

海外媒体试驾凯迪拉克旗舰车型美版CT6

美国汽车制造业的精髓



扫一扫，看更多相关新闻的图片或视频



本报记者 李修惠综合外媒

上周，美国总统奥巴马前脚才到底特律参加了北美车展，开玩笑说是此行的主要目的是要为卸任后买什么车“打打样”。这周，下任总统的新座驾谍照后脚就出来了，不论那辆车上的伪装贴纸再怎么花里胡哨，明眼人一看那辆车的前脸就知道，下一任总统的新座驾还是凯迪拉克。

在美国，有这样一种俚语的说法——“XXX中的凯迪拉克”。当销售人员把一款床垫形容为“床垫中的凯迪拉克”时，他的意思是，这款床垫是这家店里最大、最软、最舒适的床垫。这就是为什么凯迪拉克总是能成为总统专属座驾的原因——够大、够范、够舒适。

每当提起凯迪拉克，大多数人的第一反应不外乎“车身巨大、操控舒适的经典美式豪华轿车”。某种意义上，凯迪拉克和“大”之间已经划上了等号。所以，当大家看见凯迪拉克最新旗舰车型美版CT6的参数时，多少有点惊讶。

首先声明，CT6无论在哪个方面，都绝对是一辆大车。但CT6 3109mm的轴距，比宝马7系短了50mm，比奔驰S级短了100mm，这似乎不符合凯迪拉克一贯以来“大”的作风。比轴距数据更让人惊讶的是CT6的重量数据。整车质量仅有1659kg的CT6比竞争对手低一级的车型——宝马5系和奔驰E级还要轻。

这两组数据很有意思，凯迪拉克要么是想为其旗舰车型找到一个独特的市场定位，要么就是设计失

误，不幸成为了同级别车型中的老幺。凯迪拉克于本周在洛杉矶为海外媒体举办了CT6试乘试驾活动，让试驾记者和CT6相处几天，来找到答案。

旗舰级的享受

第一天是试乘活动。没有比试驾记者更辛苦，却更幸福的工作了。为了能够让消费者在第一时间看到CT6的试驾报告，不少记者一坐进车内就查起了CT6的背景资料，开始构思文章的结构。不过，与此同时，他们正舒服地坐在CT6带有按摩功能的后排座椅上，用车内的4G热点上网查询资料。一抬头，一个可升降的10英寸后排显示屏上正在播放《速度与激情》。那些不想看电影的记者，则掏出了iPhone，连上车载电脑，让有34个扬声器的Bose Panaray音响系统播放几首自己最喜欢的歌。

CT6后排的空间之大堪比飞机上的公务舱座椅或者靠近逃生出口的那排座椅。如果想要头等舱般的座椅空间，那你只能在迈巴赫S600上找到了，CT6后排座椅的空间、舒适性和豪华程度在同级别车型中毫不逊色。

大车的稳定 小车的灵敏

第二天的试驾活动在道路蜿蜒

曲折的郊外进行。CT6将操控性和舒适性很好地结合在了一起，**方向盘与电磁减震系统的反馈十分清晰**。四驱系统、变速箱，以及动力转向系统间的合作，让CT6在运动模式与舒适模式之间切换自如。

一般而言，像CT6这种级别的大车在转弯时多少会有点费劲。但CT6的后轮主动转向系统能够让其后轮在转弯时，向与前轮相反的方向扭转3.5度，从而将转弯半径缩小0.9米。这让CT6在比宝马5系的轴距长了200mm的情况下依旧能够达到5系那样的稳定性。而在高速行驶的状态下，CT6的后轮为了减小偏航角度，将反向扭转角度减少至2.75度，从而提升其高速稳定性。通过后轮主动转向系统，CT6能提供短轴距车的灵敏和长轴距车的高速稳定性。这么大的车，过起急弯来却那么轻巧，简直让人击节赞叹。

CT6配备了三款发动机：2.0T四缸发动机、3.6L自然吸气六缸发动机，以及双涡轮增压3.0T六缸发动机。说实在的，大家在看到2.0T的动力选项时多少都有点惊讶。虽说这款发动机能够提供203kW功率和400Nm的扭矩，但每个人都在心里嘀咕，这匹“小马”能不能拉动CT6这么大的车。2.0T发动机出人意料地以优异表现完成了任务，就算再苛刻的试驾记者也只会不痛不痒地说，2.0T动力的CT6在满载情况下爬陡坡可能不会像它在平地上

的表现那样充满驾驶乐趣。

再来说说那款被称作3.0TT的双涡轮增压发动机，298kW功率、543Nm扭矩，这样的动力输出配上之前提到的后轮转向系统与四驱系统，赋予CT6平滑轻巧的驾驶感受和令人惊叹的稳定性。

