

强势攻击 试驾第十代三菱LanEVO

汽车

浣滆

鍙戝竷浜庯細2007/10/01 14:01

车头咄咄逼人,第十代三菱LanEvo仍然在传递着一种强烈的信仰:LanEvo的驾驭信仰。

凶悍的车头灯划过一道顺畅的弧线,引领着车子迅速冲上斜坡,不规则的柏油路面被甩在了身后。根本不需要调整车身,轻点刹车,听着节流阀清脆的声音,降档,打方向,迅速过弯,一气呵成,车胎轻微侧滑,发出美妙的音符。在经过一条短暂的直道后,紧接着就是一个快速的左右组合弯……所有的这一切,就是我整个上午所做的。

LanEvoX

又一次,我发现我的车速过快,走线过于犀利,已经错过了最佳的入弯线路。前轮出现转向不足,发出一阵"吱吱"的尖叫声,会不会失控?不!我在意识到出现状况的一霎那做出了纠正动作,而车子立即产生了反应:外侧后轮似乎给车身施加了几分力量,使得车子在出弯的瞬间回到了正确的线路上。直到此刻,我真的坚信,一定有某种神奇的力量在驱使着这台车,在车子即将走向失控边缘的时候,能够及时将它拉回正轨。

LanEvoX

基于以上的缘故,全新2008款三菱LanEvo的超选四驱控制系统(S-AWC)完全可以看作是一套超越技术范畴的系统。我们中究竟有多少人能够非常透彻地了解这套繁杂的系统呢?它有着多重离合器和差速锁;安装了众多不同功用的感应器;一套四轮驱动的子系统;主动中央差速器(ACD);主动侧滑控制(AYC);主动稳定控制系统(ASC),以及运动型刹车辅助系统(S-ABS)。反正我不能,即便是我坐在驾驶舱内,进行了多种形式的驾驭后,依旧无法准确地说出它的各项系统相互协作的工作原理

不过大体上来讲,超选四驱系统S-AWC本质上是一套集成了电子控制离合器、分配前后轮(ACD)和左右车轮(AYC)间扭矩的机械差速锁的一套复杂的扭矩分配系统。为了更好地控制车身,S-WAC采用了一套用于控制发动机输出功率的稳定收缩控制系统,以及对每一个车轮进行刹车力控制的S-ABS。通过收集众多感应器的数据,包括转向角度、节流阀开闭情况、每一个车轮的速度、施加在每一个车轮上的刹车力度和正面及侧面的加速度,S-AWC系统的电脑会通过车内闭合的CAN网络设定出一套适合驾驶者的行车风格。当然真正的系统工作状况可比我说的要复杂得多,更何况我还没有提到它的那具变速箱。