

全新沃尔沃V40刚刚吹响在中国市场的冲锋号，它意图在奔驰A级、宝马1系和奥迪A3为代表的紧凑型豪华车市场分一杯羹。说实话这并不是是一块肥美的蛋糕，因为有25-30万元的购车预算，绝大多数中国消费者更青睐于体面气派的中型轿车，或者配置齐全功能丰富的都市SUV。沃尔沃V40在这个市场里是个新人，面对已经相当强势的德系对手，它究竟会如何破局？我们接下来就看看它的杀手锏。

全新沃尔沃V40不走世俗路的挑战者

重点一：或许是当今最好看的沃尔沃？

“一见倾心”这个词以往很少会出现在形容沃尔沃汽车外形的文字中，不用回到上世纪末方方正正的北欧坦克时代，哪怕是往回倒退个2、3年，沃尔沃的产品也是非常保守、古板形象。

这种根深蒂固的形象直到S60的出现才有了明显的改观，而全新V40则要让沃尔沃品牌的受众人群变得更年轻一些：这款车的设计充分融汇当前流行的设计元素，显然是为了和年轻消费者产生共鸣。

全新V40的设计依然有着非常典型的沃尔沃品牌特征，比如从侧面就能清晰可辨的车尾轮廓线，以及造型相当协调的三角形立体包围尾灯，所以V40的造型很好地继承了沃尔沃家族的经典风貌。而作为面向年轻消费群体的车型，V40在设计上出现大量活泼、大胆的改变，比如线条交错的引擎盖、翘起的腰线拐角等等。

改变的效果非常积极：这款V40行走在大街上，总能吸引不少人关注的目光，若是几年前的沃尔沃车型，想要收获这么多回头率一定没那么容易。其实这很大程度上归功于白天也特别显眼的LED日间行车灯，看似直线的LED日行灯其实有一处巧妙的弯曲，如同波浪一样的起伏增加些

并不强调车厢内视觉的豪华感，在内饰选材上也是尽量选择无公害、低污染的产品。

有了健康的乘坐环境，接下来我们再看看其它方面的表现能否让我们感到快乐：首先是乘坐空间，这台紧凑的豪华车肯定不会创造S80L那样阔绰的空间体验，毕竟是和福特福克斯同平台打造的产品，尺寸有限，因此乘坐空间也就是刚好够4名成年人使用的水平，由于动感时尚的溜背式车顶，后排空间似乎比福克斯还要小一点，不过这对于紧凑型豪华车也不算太大的问题，毕竟购买这类车型的买家对实用性的要求一般都不高。

V40的座椅依然是沃尔沃标志性的造型，固定式头枕是为了在追尾碰撞中保护乘客颈椎，但它确实对舒适性有点影响，它太硬。而且不容易调节到舒服放松的姿势，处置之外座椅的整体舒适度还是很不错的，但从几年前就被抱怨不好用的腰托调节旋钮依然稳稳的待在座椅内侧的位置，看来有时候北欧人也是相当的固执。

新V40配备的全景玻璃车顶值得说说，从外面看，黑色的玻璃车顶几乎覆盖了车顶80%的面积，从车内也看得出来，这是一个面积超大的“阳光车”，硕大的车顶玻璃中间没有任何加强横梁，但这并没能影响V40成功问鼎E-同级别车碰撞成绩第一的记



杂，所以操作或更改设置的上手难度非常低，用几下就明白是怎么回事了，但液晶仪表的显示内容尚未中文化，虽然这对于年轻消费者并不是太大的障碍，但总归汉化会给消费者带来更好体验。

重点四：或许是全球最安全的两厢车？

沃尔沃V40能够获得Euro NCAP最高分，意味着它已经跻身目前最安全的车型行列，不仅打破了人们心目中两厢车“不安全”的印象，而且安全这一项，一直都是沃尔沃的核心卖点。在延续自身特长方面，V40自然不会落空。

V40的安全理念来自于全面而强大的安全配置，在拥有齐全的被动安全防护能力外，各种主动安全功能也悉数出现，其中全系标配的城市安全

比较明显的反向干预力，如果不仔细体验的话，驾驶员几乎会忽略掉V40方向盘上轻微的抵抗力，但震感的提示还是相当明显的。不过从修正行车轨迹的效果看，V40确实不像奥迪、大众的车道维持系统那样“有效果”，如果遇到大幅度的偏离车道，仅凭系统自动修正并不能100%保证“不出轨”。

要说V40在安全方面的创新，最大的亮点是全球首款配备行人安全气囊的量产车。它通过发动机盖与前风挡之前弹出一个巨大的气帘，为被撞行人头部提供缓冲，是当今汽车工业在行人保护方面做出的一个突破。不过这项技术目前还是相当昂贵的，因此在V40上也是需要单独加价选装。

