

靠实力打拼的偶像派

科雷嘉获靠什么领跑C-NCAP测试榜单？

2016年12月28日，是中国汽车技术研究中心2016年第四期C-NCAP碰撞测试成绩“发榜”的日子，所有参与当期测试的厂家都在热盼佳音，毕竟，汽车安全已经成为彰显汽车品质的先决条件。最终，东风雷诺科雷嘉总分57.6分，轻取“5星”并力压全场，成为了“季冠军”。2015年C-NCAP新碰撞测试规则实施以来成绩最好的合资SUV就此横空出世。这一结果究竟是意料之中，还是算意料之外？是时候“扒一扒”科雷嘉的底细了。

碰撞测试成绩力压群雄

实际上，5星评级是个模糊概念，它只是汽车安全性能的量级，而同一量级的安全品质，还是要靠最终得分决定。拆分科雷嘉的57.6分，得到的是四个分项测试的高分。其中，科雷嘉在100%全正面碰撞测试中取得的17.4分距满分18分仅咫尺之遥，成功登顶2016年度C-NCAP碰撞测试33款参试车辆的榜单，而这个榜单中，竟然还有宝马X1、Jeep自由光这样闪亮的名字。在40%正面偏置碰撞试验中，科雷嘉再次抢下同级最高，以16.06分的成绩做出示范，也同样超越了宝马X1、Jeep



自由光等更高等级车辆。在侧面碰撞试验中，科雷嘉更是获得满分18.00分，成绩封顶。

几场硬仗下来，作为紧凑型SUV的科雷嘉如此战绩斐然，确实出人意料。因为要抵抗碰撞测试的狂轰滥炸，必须有强硬的乘员舱来为驾乘者支撑起不会缩水的生存空间，还需要多种安全装置在乘员舱内隔离或弱化撞击能量。而紧凑型SUV因为车身尺寸与配置的关系，在这两方面常常是先天不足。科雷嘉上演大逆转，让我们相信东风雷诺在汽车的安全品质上付出了超常的努力。

透视科雷嘉的车身，不难发现这种努力的奥秘：科雷嘉车身高强度钢的使用比例超过了70%！而A柱、B柱区

域及后防撞梁更由1500兆帕的热成型钢担当。这是两个领先同级的良心数据。1500兆帕的热成型钢相比一般车身钢材，刚度、强度与硬度均有显著提升：同样结构下，它的结构件强度可达原来的3-4倍；反过来，同样强度下，高强度钢的结构件又可以大大减重。这意味着科雷嘉不仅可以有效抵抗撞击，在车身轻量化（涉及省油、操控）上还有更大的潜力。

安全配置精益求精

在C-NCAP测试中，还有三个独立加分项，包括前排乘员安全带提醒装置、侧安全气囊及气帘、ESP装置。科雷嘉毫不懈怠，三分全部进账。这是软实力，从侧面展示了

科雷嘉对安全的一丝不苟。需要引申的是，ESP属于主动安全装置，本职是防患于未然，与碰撞成绩并无直接关系，但不得不提的是，科雷嘉的ESP高效全能，囊括了众多最新子功能系统，包括ABS防抱死刹车、EBD电子制动力分配、ASR牵引力控制系统、HBA液压辅助制动、EG自适应制动辅助、AYC主动偏航控制、BHF制动保持、BLA制动灯警示辅助、HSA坡道起步辅助等，又一次俯视同级。

实实在在 品质为先

可见，科雷嘉成为2015年C-NCAP新规颁布以来得分最高的合资SUV并不意外。显然，雷诺的优势安全理念已经在东风雷诺武汉标杆工厂落地。与此相呼应，雷诺的品质更在东风雷诺开花——科雷嘉设计蓝本与欧洲版本Kadjar保持一致，但制造标准与配置水准却更上一层楼，比如超大全景天窗、空气质量控制系统、四轮独立悬架都为科雷嘉所独有。源于欧系更高于欧系，科雷嘉做到了。

由此回看雷诺这个超百年品牌，被视作精髓的那句“安全为人人”的理念瞬间变得有血有肉。多年来，

雷诺倾心倾力于驾乘者及行人安全，说得少却做得多。相比某些品牌只把安全构筑在嘴边广告里的作法，雷诺更习惯在多家权威机构的测试场上亮出难以复制的成绩。有一段史实大概远胜万千说辞：创始于1997年的E-NCAP直至2001年才评出了首个5星最高安全评级车型，而它正是雷诺Laguna（拉古那），雷诺品牌因此成为史上首位E-NCAP“安全帝”。在此之后，E-NCAP 5星认证尘封了许久，直到雷诺Laguna之后第33款参加测试的车型才获得了E-NCAP史上的第二个5星认证。雷诺Laguna所获得的第一个E-NCAP 5星认证一个杰出的成绩，更是一段不朽的历史！此后，E-NCAP安全标准一路走高，使得欧洲众多车型望“星”兴叹，但雷诺仍然集齐了16款五星最高评级车型。成绩告诉我们，雷诺在欧洲汽车业安全性方面具有无可争议的领导地位。

敢于硬碰硬，因为“实打实”，科雷嘉的成绩是自己一点一滴拼出来的，与广告营销的套路无关。站在百年雷诺的巨人肩膀上，秒杀一路危险，科雷嘉真的不好惹。而且这其中没有偶然，只有必然。

春风十里，共享周年嘉礼

科雷嘉周年庆，购车可享万元油卡

庆祝科雷嘉上市一周年及荣膺C-NCAP，E-NCAP双五星评级，即日起至2017年4月30日，凡到店订购科雷嘉，即可享受万元油卡大礼！

东风雷诺