锁止四驱模式或限滑差速器，因此能轻松应对比较糟糕的路况。

以更偏向公路行驶的大众汽车途锐为例，新款汽油版途锐使用了以托森差速器为核心的4MOTION四驱系统，前后轴配置了开放式差速器和电子辅助系统。最大爬坡角度为31°，驾驶员还可通过电控旋钮选择四驱系统的地形模式。这类四驱系统的最大优点是介入工作速度快，缺点是无法将全部驱动力传递至后轴。而柴油版途锐则提供了能100%锁止的中央差速器和后差速器锁的选装包，最大爬坡角度可达45°。此外，大众汽车还为途锐预设了多种驱动模式，驾驶员选择起来也更直观。

而帕杰罗则采用了三菱大名鼎鼎的超选四驱系统。仅从分动器的挡位来看，这套超选四驱系统就是常见的分时四驱系统，拥有用于一般城市路况的后轮两驱（2H）和用于高速行驶的四轮驱动（4H），以及在中央差速器锁止的前提下，用于积雪泥泞路面的高速四驱（4H）和用于极限条件下的低速四驱（4L）4种模式。当处在高速四驱模式时，车辆主要靠后轮驱动，此时四驱系统将自动收集行车信息，使前后轴的扭矩分配在33:67和50:50的范围内动态调节，允许前后轴存在较大的转速差，使车辆在过弯时也能保持稳定的高速行驶状态，大大提升应用范围。而新一代帕杰罗3.8升车型还配备了后差速锁，足以应对恶劣路况。

此外，铃木吉姆尼、陆风X8和哈弗系列所采用的电控分时四驱系统也具备相当的通过能力，只是由于不具备锁止能力，再加上发动机性能、车身尺寸和设计等方面的限制，离专业越野车的标准还有一定距离。好在这些入门级四驱车型的售价不高，又具备一定的越野能力，很受年轻消费者的欢迎。需要着重强调的是：在恶劣的行驶条件下，采用电控四驱系统的车辆的可靠性会大打折扣，因此，如果只是简单的游山玩水、偶尔挑战一下颠簸和陡坡完全没有问题，但在荒无人烟的地方长途行驶或在原始森林探险，还是选择专业级四驱车型更为妥当。



★★★专业级选手

这里提到的“专业级四驱车”是针对目前市场上主流的量产车而言，它们不仅能轻松应对更多困难的越野路况，还对驾驶者的驾驶技术有着专业的要求，因为这些车型采用的四驱系统几乎完全依靠驾驶者掌控。虽然因缺少电子系统的介入增大了驾驶难度，但同时也提高了车辆在恶劣环境下行驶的可靠性，不会出现某些电控四驱车因电控部分失效导致四驱模式无法解除或无法进入四驱模式的情况。

Jeep 牧马人采用带机械分动箱的分时四驱车型，与拥有能够锁止的后轴差速器的撒哈拉相比，罗宾汉的前后轴不仅有差速器，还装备了电控 Tru-loc 差速锁，即使在 3 只车轮都打滑的极限状态下，也能迅速对打滑车轮采取制动措施，将所有驱动力传递给具有附着力的车轮。其中，撒哈拉的低速挡传动比为 2.72:1，而罗宾汉的低速挡传动比则高达 4:1。可以说，这是一套完全为越野而生的四驱系统，由于没有配备中央差速器，所以即使是在非铺装路面遇到较大转弯时，也只能选择两驱模式，否则就可能损坏传动系统或使车辆失控。

而路虎发现 4 则在道路行驶和越野性能上找到了较好的平衡点。新款发现 4 采用全时四驱系统，有高速和低速两种传动比，中央差速器也可以机械锁死。如果某只车轮失去附着力，驾驶者只要将中央差速器锁止，使前后轴刚性连接，就能把动力传输到具有附着力的车轮上。虽然没有配备前后桥差速器，但这套四驱系统应该足以应对绝大多数复杂路况。此外，设计师还在发现 4 中控台下方的显著位置注明了四驱系统切换的速度界限，从四驱模式切换到中央差速器锁定位的最高时速为 60 千米，而高速和低速四驱模式之间的切换则一定要在车辆接近静止时进行，否则将损坏四驱系统。

