

提到越野，我们会情不自禁地想到腾格里，想到乌兰布统，想到西藏，想到可可西里、罗布泊...而当我们提到越野车，就一定会有人提到“三把锁”，这似乎也成了越野玩家绕不开的情怀。尤其是近两年，随着各个厂家的扩声宣传，关于越野圈的那些“锁事”，热度也越来越高。那么，究竟什么是“三把锁”呢？今天，五哥就和大家一起展开聊一聊。

首先，五哥先带大家简单回顾一下，什么是“差速锁”？

差速锁是安装在差速器上的一种锁止机构，其目的是用来防止轮胎打滑，从而提高四驱车型在较差路段的通过能力。

其次，我们日常所说的“三把锁”又是哪些呢？

差速锁又分为中央差速锁和轮间差速锁，他们分别装配在中央差速器和前后桥差速器上。所以，越野“三把锁”一般指前差速锁、后差速锁和中央差速锁。

其中，前差速锁顾名思义就是给前轮上锁，导致的结果就是车辆的转向轮会变得极为困难，除了在极限脱困、攀爬岩石时，出现对角车轮悬空的情况下，一般是用不着前差速锁的。

和前差速锁对应，后差速锁位于车辆两个后车轮之间，可以令两个后轮与前轴的转速相同，适用于只有单轮拥有抓地力的情况。

中央差速锁则是安装在中央差速器上的一种锁止机构，可以令前后轴转速相同，适用于碎石坑洼等容易令单一车轮打滑的路面。

由于不同的差速器所采用的锁止方式不同，目前常见的差速锁大致可分为以下三种形式：托森式、牙嵌式、伊顿式。

我们江西五十铃

旗下号称“母夜叉”的mu-X牧游侠，搭载的便是伊顿差速锁

。当两侧车轮的附着力出现差异时，如果两侧车轮的转速差达到了设定的数值，那么伊顿差速锁将会自动锁止差速器，使得两侧车轮拥有相同的动力，从而使车辆脱困。

其优点是可以完全自动控制锁止，缺点是不可手动控制，必须等到转速差出现的时候才起作用。

另一款备受越野和皮卡爱好者欢迎的越野皮卡——D-MAX，则是采用了全新的EDL电子差速锁。

当车辆即将进入恶劣路况前（或当一侧车轮打滑时）按下差速锁开关，在达到电子差速锁工作条件下由差速锁控制器控制电子差速锁电磁线圈通电，通过电磁线磁力作用使得锁止机构锁止，从而使左右半轴完全锁合，将引力100%传递到有效车轮，避免车轮打滑就陷车。

其优点是可手动控制的100%主动锁止，驾驶者可以根据需要进行闭/解锁，在高速时可自动解锁保证安全等。

简单了解了每一把锁的功能之后，我们接着来探讨：越野是否一定必备“三把锁”？

在越野圈，有这么一句狠话：拥有了三把锁，就可以征服地球了！诚然，“三把锁”的确可以让你无论是泥泞、冰雪还是炮弹坑，都能如履平地。但越野终究是人与车一起去做的一件事情，怎能将“功劳”全都归给了车呢？与此同时，五哥也要提醒大家，“三把锁”不常有，也不一定是“真·三把锁”，因为所谓的“三把锁”，

只能存在于全时四驱之上。

最后，如果只有一把锁，毫无疑问必选中央差速锁；如果有两把锁，优先中央差速锁和后差速锁。下一次，我们找个机会聊一聊“2H 4H 4L”那些事儿！