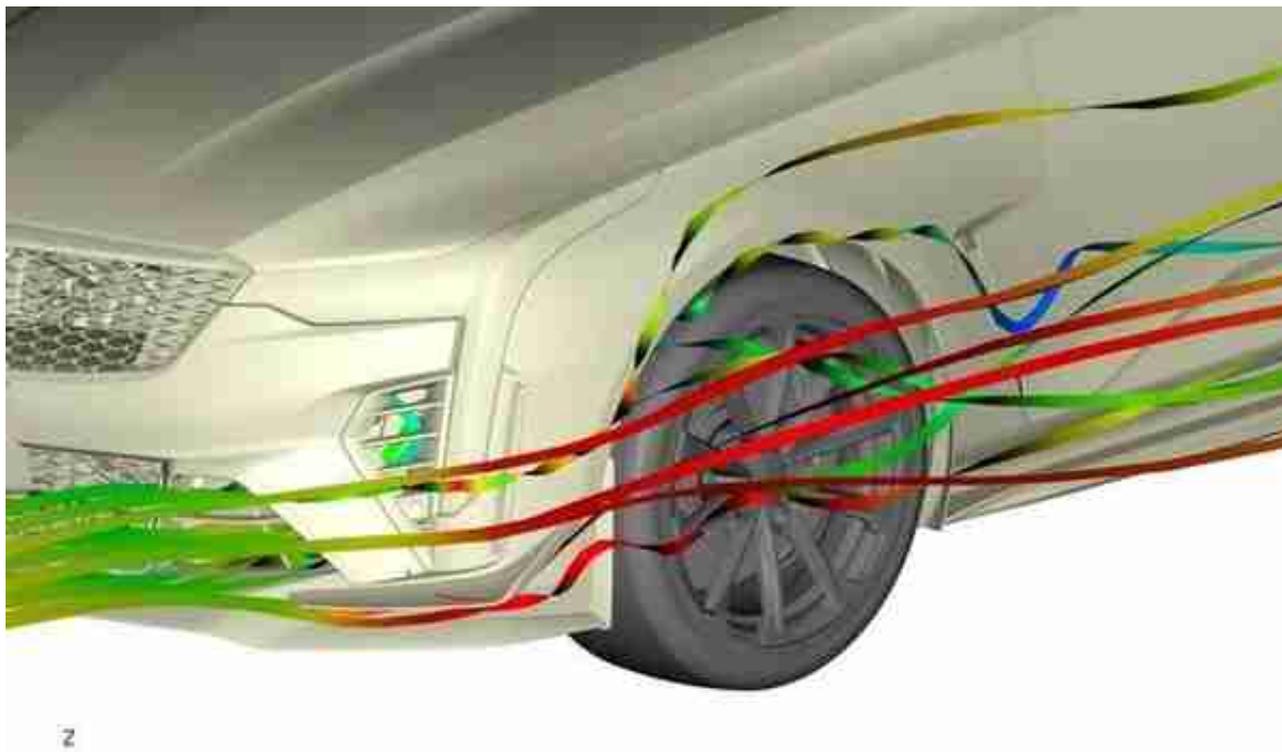




CT4-V BLACKWING的外观和普通的CT4差别真的不大，仅仅是调整了前保险杠的设计，尺寸稍小一些的中网、尺寸扩大的下网，再加上了一些碳纤维套件。

不过别小看这些碳纤维，你需要支付4350美元（折合人民币28000+）来选购它。因为这些小玩意儿可不是摆设，而是经过了风洞与赛道测试，能够优化空气动力学的组件。

**\*时速290公里/时的情况下产生将近154斤的下压力**



CT4-V BLACKWING的10AT简直就是为赛道而调校的，每一次换档时机都拿捏得极为精准和迅速，尽管如此，你可能还是会忍不住起选择六速手动变速箱，就像我一样，沉迷于每一次挂档的声音和反馈，You might find yourself shifting maniacally, as we did, just to hear and feel the satisfying "clunk" of the

transmission locking into gear – from fifth to fourth to third for no reason at all (这段我翻不出感觉，还是原话最有味道)，更何况这样做还能省下3000美元。(折合人民币19500元)



调校良好的Alpha后驱平台和第四代MRC电磁悬挂给了CT4-V BLACKWING特别棒的支撑和寻迹性。

赛道模式下这辆车的转向手感会很重，但响应是一流的，尽管在一些棘手的弯道有些转向不足的感觉，但并未影响到它创造新的赛道记录。



还有他的碳纤维桶式座椅，非常舒适，背部和臀部的支撑比CT4-V的真皮座椅感觉更棒，可以很好地贴合你的身体曲线。这里有一个有意思的小细节，你可以选装红色安全带，看起来棒极了。



舒适模式下，悬挂也会变得柔软，10AT又回到了低转时慵懒的状态，这时候听着排气传来的回火声，多少会令你感到一丝违和，仿佛在驾驶一台割草机。

你还是需要把它调回赛道模式才能重新点燃这台车的激情，更勤快的变速箱响应，更紧绷的悬挂，更精准的转向，配上6MT，完美。（感觉作者是个赛道控）



想要在某一领域取得做到极致难免就要在其它方面有所牺牲，虽然CT4-V BLACKWING远非完美，但它绝对是你在赛道上最棒的伙伴（紧凑级）。