



雪铁龙DS经典之作解析

文/本刊记者 桂江一

2012年6月28日,雪铁龙DS5和DS4在国内高调上市,一个月后,长安标致雪铁龙组织了大型媒体试乘试驾。这次活动在神奇的九寨举行,使得DS的奢华气质与九寨的画般美景交相辉映、相得益彰。

DS曾是雪铁龙旗下高端的行政级车型,它诞生于1955年,流线型的外表和独特的设计曾引起轰动,并被海外杂志*Classic and Sports Car* 授予“影响世纪的经典车型”之一。DS车型自1975年后逐渐淡出人们的视线,但其经典的造型和创造的辉煌却始终被人们铭记。在老牌汽车厂商全球范围内“重拾历史、复苏经典”的大环境下,雪铁龙也开始了车型复苏计划。在2009年的法兰克福车展上,DS3首先进入了人们的视野,成为DS复兴的开篇。

DS仍然延续雪铁龙的高端定位,并拥有专属LOGO。到目前为止,DS系列共推出了三款车型,分别是DS3、DS4和DS5,其中DS5和DS4在今年6月底通过长安标致雪铁龙(CAPSA)率先进入中国市

场,DS3在8月底也在国内举行了上市仪式。本次试驾的是DS4和DS5,下文将重点介绍这两款车。

1.发动机和变速器

DS4和DS5均采用的是1.6L直列四缸涡轮增压发动机THP 155,是PSA(标志雪铁龙)集团和宝马联合研发的Prince系列发动机。在MINI车上,这款Prince系列的1.6T发动机被叫做N14B16型或者N18B16,被宝马使用的纵置摆放的型号则叫做N13B16型,而在PSA内部,这款发动机的各个不同动力输出和细节搭配的版本则被分别叫做EP6DT、EP6DTS、EP6CDT、EP6CDTX等等。该系列发动机的不同版本都采用了完全相同的缸径(77.0毫米)和冲程(85.8毫米)的竖长方形结构,实际排量1598毫

升。但由于调教的不同及结构上的调整,各版本发动机的最大输出功率存在着一定的差别:EP6DT的最大输出功率是150马力(112千瓦)、EP6CDT的最大输出功率是156马力(116千瓦)或163马力(122千瓦)、EP6DTS的最大输出功率是174马力(130千瓦)、EP6CDTX的最大输出功率则可以达到200马力(149千瓦)。这几款发动机并非只是通过使用不同的ECU而达到不同的动力水平,而且还有原厂输出高低的区别,机械结构也有些许不同。区别主要存在于配气系统上,前三者使用单侧VANOS可变气门正时,动力最大的EP6CDTX则是双侧VANOS可变气门正时,并拥有宝马引以为傲的Valvetronic无级可变气门升程调整技术。

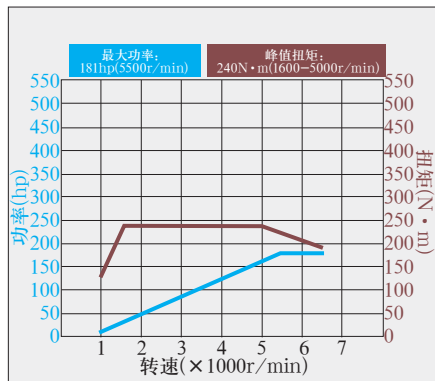


图1 Prince系列发动机输出特性图



图2 DS4和DS5配备的THP155型发动机



图3 DS5配备的6速自动变速器

搭载于MINI车型之上的1.6L涡轮增压Prince系列发动机曾获得了Ward's“年度十佳发动机”的称号。其实,早在2003年,MINI车型上的Pentagon系列1.6L机械增压发动机就曾获得过Ward's“年度十佳发动机”的美誉。当时还是铸铁发动机的Pentagon系列,采用机械增压就达到了102升功率。但多年间都没有升级换代的技术,另外每百千米9升的综合油耗最终让其淡出了大家的视线。正是以这款发动机为基础,宝马联合PSA集团开发了使用涡轮增压技术的新款Prince系列发动机。

麻雀虽小,五脏俱全。作为宝马与PSA强强联手的杰作,这款1.6L涡轮增压发动

机,同样采用了宝马Valvetronic连续可变气门正时电子控制系统、汽油直喷系统以及N55系列当家的twin-scroll双涡管涡轮增压系统。其181马力(135千瓦)的最大功率和240牛·米的峰值扭矩输出让人无可挑剔,极低的涡轮延迟、宽泛的峰值扭矩输出区间(如图1所示)带来了充沛的动力表现,更令人难以置信。

DS4和DS5的中规式样车采用的是如图2所示的EP6CDT型发动机(即THP155)。这款发动机的压缩比为10.5:1,转速在6000转/分钟时输出最大功率156马力(116千瓦),其最大扭矩为240牛·米(1400~4000转/分钟)。EP6CDT型发动机采用了创新的缸内直喷双涡流涡轮增压和双凸轮轴可变气门正时技术。双涡流涡轮增压可大幅度提高发动机的功率和扭矩;双凸轮轴可变气门正时系统可持续调节进气门和排气阀的凸轮轴位置,实现低转速时大扭矩、高转速时更高功率,同时降低油耗和排放。配合六速手自一体变速器,挡位精确,切换平顺,超越自然势如破竹。

不仅发动机完全相同,DS4和DS5配备的变速器也完全相同,均是由日本爱信精机为其配套的TF-70SC型6速自动变速器(见图3)。在海外版本中,有很大一部分DS4装备了PSA的AL4型6速半自动变速器,虽然传动效率更高,但其换挡平顺性估计会让对顿挫感比较敏感的驾驶员难以接受;而使用扭矩更大的EP6CDTX型发动机或者干脆就是柴油发动机的DS5所配备的自动变速器则是可承受扭矩范围更大的TF-80SC型6速自动变速器。

