

Stone汽车台--不懂悬挂你约什么约？

混子哥家转角有条漆黑阴森的小路，
每到深夜，总有许多神秘的汽车停在路边大树下...



我经常撒腿就跑，
我不该承受这个年纪不该有的偶像负担，
但是我偶尔也会想过去打个招呼，
敬业的媒体们也不容易，
可是当我一靠近，

咯吱



咯吱

哎妈！这大晚上的，
竟然在停车坐爱枫林晚，小脸红于二月花！



好像也没什么不对……

既然大家这么放得开，混子哥就借机给大家讲点知识，喝水不忘打井人，你们在车里能够这么嗨皮，都是它的功劳：

悬挂

这个听着很高大上的家伙，到底是啥？

简单说**悬挂就是汽车的腿**，
在车轮和车身之间建起了一条和平友谊的桥梁。

话说你和女神在车里，
如果没有悬挂，想象一下这样的画面感.....



汽车和地面硬碰硬，
气氛秒变尴尬，你问我情趣杀手是怎样炼成的？

为了让车身车轮适应各种体位，还倍儿爽，
我们就得在他俩之间加点东西，缓冲一下。

你想到了什么？



为了让汽车更加舒适，首先就得让车身软着陆。

所以我们第一步得加根**弹簧**。

弹簧的作用大家应该都很熟悉了，

可这弹簧太tm高能，遇事很不淡定，
一惊一乍，事情很可能向坑爹的方向发展，
效果是这样的：



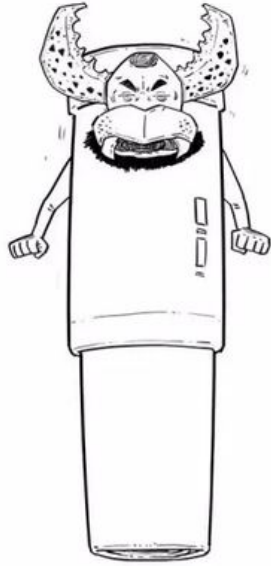
这是一段悲催的车身荡悠悠的故事。

所以显然，只有弹簧，是不够的，还得给它找个搭档才行。



要跟弹簧这种性格当搭档，没别的要求，只需要满足一点就好：

反应慢



这个什么事情都慢半拍的家伙，就叫**减震器**

减震器就是让弹簧安分老实别嘚瑟，
一旦弹簧玩儿high了，
减震器就会把局面控制住，像这样...





懂了没？
减震器是弹簧身边的暖男，
每当弹簧嗨过了头，
就得把它拉回原样。

上面这个冰火二人组，就叫**悬挂**。



缓冲+平稳

大家可以看到，悬挂里的弹簧是很重要的部件，
它的软硬直接影响到汽车的性能：



悬挂越硬，被吸收的能量越少，越野飙车杠杠的，
打仗的时候你就知道它有多牛逼了。



如果是家用车，悬挂一般会比较软，
出门买个菜，鸡蛋碎了不打紧，别的蛋碎了你上哪买去？

不过，大家造，
四个轱辘都得配悬挂，so悬挂组合也是有讲究滴，
汽车里提供各种套餐来满足各类需求。

最著名的概念，有**独立悬架**和**非独立悬架**
都啥意思啊？

套餐一：独立悬架

就是左右两个轮子，各用一个悬挂，
说多了你不明白，咱们找个人来解释一下：



是不是一图胜千言？这就叫**独立悬架**。

独立悬架精致、舒适，私家车最喜欢了。

套餐二：非独立悬架

独立悬架有点贵，所以很多时候工程师把左右两套悬架合二为一，就变成了非独立悬架，它的效果是这样的，你们感受一下：



看到没？非独立悬架就是把左右两个轮子拽成串，简单又粗暴，要颠一块儿颠，浑身散发着一股酒驾范儿...

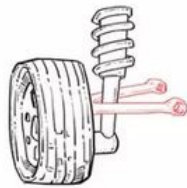
虽然看着没有独立悬架高大上，但胜在皮实，耐操，卡车、客车司机的最爱。

除此之外，悬挂套餐还有不少增值包，举几个栗子：



麦弗逊式

一看就很穷逼的乞丐版，但是紧凑，不占地方



双叉臂式

看起来好点，无论什么场合，带把的总是更稳定一点



多连杆式

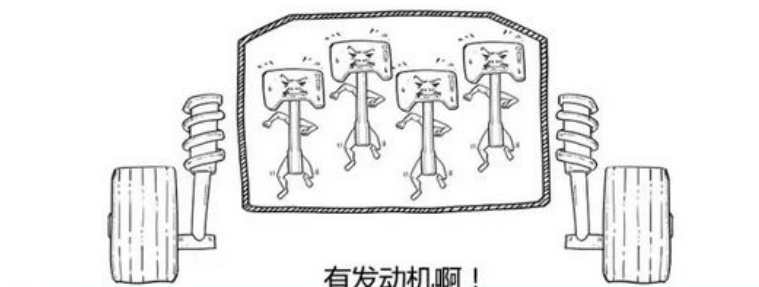
哎妈这个看起来颜值高多了，结构复杂、精准又稳定，翻译成中文就是，贵

现在留给作者的时间已经不多了，
我们改天再来细说这些无聊的原理，
你们只要知道这些多连杆麒麟臂，
是用来减轻各个零件的压力，提高精准度的，一个字...

“稳”

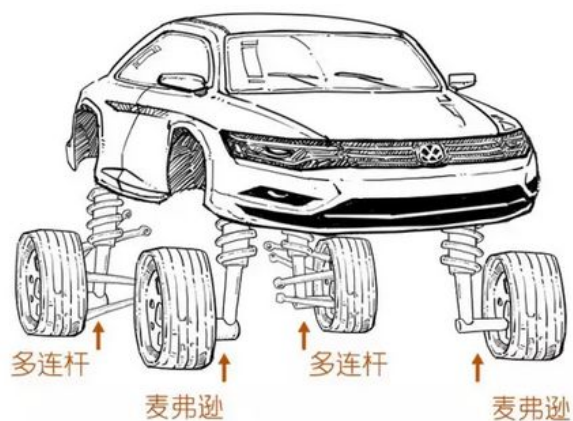
最后我们来简单地了解一下这些套餐都用在什么地方。

刚才大家看到，麦弗逊悬挂比较简单，不占地方，
所以你们家的车前轮大多是麦弗逊，为啥？



麦弗逊没那些横纵臂，腾出空地儿让发动机自由飞翔。

而后轮没有太多干扰，可以装上比较复杂的悬挂结构，
非独立悬架和双叉臂悬架都可以，
土豪一点的甚至会在后面安装**多连杆悬挂**。



虽然外面啥都看不出来.....



多连杆悬挂这么复杂，但机械男混子哥告诉你，
复杂的结构往往意味着：
不满意了？调呗！
它可以让悬挂根据不同的车型调整出不同的软硬，
让汽车上得厅堂、下得厨房：



它得软到可以出门吭哧吭哧买个菜；



还得硬到可以没事找人飙个车。

总之就是文武双全就对了。

好了，关于悬挂的一些基本知识我们就到这里，
更有逼格的知识我们以后接着唠。