重点五：不输小钢炮的动力特性

沃尔沃V40全系标配2.0T 5缸涡轮增压发动机，而相同的价格下，奔驰、宝马和奥迪的竞品车型往往只能买到排量更小的车款，因此从性价比上看，V40还是有些独到之处，另外从动力配比上看，这次沃尔沃在V40上下了狠招，以相对较高规格的动力配置，来提升沃尔沃V40对于年轻消费人群的号召力。

这次试驾的车型是高功率版的2.0T T5智尊版，最大功率157千瓦（213马力），峰值扭矩300牛米的动力规格和更大尺寸的V60完全相同，放在紧凑的V40上，动力储备的从容度自然要好得多。

其实从这台T5发动机的规格参数看，数据方面并无特别亮眼的地方，甚至比起先前采购的福特Ecoboost发动机还有所下跌，但沃尔沃V40配备的6速Geartronic手自一体变速器调教功力十分了得，它的D挡和S挡驾驶感受差别极大，甚至会让人觉得这台车拥有双重身份或双重“车格”。

在D挡模式下，V40的表现始终保持着沃尔沃一贯看淡风云的“冷漠”性格，这其实有点像北欧人的行为特点，不会让你觉得有什么出格或者激情四射的感觉，平顺得有些压抑的油门反应更像是开着一台更大尺寸的自然吸气轿车。但当变速器从D往S轻轻一拨，一切就都变了……

在V40这个级别的紧凑型豪华车，沃尔沃并没有为其提供诸如可变悬挂等高科技玩意儿，实际上在S挡模式下，V40也只是通过改变换挡时机、油门响应速度和节气门开度的方式来提升动感，但效果真的是相当显著，刚才还显得粘滞的油门瞬间变得非常“神经质”，它对油门踏板的位移变得异常灵敏，哪怕轻踩油门的幅度多了1毫米，你都能感觉到发动机动力输出会有积极变化，这种感觉以前只有在高性能跑车上才体验过。

而V40的储备动力毕竟有限，它对动感的营造主要依托于将动力“提前”释放出来，在运动模式下，哪怕将油门踩下1/5的行程，V40就会将5成以上的动力倾泻而出。这足以给人带来“这车真猛”的印象了。

但继续深踩油门到地板，由于前期释放较多，剩下的4/5油门行程带给你动力提升的感觉反而不那么明显了。因此V40的运动模式是非常重视营造“初段”感受，适合平日不怎么

玩地板油，偶尔在路上撒个欢的车主。

它不像宝马1系那样会让你在感觉是在用右脚直接掌控动力输出的多少，V40在运动模式下的这种设置并不算线性，但灵敏的反应在你突然需要大功率超车、变道的时候，还是挺受用的。

底盘设定是典型的欧洲范儿：硬朗、有韧劲儿。这给V40带来挺不错的行驶素质，高速很稳，弯道也撑得住，但这款车毕竟不像西雅特那样热情奔放，V40虽然心态年轻，但毕竟出身自稳重派家室，因此开上几个弯道，你就会发现它与那些天生爱运动的的品牌，在操控特性上还有明显的不同。

电子助力方向盘手感沉稳，但并不算特别清晰的路感，另外方向盘的蒙皮比较滑，也不太适合激烈的快速回转，但弯道中方向盘的指向还挺精准，车身的反应速度也够快，基本上能指到那儿车头就冲哪儿去，就是和驾驶员少了点沟通。

会有人抱怨电子助力让V40的转向缺乏真实手感？但看看你得到了什么吧，自动泊车对于不擅长平行停车的人事太实用的配置了，沃尔沃V40的自动泊车只有前轮眉上有雷达探头，所以它还不能支持垂直车位，不过V40对车位体积的要求不大，只要达到车身长度的1.2倍，它就能特别

正的停进去。

1.2倍是什么概念？车头、车尾各增加一台笔记本电脑的长度，就这么多。就算你驾驶技术老道，这么点空挡能保证每次都顺利停进去么？沃尔沃V40就行，一退一进，保证完成任务。

总结：全新V40怎么样？我觉得它开启了“用新的眼光看沃尔沃”的时代，从这款车上不仅体现的是这个品牌最新的设计思路，更是转向年轻、更有活力的成功尝试。虽然紧凑豪华车在国内是个比较小众的市场，但从先前上市的V60来看，沃尔沃在小众市场上的精耕其实卓有成效。既然能成功吸引到用车理念与“欧洲同步”的时尚人群，那么V40同样大有可为。据上市发布会的消息，V40未来还将逐步带来更多分支车型，更丰富的排量？跨界车？别急，都会有。

