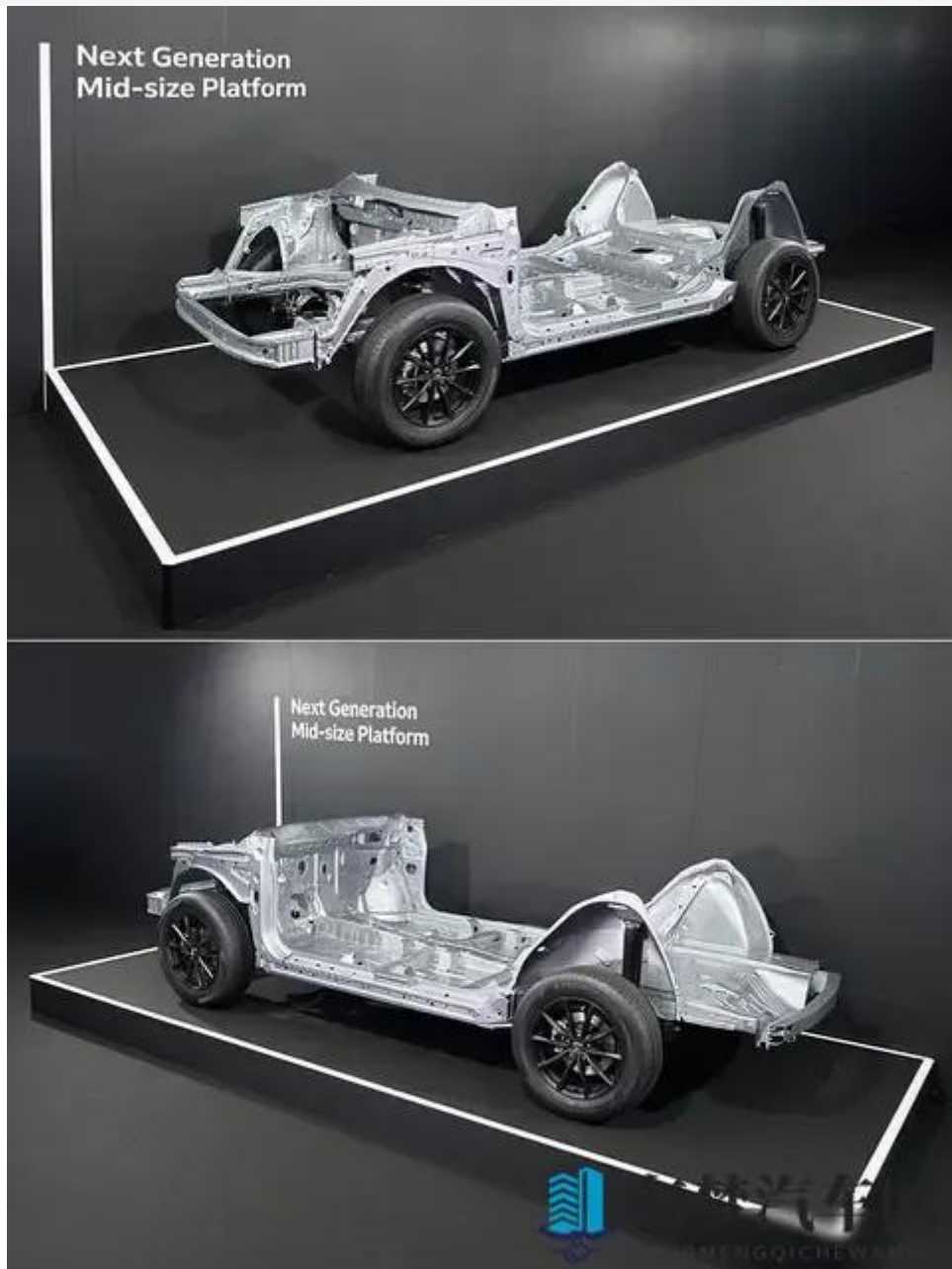


本田不造小涡轮，偏爱V6油电，年轻人却迷上模拟声浪

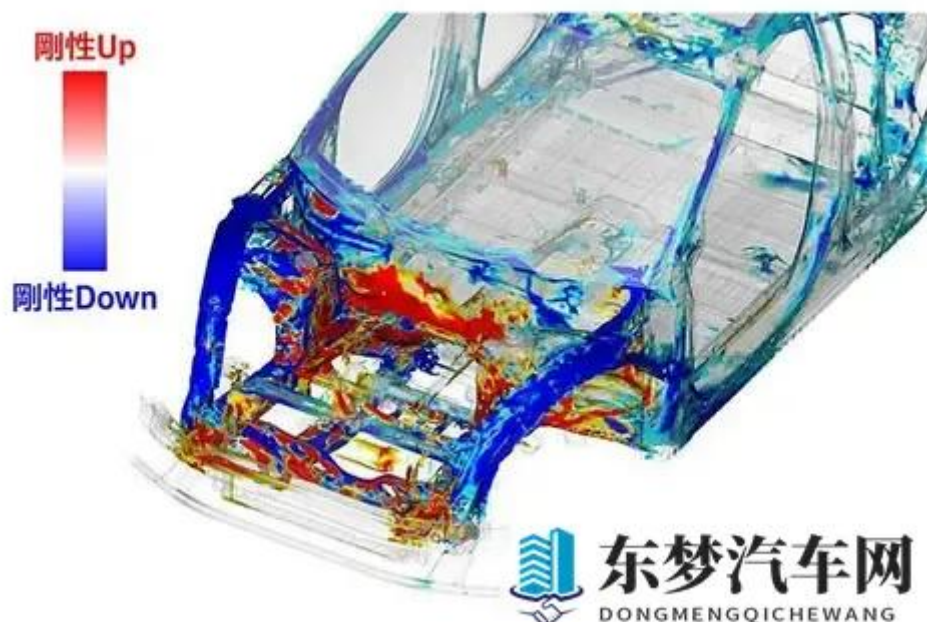
