

凯迪拉克XTS是今年投入豪华车市场的一枚“重磅炸弹”，它的目的不仅要把凯迪拉克在中国的销量拉升一个数量级，更是要对长期垄断豪华车市场的德系车发出挑战的信号。

凯迪拉克XTS Hold住中高级市场

相比SUV、紧凑以及其他级别车型而言，中高级轿车市场相对比较稳定，市场份额几乎由奥迪、宝马和奔驰三大家族霸占，凯迪拉克全新中级豪华车XTS的推出，意图很明显，想打破这个铁三角。

Hold住：把持住、保持住

1、XTS到底是一个什么样的级别定位？

这个应该是多数人首先会考虑到 的层面，因为XTS的轴距跟君越相同都是2837mm，按理说只是中型车级别。没错，实际上厂商在宣传时也提到了它是一款全新的中级豪华轿车，只不过它的竞争对手是锁定在A6L和宝马5系以及奔驰E级这样的中高级车上的。这点，我们从XTS的定价、动力系统以及车型配置就能够看出。所以，我们再次强调，XTS的定位是中高级市场。

再看车身尺寸，5米1的车长目前在同级ABB中是最大的，高度也超过了1.5米，这样的尺寸在中型车无出其右；轴距方面XTS依旧没有脱离美系车轴距较短的关系，2837mm相比另外三款车小了一截。

2、XTS的平台？（我不是换壳君越）

我们再来看一下它的平台，根据官方描述，君威、君越和迈瑞宝等中级车是出自通用的Epsilon II平台，而XTS虽然与君越的轴距相同，却是与林荫大道和雪佛兰Impala一样来自改良升级过的Super Epsilon II平台。



到底是哪个意思，先不急，我们 提取出来一些相同和不同点。

- 1、车型上最基本的做工和用料方面，XTS与君越不同，明显强不少；
- 2、动力系统不同，XTS的2.0T动力更强，此外还有3.6L的版本；
- 3、内饰配置相差较大，XTS拥有诸多canbus总线控制的CUE系统不是君越能够简单升级得来的；
- 4、底盘部分，XTS与君越都有电磁悬挂，但检测频率由100次/秒提升到1000次/秒，此外后悬挂增加了空气弹簧减震。

再来看看相同点：

- 1、两车的轴距相同（2837mm），驱动形式相同，同为前驱。（海外版带有四驱）；
 - 2、前后悬挂的形式相同，前麦弗逊，后多连杆（四连杆）；
- 这好比父母离异，俩孩子一人带一个，虽然都是同一个妈生的，但不同的生活环境完全能造就出两种截然不同的人生。

由此我们可以看到，其实平台相同与否的意义并不大，关键是产品的区别是否明显。读者愿意理解成两车是一个平台也无妨，这不影响车辆本身。

3、版本问题：

在2010年的北京车展上，凯迪拉克展出了一款XTS白金版概念车，在2011年的洛杉矶车展上，正式发布了现在的XTS，国内与海外版（北美）的差距主要是少了四驱以及多了2.0T动力。除此之外，没有什么较大



的改动。

4、家族的产品定位

之前我们说了，厂商（上海通用）将XTS定义为中级豪华轿车，在国内，XTS虽然与SLS赛威平台和尺寸不同，但定位和级别相当接近；实际上也就是代替SLS赛威的车型，很快SLS赛威将停产，XTS就是凯迪拉克在国内销售的高端车型（国产）。这样它的竞争对手自然延续SLS赛威锁定了A6L、宝马5系和奔驰E级这个中高级市场。

在海外市场上，凯迪拉克XTS的出现取代的也是SLS赛威的位置，此外还包括我们国内没有引进的DTS车型。

5、XTS的价格

按照厂商指导价来看，XTS的价格下探最底，不论是顶配还是丐配版，都比其他三位同级对手便宜不少。尤其是57万的顶配价格，刚刚能买一辆中高配的A6L和中配的宝马5系。单纯以价格来看，XTS的性价比很高，另外值得一提的是，XTS的主要卖点—科技装备，有80%属于标配，也就是最低配是非常值得选购的。

外形：有圆滑也有切线

不得不说，即便到了中大型这个级别，外形的设计依然十分重要，在宝马5系、奥迪A6L和奔驰E级之间选择，A6L销量不错，仍然有一部分原因是很多人喜欢奥迪车型的设计。

凯迪拉克进入国内的时间不算短，但另类的样式一直是它留给人们的印象，这个是一个品牌的特色也是其一种传承，像韩国现代品牌那样在后现代化的今天改的已经面目全非毕竟是少数。

XTS的外形依旧保留了凯迪拉克那种棱线和切割的设计，不同的是它没有当年的CTS那么锋利，也不像SLS那么死板，部分细节的圆滑处理是符合当下的审美潮流，相信这样的设计还会随着时代的变迁而改变，奔驰宝马奥迪也不例外。

Brembo是意大利一家生产制动系统的品牌公司，它的供货对象包括、玛莎拉蒂、阿斯顿马丁和大切SRT等著名性能车，当然XTS上所搭配的这套制动系统的型号肯定与超级跑

车有所不同，但就性能和品牌而言，超越同级车型是在意料之中。

不过值得说明的是，目前的主流中高档轿车，从我们对其制动测试中发现成绩并不俗，都在优秀的水准上，所以我认为，这套高级的Brembo制动系统不装也罢，不如降低车价或升级配置，比如加上ACC自动巡航。

