

国内中高级车市场上,主打运动卖点的车型林林总总。有高呼底盘实力扎实的,有标榜加速性能高超的,更有炫耀外观动感时尚的。但对于消费者来说,一脚油门踩到底的加速感,远不如一个痛快淋漓的过弯爽快。因此,一款过弯性能出众的产品,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。



# 去买一台天籁,然后跟弯道找碴

“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。

整个过程中,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。

## 那么问题来了:天籁操控强在哪?

在中国的中高级车市场里,每一款车型都有其独特的卖点。而聚焦到天籁这款热销车型上,“舒适”是其不可忽视的品牌标签。从一知名汽车资讯网站的车主口碑调研指数来看,天籁作为该区隔市场上的“舒适之王”,是备受消费者认可的。

然而,当时间走进了2014年底,关于天籁的口碑形象有了微妙的变化。“动力不错”、“提速较快”、“推背感强”、“驾驶平稳”、“过弯精准”……我们在天籁的口碑调研里发现了许多新的标签。一下子,天籁的产品印象从一边倒的“移动沙发”,发展到了“舒适”与“操控”并重,让既注重驾乘舒适性又对驾驶激情有较高要求的中高级车消费者们“鱼与熊掌可以兼得”。

那么问题来了,天籁操控到底强在哪里?是什么原因让天籁的品牌形象,在短短一年内就发生了如此大的变化呢?

**底盘技术强:**  
同级车独有“梯悬挂”

这一代天籁操控性能的大幅度提升,最大的改变在于底盘上的变化。

在中高级车市场上,主流的后悬挂配置往往是传统的“多连杆独立后悬挂”,甚至还有缩水的

“双连杆独立后悬挂”介乎其中。而在带来的操控感受上,多连杆独立后悬挂往往剑走偏锋,在“舒适”与“操控”路线的调校上只能二选其一,导致“舒适”与“运动”风格泾渭分明。

曾经也有汽车品牌的工程师,试图通过反复调校来取得一个平衡点,让多连杆独立后悬挂的车型兼得“舒适”与“运动”,但导致的结果经常是车辆的驾乘感受变成“四不像”:既不能在正常路况下带来车内的乘坐舒适性,也无法在激烈的过弯、变线驾驶中给车辆提供很好的支撑。

至于“双连杆独立后悬挂”,则是把多根连杆支撑结构“精简”至两根,无论在刚性、循迹性、整体感等多个领域都存在先天不足,基本上与激烈驾驶绝缘。它更适合那种四平八稳的驾驶风格,至少能够保持车辆在正常的平直公路上具备舒适性。

相比之下,天籁在同级车中独有的“梯形控制臂独立后悬挂”,很好地解决了这一课题。这一后悬挂与奥迪A4L等豪华运动车型的后悬挂结构相似,以扎实稳固、高响应速度、高稳定性著称的。它突破了传统的“连杆”结构,下控制臂是一个H形的梯形结构,上控制臂是一个连杆,整个后悬挂还带有一定



的后倾角。这种上短下长的控制臂组合以及微妙的角度变化,使天籁在保持舒适的基础上,有效提升了悬挂的刚性,有利于增强车尾的循迹性,确保了车辆在高速过弯、紧急变道时依然保持很强的抓地力以及车身稳定性。

在天籁过弯的时候,高速运动中的车身会向弯外倾斜,外侧悬挂会被压缩,此时后悬挂的后倾角能够让外侧后轮内倾,保证车轮依然垂直于路面,提高了轮胎的抓地力。而在外侧车轮内倾的同时还会产生一点前束角,这也增加了车尾的循迹性。

**智能技术强:**  
ATC系统辅助后轮主动循迹

为天籁带来同级车中最佳操控体验的,除了“梯形控制臂独立后悬挂”外,还有源自英菲尼迪的

车辆不会因为转向过度而造成甩尾的危险。

这对于一般消费者来说,在遭遇快速变线或紧急避让时,还是能够感受到天籁带来“稳稳的”安全感和自信心。

**动力技术强:**  
自然吸气也能很猛很暴力

也许是被“涡轮增压”的噱头“闪”了一下,不少消费者在购买中高级车时,会带着有色眼镜去看搭载自然吸气发动机的车型。但事实上,通过数据对比来看,搭载了日产最新2.5L自然吸气发动机的天籁与同级别、同价位搭载涡轮增压发动机的帕萨特相比,天籁137kw的最大功率和234N·m的最大扭矩明显占优。

而另一方面,发动机的调校、与变速箱的匹配,也在很大程度上影响了一款车的驾驶感受。天籁2.5L发动机迅速、激进的动力输出响应,以及模拟7速的XTRONIC CVT在中高速段强劲的动力输出支持,让这一代天籁变成一头蠢蠢欲动的小野兽,很凶猛,也很暴力。其畅快淋漓的推背感并不输给同级别的德系、日系车型,足以让许多热衷于激情驾驶的年轻消费者们感到心满意足。