



帅到没朋友

测试凯迪拉克CTS 28T领先型

几乎每次减速右靠，轻轻地把车停在路边，或者按下钥匙上的解锁键，优雅的进入车内准备开走时，我都能感受到路人的注目礼，有些年轻人甚至会围着这车看个没完。这事儿说起来似乎有些虚荣，但却与虚荣无关，我觉得他们欣赏这台车不是因为这车有多名贵，而是单纯的被这台车的气质吸引。我很欣赏这样的关注，特别想过去跟他们说，你很有品味。

试想一下如果我开的是一台5系或者A6L，价格未必便宜，但在路上一定没有这台CTS得到的关注多，道理很简单，这是一台设计迷人的车，它不见得有多实用，也未必很舒服，但是看到一眼，就很容易让人心动。

●让人眼前一亮的外型设计

2014款CTS依旧沿用第一代车型刚推出时的硬朗轮廓，经典的钻石切割设计是凯迪拉克所有车型最主要的特征，这样的造型风格应该会符合多数男性用户的审美。

跟同级别车型相比，CTS的车身尺寸要比竞争对手稍小，比如5系和A6L这两台车的车身长度都超过5米，轴距都超过3米，CTS和它们的差距还是比较明显的。

作为一款换代车型，CTS的车头改变可以说非常成功。跟老款CTS相比，2014款CTS的车头变化非常明显，头灯、中网和侧进气格栅的造型都进行了更具时尚感的调整，尤其是中网部分，减少了横向镀铬格栅，纵向的镀铬格栅也更细，带来的视觉效果是车身的宽度更宽。

轮圈样式跟整体车身造型比较搭，适合这种豪华车。轮胎采用的是倍耐力PZERO轮胎，规格为245/40R18，比中低配车型的轮胎要稍大一些。

●关于工艺水平

2014款CTS外部装配工艺水平非常不错，接缝都非常小，而且比较均匀。通过测量，我们只是在发动机盖左右两侧以及后备厢盖左右两侧发现有接缝宽度不一致的情况，位置是在发动机盖和翼子板上沿，以及后备厢盖和翼子板上沿。

后备厢左右侧接缝差别在0.5毫米左右，基本上目测很难发现，我们是通过工具测量才发现的；发动机盖左右侧接缝的差别稍大一些，大约1毫米左右，误差应该说不算大，工艺水准还是相当高的。

●车内做工及功能体验

面对CTS这样的内饰设计，我相信多数人都不会拒绝。2014款CTS在豪华感和科技感两个方面都做到了相当的高度，尤其是在看够了同级别车豪华有余但新意不足的内饰之后，这样的内饰设计就更有吸引力。事实上这样的内饰在凯迪拉克上也不是第一次见到，跟ATS和XTS的内饰都比较接近。

内饰的用料毫不吝啬，放眼望去基本上都覆盖着皮革材质，中控台的材质搭配更加丰富，翻毛皮、碳纤维都大面积使用。仅在门板上，就可以看到有两种皮质，一种是细腻的皮质，一种是翻毛皮，并且在下面还搭配有碳纤维，质感非常好。

优秀的做工还体现在那些完全不会注意到的地方，2014款CTS同样丝毫没有马虎，即便是在中控台下半部分，或者在侧面，也可以看到装配工艺非常好。

方向盘的手感不错，粗细和大小都比较合适。多功能按键比较多，并且采用按键和拨杆

搭配的方式，刚上手稍有些难度，习惯后还是非常方便的。方向盘角度电动调整，可以调节的余地也比较大。后面的换挡拨片个人非常喜欢，金属质感非常棒。

科技感在凯迪拉克车型上越来越多的展现，最明显的就是全液晶显示的仪表盘，有三种界面可选，车型行驶信息非常丰富。不过我们在体验之后发现，这样丰富的信息未必全都是优点，在复杂的界面下，显示的信息非常多，字就比较小，如果是岁数比较大的用户有可能会看不太清楚。当然这些也不是什么大问题，尤其是对于年轻用户，炫就够了。

中控面板全部触摸控制，没有实体按键，这样的触控方式在XTS和ATS都可以见到，并且样式都是完全一样的。这里我们不再介绍这些功能，而重点来看看使用感受。

屏幕和触控按键设计大小比较合适，触摸控制时会有轻微的振动提示，人机互动做的比较好。不过在操作时会发现屏幕的显示还是稍有些延迟，尽管也很顺畅，但并不像我们常用的水果手机的体验那么友好。

另外屏幕唤醒功能也极具科技感，比如在影音控制界面，如果长时间不使用，下面的控制栏就会自动消退隐藏，而这时手在屏幕前面晃一下，控制功能就会自动唤醒。这样的功能实用性并不特别强，完全是在炫耀科技，不过确实非常炫，我们并不排斥。