虽然XTS相比以往的凯迪拉克车型在设计上没那么张扬而变得有所保留，但客观的说，同级的A6L、宝马5系和奔驰E还是有所保守，XTS在其中有点鹤立鸡群、锋芒毕露。

内饰：100%新面貌，没有模仿和延续

如果有人说XTS是换壳版君越的话，那么看一下它的内饰会发现完全不是那么回事。每次看到一款新车我们总想拿它与同级产品比较。

想想ABB的车型，A6L的内饰与A4L相似度有多少？5系与新3级呢、E级和C级呢？起码身边有不少朋友坐进车内分不出来A6L还是A4L。但XTS不同，回想CTS、SLS赛威、SRX，XTS的中控内饰与他们没有丝毫的相似程度，可以说既没有模仿也没有延续，而是做到了真正意义上的全新设计。

全液晶电子仪表盘拥有4种显示模式，看起来不论是档次还是效果都非常出众，不难想象，今后这样的仪表盘可能是一种趋势。这台12.3英寸的显示屏除了正常显示车辆信息外，附加设备的控制也全部能够在这里有所体现。

中控面板上的所有按键均为触摸式，这在目前销售的车型中比较少见，按键只提供了基本功能，详细的设定需要在触摸屏上去完成。初次接触的人需要适应，习惯了物理按键后对于这样的操作方式一下子有些不知所措。

与多数中高级车一样，XTS的后排也带有两个独立的显示屏，并且做到了真正意义上的“独立”，可以播放不同的片源，值得一提的是，讲究多媒体互动的XTS在这方面支持目前最高的HD级别--蓝光片源，配合Bose耳机，能带来不错的视听感受。



亮点配置解析

XTS除了配置比较丰富外，还有三个亮点装备，CUE移动互联系统、主动降噪技术和MRC电磁悬挂。

我们再看一下XTS上的CUE特性：

- 1、触摸操控，支持多点触控和拉伸拖拽手势；
- 2、每个触控，包括面板和液晶屏都带有震动回馈；
- 3、语音控制，可以通过简单的口令来控制车内的音响、导航等设备。

从汽车诞生之日起，工程师就在不停的为消除车内噪音而努力，除了我们熟知的增加隔音棉等办法来隔绝噪音外，XTS上配备了BOSE研发的一项主动降噪技术，而实际上这个配置在早先的英菲尼迪M车型上就有所配备，只不过这样的英菲尼迪M车型只销售在日本本土。

1978年，创始人Amar G. Bose博士在从欧洲飞往波士顿的飞机上，发现飞机引擎的噪音扫净了他戴耳机欣赏音乐的兴致。这激发了他在BOSE公司进行一项消噪科技的研究。最终，BOSE公司创造了一款既能高保真的重现人声和音乐又能显著消除不必要舱内噪音的耳机。

凯迪拉克CTS和君越都采用了电磁悬挂，但XTS与其不同的是，检测频率有100次/秒提升到了1000次/每秒，厂商将这项技术称之为革命，但其实我认为用更新来形容更好。

除此之外，XTS的后悬挂还采用了空气弹簧，并且上面说的这三厢特色装备属于标配。

空间体验：储物空间充足 乘坐空间够用

因为轴距的原因，XTS的后排乘坐空间并没有达到行政级轿车的水准，够用是没问题的，可像A6L和宝马5系那样的奢侈就做不到了。

提供给后排乘客的娱乐系统较为完善，可以通过前排座椅后方的显示屏来体验CUE系统带来的娱乐体验，后排中央扶手上的多媒体单元也可以对整车娱乐系统进行调整，在后排空调出风口下方还有单独为后不娱乐系统提供输入的USB端口，同样也带有220V逆变器。



试驾感受：安静舒适是主旋律

国内上市的XTS目前只有2.0T和3.6升自然吸气两款动力，其中2.0T版本还只是针对中国市场而推出。我们从动力大小就能看出，XTS并非像A6L 50TFSI和宝马535Li那样讲究超高的性能，舒适才是XTS更主要的考虑对象。

XTS的两款车型均采用了6速手自一体变速器，根据官方描述，2.0T车型的百公里加速成绩为8.1秒，3.6升自然吸气车型百公里加速成绩为7.5秒。这个成绩对一辆定位中高级的车型来说肯定是够用，但离动力澎湃还有点距离。

客观的说，方向盘的尺寸偏大，真皮包裹的手感一般，不如同级的奥迪和宝马，可能这样的尺寸不太适合亚洲人的体型。

日常转向时对于车身侧倾的抑制很好，给驾驶员相当充足的信心。变速器在自动模式下比较平顺，油门踩到底后对于降挡的响应速度也不慢——严格来说也算不上快，因为它的降挡仍是在基本保证平顺性的前提下完成的，这点比较符合此车定位。

MRC电磁悬挂在行驶中给我的感觉有好有坏；优点是路面细小的震动过滤的很彻底，尤其是高速行驶时，车身没有任何弹跳感，但对于较大的震动它就无能为力了；需要特别的说明的是，虽然XTS诉求舒适，可车辆对于路面的细节反馈做的却非常细致，不论是方向盘还是座椅都能清晰的感觉到路感。

我们试驾的是3.6升车型，当然2.0T车型我也简单体验了下，主观感受，车辆的提速不像动力数据那么出色，至少做不到“迅猛”的水平，不过大功率的动力储备，使得超车和高速行驶巡航都比较轻松。

ABB品牌进驻中高级轿车市场向來已久，形成了稳定的铁三角局势，要说想从中分一杯羹的成员并不在少数，这里有雷克萨斯ES、丰田皇冠、英菲尼迪M、沃尔沃S80L以及早期的。如果实际销量情况理想，对于凯迪拉克来说就是打了一个大胜仗。

（车讯）