作为路虎家族的硬派豪华代表，设计师升级了发现 4 所配备的全地形反馈适应系统，除了普通、草地和雪地、泥泞和车辙、沙土、岩石这 5 种预设的驾驶模式外，还加入了最新的动态模式，进一步提升了车辆的通过能力。与陡坡缓降系统、可调节悬架功能，以及高速、低速四驱的切换功能默契配合，为发现 4 提供强大的越野性能，帮



助驾驶者从容应对各种恶劣路况。

在以“舒适”、“豪华”为主要导向的今天，专业级四驱车似乎成了特立独行的异类。与同级别、同价位的车型相比，这些专业级越野车的配置甚至可以用简陋来形容。尽管牺牲了驾乘舒适性，但对于钟爱越野的消费者来说，这些表现出色的四驱车就是最令人得意的坐骑。

当然，让大多数非专业消费者用专业与否来衡量四驱车型可能有些勉强，毕竟大部分用户对于车辆的结构并不感兴趣。从驾驶者的角度来看，如果只是偶尔玩玩，业余级已经足够应付日常使用了；如果希望能出去撒撒野，并希望有电子系统的辅助，那么显然入门级更合适；当然，对于那些预算充足的越野发烧友来说，专业级是不二之选。

讴歌 RDX

ACURA RDX

作为讴歌为丰富产品线引入的一款重磅级车型，时尚动感的RDX更符合年轻消费者的审美需求



与同样来自日本、定位高端市场的雷克萨斯和英菲尼迪相比，讴歌的知名度似乎还差很多。为了尽快改变这种局面，讴歌引进了RDX，目的是在丰富产品线的同时进一步拓宽市场。然而，明明与BMW X3和奥迪Q5等竞争对手具有明显的品牌影响力差距，却始终不肯下调售价来换取市场，所以，事情并不像讴歌想象的那样顺利。

从外观设计来看，盾形进气格栅散发着浓郁的家族气息；前大灯造型锐利，使整个前脸光芒四射；尽管日间行车灯没有采用LED光源，但实用性依然值得称赞。刀锋般犀利的腰线贯穿略显圆润的车身，18英寸五辐式铝合金轮毂是侧面的亮点。车尾轮

廓饱满、层次丰富，可惜造型动感的尾灯采用了卤素光源，如果能换成LED光源，视觉效果会更出色。

除了强调动感的全黑内饰外，讴歌还为引入中国市场的RDX准备了上深下浅的配色方案，以满足更多挑剔消费者的眼光。真皮包裹的方向盘集成了丰富的功能按键，手感舒适。V型中控台采用悬浮式设计，立体感强。多媒体系统平台采用与讴歌其他车型相似的设计和布局，顶部正中央的8英寸高清液晶屏非常醒目，语音控制功能强大。标配智能导航系统，地图数据储存在60G硬盘中，实时路况可覆盖中国16座城市，并且每年可增加6~10座城市。目前，在

众多豪华品牌中，只有讴歌能终身免费提供实时路况信息。

讴歌为RDX配备了3.5升V6 i-VTEC发动机，最大功率为204千瓦，最大扭矩为340牛·米，在高低转速区间均能获得充足的动力和出色的燃油经济性。VCM智能动力管理系统能根据不同路况和实际行驶状态，自动在三缸、四缸和六缸之间选择最适合的动力输出模式，使驾驶变得更加灵活高效。与发动机搭档的是六挡自动变速器，平顺性相当出色。

尽管RDX在轮廓上与同胞兄弟MDX很相似，但行走能力更偏向城市道路的它并没有把越野性能作为选用四驱系统的首要