

得益于模范践行丰田精益生产的智慧方法和体系，广汽丰田不仅实现了产品材质优良、工艺精美、流程科学，更深谙消费者需求，提供符合甚至超越消费者期待的产品——

新雷凌 185T： “零迟滞超快感”背后的奥义

“心之所向，无所不至。”在西安南麓洪庆山那蜿蜒曲折的山路上试驾广汽丰田新雷凌 185T 之后，90 后刘晓鹏更换了自己的 QQ 签名。

而都市上班族、新车主罗松竹则惊叹于新雷凌 185T 的“零迟滞”。“真是没想到，新雷凌 185T 在 1500rpm 时就达到最大扭矩。这加速，比自然吸气车型更有力！”

新上市的新雷凌 185T，不仅“颜值”更高了，配置更多了，更重要的是配备了先进的 D-4T 发动机，以新一代智能 T 动力的智能优势，成就了“零迟滞超快感”。

先进动力成就“零迟滞超快感”

很多人初见新雷凌 185T，都会惊艳于它的“颜值”。

罗松竹清晰地记得自己对它的第一印象：“萤石蓝”车身，双色涂装铝合金轮毂，钢琴黑涂装的格栅，“海雕式”眼神前大灯……“很带感”。

他的一位朋友还编了顺口溜：“枯藤老树昏鸦，空调可乐西瓜，追剧躺在沙发，开车出门，新雷凌 185T 帅



到掉渣。”

当然，在这个品质至上的时代，光靠“颜值”是不可能打动消费者的，归根到底还得靠“干货”。

真正打动罗松竹、刘晓鹏等消费者的，是新雷凌 185T 的“零迟滞超快感”智能 T 动力驾驶体验。

近年来，为了满足消费者“用最少的燃油，输出更多的动力”这一需求，众多车企都把目标瞄向小排量

涡轮增压发动机。但消费者面对涡轮增压发动机时往往感到“纠结”，因为，虽然涡轮增压车型在动力上表现不俗，但高制造成本导致了配备此类发动机的车型比相似排量的自然吸气发动机车型价格要高。更重要的是，它存在涡轮迟滞的问题。

实际上，涡轮增压的原理是靠发动机排出的废气推动叶轮转动的，叶轮需要发动机达到一定的转速才能增

加进气效率。因此，涡轮延迟对于涡轮增压发动机来说是司空见惯的，完全避免可能不太现实。

但是，众多老司机试驾过新雷凌 185T 之后惊讶地发现，这款车在提速时几乎没有迟滞现象。

新雷凌 185T 究竟是怎么做到的？

原来，新雷凌 185T 搭载了丰田先进的 D-4T 直喷涡轮增压发动机，搭配 S-CVT 模拟 8 速无级变速箱，组成“新一代智能 T 动力”。这一动力系统，拥有“智能直喷涡轮增压技术”“智能双循环系统”“智能活塞降温技术”“涡轮运转智能控制技术”“变速箱智能柔性锁止控制技术”等五大智能科技，性能表现远远超越了普通 1.8L 车型。

特别是“智能直喷涡轮增压技术”的独特设计，采用了转动惯量较低的小型涡轮增压器，转速变化响应迅速，配合布局自由度较高的水冷式中间冷却器，两者的共同协作，基本做到了让驾驶者无法觉察到涡轮延迟的效果，带来“零迟滞超快感”的智能 T 动力驾驶体验。

“开启新雷凌 185T 后，轻踩油门，就会发现动力来得相当直接，没有一般涡轮增压发动机涡轮迟滞感。”罗松竹说。

当油门稍微加大，车速迅速提起，给司机一股强烈的推背感。因为，这款 D-4T 直喷涡轮增压发动机在 1500 转超低转速，就能输出 185N·m 的最大扭矩，在城区中低速行驶时优势明显，起步之后涡轮极速响应，并将持续至 4000 转的广速转域，让驾驶一路轻松。

“整个加速过程，完全感觉不到涡轮介入的突兀感或顿挫感，灵敏平顺让人难以置信。尤其难得的是，发



动机运转、涡轮增压器工作时，我丝毫感受不到多余的振动与噪音，看来车辆的静谧性也做得非常好。”刘晓鹏感慨道，“智能时代，需要零迟滞

的智能发动机。新雷凌 185T 告诉了我们：原来涡轮增压还可以这么玩！”

丰田式的又一次逆袭

新雷凌 185T 的诞生，被业界视为丰田式的又一次逆袭。

广州市南沙区，广汽丰田的所在地。这里被誉为“丰田 21 世纪全球模范工厂”，也有“TPS 革新基地”的美称。因为，这里拥有最为先进的世界顶级生产设备和工艺，生产凯美瑞、汉兰达、逸致、致炫与雷凌等精品车型。

得益于模范践行丰田精益生产的智慧方法和体系，广汽丰田不仅实现了产品本身材质优良、工艺精美、生产流程高效科学，还敢于追求更高层面的产品品质，那就是深谙消费者心理和需求，提供符合甚至超越消费者期待、满足消费者体验甚至创造惊喜、消费价值观趋同乃至一致的产品。

