

Cadillac ATS

性能配置打动人心

试驾凯迪拉克ATS



凯迪拉克在我们心中的印象往往都是豪华与舒适，虽然有着CTS-V这样动力狂暴的跑车，但我们还是难以将这个品牌与运动联系在一起。而现在情况将会有一些改变，一款离我们距离更近的紧凑级运动型车让我们有了重新认识这个品牌的机会，它就是ATS。

■ 犀利线条营造动感外观

外观上凯迪拉克ATS秉承了近年来凯迪拉克品牌所推崇的钻石切割设计，车身的线条与装饰的设计棱角明显，十分凌厉。车灯的设计十分具有特色，车灯顶部向后延伸的造型让ATS即使在静止状态下也具有明显的动感。中网上巨大的凯迪拉克标识下藏着一枚自适应巡航ACC功能的雷达。与同级别车相比，ATS的车身较长，车高是最低的，轴距虽然相比早前的凯迪拉克来说大幅加长，但在竞争对手中还是较短的水平。车侧除了后视镜集成转向灯以外，LED光源自发光的门把手视觉效果非常出色。侧面最吸引目光的应该就是大尺寸的镀铬轮毂了。ATS的轮毂尺寸达到18吋，在同级别车中都是最大的，而且据了解这款轮毂是锻压制造的，在重量和强度上相对铸造的轮毂都会有一些优势。几根平直流畅的弧线让车顶很快过渡到了车尾，平缓的线条有助于减小车尾乱流对于车身的拖拽，可以减小空气阻力。高位刹车灯同时也是一条横向的尾部扰流板，V形也是近年来凯迪拉克偏好的设计。排气尾管不在两侧也不在中间，将车尾三等分的设计比较独特。

■ 内饰设计厚重用料高档

内饰的设计并不如外观那般动感，也许是凯迪拉克想在运动与豪华之间找到一种平衡。在电源还未接通时整体仪表传递出的静谧感给人的印象非常出色，整体内饰用大面积皮质包裹，装饰也都用了黑色钢琴烤漆面板和金属面板，完全没有塑料气息。而在电源接通之后，隐藏在面板后的

按钮灯光也营造了不错的科技感。在凯迪拉克旗下车型普及了CUE人机交互系统后方向盘的造型就变得有些雷同了，不过ATS车型的方向盘相对于其他车型还是半径更小一些，手握处也更为粗壮。方向盘包裹的皮质手感很棒，并且作为一台运动型车，配备了随方向盘转动的换挡拨片，拨片长度足够称手不过拨片的位置离手稍远了一些。仪表盘的设计我觉得得看个人喜好了，就笔者个人的观点来看，这么一个中庸的、毫无运动气息的仪表盘实在是破坏了整个车的气场，总感觉这个表应该是在一个更豪华或者更家用的车型上。事实上这个设计也确实和凯迪拉克新款SRX上的一致，众所周知，SRX与ATS完全不是一个类型的产品。中控台中央的多媒体系统是伴随凯迪拉克XTS所推出CUE，其可实现的功能较为丰富，不过触摸式的人机交互系统相对于有集成操作模块的设备来说，在驾驶时操作会有些困难，好在与CUE配套的多功能按键解决了这个问题。CUE支持双指以及滑动等操作，不过反应速度还是有些欠缺，与如今流行的iPad之类相比还是有差距的。为了拉近与竞争对手的差距，在功能上是增加了不少。在内饰方面的亮点就有抬头显示功能，抬头显示的信息有多种样式可选，其中一个样式还有点高智能方程式的意思，另外也可以显示ACC巡航的信息等其他内容。

■ 坐姿偏躺 空间不是强项
凯迪拉克ATS的前排座椅有该级



别常见的多向电动调节座椅，座椅采用真皮材质，带有一定的柔软度，舒适性不错。整体造型上偏向宽大，适合中等和以上身材乘坐，由于笔者较为消瘦，所以在面对弯道时会觉得侧向支撑力度有些欠缺。座椅的坐姿不算低，所以坐上座位比较轻松。ATS的方向盘位置调节幅度比较大，所以可以用更舒适的姿势来驾驶车辆。具体空间方面，体验者身高为186cm，头部剩余空间为2指半，表现并未有太大亮点。脚踏板的设计非常运动，可以说跟许多美系车都有所不同，地板油的设计让脚感非常出色，金属的装饰也提升了内饰的档次感。后排座椅虽不能说是鸡肋，但却是空间比较有限，笔者乘坐时候头部的空间基本是没有什么剩余的了，腿部空间倒还是能凑合，剩下了4指空间的余量。应该说调整一下坐姿的话，舒适的皮质座椅还是能应付长时间乘坐的。至于后排中间的座位，由于隆起太高，并不适合乘坐。车内储物格并不算多，不过都涵盖了植绒面料。要说不满意的地方，应该就是副驾驶手套箱的植绒面料有一些掉绒的情况。目前后备箱容积还没有特别详细的数据，不过从空间布置上来看还算比较规整，横放一个高尔夫球包也完全没有压力。底板下方是泡沫塑料材质的工具箱，可以放一些不常用的工具。由于使用了防爆轮胎，所以并未

