

# BMW 335i 遮不住的**激情** CONVERTIBLE

文/刘雅坤 图/冯欣

它拥有修长的身姿，双门硬顶敞篷式设计为其增添了浓浓的浪漫气息，但是不要被它优雅的外表所迷惑，因为它的性能是宝马3系普通版车型中最出类拔萃的，即使面对宝马M3，它也不会轻易示弱。





对于很多朋友来说，内心深处或多或少都会有一种“敞篷情结”，这可能是影视剧中的情节对我们潜移默化的影响，也可能是自身性格的一种自然流露，不管是何原因，敞篷车的确带给我们很多快乐，诸如“全景天窗”抑或是“透明车顶”，在敞篷车面前都是“浮云”，与大自然“亲密接触”的最好方式无疑是将车顶完全打开。

在这个阳光明媚的日子里，宝马335i双门硬顶敞篷版来到我们身边，它带着宝马3系一贯的优雅气息。虽然它的车身尺寸与宝马3系4门轿车版车型相差无几，但是由于其只具有两扇车门，因此“腰身”显得更加修长。要想打开车顶，既可以通过遥控钥匙上的按钮，又可以通过布置在挡台上的开关，车顶可在23s内完全打开，整个操作过程还算干净利落；只不过要想开闭车顶，则必须在停车状态下操作，如果恰好遇到风沙或者阵雨的天气，就显得不够人性化了。

进入到驾驶室，最引人注目的无疑是带有M Sport风格的转向盘，该转向盘与宝马3系普通版车型上的转向盘相比显得更加精致，甚至比宝马M3的转向盘还多出了打孔真皮，手感实属上乘。车内色调对比感非常强，中控台区域以深色为主，而座椅区域则采用浅色内饰。由于宝马335i双门硬顶敞篷版的轴距达到了宝马3系4门轿车版车型的水平，因此后排乘员的腿部空间比普通的2门4座车型要稍大一些，但是也算不上充裕。

作为宝马3系的旗舰车型，宝马335i双门硬顶敞篷版搭载了一款排量为3.0L的直列6缸涡轮增压发动机，其最大功率为225kW，最大扭矩为400N·m。而宝马335i双门轿跑版车型同样搭载了一款排量为3.0L的直列6缸涡轮增压发动机，最大功率和最大扭矩同样为225kW和400N·m，表面看来这两款车搭载的应该是同一款发动机，但事实并非如此。



1



2



3



4



5

335i双门硬顶敞篷版车型搭载的是一款单涡轮双涡管增压发动机，代号“N55”；而335i双门轿跑版搭载的是一款双涡轮增压发动机，代号“N54”，既然这两款发动机的最大功率和最大扭矩相同，宝马为什么要用不同的代号来命名呢？其实，这两款发动机有着非常明显的差别：虽然它们都是从宝马著名的自然吸气式直列6缸发动机（代号N52）的基础上改进而来，但N54发动机取消了N52发动机上的Valvetronic（电子气门控制系统），而是通过采用双轻质涡轮的方法让涡轮增压发动机能够拥有像自然吸气式发动机一样良好的油门响应，虽然最终达到了目的，但是发动机系统结构比较复杂。N55发动机取消了N54发动机中一系列的进排气旁通阀，重新加入最新的Valvetronic，可对进气量和进气时间进行精确控制，由于只有一个涡轮，因此发动机

系统结构得到极大的简化。

N55发动机的环保性能符合欧V排放标准，燃油经济性和排放标准相比N54发动机有明显的提高。不过，有一点需要特别说明的就是N54发动机由于没有Valvetronic的限制，因此改装潜力更大，能够压榨出发动机更大的潜力。说到这里，想必大家心中关于这两款发动机“既生瑜何生亮”的疑问也就迎刃而解了。

