



近几年,中国车市渐渐进入低速增长的成熟期,但SUV车型却大行其道,市场增速丝毫不减。究其原因,与其始终以消费者需求为中心,围绕“智能化+人性化”两个基本点不断进化发展,使其更舒适、易用,让更多消费者更易操作有着根本的关系。城市SUV亦如此。

在城市SUV市场中,新奇骏以日产全球的先进技术和众多同级独有或领先的智能配置,将SUV“智能化+人性化”的进化规律演绎得淋漓尽致,让消费者的驾驭变得简单方便,成为他们的购车首选。

以更易操作为目的,SUV不断进化

回顾SUV车型在中国市场的发展历程,可以发现,随着消费者需求的多样化以及市场竞争加剧,SUV产品是在不断进化的。

在SUV车市形成之初,人们对SUV的印象是切诺基、JEEP等纯越野车型,这些产品拥有足够强悍的动力和越野性能,令人血脉偾张的硬汉气息十足。但美中不足的是,因产品定位和科技相对落后,它们的技术运用相对粗糙,也无智能配置可言,更谈不上人性化设计。

如此一来,早期的SUV产品对驾驶者的技术要求就有一定门槛。如决定越野性能的差速锁采用机械式操作,虽然实用,但极为不便。机械差速锁需要驾驶员能够准确判断附着力差的车轮,并通过手动将其锁定实现动力的再分配,以达到脱困目的。另外,若遇到上坡熄火,技术不娴熟就很容易发生危险。

除了对驾驶技术有较高要求,让很多普通消费者望而却步之外,早期SUV配置简陋、舒适性差也让它们注定只是越野发烧友



的小众产品。

此后,随着消费水平的提高以及汽车技术的发展,SUV开始朝着智能化、人性化的方向迈进。丰田1994年推出“为公路而生”的RAV4,定位在比轿车越野能力好,又比全尺寸SUV省油的“城市SUV”,正好满足了那些平时在市内代步,偶尔去郊外旅行的消费者。2003年,率先融入轿车化技术的本田CR-V的推动,使“城市SUV”一跃成为最具竞争力的SUV品类。2010年,途观上市,凭借良好的品牌背书和产品力,将“城市SUV”带上了巅峰,与CR-V携手统治细分市场数年。

不过,在市场火热的背后,众多城市SUV由于过分偏重城市性能,而导致越野性能缺失,城市SUV变成了“只城市,不越野”的“增高加厚”的轿车。曾火热多年的CR-V,因不具备被称为“越野车性别鉴定器”的差速锁而遭人诟病。人们越来越需要

“既城市,又越野”的全能产品出现,以满足更为多面的汽车生活。

另一方面,现有绝大多数城市SUV在智能化配置和人性化配置方面,已渐渐不能满足人们的多元化需求。比如,汽车保有量的大幅度提升,让城市日益拥堵,时常发生刮蹭,车辆的主动安全预警需要进一步提升;停车入位对驾驶技术要求较高,需要有更智能的泊车系统等。

在这样的背景下,更为智能化和人性化

的新奇骏应运而生。新奇骏以X-Touch全感科技为核心,采用日产全球顶尖的技术研发,形成了集超级四驱系统、3A公路稳行系统、ITS预警式整体安全系统、零压力舒适座舱、IPA自动泊车辅助系统等一系列智能科技于一身的强大产品力。如此,新奇骏不仅具备了“城市+越野”的全能产品力,还被称为“最聪明”的SUV,满足消费者全方位需求的同时,让消费者的驾驭变得更为简单轻松。

由此可见,从初期的硬汉式纯越野性能逐步过渡到城市SUV的速度和舒适,再到如今的城市、越野全能化,SUV的演变规律显而易见:以更舒适、更易操作为目的,向着智能化、人性化方向发展。

最“聪明”SUV,新奇骏引领进化潮流

作为城市SUV智能化、人性化的最新代表,以Hi-cross为设计理念的新奇骏,凭借众多全球首创、同级独有的智能化配置,成为目前市场上城市SUV产品中向着“驾

SUV 进化解析：让驾驭变得更简单

乘普适性”进化的极致典范。

新奇骏的超级四驱系统,整合了4×4-i智能全模式四驱系统、YMC动态扭矩控制系统、B-LSD电子制动差速锁、陡坡缓降控制系统、上坡辅助系统等科技配置,让越野变得格外轻松。B-LSD电子制动差速锁只需一键操作,便可实现“交叉轴”情况下的脱困;上坡辅助系统可在上坡熄火时无需制动静止2秒,从而实现轻松坡起;下坡辅助系统则能够根据事先预设的4-15km速度区间匀速下坡,无需驾驶员亲自制动。

除了在越野方面大大降低操作门槛,新奇骏的城市性能也格外智能。新奇骏凭借3A公路稳行系统,达到了精准、平稳的过弯水准。3A公路稳行系统包含ARC主动行驶舒适控制系统、ATC主动循迹控制系统与AEB主动发动机制动辅助系统,能够识别转向不足及过度趋势,通过智能调节车轮转速和制动,使过弯操作简单轻松。