2014款CTS一个重要功能：驾驶模式选项，按键就设置在挡把的后面，这项功能相当好用，后面我们会详细介绍。

不过我们在试驾时发现这个按键的位置比较靠后，如果停车时切换还好，如果驾驶时需要切换驾驶模式就非常不方便。

●座椅及空间测量

乘坐空间是2014款CTS的一个劣势，尤其是这个级别的竞争对手，如宝马5系、奔驰E级等都经过加长，所以跟竞争对手相比，2014款CTS的后排空间确实还有比较大的差距。

体验者身高176cm，坐在后排尽管不会感觉非常拥挤，但也并不是非常宽裕，腿部距离前排座椅靠背只有一拳三指，而头部也只有三指的空间余量。

2014款CTS的座椅非常有质感，典型的美式风格，看起来就像真皮沙发一样，宽大且厚实，比较适合身材魁梧健硕的人乘坐。这款座椅的腰部支撑可以调整，有需要的驾驶者可以让靠背顶在后腰上；腰部跟肩部的侧向支撑很不錯。

前排座椅头枕的调整余地比较大，既可以深度调整，也可以高度调整，然而我们在体验之后感觉即便是调节方式这么多，头枕似乎很难找到一个非常舒服的角度，每次调整要不就是头枕稍浅，够不到头部，要不就是头枕前探的太多，感觉顶着头部，而很难做到那种非常舒服的托着头部的感觉。

前排座椅大腿支撑部位是可以手动调整的，只是调节余地比较小，只能调出来大约1厘米的长度，对于腿部支撑的影响不大。不

过抛开这个功能来看，我们觉得座椅的腿部支撑还是挺赞的，因为座椅已经足够深了，只是这项功能对乘坐影响不大。

由于2014款CTS的轴距在同级别不算长，后排设计相对比较局促，为了弥补这样的先天劣势，后排座椅靠背设计的比较僵直，长时间乘坐会感觉比较疲劳。

因2014款CTS后排地板中间的凸起是比较高的，达到25cm。而同级别车型后排中间的凸起基本上都是在20cm左右，比如同样后轮驱动的奔驰E级是22cm，已经算是比较高的，2014款CTS比奔驰E级还要高。

2014款CTS采用的是全景天窗，天窗的长度达到700mm，不过可开启的面积并不大，打开的长度只有280mm，基本上就是普通天窗的大小。

●后备厢及前排杯槽

后备厢的大小并不算大，官方给的数据是388L，而同级车的后备厢大小都在500L左右，比如宝马5系是520L，奥迪A6L小一些，是460L。测量后发现尺寸确实不大，尤其是深度，基本上跟中型车如奥迪A4L（1060mm）接近。

后排座椅可以4/6放倒，不过放倒后的后排和后备厢并不能完全打通，而是类似一个洞口，如果是放置长条的物品可以穿过洞口，如果是超大的物品就很难装载了，实用性大打折扣。

●公路驾驶体验

尽管动力输出调校的比较高，2014款CTS在起步时多少还是会受到较重的整备质量的拖累，城市里驾驶频繁的起步刹车会感觉并不是非常轻松。比如在路口停车，绿灯之后如果想要积极点把速度提起来，会不自觉的深踩油门，这时无疑会增加油耗。

这台6AT变速箱还是值得肯定的，尽管达不到8AT或者双离合变速箱那样的换挡效率，但如果日常驾驶，跟这些变速箱的差距并不大。如果是在偏向轻松的驾驶风格下，几乎感觉不到档位变化，发动机也会表现得非常温顺。

在拥堵路段频繁的起步停车2014款CTS带来的感受并不是太好，不过在行驶起来以后动力感受还是相当不错的，即便是在中高速行驶时，也几乎没有排量较小带来的动力储备不够的情况。对油门稍稍施力，都会感受到积极的反馈。

只有一种情况让我们感受到变速箱并不是十全十美的，就是连续的重刹紧跟着深给油，这时变速箱就有些难以领会驾驶者的意图，换挡会有明显的犹豫。当然这种情况比较特殊，日常驾驶时很难遇到，我们也只是在测试时遇到了这样的情况，所以很难称之为变速箱的缺点。

变速箱并没有单独的模式选项，而是跟车辆的驾驶模式绑在一起，控制键位于挡把的后面。我们在试驾之后特别欣赏2014款CTS的这套驾驶模式选项，原因是在每个模式下，方向



