

Hello , 大家好 !

电机已经全面入侵了汽车 , 一夜之间 , 奔驰AMG、宝马M Power、奥迪RS都纷纷触电。

这些性能品牌的电动化 , 不仅仅是因为环保的压力 , 也因为电机输出狂暴的天然优势。

宝马MX、奔驰EQS AMG53、奥迪RS e-tron GT

就比如EQS AMG 53 , 0-100km/h加速能力令人发指。那种直冲脑门的畅快感 , 为辰哥留下了深刻的印象。

不过 , 今天并非是一次电动性能车的试驾。反而 , 辰哥开着EQS AMG 53 , 再去聆听一次属于内燃机的怒吼。

今天的主角是它

↓↓↓

凯迪拉克 , CT5-V BLACKWING

可能是V8大排 , 最后一个音符

五分钟 , 让辰哥带你一起

感受下什么叫视环保为粪土

V BLACKWING

## 凯迪拉克的性能符号

许多品牌都有一个性能的符号，正如宝马的M，奔驰的AMG，奥迪的RS。对于凯迪拉克来说，这个性能副牌叫做V。

### V是什么

幻化自盾牌的V符号一直深耕于凯迪拉克的品牌中，二战后，V字型标识就广泛出现在了凯迪拉克各款车型上。凯迪拉克也逐渐赋予了V更多的含义：Velocity 速度；Vanquishment，征服；Victory，胜利。

大部分人对于凯迪拉克的印象，可能都停留于美式的豪华。其实凯迪拉克的性能文化也并非无垠之水。

历史上，凯迪拉克也曾致力于参与各种类型的汽车赛事中，在勒芒、纳斯卡等比赛中都曾留痕。而如今的凯迪拉克更是在原型车赛事中称雄一时，并将在未来重返勒芒。这些速度的激情，赛场的放肆，被凝结到凯迪拉克的V品牌内涵中。

### 参加IMSA赛事的凯迪拉克赛车

#### 最新款凯迪拉克勒芒赛车

2004，在凯迪拉克进军倍耐力世界挑战赛GT组别的同一年，正式推出了代表凯迪拉克性能的V系列。同时发布了V系列首款车型CTS-V。第二代CTS-V更是曾于2008年打破了四门量产车的纽博格林北环圈数纪录。

CTS-V 赛车

初代CTS-V

在纽博格林北环的第二代CTS-V

BLACKWING

又是什么

如果说V是凯迪拉克的性能皇冠，BLACKWING就是这顶皇冠之上最为耀眼的那颗宝石。这个名字来自于Merlette，是一种周身黑色的神鸟，存在于凯迪拉克创始人的个人徽章之中。

盾牌中的“鸭子”就是Merlette

在2019年，BLACKWING之名被赋予凯迪拉克首款双涡轮增压6.2L V8发动机。

V8发动机一直是凯迪拉克的灵魂所在，而这台6.2L这个排量也在凯迪拉克历史上有着重要意义。这台BLACKWING发动机还有一些同样性能卓越的表亲，正是科尔维特、雪佛兰地狱猫的心脏。

正如AMG63以经典的6.3L V8为名一样，凯迪拉克最顶级的性能车也以这6.2L V8发动机为名。BLACKWING系列是可以匹敌AMG 63、M Power CS的顶级性能系列，是致力于打破赛道纪录的终极性能机器。

V和BLACKWING的极致

如今是CT-5 V BLACKWING

CT-5 V BLACKWING

究极的赛道机器

大力出奇迹

它在全球许多赛道，打败了人称“究极驾驶机器”、“史上最强M Power”的宝马M5 CS。这一次出现在中国，也是为了打破浙赛的圈数纪录。它也确实做到了，成为了浙赛四门轿车最快圈速的持有者。

它的外表朴素，内饰同样朴素，甚至还配备了一台手动变速箱。但里面蕴含着是一切为了赛道而生的科技，这些昂贵的、究极的、轻量的性能科技，足够铺满一整个屏幕。

而机盖的下面，就是那颗名为BLACKWING的大心脏。这是一台货真价实的，排量为6.2L的V8发动机，它的机械增压器就有1.7升，进气管道比辰哥胳膊粗壮。

677马力，893牛米，同级别性能车的巅峰输出。奥迪RS6 600马力、宝马M5 600马力、奔驰E63 AMG 612马力。它相当于三台高尔夫GTI，平均到每个轮子，都是一台影豹。

零百加速只需要3.4s，真正的大力出奇迹。但，在电动车快马加鞭的年代，这样的速度似乎又少了点意

义。那这台燃油性能车的乐趣在哪里？

## 燃油车的乐趣

它并不是一台直线傻快的车，这台车要比想象中更可控。美国品牌+V8的组合，总诞生出一些难以驾驭的肌肉猛兽。它那些服务于操控的科技，在赛道中是真的有用的。

动力输出其实也比较柔和，同样非常可控。

刹车也非常的有信心，在入弯之前，刹车就可以将这台车降到好的速度。而如果带着刹车打方向，也非常容易打滑，透露出一点暗藏于温柔外表下的狂野不羁。

所以，为什么燃油性能车的乐趣要大于电车？

电动车其实最爽的，只有弹射一瞬间的灵魂出窍，之后就趋于平淡。而燃油车就不一样了，它会一直攀升、换挡、再攀升、再换挡，然后才到最刺激的地方。如此起伏，不就是人生。

最重要的是，电动车只能为你模拟内燃机的性感声浪。

而V8带给你的真实声浪，太诱人了，太爷们儿了。电动性能车也许是一条迅敏的海豚，而燃油性能车才是那匹嘶鸣的战马。

可快乐到达顶点

就是空虚与失落

今天没有消费建议

## 无缘你我的绝唱

短暂的试驾，很可能是同这匹战马接触的唯一机会。虽然它来到了中国，但正式引进的机会可能趋近于0。拥有一台CT5-V BLACKWING的成本高吗？并不算是很高。

这台可以硬刚M5 CS的性能车，在美国的起售价不足10万美元。但是，有着6.2L V8的它，将面临高昂的税费，这税费将高达100%甚至150%。如若引进，落地价格或许接近200万。

而且它真的太暴躁了，这毕竟是一台677马力的究极性能机器。追求的是极致的性能，大多数人可能难以驾驭，也难于消受。

## 更现实的选择

CT4-V

BLACKWING。

虽然动力降低了200马力，但它依然是凯迪拉克乃至所有豪华品牌里，最凶猛的入门级豪华车。3.6TT，V6双涡轮增压发动机，478马力，零百加速也只需要3.8s。

相比于它的大哥，它更加亲和，更易于驾驭，对于大部分性能车爱好者来说它的性能也足够了。但3.6L的排量，也注定它的价格不菲，落地价格将不少于大几十万。

能安慰我们的，是至少我们还有普通版的CT5。

虽然相比于BLACKWING，它温润如一只绵羊，但至少还有第四代主动电磁感应悬挂系统(MRC

4.0)、mLSD机械式后桥限滑差速器  
、Brembo制动系统来让我们回味BLACKWING。

当从CT5-V BLACKWING回到EQS AMG53，奔驰迅捷的加速和奢华舒适度内饰氛围依旧可以打动我们，但总觉得少了些什么？EQS AMG53只是享受，而CT5-V BLACKWING是爱情。

是你未曾得到，也不会再有的爱情。从下一代开始，CT5-V BLACKWING也会变成一台电动车。这五分钟视频里的这台家伙，是内燃机时代最后的绝唱。

Don't cry because it is over

smile because it happened

莫为别离哭泣，但因来过欣喜