宝马旗下产品向来在操控方面都有不错的表现，335i双门硬顶敞篷版车型同样没有让我们失望。宝马的工程师为这款车型配备了一款7挡双离合变速器，这款变速器也同样出现在宝马M3车型上，其不但换挡速度快，而且几乎没有顿挫感。除了挡台上的挡杆，驾驶员还可以通过转向盘后方的拨片进行换挡，极大地提高了驾驶乐趣。



2011款宝马335i敞篷版技术参数

车型	335i
参考价格, 万元	79.80
外形参数	
长/宽/高, mm	4612/1782/1384
轴距, mm	2670
轮距(前/后), mm	1500/1513
整备质量, kg	1825
油箱容积, L	63
发动机	
发动机型号	直列6缸, 双涡轮增压
排气量, L	2.979
最大功率(转速), kW(r/min)	225(5800)
最大扭矩(转速), N·m(r/min)	400(1200~5000)
底盘系统	
悬架(前/后)	双接头弹簧减振支柱悬架/中心臂式车桥带有纵向摆臂和双横向摆臂式悬架
制动器(前/后)	通风盘式/通风盘式
轮胎	225/45 R17
动力传动系统	
变速器	7挡双离合变速器
驱动型式	前置后驱
性能	
最高车速, km/h	250
0~100km/h加速时间, s	5.7
100km综合油耗, L	9.5

1. 在众多的多媒体操作系统中, 宝马的iDrive系统使用起来最为便捷
2. 电子换挡杆科技感十足
3. 内饰中带有M Sport风格的转向盘最为抢眼
4. 敞篷状态下, 车顶完全收折于行李箱内
5. 除了动力强劲外, 这款代号“N55”的发动机在尾气排放及节能方面也有突出表现
6. DTC按钮位于中控台的两个空调出风口之间

335i双门硬顶敞篷版车型采用了宝马一贯的前置后驱式动力布局方式, 前悬架为双接头弹簧减振支柱悬架带主销前倾后置, 后悬架为中心臂式车桥带有纵向摆臂和双横向摆臂, 整个底盘扎实稳健, 特别是在Sport (运动) 模式下, 原本就坚实的悬架变得更加“紧绷”起来。注意细节的读者可能会发现在中控台中部有一个“DTC”按钮, 这是动态牵引力控制系统按钮, 它的功能我们在介绍宝马Z4时已经详细阐述, 在此不再赘述, 不过DTC带来的驾驶乐趣一直让我们念念不忘。在DTC开启状态下, 我们在车辆静止状态时踩了一脚“地板油”, 随着发动机的轰鸣声愈渐高涨, 车速表指针也快速向100km/h的刻度滑动, 此时我们已经能感觉到DTC的介入, 后轮忽然出现了轻微打滑, 而DSC (动态稳定控制系统) 完全没有干预, 因为车轮的打滑程度完全在DTC的控制范围之内, 这样不但能够保证车辆获取更好的牵引力, 而且对于驾驶者来说, 也将获得更刺激的驾驶体验。🚗

优雅的身形以及硬顶敞篷式设计保证了它在道路上始终是众人瞩目的焦点, 而良好的操控以及超强的动力性能, 又满足了那些追求驾驶乐趣的朋友们的需要。

**DTC与DSC:**  
 车辆在正常行驶时, 一般默认DSC处于开启状态, DSC不允许车辆出现打滑等不稳定状态, 其功能与ESP、ESC或者VSC等系统一致, 只是名称不同。当遇到多雪路面时驱动轮会出现打滑, 这时DSC会进行干预调节, 比如降低发动机功率或进行制动干预, 此时就会出现驾驶员要求加速而DSC要求制动的矛盾, 可能使车辆根本无法起步。而DTC则允许车辆出现一定程度的打滑, 例如当后驱车被困沙地或雪地出现原地打滑时, 车主可以通过长按DTC按钮3s的方式关闭DSC功能, 然后缓慢踩油门踏板, 通常情况下都能使车辆摆脱被困区域。