最佳的内部设计 最好用的车载系统

CT6的内部空间是凯迪拉克目前为止最好的，由实木、真皮、碳纤维和金属构成的内部空间充满了设计的人性化和材料的高级感。这辆车上的信息娱乐配置是让人真正会一直想用的，而不是埋单的时候花了大价钱，最后却没用几次的那种。**Bose Panaray 音响系统**无疑是CT6信息娱乐系统“皇冠上的明珠”，闭上眼睛，你能感觉到领唱就在你面前，而那些乐器就分布在你四周。

CT6配备了好评如潮的**全新CUE信息娱乐系统**，比起那些难上手的车载系统，即便是5岁的小孩子也能在1分钟内搞明白CUE的操作方法，不少消费者赞美CUE操作起来“无需用脑”。**挡把右侧的触控板**，让全新CUE系统使用起来更为便捷。但有些人就是不喜欢用触控板，凯迪拉克充分考虑到了这一点，为此提供了多种交互方式，其10.2英寸的中央触摸显示屏也能让人轻松操作CUE系统。

最丰富的配置 最安全的后视镜

CT6是凯迪拉克车型里驾驶辅助配置最丰富的一款车型。车身四周的7个摄像头不但能够提供360度的监测，预防碰撞事故，前后4个摄像头还能充当行车记录仪。

最有意思的是那第7个摄像头，这个摄像头是用来辅助中央后视镜的。CT6是第一款把这项技术实现量产的车型。其他主机厂只是简单地把摄像头捕捉到的画面在后视镜的一角显示出来，不但不能优化视野，倒车的时候还有安全性问题。但CT6却能让我摄像头捕捉到的实时画面充满整个后视镜，将驾驶者的视野扩充了3倍，提高了安全性。

不少人把凯迪拉克称作“美国的宝马/奥迪”，但CT6证明了一件事，凯迪拉克就是凯迪拉克，是美国汽车制造业的精髓。

真的要鸡蛋里挑骨头的话，那就是CT6的后排车门关起来不如宝马7系省力，系后排安全带的时候也是如此，德系车在细节方面做得一贯比美系车要强。但当驾驶起来的时候，宝马7系的抓地力就不如CT6了。即便是在运动模式下的7系，其驾驶感受也难以和CT6的酣畅淋漓相比。

CT6简直就是“墙头草”，这里没有贬低的意思，这种有着大车的豪华内饰、宽敞空间，小车的灵活操控、舒适驾驶，同时还比同级那些大车要便宜3万多美元的“墙头草”，谁会不喜欢呢？

Bloomberg

苹果电动汽车项目 领头人离职

苹果公司的电动汽车项目负责人 Steve Zadesky 即将离职。据说 Steve 的离职是由于个人原因，而非工作表现不佳。Steve 于1996-1999年在福特担任工程师，随后加入苹果公司，参与 iPhone 和 iPod 项目，并从2014年起开始领导苹果的电动汽车项目，在苹果工作了将近17年。

有爆料称，苹果一再要求其电动汽车研发团队赶进度，对项目的完成时间要求比较苛刻，“心急”的态度让 Steve 不愿继续参与研发。另一种可能性是，作为一名既在主机厂工作过，又在科技公司工作过的精英工程师，Steve 或许被谷歌、特斯拉、Faraday Future（乐视）等其他想要造车的科技公司挖走了。

Automotive News

英国汽车出口创新高

英国汽车生产商与经销商协会（SMMT）称，2015年英国的汽车产量为1595697辆，同比增长3.9%，创下了2005年以来的新高。其中，出口量为1227881辆，占产量的77.3%。

尽管英国制造的汽车在中国和俄罗斯等部分全球市场面临着挑战，但欧洲大陆经济复苏，其作为英国最大的贸易合作伙伴，拉动了对英国汽车的需求。2015年，英国汽车向欧洲大陆的出口量增长11.3%。同时，英国汽车面向本国市场的产量同比增长8.1%，在英国注册的新车，每7辆中就有1辆产自英国。



上汽投资固体能源

美国麻省固体能源公司（SolidEnergy）于1月25日宣布获得了来自上汽集团B轮融资，帮助上汽未来的新能源汽车进行电池开发，提高续航里程，降低成本。

这家脱壳于美国麻省理工大学能源实验室的材料科技公司同时还获得了美国最大的汽车公司通用汽车和美国应用材料公司的B轮融资，共同致力于“无负极”新一代锂电池的产业化发展。上述三家机构在B轮融资中总共投资1200万美元。

麻省固体能源公司于2014年成功开发出了目前世界上体积能量密度最高的“无负极”电池，这种第三代锂电池使用一种薄到近乎没有的金属负极和更加安全的电解液，能够在有限的空间里提供较传统电池两倍以上容量的电池容量，能使电动车续航里程翻番，而且电池价格变得更低。