



郑州第一报道，我们一直在你身边

热烈祝贺《郑州晚报》单日出版672版
创造“大世界基尼斯”新的世界纪录

郑州晚报

车市大评测

在谈及四轮驱动车型的时候，人们常常会提到分时四驱、全时四驱，以及适时四驱这些字眼，相信不少网友也对这些典型的四驱系统不那么陌生了，比如提到很多自主硬派SUV，一般都是采用了简单的分时四驱，如果是HALDEX，那么大家更多地联想到的是适时四驱系统。不过事情总非绝对，市面上也有不少四驱系统，你很难把它直接界定到哪类四驱系统里面去，到底它是分时？适时？下面，我们就介绍几类四驱系统，供大家参考。

记者 谢宽

爱越野 “四驱”必备 三类四驱系统大比拼

长城TOD四驱系统

代表车型：哈弗H5 绿静2.0VGT
类型组合：分时和适时四驱的结合
优势：比普通分时四驱更适应城市路况

长城哈弗作为一款硬派自主SUV，最初采用机械分时四驱，后改用电控分时四驱，当绿静2.0VGT发动机推出之后，哈弗开始装备博格华纳为纵置后驱平台(横置前驱为ITM四驱系统)提供的TOD四驱系统。

这套系统可以根据车辆和道路状况分配需要的动力。一般状况下，TOD系统主要为后轮驱动，但当路面状况发生变化，它便会根据需要提供足够的抓地力。TOD借助多个传感器来检测各半轴的工作状态，检测的参数有车速、车轴转速、节气门开度、制动及ABS系统状态等，以防止轮胎丧失附着力。

对于哈弗这样的车型，采用TOD系统也可以降低对驾驶者的技术要求，更适应城市路况的使用，不过，哈弗使用这套TOD并不具备锁定功能，应对复杂路况有些力不从心。



PK



结语

尽管四驱系统在大的环境下有些非主流，但实际应用中却为驾驶者提供了更多驾驶模式的选择，用起来更为灵活，开起来却一点都不异类，总体来说它们都更为适合城市路况。如果你想鱼与熊掌兼得，那么装备这些四驱系统的车型就很值得关注了。

三菱超选四驱系统

代表车型：帕杰罗 V73、V97 等
类型组合：分时和全时四驱的结合
优势：适用环境范围广，模式选择余地大

三菱超选四驱系统已经有了多年的历史，超选四驱系统的优势在于100公里时速内，可以在2H、4H挡位间随意切换，当处于4H位置时，它相当于一台全时四驱车型，可以提供更好的抓地力和驱动力，而处于2H位置时，纯后轮驱动会使车辆的燃油经济性有一定改善，这样驾驶者的选择余地就非常自由。

至于4HLC和4LLC则用于不良非铺装路面，后者可以放大扭矩输出(以V73为例，4HLC和4LLC的扭矩输出为1:1.9)，两种情况下前后轮的扭矩输出比固定为50:50。超选四驱(SS4-II)的不足之处在于中央差速器为较为特殊的电控黏液耦合器(VCU)，应付一般路况毫无问题，但如果长时间处于极端情况下，它的可靠性还是不如传统的纯机械齿轮分动箱。

日产全模式四驱系统

代表车型：逍客、奇骏
类型组合：分时和适时四驱的结合
优势：非常适合城市SUV用户的使用环境

奇骏这套全模式四驱系统，有2WD、AUTO、LOCK三种模式可供手动切换。其中在2WD的时候，动力被100%的分配到前轮，公路行驶更经济(在紧急情况下，四驱仍然会介入)；而LOCK模式适合在泥泞的情况下使用。

日产这套全模式四驱系统足以应付中短途的中等难度越野路况，并且与VDC结合之后(也就是所谓的智能全模式四驱)，还具备上坡起步辅助、陡坡缓降等功能，降低了对驾驶者技术和经验的要求，适合更多的用户使用。不过这套四驱系统的局限也很明显，即便是智能全模式四驱，前后桥左右车轮之间的动力分配仅依靠电子制动差速器(B-LSD)来完成，同时多片离合器结构在大强度使用环境下也会出现温度过高的现象，四驱系统会进入保护模式而失效。

60亿元能否换来节能汽车的春天?

近日，国务院常务会议决定安排60亿元，支持推广1.6升及以下排量节能汽车；并实施能效“领跑者”制度，对达到“领跑者”能效指标的超高效产品设立较高补贴标准，深入开展“节能减排全民行动”。

此令一出，无疑如雪中送炭，业内大呼“60亿，买一春天足矣”。



东风日产阳光

成为节能汽车的“领跑者”

毋庸置疑，60亿元补贴，确实对市场有重大的提振作用，但更关键的在于，国家送价值60亿的大蛋糕给车企，其根本目的不仅仅在于简单的救市，更深层次上，是希望以60亿元为杠杆，撬动整个节能汽车领域的消费与发展。换言之，此次政策的重点扶持对象是节能汽车，培养节能“领跑者”。

那么，按照规定，怎样的产品才算是节能汽车的“领跑者”呢？

满足1.6L及以下排量自然是第一要求，但更重要的是在此基础上，总体产品实力，特别是能耗水平，要满足比以往更加严格的国家标准。

具体到产品力的各个层面，我们不难发现领跑者的共同特征。外观大气时尚，引领同级车的设计潮流；空间宽敞舒适，能带给消费者最佳的乘坐享受；而在动力方面，则应在保证高效节能的基础上，最大限度地为车主带来顺畅的驾驶感受。这就意味着拥有过硬品质和节油技术的车型，才能登上“领跑者”的竞争名单。

在如此严苛的条件之下，依然有几款车型成了名单上有力的竞争者，东风日产SUNNY阳光就是其中之一。除了备受消费者认可的外形与空间优势外，其杀手锏，就是经历20年传承与发展的CVT技术。

CVT技术

成就节能减排一路领先

众所周知，相比新能源汽车和纯电动车，CVT技术无论是从市场保有量、技术可行性，还是消费者接受程度上来讲，都更具优势。即使是在同等情况下，CVT也比传统AT节省约15%的油耗。可以说，搭载CVT变速箱技术的车型，绝对有资格与纯电动车、混合动力汽车一同为中国的节能减排事业做出贡献。

阳光搭载的新一代智能XTRONIC CVT无级变速器，凭借优良的产品性能、最新的节能科技，配合多达1000多种的智能变速模式，全面确保了驾驶的平顺性、操控性、稳定性和燃油经济性，称得上节能“领跑者”。而日产全球发动机HR15DE

配合智能CVT变速器，带来5.8L的超低油耗，更是其节能减排“领跑者”实力的直观呈现。

东风日产市场销售总部副部长杨嵩曾表示：“全面应用CVT技术的阳光，上市至今就一路领先。此次应国家节能减排全民行动的号召，阳光乐于勇于承担节能减排先锋，为节能减排做出自己的贡献。”由此，东风日产要将阳光打造成为节能减排“领跑者”的决心可见一斑。

当然，阳光只是有力竞争者之一。但我们不难预见，有60亿元的政策助力，有节能“领跑者”的带动，可以期待，中国节能汽车的春天即将到来。