与上述涉及行车能力方面的进化相得益彰,新奇骏在行车安全、驾乘体验和停车入位等方面也格外注重人性化设计和智能技术的运用。

在行车安全方面,新奇骏集BSW变道盲区预警、LDW车道偏离预警和MOD移动物体探测预警于一身,形成ITS预警式整体安全系统,实现对路面情况实时预警。ITS预警式整体安全系统配合VDC车辆行驶动

态控制系统、TPMS胎压监测系统、AVM全景式监控影像系统,让新奇骏具备了同级最强的主动安全保护。

此外,新奇骏首屈一指的人性化设计也为驾驶者带来绝佳的舒适感受和实用性。模拟太空环境开发的“零重力”健康座椅,为长期行车驾驶提供了重要的舒适保障;智能感应式全电动尾门仅需在尾门相应区域感应操作,即可自动开启后箱,而尾门的关闭也可以通过一键操作完成;集成三种车位泊车模式的IPA自动泊车辅助系统,让停车入位更安全便捷。这些人性化的配置,让新奇骏的驾乘舒适性、安全性极大提升,为消费者日常工作、生活使用提供了更大便利。

在智能化、人性化方向上大步进化的新奇骏,一经推出便得到了市场的认可:首月销量近万,次月杀人销量榜单TOP10,随后一路超越翼虎、RAV4、CR-V等跃居销量榜单TOP2,这些均是其进化有方、满足绝大多数消费者用车需求的最好佐证。

由全面进化的新奇骏受追捧可见,无论SUV如何发展,满足消费者的需求始终是其进化的归宿点。SUV从一开始以狂放不羁的越野能力为人称道,到随后城市SUV大行其道,再到最后将公路行驶和越野性能合二为一,SUV的发展目的都是为了更容易操控、适合普遍的消费需求,而新奇骏就是这条进化路上的最新代表。

(王 洛)



连 iPhone 6 都变大了！从天籁·公爵看国内汽车“大”市场



自iPhone5S、5C开始,iPhone的屏幕变得越来越大。继iPhone4S的3.5英寸升级为5代的4英寸之后,“千呼万唤始出来”的iPhone6、iPhone6 Plus的屏幕更分别达到了

4.7英寸和5.5英寸。对此,不少果粉们不淡定了:这难道不是三星的节奏吗?三星一直以屏幕大作为卖点与iPhone抢占市场份额,如今,iPhone的屏幕也变大了,显然是要与

三星抗衡到底。

暂且不论苹果、三星的胜负,但由iPhone屏幕变大可以看出,国内消费者对于“大”有着天然的爱,买手机喜欢大屏幕,

买车喜爱大车。消费者爱大车,最直接的体现便是长轴距车型在国内热销。国内长轴车的盛行自奥迪开始,后来,宝马、奔驰紧跟其后,纷纷推出了自己的长轴车型。一直以来,长轴车都风靡豪华车市场,深受国内消费者喜爱。

而源于国内消费者对“大车”的青睐,东风日产也率先在中高级市场推出了天籁·公爵这款长轴距车型,近期更是力推23.18万元起步的天籁·公爵荣耀版。厂家推出一款新车型,自然是经过了大量的市场调研及长期深思熟虑的。那么,东风日产推出长轴距车型天籁·公爵,在中高级车勇开先河究竟有何根据呢?这就要说到国内汽车消费者的“大车情结”了。

国内消费者喜欢大屏幕手机,无非是为了让眼睛看得更舒服,而同样,他们购买长轴距“大车”,也是为了坐得更舒服。长轴车型因硬件原因,其在车内空间上的优势,绝对是普通轴距车型所无法企及的。如天籁·公爵便因其2900mm的同级最长轴距,为其带来了750mm至970mm的后排腿部空间,这样的空间绝对是完胜同级对手的。

同时,消费者追求大空间,也与其购车用途可谓息息相关。国内大部分消费者购车是家用为主,而随着80后、90后成为社会

主流,421型的家庭越来越多,上有老下有少,一个家庭一般有4个常住人口。车子大一点,家人便可以坐得舒服一点了。

此外,“大车”还意味着“面子”。在国内,车子的大小和车主的权力、财富直接挂钩。在很多普通老百姓的心中,车子越大表示该车主的财富越多,权力越大,而奥迪早年作为高级官车的代表便可说明一二。长轴车型因为大而有面子,豪华车也很有面子,这两者的“面子属性”便是长轴车型率先在豪华车市场出现的原因之一。

如今,这股长轴风潮波及到中高级车市。东风日产推出长轴车型天籁·公爵,当然是为了照顾国内消费者的“大车情结”,而把天籁·公爵定位为中高级车型,则是考虑到消费者的价格承受能力的问题。

消费者如果购买天籁·公爵荣耀版仅需23.18万元,而购买轴距、空间与天籁·公爵相当的豪华长轴距车型,一般需要35万元以上。因此,对于那些有购买大车需求,但经济能力尚不足以支撑其购买豪华车的消费者而言,天籁·公爵是一个不错的选择。

国内消费者的“大车情结”不是三两天的事情,这种现象还将持续一段较长的时间,所以,像天籁·公爵这样的长轴车型在国内仍然大有可为。

(王 野)

