

后轮转向卷到 24 度，车企玩嗨了！消费者：是黑科技还是智商税？

来源：杨宗仪 发布时间：2025-11-14 11:48:09

当某车企把后轮转向角度直接拉到24度，汽车圈瞬间掀起轩然大波。要知道，几年前这项技术还只是百万级豪车的“专属配置”，奔驰S级(图片|配置|询价)、奥迪A8的后轮转向角度也才5-10度。如今从理想L9到智己LS9，“后轮转向度数竞赛”愈演愈烈，这背后既是车企对“操控溢价”的争夺，也是消费者对“技术实用性”的灵魂拷问——把后轮转向卷到24度，到底是提升体验的黑科技，还是徒增成本的鸡肋配置？

其实，后轮转向的“内卷”源于大车市场的消费升级需求。现在家庭用户对大空间SUV趋之若鹜，车长5米、轴距3米的车型比比皆是，但“转弯半径大、窄路难掉头”的痛点也随之而来。后轮转向通过“反向打轮缩小转弯半径，同向打轮提升高速稳定性”的逻辑，理论上能让大车也拥有小车的灵活性。可当度数从10度飙升到24度，问题也随之而来：首先是成本，后轮转向系统的硬件、软件调试成本极高，这些成本最终会转嫁到车价上；其次是可靠性，更大的转向角度意味着零部件承受的应力更大，长期使用后会不会出现异响、漏油等问题，谁也不敢打包票；还有实用性，日常驾驶中真的需要24度这么夸张的转向角度吗？有老司机吐槽，“城市道路掉头，10度就够用了，24度纯属炫技，说不定还会因为对轮速的细微差别判断失误，让你在过弯时心惊肉跳”。

更值得玩味的是，车企在宣传后轮转向时，总爱拿“操控感”“灵活性”说事，但却很少提及它对能耗、维保的影响。有业内人士透露，后轮转向系统的能耗会比普通车型高5%-8%，后期维修更换的费用更是不菲。这就形成了一种悖论：消费者为了一时的“操控快感”，可能要承担更高的购车成本、用车成本，甚至是潜在的故障风险。

当然，也有人为这种“技术内卷”叫好，认为它推动了汽车操控技术的进步，让更多消费者能体验到豪车级的驾驶感受。但在叫好的同时，我们也得清醒地认识到，汽车技术的发展终究要以“实用、可靠、经济”为核心，盲目追求参数上的“数字狂欢”，很可能会偏离技术服务于人的本质。毕竟，对于大多数消费者来说，一辆车的“好开”“省心”，远比一个看似炫酷的“24度后轮转向”更有意义。



听说有车企把 后轮转向卷到 24度了？

Tuesday



Text Note
东梦汽车网
DONGMENGQICHEWANG

HTML版本： 后轮转向卷到 24 度，车企玩嗨了！消费者：是黑科技还是智商税？