



全新第七代凯美瑞的第三款车型，混合动力版的“凯美瑞·尊瑞”上周在广州正式发布上市。

## 凯美瑞·尊瑞混合动力上市

起步价25.98万元，百公里综合油耗5.3L

新京报 (记者谢涛) 上周，全新第七代凯美瑞的第三款“凯美瑞·尊瑞”在广州正式发布上市。凯美瑞·尊瑞共推出三款车，其中起步价格低至25.98万元，由此成为国内中高级车中，售价最低的一款混合动力车型。

### 动力革新

据介绍，凯美瑞·尊瑞在上一代的基础上，进行了全面升级。动力上，凯美瑞·尊瑞舍弃了上一代2.4L直列四缸VVT-i发动机，而采用了排量更大的全新2.5L 4AR-FXE发动机，配以电动机，综合功率达151kW，百公里加速时间仅为8.8秒。

动力输出更强的同时，凯

美瑞·尊瑞却实现了更好的燃油经济性。据介绍，其综合工况下百公里油耗约为5.3L，比同排量汽油车型节省燃油32%，二氧化碳排放量减少了近32%，符合最新的国V排放标准。同时与上一代车型相比，还加入了EV MODE(纯电动模式)，可以在一定程度上实现零油耗和零排放。

### 低价策略

除了动力性能和燃油经济性，凯美瑞·尊瑞的配置也不差。虽然起步价格只有25.98万元，但在这款“最低配”车上却搭载了真皮座椅、10个SRS安全气囊、前排及后排真皮电动调节座椅、HID氙气大灯、VSC

车身稳定控制系统、倒车影像、定速巡航、6.1英寸触屏多媒体娱乐系统等大多数豪华车型的主流配置。凯美瑞·尊瑞在保持配置的前提下，实现了更低的市场售价，从而成为目前国内中高级车中售价最低的混合动力车型，甚至比同级别的轻混车型售价更低。

广汽丰田执行副总经理冯兴亚表示，凯美瑞·尊瑞与上一代同配置、同级别的凯美瑞混合动力相比，核心车型价格下调6万元，比新一代同装备汽油版凯美瑞仅仅高出3.5万元。“我们的目的就是使凯美瑞·尊瑞成为让百姓买得起的混合动力汽车，使它成为具有世界顶级水平的真正的油电混合双擎动力汽车。”

## 红旗H7 十月上市

插电式版本同步研发

新京报 (记者尹蔚) 记者上周从一汽轿车获悉，一汽红旗H7轿车将在10月份左右正式上市，届时将推出3.0L、2.5L和2.0T三个排量，同时，基于红旗H7的插电式混合动力轿车也在同步开发。

按照一汽轿车的规划，未来红旗品牌将以H平台为主打，除首款产品H7轿车外，还将陆续推出两款SUV和MPV车型，而L平台主要做礼宾车和加长客车，暂不是近期规划。作为红旗复出的试水，H7轿车在5月份已内部下线，目前已生产出100多辆车型。一汽集团董事长徐建一表示，目前H7正在全国各地做道路实验，以期以最佳品质批量投放市场。

据悉，红旗H7将配备一汽自主开发的2.0T、2.5L V6和3.0L V6三款发动机，同时配备一汽自主开发的六速双离合变速器。长宽高分别达到5095mm/1875mm/1485mm，轴距2970mm。H7定位于C级行政豪华轿车，其杀手锏将是价格，25万至40万元的区间将比C级车平均价格水平下降近25%。

此外，基于红旗H7的插电式混合动力轿车也在同步开发。其将搭载一款2.0T涡轮增压发动机和一台最大功率40kW的永磁同步电机，以及锂离子电池，百公里加速仅需8.5秒，同时配备7速双离合变速器。

## 换代骊威下半年或将投产

新京报 (记者梁静晶) 近日，记者从消息人士处获悉，除了新一代轩逸和启辰D50的两厢版之外，东风日产下半年还将可能投产全新换代的骊威，新车的蓝本可能源自今年日内瓦车展上发布的Invitation概念车。

