

凯迪拉克 CT4 深度体验：后驱操控是王牌，但这短板太致命

来源：梁佩桦 发布时间：2025-11-14 18:43:03

聊到 20 万级追求驾驶乐趣的豪华轿车，凯迪拉克 CT4 绝对绕不开。最近借着试驾的机会，我把这台 “后驱小钢炮” 摸得透透的，今天就聊聊真实感受。

先直奔核心 —— 驾驶质感，这才是 CT4 的灵魂。同级少见的纵置后驱布局不是噱头，车身配重接近 50:50，开起来明显比前驱车型灵活。2.0T 发动机能输出 237 马力，1500 转就能爆发出 350N·m 的扭矩，踩油门时推背感来得很直接，官方说 6.9 秒破百，实测也差不了多少。

最惊喜的是它的过弯表现，标配的 mLSD 限滑差速器很管用，过弯时能把动力往外侧后轮送，减少推头，这是前驱车型很难给到的乐趣。底盘调校也有讲究，双球节麦弗逊前悬加五连杆后悬，用了不少铝合金材质，簧下质量轻了 15%，过减速带时滤震干脆，不松散，兼顾了运动和日常代步的舒适。

操控说得差不多了，再聊聊颜值，毕竟年轻人选车都看眼缘。钻石切割线条还是那么有辨识度，LED 闪电日行灯白天看特别扎眼。掀背式车身，配合宽体轮眉，低趴姿态更明显。要是选 V 运动套件，熏黑尾灯和导流尾翼一装，运动那味儿立马就出来了。



坐进车内，之前被吐槽老气的内饰终于升级了，10.2 英寸中控屏加 12 英寸全液晶仪表的联屏设计，用了高通 8155 芯片，操作流畅多了，语音助手还能连续对话。大量皮质包裹配法式双缝线，摸上去质感在线，高配的 MoLi 真皮座椅支撑性很好，长途开也不怎么累。

车内静谧性值得夸，ANC 主动降噪开着，高速上风噪胎噪都控制得不错，配上 BOSE 14 个喇叭的音响，听歌很舒服。不过有车主反馈 60km/h 以上胎噪会明显，可能和轮胎型号有关，这点试驾时可以留意下。



优点不少，但缺点也很明显，最让人纠结的就是空间。明明定位中型车，后排表现却像紧凑型轿车。我 178cm 的身高坐进去，头部几乎贴到车顶，腿也伸不太开。中间地台隆起快 12 厘米，坐三个人的话，中间那位得劈着腿，长途根本没法待，有车主调侃“实用性堪比双门跑车”，这话不算夸张。

油耗也是绕不开的点。官方说 2.0T 版本 WLTC 油耗 7.36L，但实际市区开下来得 10-11L，还得加 95 号油，每月油费不算少。要是驾驶习惯激进点，油耗能到 12L 以上，对年轻人来说是笔不小的开支。

配置方面得看版本，中高配的 28T 豪华型性价比挺高，有座椅加热、360 影像，冬天开车不冻屁股，新手停车也方便。顶配还多了座椅按摩和 Brembo 刹车，跑山挺实用，但 18 寸薄胎过坑容易鼓包，换一条得 1500 多，市区开得小心。不过入门版连倒车影像都没有，这点确实不够厚道。



还有个小问题，低速跟车时 1-2 挡换挡有点顿挫，自动启停不能永久关闭，每次点火都得手动关，这点挺影响体验。保养的话，小保养一次大概 650-950 元，不算便宜，但前两次是免费的，能省点钱。

最后说句实在的，CT4 是台很 “个性” 的车。它的后驱操控、动力表现在同级别里少见，适合个人代步、喜欢开快车的年轻人。但现在新能源车型崛起，加上 CT5 价格下探，它的处境确实尴尬。如果是小家庭用车，后排空间绝对会让你后悔；但要是就图开着爽，不在乎后排，它真的值得去试驾体验下。

HTML版本: [凯迪拉克 CT4 深度体验：后驱操控是王牌，但这短板太致命](#)