

# 凯迪拉克CT4沉浸式试驾：后驱小钢炮的真实模样

来源：刘建伟 发布时间：2025-11-18 09:03:04

一直对“后驱轿车”有种执念，总觉得这种车型藏着“驾驶乐趣”。听说2025款凯迪拉克CT4(图片|配置|询价)上市，加了不少实用配置，特意绕开4S店销售的陪同，找朋友借了台28T 豪华型开了三天——覆盖早高峰通勤、周末城郊山路、全家短途出游三种场景，算是把这台车的“脾气”摸得差不多了。没有华丽辞藻，全是普通人用车的真实感受，优缺点都摆上台面说。

一、初见：一眼就能认出的“凯迪拉克味”，细节有进步但不完美

CT4的外观不用多夸，凯迪拉克家族式的“钻石切割”设计确实抗打。前脸大尺寸盾形进气格栅搭配竖状LED日间行车灯，辨识度拉满，哪怕混在早高峰的车流里，也能一眼被认出。车身侧面是我最喜欢的部分，4760×1815×1421mm的尺寸不算大，但后驱车型特有的长车头、短前悬比例，让整车看起来特别舒展，不像有些前驱紧凑型车那样“头重脚轻”。18英寸的亮面轮毂质感不错，就是洗车后容易沾灰，得频繁擦。

不过外观也有小槽点。车尾的双边单出排气虽然是真的，但口径不算大，视觉上少了一点“小钢炮”的霸气；另外白色车漆虽然耐脏，但阳光下看质感一般，不如黑色有高级感，可惜黑色太容易显划痕，纠结党慎选。

打开车门，内饰的“豪华感”比预期中实在。中控台用了大面积软质搪塑和皮质包裹，摸上去不廉价，缝线也还算规整。新款最大的变化是把老款的8英寸中控屏换成了10.25英寸，分辨率和操作流畅度提升明显，滑动切换页面基本没有卡顿。空调控制区保留了实体按键，这点必须好评——开车时盲操作比触屏方便多了，尤其冬天调温度不用低头看屏。



内饰的短板也很突出。首先是储物空间，前排门板储物槽只能塞下一瓶常规矿泉水，放不了保温杯；中控台下方的储物格不大，放了手机就没法放钱包。其次是座椅材质，豪华型用的是仿皮，虽然触感还行，但和同价位宝马1系的Sensatec合成皮比，细腻度还是差了点。最让人费解的是，主驾座椅居然没有电动腰托，开久了腰容易酸，后期得自己加个靠垫。

二、乘坐：前排是“驾驶者天堂”，后排只适合短途应急

作为一台主打驾驶的轿车，CT4的前排体验拉满。运动风格座椅包裹性很强，尤其是侧翼的支撑，过弯时能牢牢把人固定住。我身高183cm，调整好座椅后，头部有一拳两指空间，腿部也能自由伸展。座椅加热功能很实用，最近天气降温，早上开车坐上去三分钟就暖和了，可惜没有通风功能，夏天长时间开估计会闷汗。

后排就只能用“够用”来形容了。同样身高的人坐进后排，头部空间只剩一拳，腿部空

间刚好两拳，不算拥挤，但也绝对谈不上宽敞。最尴尬的是中间地台凸起很高，差不多有一个手机的高度，坐中间的人只能把脚岔开，短途还好，超过半小时肯定不舒服。周末带爸妈去周边玩，爸妈坐后排说“还行，不颠”，但要是坐三个成年人，就明显挤得慌，所以这台车只适合一家三口或者情侣用，全家五口出行还是得选SUV。



隔音表现值得一说。低速行驶时，车内很安静，基本听不到发动机噪音；高速上跑到120km/h，风噪会有点明显，但胎噪控制得不错——原配的米其林PS4轮胎抓地力强，同时也兼顾了静音性。不过过减速带时，后排的震动会比前排明显一些，悬挂调校还是偏运动，对舒适性有一定影响。

### 三、驾驶：后驱的乐趣藏不住，缺点也很真实

这部分是CT4的核心优势，也是最让我惊喜的地方。搭载2.0T涡轮增压发动机，最大功率174kW，最大扭矩350N·m，匹配8AT变速箱，官方零百加速6.9秒。这个数据看着不算惊艳，但实际开起来的“跟脚感”特别好。



