加挡

——试驾东风标致新408 2.0L自动豪华型

从206、307一路走来，东风标致的车型愈发漂亮和大气，刚刚发布的新408虽然在造型方面没有太多改变，但其2.0L车型换装了6速手自一体变速器，提高了舒适性和平顺性，相比其以往采用的4速自动变速器有了很大进步。

高速 噪音控制到位

坐进新408，启动发动机，降下车窗，此时车内依然很安静，发动机的噪音很细微，几乎感受不到。挂入D挡，驶出停车场进入高速公路，深踩油门踏板，白色仪表盘转速表指针快速跳动，深沉的发动机声音从前方传来，此时的新408冲了起来，很轻盈顺畅地加速。这其中6速手自一体变速器肯定有着不小的功劳，但无法量化，加速过程中没有感觉到换挡的顿挫和加速的不连续。按下挡把附近的“S”键，换挡转速提高，新408的加速度增加，但即使转速超过5000rpm，发动机噪音也比较柔和。加速过程中可以感觉到明显的推背，并且可以持续很长时间。

对于这个级别的车型来说，2.0L发动机已可以满足各种需求，当以120km/h行驶时，发动机转速2000rpm出头，让新408有了不错的燃油经济性。厂家的数据显示，相比上一代车型，新408百公里油耗减少了2.3%。忙里偷闲扫了一眼后排的同行，他正悠闲地欣赏车外的风景。

山路 攻弯能力出色

几十公里的高速行驶后进入山区公路。山路是法国车擅长的，无论是之前驾驶过的307、407，还是C4毕加索，它们在山路上都有很好的操控性能。新408当然也不例外，无论是大弯、小弯还是连续转弯，它都能表现出很好的循迹性能——不是勉强完成，而是很流畅地通过弯道，这也许和法国山路多有关吧。

相对于高速公路，山路行驶车速慢了很多，但其6速手自一体变速器依然不错，加减挡及时顺畅。新408的悬架系统既能保证过弯时所需要的强度，又具有减小震动的柔性，在通过破损路面时，悬架系统过滤掉了大部分震动。

采写、摄影
新京报记者 何立军

■ 总评

新408的6速手自一体变速器是其一大亮点，但未配导航是一个缺憾。

■ 车型参数

长×宽×高(mm)：4680×1815×1525
轴距(mm)：2710
发动机：2.0L直列4缸
最大功率(kW/rpm)：108/6000
最大扭矩(Nm/rpm)：200/4000
变速器：6速手自一体

■ 总评

大捷龙始终是MPV领域中最好开的一款，虽然在第三排空间上有小瑕疵，但整体品质堪称同级别最好，而且克莱斯勒的牌子看起来已经远比从前更显档次。

■ 车型参数

长×宽×高(mm)：5218×1998×1750
轴距(mm)：3078
发动机：3.6L V6
功率(Ps/rpm)：283/6600
扭矩(Nm/rpm)：344/4400
变速箱：6速手自一体

最好，没有之一

——试驾全新进口克莱斯勒大捷龙

不知道是哪个有才的人翻译出了“大捷龙”这个名字，事实上它的确很棒。“大捷龙”在历史上代表过两款车，分别是克莱斯勒Town&Country和道奇Caravan，其实除了商标和进气格栅不同以外，它们也可以看做是一款车。如今，新一代“大捷龙”以进口方式导入，挂克莱斯勒商标，成为这个品牌在中国复兴的重要产品。

精致的商务车厢

首先在产品属性上，“大捷龙”不再是美国市场最受欢迎的家庭用车，而是被定义为中国市场同级别中最豪华的商务MPV。它沉稳的造型倒是十分符合这种市场定位，就像西服正装永远都是商务场合的万全选择一样。当然，点缀在车身各处明晃晃的镀铬装饰还是会给人以明确的档次感，尤其是克莱斯勒最新的家族式进气格栅，成为车身设计中最活跃的部分。

真正的精华在两扇巨大的电动侧滑门后面，第二排提供的是两张独立“船长坐椅”，两种皮质拼接的椅面同时满足了视觉和触觉的豪华期望，虽然只能进行手动调节，但你坐定之后，基本找不到什么瑕疵。

STOW´N GO系统可以灵活调动第二三排所有5个坐椅，除了第三排可以按比例折叠到地板下方之外，第二排的坐椅也可以灵活拆卸，甚至在高配车型上也能够完全折叠到地板之下，并且折叠动作的简易程度完全胜过任何竞争对手。当然了，正是由于这套方便的折叠系统，大捷龙牺牲掉了不少第三排空间，那理论上存在的三个座位实际上基本无法满足长途旅行的需求。

另一种美好体验

我并没有以大切或者300C的标准要求大捷龙，毕竟它的首要任务是为7个乘客提供舒适的乘坐环境，其次才是用来满足方向盘后面的激情，但现如今它一切做得已经很让人惊喜。8.5秒的百公里加速并不难实现，V6引擎的扭矩和功率绰绰有余，它甚至拥有高达205km/h的极速能力。但坐在第二排的“决定性人物”显然更看重它的平顺性——6速自动变速箱将动力很均匀地输出给前轮，即便是刻意大油门起步，动力的释放依然很线性。在法定限速下，一切都那么稳妥。

被称为“DCT动态舒适系统”的技术并不新鲜，但效果一流。它由德国ZF SACHS提供，其核心技术为ZM NIVOMAT悬架载荷自动平衡系统，该技术不仅能通过传感器和悬架系统的自动调节来提升车辆稳定性，让这辆体积巨大的厢式车拥有超出同级别的操控特性，更在很大程度上提升了乘坐舒适性。我开过的三代大捷龙，都在驾驶特性上十分出色，绝对不像是在开一辆笨重的中巴，坚固车身和稳健底盘的高度协调向驾驶者传递了坚定的信心。

文字、摄影/新京报记者 崔卓佳

责编 魏希宁 图编 高玮 美编 叶绿 责校 张彦君