

## TOP汽车 | 看得见的天籁弯



# 新天籁 “0偏差” 背后的秘密 “梯悬挂+ATC”起到了关键作用

当今车市,特别是中高级车市场可谓高手如云,诸多车型都贴上了“运动”和“操控”的标签,但真正的“操控”不是概念,更不是噱头,而是需要实实在在技术的支撑,那么谁才是真正的高手?

当我们首次提出“挑战0偏差”的命题后,新世代天籁进入了我们的视野。在人们眼中一直中规中矩的公商务车、舒适安静的家用车,华丽转身后的新世代天籁却做到了“精准过弯、不推头、不甩尾”,它的背后究竟隐藏着怎样的秘密? 郑州晚报记者 谢宽

## “梯悬挂+ATC”过弯“0偏差”

新世代天籁的卓越操控表现,得益于集日产全球领先技术的“梯悬挂+ATC”组合,即梯形控制臂独立后悬挂和ATC主动循迹控制系统。

说到“梯型悬挂”,首先我们需要特别了解一下新天籁这一独特结构。与其他中高级车后悬挂多连杆结构不同,新天籁在后摆臂上加大了横向截面,同时也加大了弹簧螺旋的直径,这样结构上的改变可以帮助汽车在过弯道时承载更大的强度,保证车身的稳定性。在同级别中,我们很少能看到这样的结构,而只少量见于奥迪A6、A8这样的豪华

车上。

另外,新天籁上新增加的ATC主动循迹控制系统,以及新天籁上独有的后轮辅助转向功能,更在弯道行驶中保证了精准驾控。

我们知道,汽车在快速过弯时,如果没有外力的介入,汽车往往会呈现两种情况:一种是车辆因转向不足而产生推头现象(俗称跑偏),另一种是车辆因转向过度而产生甩尾现象(俗称侧滑),而新天籁上出现的ATC主动循迹控制系统和后轮辅助转向功能,正是解决了这两种情况。

ATC主动循迹控制系统发挥作

用的原理是,当车辆入弯时,系统一旦监测到车辆即将出现转向不足,就会对内侧双轮实时制动,通过自动协调内外轮转速,提升车辆的转弯性能,减少车辆因转向不足而产生推头现象。

而后轮辅助转向功能,则是当车辆入弯时,后轮会跟随车辆同向转向,产生一定程度的转向角度,有效减少车辆因转向过度而产生甩尾现象。而这一项源自豪华车英菲尼迪的技术,同级别车型中目前没有其它任何一款有此系统,为同级首创。

## 全系标配VDC 位列同级别第一梯队

除了ATC主动循迹控制系统和后轮辅助转向功能这两项过弯利器,我们还在主动安全方面注意到新天籁全系标配了VDC车辆动态控制系统(又称做“车身电子稳定系统”)。

据德国工业保险协会的数据,汽车装备了车身电子稳定系统后,可以减少一半的交通事故和伤亡人数。

而据调查,在中高级车型中,目前全系标配车身电子稳定系统,并且同时全系标配差速限滑功能(在新天籁车上即为ATC功能),只有东风日产的新天籁和大众新CC,位列

同级别第一梯队,像新迈腾,只有中高配以上的车型才配备有这两项功能,而大部分车型,像新帕萨特、标致508、雪铁龙C5、别克君越、新君威都只有标配了车身电子稳定系统,而部分日韩车型只在中高配车型上才会出现车身电子稳定系统。

新天籁在主动安全方面的周全配置,让人感受到全面的安全保护,帮助我们在过弯时放下压力,全身心享受轻松过弯的愉悦感受。

总体上说,新世代天籁的转变是成功的,它在操控与舒适之间找

到了一个平衡,在运动和安全上做到了两者兼顾,这种对顾客生命安全的坚守,在当下部分车企通过不断减配来实现利润的大环境下,显得尤其难能可贵。

新世代天籁“0偏差”的背后是同级首创的领先技术,操控性能的持续创新、消费需求的最大满足,以及东风日产不懈追求的目标:“东风日产就是希望通过领先的技术,在舒适之上,创造出人人都能轻松并畅快驾驭的座驾。我们相信,新世代天籁能让更多消费者享受到操控的乐趣。”

## 激战:我的弯道属于你 新世代天籁与新帕萨特、第九代雅阁对比测试

### 技术派:“梯悬挂+ATC”加分

不夸张地说,新世代天籁的操控多少有些颠覆我对它的看法。梯形控制臂独立后悬挂和ATC主动循迹控制系统组成了“梯悬挂+ATC”组合,再加上后轮辅助转向,极大提升车辆在弯道超车、过弯时的轮胎抓地力。在过急弯时,车身姿态优雅依然,不推头、不甩尾。方向盘在电子助力的帮助下

