



牛师傅说车

如果在涡轮增压和自然吸气发动机的喜好问题上做一个区隔,可能会划分出界限分明的两大派,且都是各自的死忠粉。但是作为一个博爱的人,牛师傅不一样,牛师傅都爱。

可能有人会说,牛师傅你这样不好,显得没有原则。但是在技术面前,真的会有界限分明的好与坏吗?我们不能一概而论。

不得不承认,牛师傅曾经也是一个涡轮增压粉,因为当年涡轮增压正被炒得火热,牛师傅在涡轮大潮下购买了人生第一辆车——高尔夫1.4T手动挡乞丐版。虽然比一开始选择的1.6L贵了1万大洋,但是说句真心话,这钱没白花。这款发动机怠速极为稳定,等红灯时不仔细听你会以为熄火了。油耗十分经济,市区行驶一般稳定在7L/100km上下,高速5.5L,高架路曾经跑出了4.2L的成绩,山路下坡更是跌破底线到了3.6L。动力基本满足需求,想要超个车玩玩运动的时候,还能享受涡轮突然发力的那种小激情。总之,让牛师傅满意得不要不要的。

后来,随着牛师傅接触的新车越来越多,很多自然吸气发动机也

给了我不少惊喜,你真的很难抵挡技术带给你的愉悦感。于是,对于涡轮增压的独爱,变成了对于两种发动机的博爱。

那么,这两种发动机到底有哪些优点,可以让人爱呢?

先说涡轮增压。从结构上来看,涡轮增压发动机通过废气带动涡轮旋转,于是另一侧的进气管内,更多的空气被压入气缸参与燃烧,燃烧更加充分,从而带来更多的动力输出,这就是涡轮介入时,你感觉被人踹了一脚的那种突然的动力爆发。在运动车型上,涡轮会带来更多的驾驶激情,让人欲罢不能。

自然吸气发动机,虽然没有涡轮增压那种突如其来的激情,但是胜在平顺和线性。不要小看这种貌似无聊的输出特性,对于赛车来说,在一定程度上,线性也就意味着更快的圈速和更随心所欲的操控。这种随叫随有的感觉,被很多大排量运动迷们津津乐道,于是成为自然吸气的死忠。

虽说两者各有优势,也并非都无缺点。

涡轮增压的原理决定了它在低转速状态下,涡轮不能够及时介入参与增压。于是在低速状态下,涡轮

增压发动机,尤其是涡轮增压,近几年大有红遍全地球、统治宇宙的架势。虽然提起涡轮增压,很多人都会不自主地产生冲动的条件反射,但是,仍然有一部分人坚守在自然吸气阵营,捍卫自己的喜好。增压还是自吸,这是个扯不开、道不明、看起来井水不犯河水,却还有点暧昧的话题。

增压发动机实际就相当于一台自然吸气发动机。而在突然加速或者地板油的情况下,涡轮反应普遍会有一定的迟滞,也就是涡轮延迟,驾驶中你会明显感觉动力跟不上趟儿,发动机要1秒甚至更长时间之后才反应过来,这种感觉会让人很不自在。于是,涡轮对于变速器的调校和逻辑优化提出了更高的要求,变速器调得好,通过降挡和变矩器的协同作用,这种迟滞的感觉会更小甚至感觉不到,如果调校欠火候,相当于给刚刚燃烧起来的激情泼下一盆冷水,谁还兴奋得起来?

