

汽车周刊 Auto

最权威的汽车资讯周刊

姜文 代“劳”



9月23日,现代汽车在北京向全国媒体宣布,劳恩斯(Rohens)2个排量4款车型正式上市,售价39.8万~52万元。劳恩斯的成功上市,让现代汽车成功迈入豪华品牌行列,但现代汽车并不准备就此止步。对现代汽车而言,劳恩斯只是进军中国豪华车市场的一个开始。(详见汽车周刊三版) 常青 摄

■老生常谈

遭遇豪华

这一周,我被“豪华车”撞了几下腰。先是英菲尼迪EX35在京上市,接着是奔驰S系列全国巡展到南京,然后是09款讴歌烟台试驾,再有就是劳恩斯中国发布。当然,仍有国人不知道雷克萨斯是日本丰田的豪华品牌,也有人不知道讴歌和Acura其实是一回事,更有人在街头看到英菲尼迪时惊呼:奇瑞什么时候造出这么漂亮的车啦?当然,更多的人还不知道劳恩斯——这个现代集团的新贵到底为何方神圣。这些,都不曾影响豪华汽车品牌涌入中国的决心。在中国,奔驰不存在品牌知名度的困惑。改革开放前很多官员的座驾“上海牌”轿车,仿的就是20世纪50年代的一款奔驰车。只不过,一直仿到上世纪70年代,有的技术指标还达不到奔驰上世纪50年代的水准。奔驰(中国)的高级经理叶文自豪地对我说,豪华车不是谁都能造的,也不是靠广告能砸出来的。几个豪华品牌的高管都用自己方式阐述了他们对“豪华”的理解。在我看来,豪华车的标志只有两个——先进的技术和昂贵的价格。叶文说,豪华车要永远走在技术的前列。本田(中国)的藤井部长则说,再难的技术也要研究,跟在别人后面永远没有出路。也有人不那么想。所以,双环努力打造着廉价的“贵族”。所以,力帆320干脆披上了MINI的“画皮”。洗洗睡吧。 常青

权威媒体 试驾心得

新天籁D平台—— 可清晰感知的先进性

平台是汽车业的常用词。平台是支撑车辆性能的基础,也是车辆开发的最核心部分。简单而言,平台就是车辆的出身和血统。因此,平台技术水平的高低,直接决定了车辆的先进性和产品性能。在日产的定义中,平台包括了车身、底盘、悬挂等系统,决定了车辆的操控性及舒适性、静谧性等性能的潜力。

因此,对于成熟理性的消费者而言,购买一部车尤其是中高级车,有两方面是至关重要:其一,是发动机系统;其二,就是平台。

众多权威媒体试驾过多部中高级车之后,普遍认为,新天籁在发动机和平台方面堪称同级别车之翘楚。新天籁诞生于日产全球最先进的前驱平台——D平台。在该平台上,名车众多,该平台也被公认为全球汽车平台的杰出作品。

感受D平台,感受安心操控

D平台的先进是可以清晰感知的,尤其体现在操控流畅和舒适安静上。《汽车时尚报》主编汪川称,新天籁的D平台,采用多连杆后悬挂结合独立麦弗逊式前悬挂的组合方式,实现悬挂刚柔组合的最佳化,无论是在市区还是在高速公路上,路感都非常清晰,车子反应机敏而稳定流畅。

汪川说,新天籁由于前后悬挂均采用脉冲式阻尼回弹弹



代表全球前驱车最高水平的D平台

簧,通过增加阻尼系数提升回弹效果,减震性能在原有基础上提升20%以上。故此,新天籁的悬挂软硬适中,在高速过弯中并没有出现车身的过度倾斜,始终在驾驶者的控制范围之内。

《中国汽车画报》试车手路十则用比较专业的技术来解释D平台为何将舒适和操控如此完美的结合在一起。路十说,D平台通过运用高强度的材料和新的结构设计,底盘和车身总体刚性比老车型提升了50%。而在发动机舱、A柱前挡风与车身的连接处、后座所在的车体部分

和前后悬挂连接处等重要位置都进行了特别加强。

同时,为降低整车重心,发动机的安装位置下降了30毫米。悬挂几何角度经过优化,增大了转弯时轮胎的接地面积,减震器中新增的回位弹簧进一步提高轮胎在不平整路面的贴地性能。

路十说,这些工程都是为了提升新天籁的安全性和行驶稳定性,并为营造良好的驾乘舒适性打下坚实基础。

《轿车情报》的试车手张庆则说,几个连续弯道的测试表明,新天籁的车身整体刚性

加强不少,弯中侧倾感不是特别的明显,而且指向很精准,提高了不少驾驶乐趣。

体验D平台,体验超群静谧减震性

来自《名车志》的苏晓对新天籁的静谧性褒奖有加。苏晓说,新天籁的车厢静谧性出奇的好。在大部分速度区间里,路噪、风噪和发动机噪音都被压制在一个无法对乘客构成滋扰的水平上,在速度达到非常高的水平时,唯一加大的只是一点风噪。

苏晓说,“我觉得驾驶这台车的人会转而沉浸在如何把它开得更舒适的自我挑战中。一台拥有高贵行驶表现的汽车必然会培养出同样类型的驾驶者”。

在减震性能方面,新天籁依然表现出色,完全为了消费者需求而着想。《车主之友》试车手刁德文说,多数时候,驾驶者只是在城市中走走停停,沉重的方向盘、踏板和硬梆梆的悬架在他们看来是一种负担。而新天籁的前悬挂新置入脉冲式阻尼回弹弹簧,将减震效果提升20%以上,而麦克弗逊独立式前悬挂采用大型井字型支撑钢架,横向强度大大增加,极大降低了车辆的左右晃动。全新多连杆后悬挂采用轻量铝合金材质,对降低崎岖路面的上下震动具有非凡效果。

刁德文说,新天籁的悬架在消费者和地面传来的震动之间建立了一座厚厚的防护墙。

车主证言:

车主:薛卓
职业:投行中层
年龄:33岁

“D平台,让人舒适安心”

一辆车静静地停在江边,背后那座淡蓝色的高层是他的家。作为邻居,也作为即将换车的朋友,我和薛卓在江边,聊起那部新天籁——他刚刚买的车。

“说实话,我并不懂太多汽车的专业知识。我觉得,也没必要因为买一部车把自己变成汽车专家。选择新天籁,是被他们一个词汇打动的。”薛卓说,那个词汇是DVC980。

我说,知道这个词。“那天在赛马场一家东风日产4S店,他们的销售人员对我讲了这个词——D平台、VQ发动机、CVT和1980超强钢”。我如数家珍,薛卓诧异地看着我。

薛卓说,在这串字母数字里,他最喜欢“D”。因为,尽管不懂太多汽车技术,但他知道一部车的好坏,首先取决于平台。“在我看来,车的平台和事业的平台差不多。平台好,车才好,事业也一样。”薛卓在一家大型投行工作,如鱼得水,已至中层。

薛卓做事很认真,买了车后,在各种路面都认真体会新天籁。“每天过小区的减速带时,几乎感觉不到震动,这让我感觉很舒服。中秋那天,和几个朋友去番禺一个农庄吃饭、打牌、钓鱼。进农庄有一段路不好走,很颠簸,但新天籁让我后座的朋友直呼惊叹,太舒服、太安静了,丝毫没有颠簸感。”

薛卓说,“车子的减震、静谧、操控、安全等许多性能都是平台所决定的。所以,当我知道D平台是全球一流的前驱平台时,我就知道,这车不会差,果然,这车让人舒适安心。”尽管不想成为专家,但买了新天籁后,薛卓还是成为了“平台专家”。