盘转向力度。变速箱换挡逻辑都有不同的组合，尤其是在运动模式下，跟德系车那种切换运动模式瞬间拉升1000rpm的做法不同，2014款CTS在运动模式下并不会主动拉升发动机转速，而是跟普通模式下差别不大，日常驾驶时还是保持在1400rpm上下，不过保持了非常好的油门响应，这时电脑会根据油门深浅分析驾驶者意图，轻踩油门的话，变速箱还可以在1500rpm升挡，如果油门稍深就明显延迟换挡时机，让动力更充分的释放。

我们在试驾时发现车辆在重刹降挡时，会出现明显的补油动作，而这样的设定通常是在那些重视赛道驾驶的车型上，2014款CTS降挡时的补油还是非常积极的，这让我们有些意外。

●操控体验

跟ATS一样，CTS也是顶配车型才配备电磁悬架，恰巧我们试驾的就是这一款，所以我们特意安排穿桩项目，来体验一下CTS的电磁悬架的表现。在穿桩时车速可以保持在60km/h左右，电磁悬架会根据车身的情况调整软硬度，这时因为需要有非常好的悬架支撑，所以避震器是比较硬的，以增强穿桩过程中车身的侧向支撑。

连续穿桩时车尾的反应也比较迅速，过了弯中之后尾部就可以迅速回正，来迎接下一次相反方向的压力。穿桩时基本上感受不到过长的车身带来的负面影响，车头比较灵巧，车身随动也比较不错。

电子转向系统的力度可以调节，并且在普通模式下和运动模式下，方向盘的转向力度差别还是比较大的，在运动模式下转向非常灵敏，几乎没有明显虚位，指向性也非常好。唯一的问题是这台试驾车的方向盘在低速行驶时，转动的时候有轻微连续的异响，有些像是从转向机构里传出来的，不知道是不是我们这台试驾车的个别。

●加速制动性能测试

◇百公里加速测试

起步时需要特别留意发动机转速，如果关闭ESP的情况下发动机转速可以超过3000rpm，不过这时驱动轮会出现非常明显

的打滑空转，严重影响测试成绩。控制发动机转速不超过3000rpm，这时起步还是会有非常轻微的打滑，不过并不明显，轮胎很快可以得到附着力。

最后的测试结果2014款CTS百公里加速为6.69秒。而查看参数表可以看到官方数据显示百公里加速时间是6.6秒，应该说是非常接近的。

◇百公里制动测试

由于总架行程比较短，全力制动时车身姿态控制得还算不错。2014款CTS的制动表现还算不错，在测试时就可以感觉到制动力度非常充足。

最大制动G值达到-1.2g。最终测试结果，2014款CTS百公里制动距离38.71米，在同级别应该算是中等水平。

◇百公里油耗

在经过142公里的行驶后，我们测试的2014款CTS共计消耗汽油17.42L，计算得到百公里油耗约为12.3L。测试的路程多数都是在上下班高峰，平均时速只有26.1公里/小时，并且全程开启空调。12.3L的百公里油耗尽管不算低，但对于一款接近1.7吨重的车来说也还可以接受。

另外，我们测得的百公里油耗如果保留到小数点后三位为12.267升，而行车电脑显示的油耗是百公里12.2L，数值比较接近，说明行车电脑记录的油耗是比较准确的。

●全文总结：

配置不低，不过价格也真心不便宜，超过30万的价格基本上可以买到同级别的大部分车型，所以如果真的要讲性价比，2014款CTS，尤其是这款28T领先型还真的是不高。质保方面，2014款CTS是三年不限公里。

50万级别的豪华车型可以选择余地不小，比如多数人可能会考虑宝马525Li或者奥迪A6L30FSI，看起来低调，公商务用车更合适。除了ABB，日系高端品牌也有定位接近的车型可以选择。换代后CTS产品力方面的提升非常明显，而且方向非常清晰，有非常明确的打动人的地方。

如果在同级车里做选择，我肯定会把CTS车型排在前面，单是帅气外型就已经很难让人抗拒；内饰的设计、用料以及制造工艺，完全不逊于同级车，一些小的设计方面还会有些惊喜；驾驶感受真心很赞，不管是日常轻松的驾驶方式，还是比较积极的驾驶方式，都能让多数人满意。

如果是外观控，这款车可以说是完美的，同级别其他车型或者偏向商务，或者比较中庸，大多没有明显的性格。2014款CTS在里面很容易鹤立鸡群，帅到这个地步，应该算是没朋友了。

当然也还是有不足，比如后排乘坐空间表现一般，后排座椅的靠背有些僵直，后备厢容量不大，扩展性也比较差，这些问题如果能解决，2014款CTS已经非常接近完美了。（汽车之家）

