



1933老场坊，融汇东西方建筑特色，当今潮人聚集之地。威朗轿跑，上汽通用别克品牌激情涌动的全新时尚产品。在阴雨绵绵的寒冬，当天生带感的轿跑停在了天生带感的建筑前，那画面……

本版摄影 张渊源

天生带感

试驾别克威朗轿跑

本报记者 张渊源

作为运用别克最新设计语言的一代车型，威朗轿跑一上市就受到消费者极大关注，其炫酷科技和精准操控满足了年轻消费者的核心需求，引领细分市场时尚科技新风潮。

“天生带感”的超高颜值

“这个车很好看的嘛。”这是在1933老场坊门口路过的行人对我说的话。的确，威朗轿跑给我的第一印象也是好看。

威朗轿跑的直瀑式前格栅采用无边框、钢琴漆熏黑处理，LED日间行车灯布局左右，营造出低矮车头的视觉效果。作为别克家族的标志性设计元素，双掠峰腰线在运动轿跑车身上的演绎更强调动感。悬浮式车顶之下，车窗线从A柱缓缓上扬，到达C柱后转而与车顶线一起下压，令整车侧面线条更加流畅。

进入车内，运动感强烈的黑色成为了威朗轿跑内饰的主基调。从中控台、座椅、门板到车顶内衬，大面积的黑色无不向外传递着动感与炫酷的气息。全系标配三辐运动型多功能方向盘，灵巧且握感极佳。方向盘集成了多媒体控制、蓝牙电话、语音控制和巡航设定等功能，提高行车的便捷性与安全性。

此外，威朗轿跑采用车内空间最大化的高效设计理念，身高1.8米的

同行在前后排都可以获得舒适的乘坐感受。遍布全车的灵巧储物空间，以及最大至1026L的后备箱空间设计，都是年轻人带感生活的必需保障。

“灵动带感”的动力操控

这次试驾的威朗轿跑搭载了通用新一代Ecotec 1.5L SIDI直喷自然吸气发动机，最大功率为87kW/6600rpm，最大扭矩146Nm/4000rpm，与之匹配的是6速DSS智能启停变速箱。在另一款威朗GS上，则是更加强大的1.5T SIDI直喷涡轮增压发动机的组合。实际驾驶中，威朗轿跑的动力对于日常通勤绰绰有余，而发动机带来平顺充沛动力输出的同时，电脑显示的百公里油耗也只有7.3L。

说到操控，就不得不提一下威朗轿跑的底盘。作为欧宝第十一代雅特的姊妹车型，威朗轿跑底盘同样采用了增强型麦弗逊前悬、增强型复合扭杆梁与新一代欧宝专利瓦特连杆后悬，以及铝制六点全框式副车架。这套绝妙组合使得车辆在尺寸、重量和整体效能上取得最佳平衡。据介绍，威朗轿跑在德国纽博格林赛道进行了长达一年多的专业测试与精细化调校，并针对日常驾驶进行特别优化，使这款新生代运动轿跑拥有充满乐趣的操控表现。驶过城市道路或坑洼起伏路面，悬架的支撑都表现得韧劲十足，车身与路面紧紧贴合，整体感十

分出色。得益于近100kg的减重工程与马牌MC5低滚阻高性能轮胎，威朗快速入弯时车头指向精准，车尾的循迹性毫无拖沓，侧向极限很高，“灵动带感”的驾控乐趣所言不虚。

“智能带感”的酷炫科技

追逐前沿科技是喜欢“尝鲜”的年轻人共同爱好，这次试驾的威朗轿跑就配备了诸多引领潮流的智能科技。最让我喜欢的要数首次加入的Apple CarPlay车载系统。用数据线连接后，我可以通过中控台上的8英寸车载高清触摸屏，完成包括拨打电话、短信自动阅读、地图导航、音乐、播客等应用程序，以及Siri语音助理，便捷流畅，这对于现在年轻的“低头族”来说省去了熟悉一套新系统的麻烦，十分方便。

此外，别克IntelliLink智能系统和CarPlay互为补充，出发前，长按方向盘上的语音控制键便可启动Siri，说出“我要去1933老场坊”便可完成导航目的地的设置，甚至比在手机上使用还要便捷。

小半天的试驾让我对于这款“天生带感”的小钢炮有点依依不舍。威朗轿跑透过引领潮流的设计语言、兼顾动力与油耗的黄金动力总成，以及从外至内的科技范儿，显示出别克品牌对于85后时尚新锐的理解与行动，也向人们展现了新生代运动轿跑的品位与感召力。