自然吸气发动机虽然不存在延迟的现象,但是,相比涡轮增压,它的升功率不一定占优势。但是如果发动机优化得更好、转速设计更高,升功率秒杀涡轮增压也是分分钟的事。自然吸气发动机如果想要达到高出力特性,就需要提高排量,虽然设计和优化得好,发动机重量上不一定比涡轮重,油耗也不一定比涡轮差到哪去,但是排量税这个跟钱息息相关的问题不得不引起购买者的重视。买1.8L自然吸气的车,肯定享受不到小排量补贴,而一辆4L以上的自然吸气车型,跟3.0T的税费差别甚至可以多买好几辆A级

车。如果算购车成本,可能很多人会乖乖地选择涡轮增压。

有趣的是,在上世纪90年代,日系采用涡轮增压的车型非常多,而且性能车层出不穷,而欧美车型多是采用自然吸气,而如今,这种现象反过来了,欧美车型采用涡轮增压的越来越多,而日系却一直保守地使用自然吸气。但是随着市场变化,越来越多的日系车型开始引进涡轮增压,市场需求、税费是一方面,油耗测试成绩也是影响因素。现在的工信部测试规范下,可能涡轮增压在油耗表现方面会更占优势,包括欧洲也是这样,因此,近几年涡轮增压车型的火爆就不难理解了。

所以说,到底涡轮增压还是自然吸气更好,这个问题真的没有终极答案。对于不同的车型、不同的发动机,需要单独看待、区别对待。到底哪种发动机适合自己,需要综合权衡,要看技术水平、油耗、综合效率、购车成本、使用成本、驾驶感受等等。

谁是你的菜
不重要,关键是要好吃!



技术日产 人·车·生活

东风日产增值购车季5.10-5.31
轩逸税费全免
•免购置税 •免保险费 •免利息

限时专享
“码”上兑



东风日产



大友汽车
0531-88886888
www.dongfeng-nissan.com

谁说高颜值与低油耗不能兼得?
本刊试驾一汽丰田卡罗拉·双擎



伴随着车价的整体降低,个人或者家庭购车的门槛更是越来越低。其实车主们都知道,伴随着油价的稳中有升,后期用车的油费负担已经成为养车最大的支出项目。而且大部分车主80%用车都是在市区行驶,油耗比理想油耗更是增长不少。所以,如何挑选一款省油的爱车就成为一个技术活儿。

工作生活在全球“首堵”的大型城市济南,小编深受每天50公里往返路上时间、体力与油耗成本的多重折磨。所以打算换车后,低能耗的新能源车型就成为唯一的关注点。考虑到不需要安装充电桩、不需要外部充电、不需要更换电池、不需要额外维修保养及200元一箱油起码能跑800公里等诸多因素,起售价仅13.98万元的卡罗拉双擎车型就成为我的意料之选。

济南嘉瑞丰田4S店这次提供的试驾车是17.58万元的旗舰版卡罗拉双擎车型。外观上,独有的前脸镀铬装饰条、高亮度LED雾灯、烟熏处理的LED组合式尾灯及16英寸风刃切割式铝合金轮毂使得卡罗拉双擎的外观塑造出超前的科技质感及动感

线条。动力上得益于1.8L阿特金森循环发动机和电动机的完美匹配,卡罗拉双擎在实现超低油耗的同时,还能让驾驶者感受到前所未有的稳定加速及超快体验。4.2L的百公里实际油耗的确让目前的同级车型望尘莫及。内部舒适配置方面,独有的nanoe TM纳米水离子空气净化保湿系统可将车内的离子平衡调整到最佳状态,在除菌除臭的同时还能让皮肤、头发起到保湿滋润的作用。此外4.2英寸多功能驾驶员彩色信息显示、自动防炫目车内后视镜、雨滴感应式全自动雨刷等科技配置更是让卡罗拉双擎与普通汽油版相比更具性价比。安全方面,丰田的GOA车身结构及6个SRS安全气囊及帘式侧面气囊能为驾驶者提供更全面的座舱保护。

丰田的混动车型自1997年开始销售,截至2015年7月底全球销量已突破800万辆,与同排量的汽油车型相比累计节省了约220亿升汽油,同时减少了约5800万吨的二氧化碳排放。在城市中拥堵环境节油效果更加明显的卡罗拉双擎车型的确是“堵”城中集高颜值与低油耗于一身的实力车型。

(孙亮)