鉴于此,中规版DS4和DS5均采用了

平顺性较好的TH-70SC型6速自动变速器。在试车过程中,这一点得到了充分印证,驾驶过程中,无论是急加速还匀加速,换挡时均未感受到明显的顿挫。

2. 车身和底盘

DS4的前脸造型传承了DS家族的设计基因,前雾灯周围醒目的LED灯带日夜生辉,加强了整车设计的力度和紧凑感;围绕深色车窗的镀铬线条光彩熠熠;而最夺人眼球的是孔武有力的轮胎上方的翼子板设计以及直径可达18英寸的硕大轮辋,彰显出咄咄逼人的气势;车顶扰流板使整车线条向后收紧,增强了动感和活力;后保险杠下部镀铬以及水平尾灯的设计都体现出DS4不拘一格的设计理念。

当然,DS4给人印象最深的还是它那独创的隐藏式门把手设计(见图4),将跑车的曼妙曲线与轿车的实用性进行了有机而完美的统一,同时也是DS4豪华5门轿跑的定位最好的体现。

DS5前脸设计在保持DS不拘一格的基因同时,保险杠上夸张的侧置进气口令车头更显夸张大胆。两条从前大灯前端向后直插入A柱后方的刀锋式镀铬镶边无疑起到了画龙点睛的作用。光影呈现出独特的雕塑艺术效果,这也与DS品牌标识相一致,犀利的多边形头灯与A柱后的三角窗处的刀锋镀铬装饰搭配在一起,显得DS5气质冷峻而又特立独行。尾部线条走向较为圆润饱满,低矮而又上翘的尾翼张力十足。L型的家族尾灯趋向柔和,与法国人浪漫感性的特质吻合。车身侧面饱满厚实(见图5),从头灯延伸出的刀锋式镀铬装饰与腰线遥相呼应,车门下方的镀铬装饰线条更是锦上添花,



图4 DS4独创的隐藏式门把手设计

整体造型层次分明。边窗设计在呈现流畅感的同时,也完全符合空气动力学要求,风阻系数仅为0.29,大大降低了高速行驶中的风阻和风噪。

DS4和DS5的道路操控性能堪称典范,在任何情况下都给驾乘人员足够的安全感。DS4和DS5配备了麦弗逊式前悬架、柔性扭力梁式后悬架、电动液压式转向助力系统,这是一种历经考验的底盘设计解决方案,专为这款卓尔不群的车量身定制。

DS4和DS5配备了大直径(340毫米)通风盘式制动器,并在标配车型中都装备了专用制动控制系统,包括带有电子制动力分配(EBD)和紧急制动辅助系统(EBA)的ABS系统。在ESP系统中加装的智能牵引力控制系统能够确保DS4在最苛刻的驾驶条件下依然拥有最优秀的车辆操控性能。

DS4和DS5搭载坡道起步辅助系统,轻松应对坡道环境,令起步如履平地。陡坡起步时,制动系统自动介入,汽车做短暂驻留(2秒左右),方便驾驶员从制动踏板改到油门踏板上完成起步。

ESP动态稳定系统集成了ABS、ASR、EBV的功能,全面掌控实时车况。当车辆在危急时刻对车辆主动干预,纠正过度或不足转向,保障行驶稳定。同时它还能辅助车辆在湿滑路面上起步,通过限制车轮打滑,确保车辆拥有最佳的地面附着力和循迹性。



图6 DS5的内饰尽显法式奢华

3. 创新技术

除了其外观造型和动力性能的独特设计以外,DS4和DS5的座舱也无处不流露出“创新技术”的灵感。为营造一流的驾驶舒适性和便捷性,DS4和DS5装配了各种设备和创新功能:先进的音频处理软件的音响系统,保证整个车厢内都能感受到高品质、高保真的视听享受;前排的乘客和驾驶员按摩式座椅上加装了电子腰靠调节器,以追求终极驾乘享受。

前雾灯带有十字路口静态照明探测功能。车辆转向时,动态前雾灯结合静态转向灯可以提供车辆左右两侧各75°角的额外光束照明区域。当驾驶者发出指令或者方向盘转动角度超过60°时,该照明系统自动点亮。

可编程巡航控制系统具备电子限速功能,该系统支持驾驶者对巡航模式和最高车速进行预先设定,以增强开阔路面行驶的安全性和便捷性。

4. 内饰

在内饰设计方面,尽管与DS5一样主打高端奢华(见图6),但DS4更偏向于运动与战斗风格。驾驶舱依然采用深色内饰,但布局更为简洁明了。

DS5定位于新世代豪华跨界车,目前也是DS系列中最高端的车型。航空座舱式内饰,外加NAPPA、SEMI ANILINE真皮的光滑质感与金属纹案设计,将法式奢华演绎到了极致。

在座椅材质设计与乘坐空间方面,DS4与DS5相差不多。两款车型的顶配版本均配备了由原LV旗下的奢侈品设计师手工设计的NAPPA真皮座椅,触感十分舒适,表链式的纹理符合西方美学同时也减少了摩擦力,品味和质量都有保障。

座椅的包裹性比较出色,硬度与各方面支撑都非常到位。另外,这两款座椅均装备有齐备的豪华配置,包括电加热、电动按摩、电动调节、电动腰部和腿部支撑调节、座椅位置记忆以及按摩功能。相对而言,DS4更趋向于运动,DS5则更注重舒适。M



图5 DS5侧面饱满而厚实