

好玩又舒适, 爱上“天籁弯”

现在,汽车对于人们来说,不再只是简单的代步工具,而更多的是一种移动生活的享受。为了让消费者享受到更精彩的汽车生活,国内市场上每款车型都有自己的卖点、独特的优势,让人眼花缭乱。事实上,对于消费者来说,说得再多,也不如一个痛快淋漓又不乏舒适的过弯体验来得爽快。因此,一款过弯性能出众、同时又兼顾舒适的产品,总能吸引消费者的眼球。

有心理学家认为,这一现象与消费者的生活境遇有极大关联。正所谓人生中难免遇到“弯道”,有挫折,有低谷,也有彷徨,但往往征服了这些“弯道”后,柳暗花明又一村的大好风景就在眼前。而把这种人生阅历带入日常驾驶后,自然让许多车主有了“爱上过弯”的刺激感觉。

而2013年换代上市的新世代天籁,正是一款专门跟弯道找碴的产品。如果说上一代天籁是象征人生四平八稳、款待自己的“移动沙发”,那么这一代天籁在继承了上代舒适性能的同时,操控性能全面提升,拥有强悍的精准过弯实力,让热爱征服弯道的驾驶者们大呼过瘾。

“不过弯不过瘾”,不仅成为许多天籁车主们享受驾驶乐趣的真实感受,也逐渐成为他们挑战人生“弯道”,追寻峰回路转的生活信条。

“梯悬挂+ATC”, 把弯道踩在脚下

换代后的天籁,在底盘上就给人以焕然一新的感觉,这也正是其能够从“舒适之王”进化到“过弯之王”的根本原因。

面对无论是高速匝道、山路弯道还是紧急变线等路况,都能清晰地感受到天籁的循迹性非常精准,仿佛一切尽在掌握中,甚至会忘记这是一款前驱车。这一驾驶感受,源自于由梯形控制臂独立后悬挂和ATC主动循迹控制系统构成的“梯悬挂+ATC”组合,再加上后轮辅助转向系统,极大提升了天籁在变道超车、过弯时的轮胎抓地力,助车辆精准过弯,不推头、不用尾。

梯形控制臂独立后悬挂,突破传统的“连杆”结构,使悬挂更扎实更坚固,带来超强刚性,极大提升车辆在变道超车、过弯时的轮胎抓地力,确保行驶的高响应和高稳定。

而ATC主动循迹控制系统,则会在系统监测到车辆即将出现推头状况时,对内侧双轮实时制动,自动协调内外轮转速,提升车辆的转弯性能,从而减少因转向不足而产生的推头现象。

另外,新世代天籁还配有后轮辅助转向,车辆入弯时,后轮会跟随车辆,产生一定程度的同向转向,有效减少因转向过度而产生甩尾现象,更添车

辆过弯时的稳定性。

在入弯过程中,天籁流线型的车身提供了更强的下压力,使车辆能够紧贴路面行驶,路面反馈清晰,整车较上一代天籁更加沉稳了,令人对车辆信心倍增。而当过弯车速达到一定程度后,驾驶者在车内能明显感觉到ATC主动循迹控制系统的介入:内侧轮胎正在进行轻微制动,把车辆拉回既定的轨道。

整个过程里,天籁都保持着十分完美的运行轨迹,迅速、精准、稳定的操控性能,让人感觉到车辆时刻都是可控、安全的,是一种自信、畅快的驾驶快感,难怪不少车主在开上天籁一年以后会觉得过弯上瘾、越开越享受。

“野兽心脏”, 让过弯不拖泥带水

事实上,天籁能够信心百倍跟弯道找碴,不仅因为“梯悬挂+ATC”对车辆循迹性能的保障,还得益于全新一代QR25DE发动机搭配等同于8AT超宽变速比的全新一代XTRONIC CVT无级变速器,组成了天籁的“野兽心脏”。

在一般的过弯教程里,往往会把过弯动作分解成“慢入中油快出”等几个步骤,不仅操作节奏复杂,同时对车辆的动力系统配合也有非常高的要求。许多过弯爱好者经常会有

这样的抱怨,尽管动作到位了,但发动机和变速箱对激烈驾驶的迟钝响应,把一个精彩的过弯动作变得拖泥带水。

然而,天籁“野兽心脏”中的高响应配合,完全克服了这一困扰,为驾驶者带来了优异的过弯体验。驾驶天籁入弯前刹车减速,变速器降档十分果断、迅速,出弯加速,深踩油门,整车就像离弦之箭,带来强大的推背感。整个过弯行程一气呵成,驾驶者既不用手忙脚乱去调整方向,也不会因为身体和精神上的紧张而变得汗流浹背、口干舌燥——仿佛一切都是按照程序设计的那样,轻松征服一个弯道,这也是天籁带来的独特驾控气质。