日常通勤用“舒适模式”就够了，油门响应很线性，踩多少有多少，不会像有些性能车那样“窜”。8AT变速箱换挡逻辑很聪明，低速跟车时基本没有顿挫，这点比老款进步不少。早高峰在市中心堵车，走走停停半小时，变速箱表现很平顺，没有明显的闯动感。

切换到“运动模式”，这台车就像换了个性格。油门响应变灵敏，深踩下去能感受到明显的推背感，变速箱会延迟换挡，保持发动机在高转速区间，动力随叫随到。周末去城郊山路试了试，连续弯道里，后驱的优势体现得淋漓尽致——转向虚位很小，指向性精准，过弯时车身侧倾控制得很好，加上米其林轮胎的抓地力，自信心很足。甚至尝试了一次轻微的甩尾，电子稳定系统介入很及时，不会让人觉得失控，驾驶乐趣直接拉满。

但驾驶层面也有明显缺点。首先是低速时的方向盘偏重，女生开可能会觉得有点累，尤其掉头的时候得用点劲。其次是刹车脚感，初段有点软，得踩深一点才有明显制动力，刚上手的时候需要适应，第一次开差点追尾前车。最后是油耗，市区通勤堵车时，表显油耗能到11L/100km，高速上匀速120km/h大概7.5L，对于一台2.0T的紧凑型车来说，油耗不算低，加95号油，长期用下来成本不低。

### 四、配置：实用的不少，鸡肋的也有

2025款CT4在配置上做了不少升级，有些确实很实用。比如全系标配的主动降噪功能，配合隔音玻璃，车内静谧性提升明显；定速巡航、车道偏离预警、前方碰撞预警这些安全配置也没缺席，高速开久了能缓解疲劳。中控屏支持CarPlay和CarLife，连接很稳定，导航、听音乐都很方便，比有些车企自研的车机好用多了。

但也有一些配置让人觉得“不够诚意”。豪华型作为中配车型，居然没有全景天窗，只有一个小尺寸的单天窗，后排采光一般；座椅记忆功能只有主驾有，副驾没有，家里两个人换着开得频繁调座椅；车机虽然支持语音控制，但只能控制空调和音乐，像导航目的地输入这种基本功能都不支持，语音交互的实用性一般。

五、理性总结：优点突出，短板明确，选不选看需求

5.1 核心优点，看完再决定要不要试后驱操控碾压同级前驱：这是CT4最大的杀手锏，6.9秒加速+精准转向+扎实底盘，驾驶乐趣在30万内入门豪华车里基本没对手，尤其适合喜欢开车的年轻人。外观内饰质感在线：钻石切割设计辨识度高，内饰软质材料用量足，10.25英寸中控屏升级后科技感提升，不会让人觉得“入门车没面子”。变速箱平顺性进步大：老款的顿挫问题基本解决，舒适模式下跟车、换挡都很平顺，日常通勤完全没问题。基础配置够用：主动降噪、CarPlay、安全预警这些实用配置都有，不用为了基础功能选高配。

5.2 明确短板，这些坑要避开后排空间局促：只适合短途乘坐，要是经常带家人出行，后排舒适性会打折扣，不如加钱上CT5或者选SUV。油耗偏高：市区11L左右的油耗，加95号油，用车成本比同级别宝马1系、奔驰A级高一些。配置不够均衡：没有全景天窗、副驾无座椅记忆、语音控制功能弱，有些配置不如同价位合资B级车实在。低速转向重+刹车初段软：刚上手需要适应，女生或者新手可能会觉得不好开。

5.3 最后说句大实话：谁该买？谁别碰？

如果你是25-35岁的年轻人，平时主要自己开或者和伴侣一起用车，喜欢驾驶乐趣，在意品牌和颜值，对后排空间要求不高，那CT4绝对值得一试——30万内想买台后驱豪华轿车，它几乎是唯一的选择。

但如果你的需求是“家用为主”，经常要带老人小孩，或者对油耗、配置均衡性要求高，那劝你慎重：后排空间和配置的短板会让你越开越闹心，不如看看本田雅阁、丰田凯美瑞这些合资B级车，或者加钱上凯迪拉克CT5，空间和配置都会好不少。

总的来说，2025款CT4是一台“个性很鲜明”的车，它没有追求面面俱到，而是把“驾驶乐趣”和“品牌质感”做到了极致。没有完美的车，只有适合自己的车，想清楚自己最需要什么，再去试驾，答案自然就有了。

HTML版本：[凯迪拉克CT4沉浸式试驾：后驱小钢炮的真实模样](#)