

燃油车三连涨强势反弹！逆袭还是昙花一现？答案来了！

来源：王均智 发布时间：2025-11-14 09:09:11

“新能源要取代燃油车”的论调还在发酵，市场却杀出一匹“黑马”——传统燃油车销量连续三个月逆势增长，8月销量同比暴涨13.5%，达90.2万辆，1-8月销量同比降幅收窄至0.3%，较去年17.3%的下滑幅度大幅改善。这波回暖让不少人疑惑：燃油车难道要“起死回生”？但专家明确表态，短期反弹难改车市长期“脱油向电”的大趋势。

三连涨背后：政策、价格、需求三重发力



燃油车的逆势回暖，绝非偶然，而是多重因素共同推动的结果。政策端，“汽车以旧换新”补贴精准发力，燃油车置换最高可享1.5万元补贴，直接激活了下沉市场和老旧车置换需求，全国补贴申请量已突破千万份，成为销量增长的重要推手。

市场端，车企的“以价换量”策略成效显著。为争夺市场份额，燃油车价格持续下探，自主品牌部分车型入门价跌至5-6万元，合资品牌优惠力度普遍达2-3万元，上汽通用昂科威(图片|配置|询价)Plus更是推出16.99万元的“一口价”，销量迅速反弹走出低谷。同时，燃油车配置全面升级，曾经新能源车型专属的大屏、辅助驾驶、智能座舱等配置，如今在十几万的燃油车上已成标配，性价比大幅提升。

需求端，燃油车的核心优势仍不可替代。在充电桩覆盖率较低的三四线城市及农村地区，燃油车“5分钟加油续航数百公里”的便捷性远超新能源汽车；北方冬季低温环境下，燃油车稳定的续航表现也契合长途出行需求，这些场景成为燃油车坚守的“基本盘”。



车企态度转变：从“弃油转电”到“油电并行”

面对燃油车的回暖态势，国内外车企纷纷调整战略，从激进的全面电动化转向“油电并行”。保时捷宣布暂停纯电计划，转而加大内燃机技术研发投入；广汽丰田集中推出赛那、汉兰达等四款燃油车智能版，发力燃油车智能化升级。

自主品牌也态度明确，吉利集团CEO淦家阅表示“燃油车板块不仅不会收缩，还会继续加强”；长城汽车发布“泛内燃机战略”，一汽-大众坚持“油电混共进”，均强调燃油车在市场中的重要地位。奇瑞汽车更是在燃油车领域强势发力，9月挂牌上市，为燃油车市场注入强心剂。



专家泼冷水：短期反弹≠长期反转，脱油向电是必然

尽管燃油车表现亮眼，但业内专家普遍认为，这只是市场的短期理性回归，难以改变长期趋势。乘联会秘书长崔东树指出，燃油车的回暖更多是政策刺激和价格优惠带来的短期效应，目前新能源汽车渗透率已达55.3%，占据市场主导地位，燃油车仅保有近45%的份额。

J. D. Power中国区汽车产品事业部总经理杨涛也表示，燃油车的竞争力提升更多依赖价格下探和配置升级，但其技术迭代速度远不及新能源汽车，长期来看，在环保政策收紧和技

术进步的双重推动下，“脱油向电”仍是不可逆的趋势。从出口数据来看，2025年前7个月，新能源汽车出口同比增长84.6%，而燃油车出口同比下降7%，也印证了这一判断。

未来格局：油电协同发展成过渡阶段

分析认为，未来很长一段时间内，中国车市将呈现“油电协同”的发展格局。新能源汽车将持续抢占一二线城市及年轻消费群体市场，凭借技术迭代和政策支持扩大优势；燃油车则坚守下沉市场和特定场景需求，通过智能化、低油耗升级维持竞争力。

对于消费者而言，选择空间更加多元：充电桩覆盖完善的城市，新能源汽车仍是通勤首选；充电不便或有长途出行需求的用户，燃油车仍是稳妥选择。而对于车企来说，“偏科”不可取，兼顾新能源与燃油车发展，既是满足市场多样化需求的需要，也是提升企业抗风险能力的关键。

燃油车的三连涨，为车市带来了更多变数，但并未改写行业发展的底层逻辑。随着新能源技术的不断成熟、充电桩网络的持续完善以及环保政策的逐步收紧，燃油车的市场份额仍将逐步萎缩。你认为燃油车的回暖是短期反弹还是长期反转？你买车会优先选燃油车还是新能源汽车？欢迎在评论区留下你的观点！

HTML版本：[燃油车三连涨强势反弹！逆袭还是昙花一现？答案来了！](#)