此外,天籁“野兽心脏”的好处不仅体现在过弯上。由于该动力组合采用了超低摩擦技术,再配合超宽变速比,使得整车在能效、动力输出,以及舒适方面的表现更为突出。

天籁2.5L排量车型最大输出功率达到137kw,最大输出扭矩234N·m,在数值上超越同级别同价位的涡轮增压发动机车型。轻点油门,天籁立即迅速起步,不带一丝拖沓感,整个加速过程却十分平稳,基本没有感受到档位切换产生的顿挫感。而当挂上D档时,车辆时速达100km/h时,发动机转速仍维持在1450rpm/min左右,百公里综合工况油耗更低至7.3L。节油能力可见一斑。

另外,新世代天籁还在方向盘后方设置了换挡拨片,将档位调节到DS档,通过换挡拨片自如控制档位的切换;而且其与一般手自一体变速器的车型不太一样,在手动模式下,其换挡响应十分迅速,没有了迟钝、拖沓感,升降档间,激情四射,乐趣无限。

零重力健康姿态座椅, 让过弯时身体无负担

汽车在中国叫轿车,“轿”字我们可以理解为其源自于“轿子”。好轿车,首先肯定要坐起来舒舒服服,这才对得起达官贵人们的屁股。

新天籁在继承上一代天籁“舒适之王”的优秀基因基础上,对乘坐系统的舒适性进行了全面、全新的升级,让坐车的人体验到极致舒适的乘坐感受。

新天籁所采用的零重力健康姿态座椅,是基于航空航天组织的“人体最舒适姿态”设计而成的,能够为乘坐者提供最贴合人体腰背的支撑,让脊椎时刻处于健康、放松的状态,即使长时间保持同一个姿态,也不易疲劳。

此外,零重力健康姿态座椅再加上双重减震系统,构成零重力健康乘坐系统,确保新天籁车主能够拥有最舒适的坐姿和最小震动,使其腰背劳累程度比同级车降低67%。这对于需要长期开长途车,或者需要频繁于闹市中“游车河”“排长龙”的朋友们而言,无疑是一大福音——再也不会因长时间开车而有腰酸背痛的烦恼。

坐在这样一个舒适的空间里,即使外面极速前进、甚至是狂风暴雨,你也可以坐看云起云落,感悟人生的另一种境界。

跟弯道找碴, 需要激情相伴

驰骋在弯道上,心随着速度飞扬。这个时候,如果能来一首激昂的歌曲,旅途必定非常美妙。说起激昂的歌曲,相信很多朋友都对一首歌印象深刻,那就是《灌篮高手》的主题曲《好想大声说爱你》。激动

人心的曲谱、充满激情的歌词,被众多网友誉为“80后动漫第一主题曲”。很多人只要一听到这首歌的前奏响起,就会充满干劲。

就像新世代天籁,很多年轻消费者第一眼看到它,就会被它动感的曲线设计、充满时尚感的造型所吸引。可以说,喜欢天籁的消费者大多对生活充满激情、斗志昂扬。他们年轻有活力,愿意用自己的努力去改变世界。

外形已足够让人热血沸腾,即使坐到车里,也能够感受到天籁的动感。

内饰大气又不失时尚感,多功能三幅式方向盘让人会忍不住立即驾驶它体验一番。而天籁搭载的零重力健康乘坐系统,更会让人在驾驶它的过程中,感到畅快。毕竟,这套乘坐系统能时刻为驾驶者提供最贴合人体腰背的支撑性和包裹性,让人即使长途驾驶也不会疲劳。

而天籁搭载的3D平视信息显示系统,更使得坐在驾驶位的乘客,其视线不用大幅移动就可以一目了然6类行车信息。而且这套系统,更是全球首创,并通过3D效果进行展示。

当真正驾驶天籁在路上行驶的时候,天籁的全维超静音车体也会发生作用。无论你是高速行驶还是过颠簸地带,全维超静音车体会最大限度阻隔并吸收车内外的各频率噪音,从而让人在其中有更良好的静谧享受。

想象一下这个画面:你驾驶着天籁,在路上划出完美“天籁弯”的同时,车内响起《好想大声说爱你》,这个时候,动感的音乐会让人郁闷与压力渐渐消失,让人的心跳随着速度与刺激而急速跳动,让你感觉到,这才像是真真正正活在这个多姿多彩的世界。

