

“梯悬挂+ATC”，天籁不过弯不过瘾

——天马山“天籁弯”驾控营体验记

“梯悬挂+ATC”，划出专属的“天籁弯”

上一代天籁被业界誉为“舒适之王”，更在中高级车市场掀起了一场“舒适潮流”。但令人惊讶的是，这款主打舒适的车型，全新换代后竟迅速在市场上树立起操控口碑。这不禁引起众多人的好奇：究竟新世代天籁的操控性提升了多少？此次试驾体验营之前，笔者对此也还有些许疑问，但在试驾体验中，亲身见证了新世代天籁全面进化的操控性能之后，笔者不得不感叹：新世代天籁的操控性确实大幅提升，其弯道性能表现甚至可以说傲视同级。

坐进车内，启动新世代天籁的智能点火系统，轻点油门的瞬间，就感觉到似乎是一头“猎豹”被唤醒了。新世代天籁在低速状态下，方向盘轻重适中，符合中国人的使用习惯，转向灵活、指向清晰。而随着速度的提升，其电子助力转向系统会使方向盘的份量逐渐加重，车辆的稳定感变得更加强烈，精准入弯表现，让人觉得一气呵成。

此次换代，新世代天籁从底盘开始，就给人焕然一新的感觉，而且这些变化全都建立在其舒适性更进一步的基础上，足以看出日产设计师的不俗功力。

直线加速，新世代天籁全新的空气动力学设计能够提供了更强的下压力，整车较上一代天籁更加沉稳，悬架系统优良的调校也使得路感反馈更加清晰，令人对车辆信心倍增。

新世代天籁的轮胎抓地力、循迹性都十分出色，甚至有点四驱车的感觉。在天马赛车场，无论是高速变道还是高速过弯，都能让人清晰地感受到这点。得益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，再加上后轮的随动转向功能，极大提升了新世代天籁在变道超车、过弯时的循迹性能，帮助车辆精准过弯，不推头、不甩尾。

整个驾驶过程，新世代天籁始终紧贴路面行驶；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，就像有一股力，把车辆拉回既定的轨道。

虽然辅助系统介入，会造成些许动力损失，但经过修正后的精准行车线路却使得新世代天籁在过弯时如行云流水般畅快。深踩一下油门，除了尖锐的轮胎嘶叫声之外，很难感受到它有推头或甩尾的趋势，而是沿着方向盘指定的线路前行。

“要是开别的车，这样过弯，车子绝对失控。”此时，坐在副驾驶位上的专业车手也是笔者的指导教练赵凯说道，“车手过弯多会选择慢进快出的过弯方法。例如下一个发卡弯，就可以尝试将车速降至每小时43公里左右，转向点再往后推一点，临近弯心时就可以猛踩油门加速出弯了。虽然过弯的线路变长了，但通过弯心前便开始加速了，用这种方法跑，更容易跑出最快圈速。”

临近发卡弯，笔者一脚急刹，车速降至45Km/h左右，在较后的入弯点以小半径完成了一个几乎160°的转向，接着猛踩油门，加速通过弯心，等回直车身后，车速已经达到60Km/h左右。一圈下来，采用慢进快进的方式，比采用常规过弯方法快了3秒钟左右，成绩提升十分显著，而且笔者也明显感觉到，采用这种方式过弯，车辆更加稳定之余，还能有效地降低轮胎的磨损。

正是有了“梯悬挂+ATC”，从入弯到出弯，新世代天籁都保持着十分完美的运行轨迹，如划出一条专属的“天籁弯”。迅速、精准、稳定的操控性能，带来了畅快淋漓的驾驶快感，甚至让人产生渴望征服下一个弯道的冲动。

“征战赛场多年，但我还是忍不住感慨，新世代天籁的‘梯悬挂+ATC’组合，真正让过弯成为了过瘾。”赵凯笑着称赞。

如果说挑战上海国际赛车场是寻求最快速度，那挑战天马赛车场则是攻克各种极限弯道。直角弯、U形弯，各种不同的弯道，构成了天马赛车场的主体，也成为其区别于其他赛车场的魅力所在。

攻克人生的“弯道”，需要家人和朋友的支持；攻克天马赛车场的弯道，同样也需要强大支持：车辆本身的卓越性能、驾驭弯道的专业技巧。有了这些，精彩过弯，才能水到渠成。

7月12日，东风日产的“享受天籁弯，挑战天马山”——东风日产天籁弯驾控营现场，在国内著名车手周勇和多名专业车手的指导下，笔者不仅了解了更多的汽车技术和驾控技巧，更体验了驾驶新世代天籁连续攻克多种极具挑战性弯道的激情与快感。

但真正令人感到“惊喜”的是，一向以舒适见长的天籁，其驾控的精准性与稳定性也让人眼前一亮。驾驶着新世代天籁，当在直线行驶时心中就已在渴望遇到下一个弯道，想要体验新世代天籁过弯的极限到底在哪里。