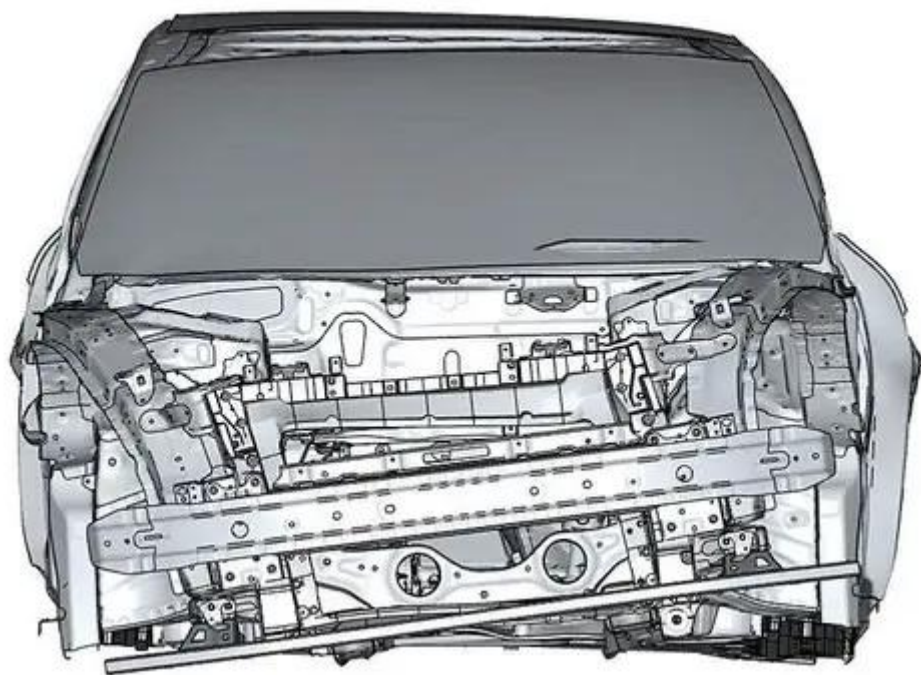
来源：张淑威 发布时间：2025-11-18 04:45:28