安全，毫无疑问仍会是沃尔沃V40最强大的竞争力，但除了安全这一环，V40向我们提供了更多值得赏玩的优点，比如健康环保的内饰、激动指数十足的动态模式，小清新和小钢炮两种特性出现在一款车上，这让人觉得挺不可思议，但从“车格”来说，V40的双重脾气对年轻男女都有吸引力，看重安全舒适，或者来点小激情，都能给你满足，或许在两个层面上都做不到极致，但我觉得居其中的态度其实更好。（凤凰）



许灵动感，而X型的前脸则让V40多出一些冲劲儿，若是和其它沃尔沃车停在一起，V40立刻显得年轻了好几岁。

车身多了很多耐人寻味的细节，比如大量使用黑色钢琴漆装饰，T5车型独有的灰色亚光运动轮圈，具有手工捏塑质感的车身侧面线条，总之这款车确实在改变着沃尔沃品牌在我们心目中的一些固有形象。

在外型魅力方面，沃尔沃全新V40有了足够的底气去挑战强大的德系对手，虽然沃尔沃在人们心目中最核心的卖点是安全，但近年来设计转型的沃尔沃在洗车造型设计方面也相当成功，看上去紧跟时代，又不会让人觉得附庸风雅。相比德系、美系的紧凑豪华车，沃尔沃在设计上依然保持了内敛、和善的姿态。

它的出现，就好比长期被德系主导的紧凑型豪华车圈子里吹进一阵新风。或许从V40开始，中国消费者会有更多的理由将沃尔沃汽车开回家，而不再仅仅是因为它很安全。

重点二：健康快乐的乘坐环境

近年来消费者越来越关注车内乘坐环境，尤其是车内污染对身体的危害，而健康环保的车厢环境一直都是沃尔沃的强项。直观看，你会觉得沃尔沃V40的内饰比起德系品牌的竞争对手显得比较“素”，因为沃尔沃

录。所以V40的乘客还会感到一种美妙：安全，这是沃尔沃的传统优势，一会儿我们再谈谈沃尔沃新开发的安全系统。

和外观设计相同，V40的内饰也处处体现出创意无限的魅力，无边框的后视镜、有多达7种颜色，甚至还能随车厢温度改变颜色的氛围灯。透明材质的换挡杆……新V40的车内不再是单调无聊、得感谢这些值得玩味的小花样

重点三：同级罕见的全液晶仪表

沃尔沃V40的高配车型使用全液晶仪表盘，进入车内让人眼前一亮。全液晶仪表更容易为车内赋予不同格调的氛围，比如V40就可以通过仪表的变换实现优雅、经济和运动三种驾驶氛围。

充满古典色彩的优雅模式适合性格稳重、行为冷静的理性消费人群，而小清新的蓝绿色代表的经济模式其实更适合女性驾驶员，这种让人放松的蓝绿色对于缓解驾驶压力是个不错的体验，而年轻人肯定会喜欢红色的运动模式。这种鲜明的对比，正好能让V40去适应更广泛的人群，无论男女，都应该在这款车上找到一些共鸣。

沃尔沃V40的全液晶仪表通过左侧拨杆上的按键和旋钮控制，它的液晶仪表并不像凯迪拉克CUE那么复

系统在V40上采用最新升级版本，将介入车速从30km/h提升到50km/h，将避障几率大幅提升。

智雅版和T5 智尊版车型上可选装名为“全方位新安全智控选装包”，该选装包主要包含了ACC自适应巡航、DAS驾驶员安全警示控制系统、AHB自动远光灯、车道偏离辅助、带全力刹车的行人探测与预警系统以及行人安全气囊。这一套配置让沃尔沃V40在主动安全配置上甚至超过更高级的S60和S80，足见在安全这个话题上，沃尔沃并没有因为V40是一款“小车”而降低标准。

BLIS盲区辅助系统同样经过改良，将探测器从车外后视镜挪到车尾，因此将盲区探测范围从车后两侧7米提升到9.5米。另外探测器的转移也让外观整体感从中获益，先前沃尔沃车型两个外后视镜上明显的突出部终于消失了，而V40通过这一项变化，外观的整体感更和谐统一。

带有主动修正能力的车道偏离预警在车速高于70km/h时启动，它在侦测到车辆即将“出轨”时，通过方向盘上的震动提示驾驶员，并对转向助力施加一个轻微的反向修正力，帮助驾驶员让车辆回归到行车道内。

实际体验发现沃尔沃V40对行车轨迹的修正幅度比较温柔，它不像奥迪的车道维持系统那样对转向机施加