全新一代铂金动力组合，为过弯添精彩

一般意义上，攻克弯道，除了要合理控制转向过度或者不足，动力表现的好坏，也会影响到消费者过弯的感受。这也很好地解释了为什么这么多消费者都如此重视车辆的动力表现。

新世代天籁采用的全新一代QR25DE发动机搭配全新一代智能XTRONIC CVT无级变速器，组成了“全新一代铂金动力组合”。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。新世代天籁2.5L排量车型最大输出功率达到137kW，百公里综合工况油耗更为同级最低的7.3L。

轻点油门，新世代天籁立即迅速起步，不带一丝拖沓感，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。

如果你就此认为新世代天籁高速巡航时，转速这么低，突然急加速，车辆的响应一定会“慢半拍”，那么你就大错特错了。新世代天籁的犀利之处就在于，高速

巡航下，只需深踩油门，发动机转速立即飙升，带来强烈的推背感。

尤其是以“慢进快出”方式过弯时，发动机和变速器的高响应也让新世代天籁，拥有更优异的过弯体验，入弯前刹车减速，变速器与发动机的配合默契，出弯加速，深踩油门，整车就像离弦之箭，带来强大得推背感。

新世代天籁在节油方面的出色表现，得益于其搭载的新一代CVT无级变速器中，加入了ASC智能逻辑控制系统提供的1400种变速模式，智能选择适合驾驶者习惯的最佳模式，可以实现最佳的动力输出和节油性能。无论官方数据还是实际测试，新世代天籁2.5L排量车型与其他品牌1.8L排量车型的油耗相近，在油价“高企”的今天，能拥有如此出色的燃油经济性表现，十分难得。

另外，新世代天籁还在方向盘后方设置了换挡拨片，将变速杆推到DS挡后，变速器可以模拟出7个挡位，通过换挡拨片就能自如控制挡位的切换；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，全新一代CVT无级变速器的响应速度更加迅速，升降挡间，激情四射，乐趣无限。

舒适、安全再升级，轻松过弯有保障

想要轻松过弯，单有过人的操控、强劲的动力显然还不足够，车辆的舒适与安全性同样重要，在轻松的环境里，放下心里的包袱，方能实现轻松过弯。

上一代天籁的舒适已经有口皆碑了，新世代天籁当然不会“败坏”辛苦累积而来的“舒适之王”美誉。在舒适性方面，新世代天籁同样给笔者带来了不小的震撼。

笔者坐在驾驶位上，能深深感受到新世代天籁的零重力健康姿态座椅，较上一代的包裹性、支撑性更为出色，很好地支撑起驾乘者的腰部、背部等易劳损部位，舒适之余，更起到很好地保护作用。

完全关闭车门，新世代天籁全维超静音车体的出色隔音效果立即显现，车内外简直就是两个不同世界，外界的喧闹似乎已经与车内空间隔绝了静谧性十分出色。

另外，置于转速表与速度表之间的3D驾驶辅助显示屏，位于驾驶员的的平视范围内，一屏显示6大行车信息，大大方便了日常使用。驾驶时，驾驶员无需左顾右盼，降低眼睛紧张程度之余，又提高了行车安全，可谓一举两得。

经过较长时间的试驾，笔者的腰、背、眼睛等部位，依旧没有丝毫疲劳感，可见在保障舒适之余，新世代天籁也确实关注到了车内人员的健康，让人全身放松。

让身体“放松”，更要放下心里面的“包袱”，新世代天籁强大而全面的主被动安全保障，就保障了消费者能在安全之中，享受到过弯的乐趣。

除了ATC主动循迹控制系统和后轮辅助转向保障车辆安全，新世代天籁整车超高强度使用比例更高达32%，结合Zone Body车身结构优化，给予消费者全面的被动安全防护。

主动安全方面，新世代天籁采用High-μ超高摩擦力刹车装置、VDC车辆动态控制系统、TCS牵引力控制系统等，进一步提升车辆稳定性，助消费者轻松掌控车辆。在赛道上飞驰，High-μ超高摩擦力刹车装置尤为让人印象深刻，刹车制动的响应十分敏锐，而且比例感强烈，驾驶者加在刹车踏板上的每一种力道，都能换来车辆不同的制动反馈，更添驾控安全感。

除此之外，新世代天籁搭载AVM全景式监控影像系统、ITS预警式整体安全系统、HSA上坡起步辅助系统等主动安全配置，给予消费者全时全面的安全保护，助你放下心中的“包袱”，全身心享受轻松过弯的愉悦感受。

体验活动接近尾声，但笔者仍然想继续驾驭新世代天籁在弯道间尽情穿梭。尝试过“梯悬挂+ATC”组合缔造的“天籁弯”后，笔者对过弯的渴望变得更加一发不可收拾。

不得不说，新世代天籁的转变是成功的。它在操控与舒适之间，找到了一个很好的平衡，不仅让舒适再上一个台阶，更带来容易让人“上瘾”的驾控体验。两者的结合正好迎合了当下主流消费者的需求。可以说，新世代天籁是一款真正能点燃消费者生活激情的中高级车。