配备备胎。

■ 加速凌厉 刹车性能更是出色

凯迪拉克ATS配备的发动机一改以往美系风格，是一台2.0升涡轮增压发动机，这台发动机最大可迸发出203kW的强大动力；扭矩也非常强劲，在1800rpm至5500rpm的平台都可以输出扭矩的最大值353N·m。在试车手的精确操作下，ATS 28T宽255的后轮在微微打滑后就弹射出去，经过多次尝试，最终取得的最快0到100km/h加速成绩为6.26秒，与官方公布的6.2秒的成绩基本一致。通过侧面的姿态我们可以看到加速时车头抬起略微明显，但对于一台后驱车来说着实无伤大雅。相比加速来说，我对ATS的刹车更为期待，透过轮毂可以见到ATS装备了一个非常大的刹车盘，不仅如此，在刹车卡钳上还清晰可见著名刹车品牌Brembo的标识。经过实际测试，ATS 28T的100km/h至0的刹车距离为35.14米，这一成绩可谓非常出色。从V-BOX的数据图表来分析的话，刹车的G值非常稳定，ABS也没有太多介入，车轮的抓地力显然非常出色。ATS配备的是一款带手自一体功能的6AT变速箱，在目前国内市场，这样的产品有点显得不够先进。不过这款变速箱在实际换挡表现上倒是不俗，虽然不是同级反应最迅速的产品，但在操作执行力上还是可圈



可点的。在巡航的转速上由于其6档的超比设定较为合理，所以即使车速达到100km/h时，巡航的转速也仅不到2000rpm，对车内噪音和燃油经济性都起到正面的作用。尤其是噪音方面，虽然ATS配备了BOSE提供的主动降噪功能，但高速行驶时的噪音还是较为明显，而且其发动机和排气系统的声浪也确实不算好。■ 电磁悬挂支持出色 宽后胎显价值凯迪拉克ATS的悬挂采用的是前麦弗逊后多连杆结构，应该说是符合运动型后驱车常见的悬挂结构。这套结构源于凯迪拉克与通用共同研发的全新Alpha后驱平台，这个平台的概念早在2007年时就开始推出，不过时至今日才真正孕育出其第一款车型。从某种意义上来说，新推出的ATS车型可以取代之前凯迪拉克在欧洲市场饱受争议的BLS。该悬挂系统与车架结构在行驶时传递给驾驶者非常紧凑运动的体验，路感的回馈也比较直接，不过细微的感觉上与德系运动型车有所不同，也算是美系车独有的一些特色吧。在绕桩环节，避震系统、后机械式限滑差速器与轮胎一起给笔者留下了很深的印象，MRC电磁悬挂的支撑性非常出色，很好地抑制了车身的侧倾，在来回转移重心时也不容易出现钟摆现象。更宽的后轮与限滑差速器

让车辆加速过弯时的循迹性非常好，所以笔者在熟悉ATS本身的节奏之后，在绕桩时感觉非常得心应手。绕桩时感受到的另一个ATS的强项是指向性。由于ATS的转向比设定非常运动，所以在转动方向盘时有时甚至会遇到车头指向变动超越自身预期的情况，车辆的头部非常灵活。不仅如此ATS的转向半径也是同级车中最小的，在城市道路中辗转腾挪的功夫了得。为了跟随潮流以及环保的理念，凯迪拉克的转向系统采用电子助力。电子助力的结构是平行轴式——在电子助力系统中各项性能最为出色也是成本最高的一种方式。ATS具有模式可选的电子系统，可以在舒适、运动与雪地模式之间切换。同时一旁的按钮也可以将车身电子稳定系统关闭，此时车辆强劲的动力足够完成一些甩尾和漂移的动作。编辑总结：在外观内饰方面的设计结合了年轻活力与豪华质感，倒是符合目标消费人群的实际需求。在动力操控方面确实可圈可点，除加速性能还不是最强悍以外，操控的良好感受一定会让开过这台车的人留下深刻印象。笔者认为该车完全符合大家对于一台出色的运动型紧凑级轿车的预期，特别是众多高端性能配置，显得诚意满满。未来的市场方面来说，ATS将来会遇到的主要是来自德国的竞争对手，在车型知名度方面凯迪拉克还有许多工作要做。(XCAR)