本田在最近的技术会上宣布，从2027年起，中型车将改用全新设计的平台，这个平台不只是简单调整，而是整体重新设计，重点是让车身变得更轻、更坚固，车辆能减轻大约90公斤，虽然听起来不多，但对提升操控性帮助很大，车身刚性也跟着提高，过弯时车身会有控制地变形，轮胎和地面接触更稳，驾驶起来更顺手，这个新平台还能通用不少部件，比如引擎舱和后底盘，共用比例超过六成，既节约成本，也方便推出不同车型。

北美市场对本田来说一直很重要，本田公司计划在那里推出一套全新的V6油电混合系统，这套系统不只是小范围尝试，目标是在2020年代后期正式上市，核心包括新一代V6发动机、高效电机和新型电池，再配合智能算法来管理能量消耗，油耗比同级别的纯汽油车降低超过30%，加速表现也更好，0到60英里的提速时间提高超过10%，同时拖车能力没有减弱，仍然符合大型车辆的标准，北美用户既需要强劲动力又希望节省燃油，本田这次准确把握了他们的需求。



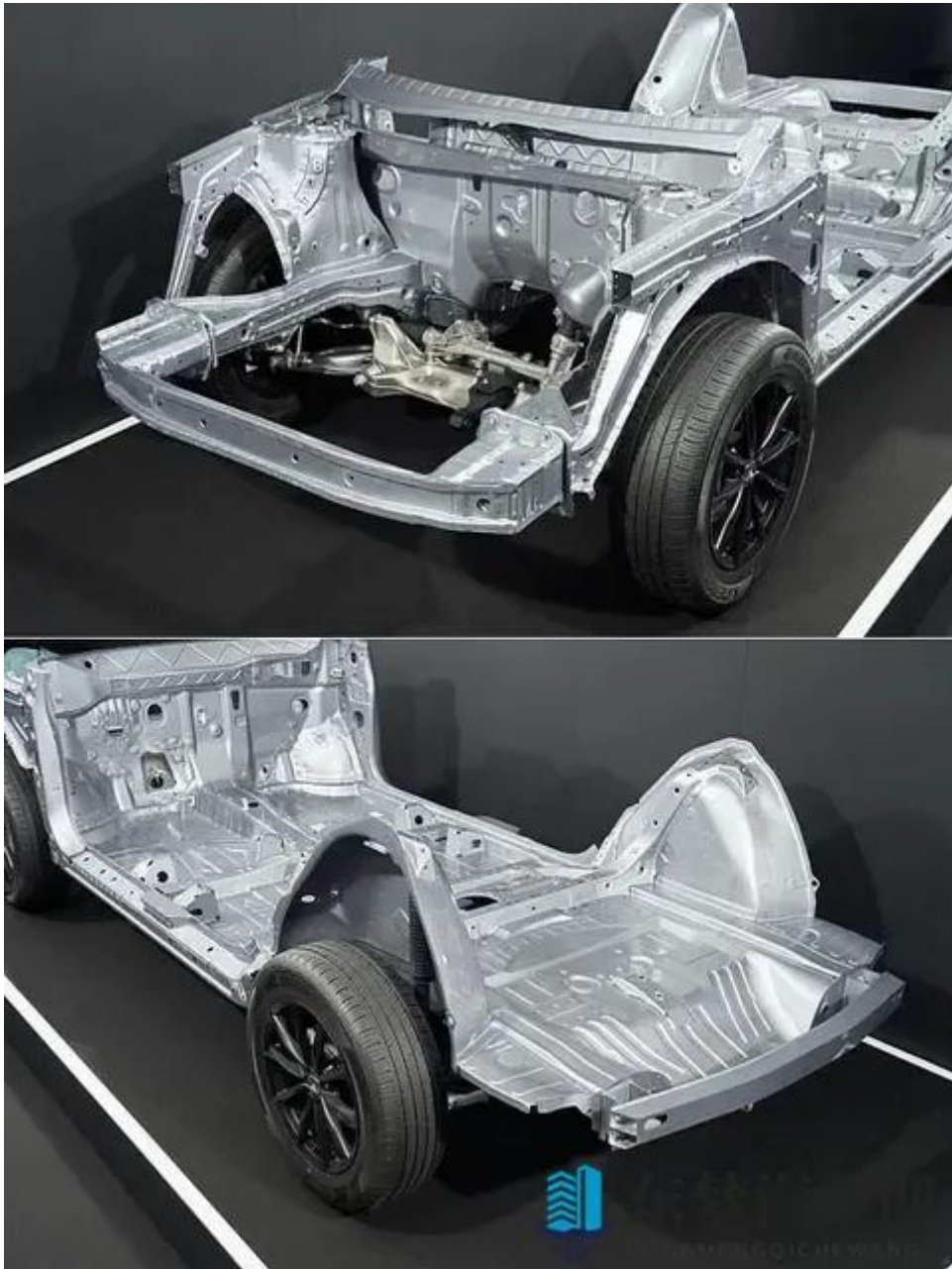
日本那边有个叫Super-One的小型车，去年东京展上已经亮相，现在确定会在2026年正式量产，主要会卖到日本、英国，还有亚洲其他几个国家，这辆车的底盘设计很特别，轮距做得更宽了，电池放在车身中间靠下的位置，这样整台车的重心比一般汽油小车还要低，开起来会更稳当，最有趣的是它配了一个“Boost模式”，可以模拟换挡的感觉，模拟发动机的声音，甚至模仿燃油车断油的顿挫感，你踩下油门之后，系统会根据车速和转向力度，计算出虚拟的转速和虚拟档位，让电动车也能有开燃油车那种一顿一顿的感受，说实话，我挺佩服他们做这种设计的，电动车本来又平顺又安静，他们却偏偏要加进去一些让人有感觉的东西。



