



梦幻概念车

别克Avista除了保留Avenir的那份优雅外，还增添了不少运动元素，尤其是无B柱及后轮拱线的设计，让Avista修长的身段展现出动态的美感。借用设计师的话，Avista重塑了別克的运动灵魂。

动力猛兽与绿色汽车各占半边天

2016北美车展的4大趋势

汽车成了消费电子展（CES）的头条，消费级科技又成了车展的最大看点。消费电子展和北美汽车展（NAIAS）的接连开幕，让消费电子技术和汽车融合的趋势愈发清晰。

1月11日，2016年北美车展在底特律召开，美国的车企主场作战，日本和韩国的大型车企也带来了一些新车。本届车展的首发车型有：沃尔沃S90、英菲尼迪Q60、雷克萨斯LC 500、现代全新豪华子品牌Genesis G90、本田Ridgeline皮卡、克莱斯勒Pacifica，以及低调回归的林肯大陆。奔驰和通用则带来了已在CES上揭开面纱的全新奔驰E级和雪佛兰Bolt。

本报记者 李修惠综合外媒报道

马力之战愈发激烈

随着涡轮增压技术的广泛普及，一场让人瞠目结舌的马力之战也随之展开，而且这些拥有强劲动力的汽车发动机正变得越来越小。福特GT supercar概念车搭载双涡轮增压六缸发动机完成首秀，据说其能够带来超过600马力的动力。当然，八缸发动机也尚未灭亡，2016款福特野马Shelby GT350配备了运用平面曲轴设计的自然吸气八缸发动机，能够保证500多马力的动力输出。凯迪拉克CTS-V，640马力；宝马M5，560马力；奔驰AMG E63，550马力……

这场疯狂的动力竞赛甚至蔓延到了皮卡领域，福特的畅销皮卡猛禽在其EcoBoost技术的帮助下达到了450-500马力的动力表现。

插电混动同样亮眼

在这些动力怪兽席卷展厅的同时

时，插电混合动力汽车也成为了关注的焦点，而且这些清洁能源汽车往往和那些动力猛兽来自同一家车企。原因很简单，车企需要新能源汽车来满足各个国家和地区日益严苛的排放指标。欧洲的汽车制造商对插电式混合动力技术尤为热衷，因为该技术在欧洲排放测试中能够获得非常好的成绩，而且能够同时满足美国的排放要求。

本届车展中的明星插电混动车型当然非雪佛兰Volt莫属。本田也宣布将在2018年推出一款插电混动车型。偏爱柴油节能技术多过混动节能技术的大众集团带来了Cross Coupe GTE概念车和奥迪Q7 e-tron。奔驰则用一款插电混动的C级车来“中和”奔驰GLE63 AMG SUV的高油耗表现。

皮卡席卷底特律

以前，芝加哥车展是一个享誉业界的“皮卡展”，不知出于什么原因，汽车制造商开始决定把他们最好的皮卡带到芝加哥车展上去展览。今年，底特律车展的展台上也

开始充满了皮卡，如福特的猛禽、丰田的Tacoma、日产的Titan、道奇的Ram Rebel，就连现代都带来了一辆皮卡。而且这些皮卡酷酷的样子让你有种想飞奔去最近的4S店订购一辆的冲动。看来底特律这座汽车城很快就要被皮卡席卷了。

柴油车型创下新高

底特律现在的汽油价格每加仑（约3.8升）连2美金都不到，低油价重燃了消费者对皮卡、豪华车等高油耗车型的热情，但为了满足政府越来越严苛的汽车燃油经济性目标，柴油车技术仍旧是各车企除新能源技术以外的首选。

日产带来了全新Titan XD，该车搭载5.0L康明斯涡轮增压柴油发动机，最大功率为310马力，峰值扭矩为753Nm。日产不是唯一一家炫耀拥有压燃发动机车型的主机厂，路虎Range Rover和现代Santa Cruz概念车都提供柴油版供选择。说不定有一天人类学家会将本次北美车展作为美国人接受柴油车的历史转折点。



动力猛兽

福特GT supercar是福特家族继福克斯RS、F-150猛禽、Shelby GT350和Shelby GT350R之后，又一款旗下性能车的代表之作，只是这次福特挑战的难度更高。碳纤维车身和鸥翼门的设计，加上600马力的动力输出，让人热血沸腾。



首发新秀

作为雷克萨斯LF-LC概念车的量产车型，LC 500保留了其大部分设计元素，夸张的纺锤式水箱罩、L型日间行车灯、轻量化的碳纤维车顶……没有人能够抵挡这辆高颜值的豪华跑车，何况它还是一款配备了全新10速自动变速器、八缸发动机的跑车。



酷炫皮卡

卡车都是灰头土脸的？错，本届北美车展上的皮卡可都酷劲十足。尤其是这辆日产Titan Warrior概念车，车头造型相当霸气，三横幅式亚光进气格栅造型足够硬派。头灯内配备了LED灯带和8颗独立LED光源，科技感十足。



绿色未来

知道特斯拉这次为什么没来参展吗？因为它怕了雪佛兰的纯电动车Bolt。这也许是个玩笑，但真实的数据是，Bolt的续航里程高达322km，售价却只有3万美元，而且，Bolt跨界车的外观也做到了和特斯拉差异化竞争。

观点

《汽车世界》编辑 Martin Kahl

雅虎汽车网站主编 Justin Hyde

现在的车展流行跑题吗？ 车展不再吸引人了吗？

现在的游戏规则是：言必称无人驾驶。

不管汽车制造商是不是真的喜欢无人驾驶的概念，他们都必须面临一个选择：要么假设无人驾驶真的会到来，然后试图在这场变革中占据领导位置；要么拒绝接受无人驾驶的到来，然后被这股趋势拉着走。如果哪家汽车制造商没有提及无人驾驶，那么他最好解释一下为什么不提。

无人驾驶的概念已经新不了，起码CES已经把这个话题炒过了。所以本届北美车展的最大问题是，突破性的创新技术更少了，大都是在现有产品和想法上的改进产品。作为2016年的第一个重要车展，北美汽车展的头条都被别克Avista和讴歌Precision这样的概念车抢走了，没有太多让人兴奋的新数量产车，这多少让人有些失望。

公众对无人驾驶技术的反映是这个行业需要跨越的最大障碍之一，如果消费者不想要这样的车，那么再先进的无人驾驶技术都显得黯然失色。

在刚刚过去的2015年里，美国的汽车销量和汽车行业利润率都创下了新高。但今年的北美车展作为新一年的开局，却没有什麼重磅新车，这让人对2016年的车市前景充满了担忧。本届北美车展上没有出现去年福特GT和讴歌NSX这样的重磅炸弹，最值得一看的雪佛兰Bolt EV也已经在一周前的CES上出现过了。

也许是大家聚在一个地方看大批新车上市的形式已经不再吸引人了，尤其是在这样寒风刺骨的低温天里；也许是现在汽车行业把创新的重点都放到了车内软件和手机APP里，今年的北美车展远不如去年那般让人欣喜。

其实，汽车制造商一直以来都很眼红苹果发布新品的方式，并不断地试图模仿其发布会，打造自己的“小车展”，而不是花上百万美元去参加车展，和其他车企挤在一个场馆里。如果车企真的打算向他们自己宣称的那样，要转型成为“移动设备”制造商和移动服务提供者的话，那么像科技公司一样召开自己的发布会可能真的更对他们胃口。