感觉轻重适中,转向时指向精准。当过弯车速达到一定程度后,我在车内能明显感觉到内侧轮胎正在进

行轻微制动,就像有一股力,把车辆拉回既定的轨道,从入弯到出弯都保持着十分完美的运行轨迹。不得不提的还有CVT无级变速,让加速毫无顿挫感,这种顺畅感也为操控加分不少。

新帕萨特的操控则首先主打大众经典的1.8T/2.0T涡轮增压发动机,其次就是扎实、经典的底盘悬挂。在动力上,一脚油门下去的感觉还是让人非常带劲,发动机的音浪尤其好听。

而第九代雅阁则是搭载一款本田

全新研发的2.4L发动机,变速系统也由过去的5速手自一体变速箱全线更换为CVT无级变速,在实际测试中,第九代雅阁的这款全新2.4L发动机无论是高转速延伸性、运转精准度或怠速噪音抑制都有大幅进步。

如果说3辆车的操控都很好的话,新世代天籁则给了我全新印象:一是因为它提升很大,二是不同于德系车的稳重,它在底盘稳健的同时,更附加了一种灵活。



### 体验派:新天籁过弯上瘾

在场试驾环节,新世代天籁其方向盘并非想象中的那么轻,而是轻重适中,符合中国人的习惯,精准、流畅,路感反馈清晰。特别是在弯道测试中,当过弯车速达到一定程度后,驾驶者在车内能明显感觉到,内侧轮胎正在进行轻微制动,就像有一股力,把车辆拉回既定的轨道,从入弯到出弯,都保持着十分完美的运行轨迹。最终,18米蛇形绕桩成就了天籁弯,以63.16km/h的速度,领衔雅阁62.31km/h和帕萨特61.25km/h。

如果说急弯能测试一台车的操控性,那么直线加速和刹车更能体现一台车的稳定性。在测试中,新天籁、第九代雅阁、帕萨特都表现出了不俗的实力。

新天籁,直线加速0-60km/h达到4.71秒,0-100km/h达到9.67秒;刹车距离(冷车空载)100km/h-0达

到41.54米,60 km/h-0达到14.33m。

第九代雅阁,直线加速0-60km/h达到5.14秒,0-100km/h达到9.93秒;刹车距离(冷车空载)100km/h-0达到44.87米,60 km/h-0达到15.04m。

新帕萨特,直线加速0-60km/h达到3.95秒,0-100km/h达到7.73秒;刹车距离(冷车空载)100km/h-0达到42.77米,60km/h-0达到15.49m。

整体来说,新世代天籁以综合指标领先一筹。值得一提的是,新世代天籁整个加速过程十分线性,没有任何其他类型变速器的换挡顿挫感。而当挂上D挡,车辆保持100km/h的时速行驶时,发动机仅维持在每分钟1450转左右的转速,新世代天籁的低转高扭矩输出和节能能力可见一斑。



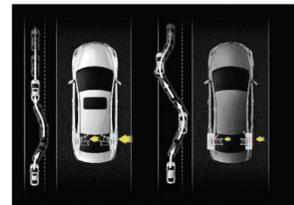
### 专家解读

## 梯悬挂+ATC之谜

### 梯形控制臂独立后悬挂



日产全球首次采用“梯形控制臂”结构,突破传统“连杆”结构,使悬挂更扎实坚固,带来超强刚性。



车辆高速变道或过弯时,有效提升抓地力,带来高响应及高稳定的绝佳驾乘感受。上图为梯形控制臂独立后悬挂与其他车辆多连杆悬挂对比。

### 四轮精准循迹系统

源自英菲尼迪技术的四轮精准循迹系统,包括ATC主动循迹控制系统和后轮辅助转向,确保车辆精准过弯,不推头、不甩尾。即使车辆在圆盘路、盘山公路、高速公路引桥行驶,都能确保精准过弯。

### ①ATC主动循迹控制系统



当车辆入弯,系统监测到车辆即将出现转向不足时,会对内侧双轮实时制动,通过自动协调内外轮转速,提升车辆的转弯性能,减少车辆因转向不足而产生推头现象。

### ②后轮辅助转向



当车辆入弯时,后轮会跟随车辆同向转向,产生一定程度的转向角度,有效减少车辆因转向过度而产生甩尾现象。