有人可能觉得奇怪，本田公司没有跟风搞小排量涡轮增压发动机，而是坚持研发V6油电混合系统，这与市场定位有关，北美地区的用户更偏爱大排量车型，即便油耗稍高也要动力充沛，本田的选择符合这一需求，同时Super-One系统的声浪模拟功能与特斯拉、比亚迪追求的安静科技感形成对比，本田注重还原机械感，这并非技术落后，而是为了保留老司机们熟悉的情怀体验，另外车辆减重90公斤并不是通过缩减电池容量实现的，而是依靠结构设计的优化，表明本田在材料与制造工艺上具备扎实能力，不依赖单纯增加电池来凑数。

很多人聊到电动车，就只想到续航和充电问题，但本田这次重点谈的是驾驶感受，他们没有急着把所有车型都改成电动，而是从平台、动力和操控方面入手，一步步推进转型，Super-One那种模拟燃油车驾驶感的设定，听起来可能有点简单，但对于喜欢开车的人来说，实际体验很吸引人，我认识的一些朋友虽然知道电动车省钱又省心，但每次开起来总

觉得少了些感觉，本田这套虚拟引擎系统或许正好能打动他们。



技术路线这件事，没有固定答案，本田的选择显得保守，但每一步都有它的考虑，他们不追逐热门趋势，也不随意改动，而是关注用户真正需要的方面，北美市场需要强劲动力，日本年轻人追求驾驶乐趣，他们就分别提供方案，轻量化靠优化结构而不是减少材料，说明他们对制造能力有信心，这更像按照自己的步调前进，毕竟汽车是让人驾驶的，只要开起来舒服，用什么技术都可以。

HTML版本：[本田不造小涡轮，偏爱V6油电，年轻人却迷上模拟声浪](#)