今年年初的日内瓦车展上，日产发布了Invitation概念车，这是一款B-segment的车型，将紧凑灵活的微型车与小SUV的空间结合到了一起。

概念车采用五门掀背的设计，大面积的玻璃车顶也是一大亮点。这款概念车一改以往中庸的设计路线，整车运动感十足。

海外媒体的消息称，日产的这款新款概念车将成为下一代骊威车型的换代雏形。数据显示，东风日产现款骊威2011年全年销量达101393辆。目前，阳光、骊威和骐达支撑起东风日产在整个经济型家庭轿车市场的布局。

## 相关新闻 老轩逸推1.6L经典版

新京报 (记者梁静晶) 记者近日从东风日产处获悉，新轩逸将于7月底正式上市销售，老轩逸将略作改动推出“轩逸经典”款。新轩逸预售价在15万至17万元间，竞争车型锁定新速腾。

新轩逸率先搭载1.8L发动机，未来视市场需求还将新增动力系统。轩逸经典款则放弃原来需求量不足10%的2.0L车型，只生产1.6L车型。

## 实测雪佛兰迈锐宝油耗

在当前油价背景下，近期上市的很多中高级车，在推广其性能和配置的同时，也纷纷把燃油经济性作为一大卖点，来吸引消费者的注意。其中，今年初上市的海通用雪佛兰迈锐宝受到新近购车者的关注。

强调驾驶平顺性的迈锐宝配置有2.4L自然吸气发动机，再加上ECO全时高效节能系统，包括第二代S6变速箱系统及可变气门正时技术，使得迈锐宝不仅提速平顺，同时在燃油利用率方面有所突破。

### 城市快速路 百公里油耗6.23L

随着城市拥堵越来越厉害，很多快速路大部分时间并不快速，我们的对比测试，只能选择在深夜10点至12点进行，测试路段我们选择了快速干道，其中包含一段弯道和一些有坡度的路段，一共122km。

测试过程中，迈锐宝以

70-80km/h的速度巡航，全程没有急加速，80km/h的转速都在1500转。

在将近两个小时的长距离驾驶后，我们最终得到了迈锐宝的油耗，该车的成绩是6.23L/100km，这个数字相当出色了，更何况迈锐宝还为了突出运动特点，采用了宽度225的轮胎。

### 城市拥堵道路 百公里油耗10.46L

第二天我们进行的城市拥堵道路测试，才是对迈锐宝燃油经济性的真正考验。第二天下午5点，我们融入到拥堵的下班车流中，等到达路试终点时已经过了2小时15分，其中前半段为最拥堵的高峰时期，停车累积等候时间达到了40分钟。后半段开始逐渐提速，但平均车速也仅24km/h左右，不过这才是平时交通高峰的真实情况。

最终结果显示，迈锐宝油耗达到了10.46L/100km的成绩。

同行表示，能获得这个好成绩有很大原因可能和负载以及驾驶者的习惯有关，但深究一下还是能找到一些车型方面的因素，比如在城市拥堵停车时间偏长的情况下，迈锐宝2.4L SIDI发动机在起步时为了获得大扭矩，被调校得很容易就推上3000转，不过如果驾驶者的风格比较粗放，那么油耗会有所上升。

### 总结 新技术下油耗差距正在缩小

尽管参测的迈锐宝没有应用当红的涡轮增压技术，但属自然吸气的油耗表现已属优秀，在大量新技术的应用和调校下，通过良好的动力匹配，降低动力系统的内部摩擦阻力、优化进排气、减少风阻等，都带来了降低油耗的良好效果。也就是说，注重油耗的消费者不一定非要唯“T”是从。迈锐宝的SIDI直喷技术和第二代S6自动变速箱都对油耗降低起到了很大作用。