与其制造传统相比，这是新一轮品质先于速度的“智造”之旅，也是丰田式逆袭一次次出现的根本原因。

广汽丰田很清楚，这是一个智慧

化时代，也是一个个性化时代。随着汽车由作为交通工具转变为个人身份的象征，汽车消费变得越发理性和挑剔，而作为购车新势力的85后、90后，也更多表现为对智慧化、个性化的追求。车企的新产品，必须满足这些新需求。

正因如此，新雷凌185T围绕“智能”大做文章，在提供零迟滞智能发动机的同时，还有许多强大、实用的“智能化配备”。

据了解，新雷凌185T全系标配了ABS防抱死制动系统、BA刹车辅助系统、VSC车身稳定控制系统、TRC牵引力控制系统、HAC上坡起动辅助控制系统等领先同级的智能主动安全配置。

特别值得注意的是，在车载智能互联功能方面，当别人还在用着DA互联系统，新雷凌185T已带来了让人惊艳的升级。

新雷凌185T导入了广汽丰田原装的带百度CarLife的新一代实时路况智能导航系统，取代现款的DA互联系统。它采用分辨率达1024x600的8英寸触控屏幕，通过百度CarLife功能，可与iOS或Android设备同步互联。

同时，其内置的高德导航也可通过手机热点，轻松实现在线更新和实时交通路况显示功能，并提供5年免费地图更新服务。哪条路更快捷，哪条路正在拥堵，在新雷凌185T的8英寸触控屏幕上都能一目了然。这套系统还可通过语音识别或手动操作，轻松乐享影音娱乐、在线通信等功能，让驾乘者充分享受人、车、机一体化。

不少车主表示，新雷凌185T所搭载的新一代实时路况智能导航系统，大大提高了用车的便利性和实用



性，把他们从手机导航中解放出来，尽情享受出行乐趣。

“我个人还是比较喜欢新雷凌185T的车载导航，再也不用手机导航了。而且这大热天儿的，也不用担心

自己的苹果手机因为用导航而导致温度过高、无法正常使用的情况。”一位车主说。

与此同时，新雷凌185T在内外观设计上，特别注重年轻消费群体的审美喜好，既追求运动时尚风格，又强调“耐看”。

新雷凌185T在重新设计了前脸后，位于内侧的原下格栅梯形改成上窄下宽的六角型设计，不仅让前脸视觉效果更宽阔，视觉重心也更贴地，带来更强烈动感的同时，格栅的钢琴黑涂装更令质感更优异。而车辆后部装配的全新双透镜结构尾灯组更有效提升了整体质感，配合全新设计的电镀装饰条，赋予车身后部一种逐渐变宽且向下滑动的感觉，给予了强烈的运动感与肌肉感，让车辆尾部造型更为舒展。

新雷凌185T的中控台、出风口及自动空调区，也进行了重新设计。全新的水平线直切式中控台更具高级质感和实用性，大大提高了前排的空间效率，并为驾驶者和前排乘客提供了宽广的视野。

不仅能跑，“吃草”还很少

对于紧凑级轿车的消费者来说，养车成本是买车时必须考量的一个要素，他们要的是“既要马儿跑，又要马儿不吃草”。

这种要求，对于别的车而言可能太苛刻，但对于新雷凌185T来说，根本不算事儿。

新雷凌185T所搭载的“新一代智能T动力”，除了能带来“零迟滞超快感”的驾驶体验之外，其发动机热效率达到世界一流的36%，加之标配TOYOTA SMART STOP智能节油启停系统，这套“组合拳”为新雷凌185T

实现了仅有 5.4L 的百公里综合油耗。

实际上，新雷凌 185T 的节油是一个全面的系统工程，它涵盖了许多子系统，从而共同打造了 D-4T 发动机的节油效果。

与其他先进的涡轮增压一样，D-4T 发动机也具备了缸内直喷技术，利用进气口和活塞的形状在缸内形成较强的进气涡流，不仅喷油精准，也令燃烧更充分，而功率和扭矩也得到了同步提升。

D-4T 发动机还采用了丰田新研发的 VVT-iW 智能广角可变气门正时技术，可以在奥托与阿特金森循环模式中自由无缝的切换。加速时时开启奥拓循环，而高速巡航时，则转换为阿特金森循环，通过改变进气方式，获得直接油耗改善。

此外，D-4T 发动机活塞机油喷嘴为电子控制，在冷车启动时停止喷射机油，使活塞及其周围温度上升加快，从而缩短发动机的预热时间，让发动机尽快达到工作温度，这样做自然又进一步降低了油耗。



与此同时，凭借着广汽丰田有口皆碑的可靠品质，新雷凌 185T 在养护成本上也具备很大的优势。

新雷凌 185T 所搭载的 D-4T 发动机的机油更换周期与普通自然吸气发动机一样，保养费用几乎没有差异，而且这款发动机并不“挑食”，可以直接使用 92 号油，用车成本上更是比 95 号汽油便宜了不少。

特别值得一提的是，与传统涡轮

增压发动机容易烧机油、积炭不同，新雷凌 185T 拥有高可靠性和易维护性，最大限度避免了烧机油和积炭问题。

在竞争激烈的 T 动力擂台上，新雷凌 185T 全面提升了产品魅力和用车价值，而售价与现款基本保持一致，仅售 10.98 万元起。

这样的产品，怎能不爱？ **科技**

