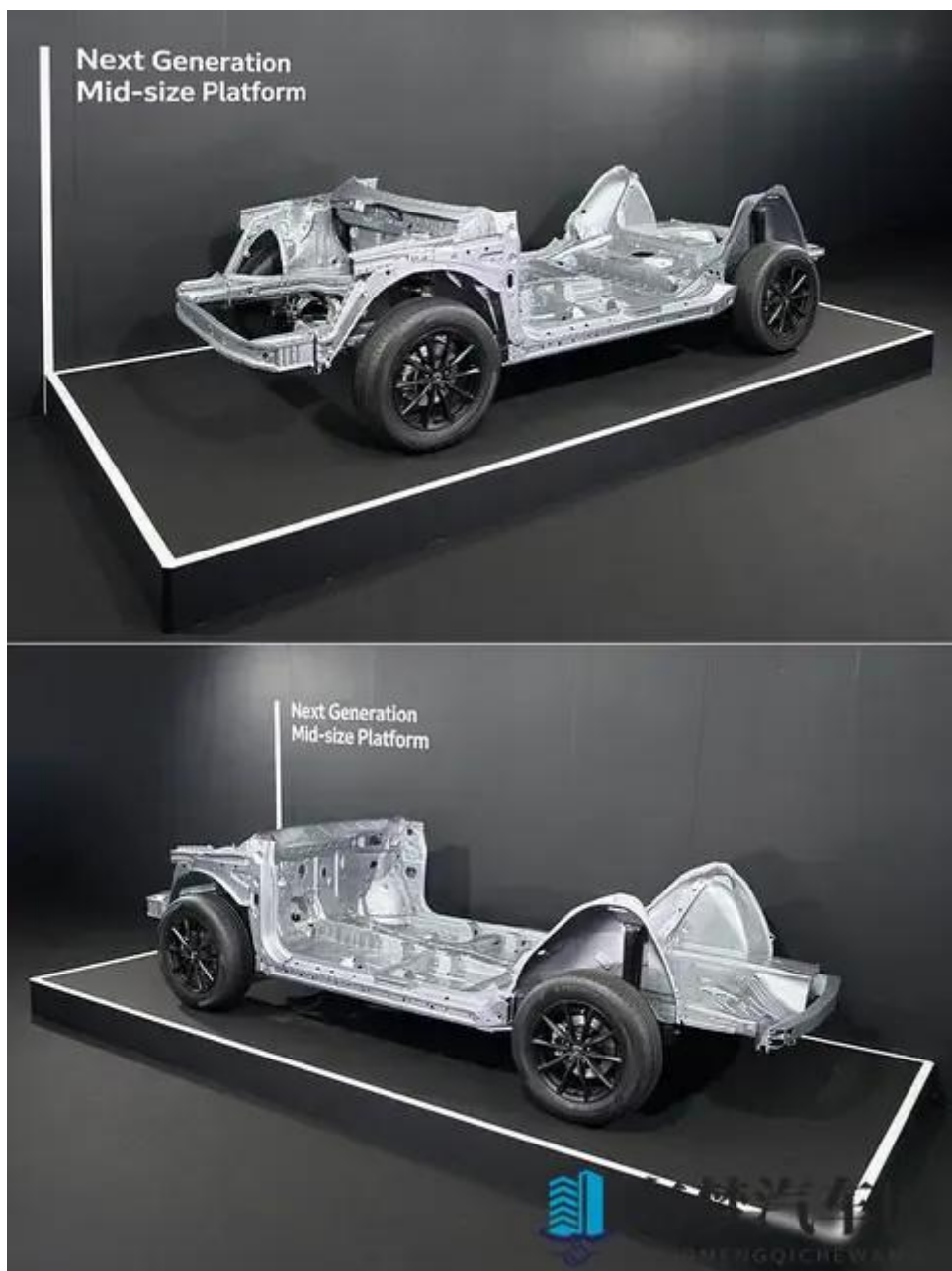


预览下一代雅阁或思域样貌，本田提前公开

来源：张松伶 发布时间：2025-11-18 07:02:02

本田不推纯电，反搞“情绪模拟”，老司机笑了

现在很多汽车公司都在竞争续航和快充，说白了就是想把电动车做得像手机那样方便，但本田最近的技术发布会没提这些，他们说的是如何让开车的人感到爽，听起来有点奇怪，可细想一下这种做法挺聪明，毕竟不少人买电动车不是因为环保，是担心油车价格高或者限行，可真开起来总觉得少了点什么。



本田在2027年要推出新的中型平台，这个平台能让车子减轻90公斤的重量，听起来确实挺厉害的，不过重点其实不在重量变轻，而在于车身结构的设计，本田说他们特意让车身能够稍微弯曲一些，这样在过弯的时候轮胎可以更好地贴住地面，这种做法不是偷工减料，而是老派日本车的传统思路，他们靠设计来让车子自己抓住地面，不用依赖一大堆电子系统去强行调整，和特斯拉那种特别硬的底盘相比，本田更愿意让车子软一点来处理路面，但这种软是有讲究的，模块化虽然已经做到了六成，但后排座位还是单独设计的，这说明本田不想把所有的车都做成一个样子，驾驶的感受还是要保留一些自己的特点。



思域最低售价：9.19万起最高降价：3.80万图片参数配置询底价懂车分3.85懂车实测空间·性能等车友圈123万车友热议二手车0.98万起 | 2037辆

北美地区对大排量汽车仍有需求，但法规限制变得严格起来，本田公司保留V6发动机，同时开发了油电混合系统，这个系统的主要目标不是节省燃油，而是提升车辆加速表现和增强引擎声浪，官方数据显示油耗降低百分之三十，加速性能提高百分之十，他们不强调纯电

续航里程，着重说明动力模式切换过程平顺自然，这表明美国消费者并非放弃动力追求，只是希望驾驶时减少心理负担，如果汽车既能提供强劲性能又能实现燃油经济性，消费者就会认可这种产品，这种设计思路与国内推崇纯电动技术的趋势形成鲜明对比。

最让人意外的是Super-One这款车，它要到2026年才上市，但重点不在电池或续航上，本田在车里装了一套“虚拟换挡加断油模拟”系统，意思是踩油门时车子会自动算出像发动机转速那样的数据，虽然它根本没有发动机，过弯时还会模仿老款燃油车那种高转速突然断油的感受，就像一种保护机制，这东西不省电，也不提升性能，纯粹是让人感觉像在开油车，我觉得有点魔幻又很真实，很多老司机确实怀念那种机械感，不是因为技术落后，而是因为那种感觉没法复制。



说实话，本田这次走的路确实没几个人敢尝试，别人都在努力把电动车做得更实用、更高效，本田却在琢磨怎么让它变得更懂人、更像一个伙伴，他们不追求续航上千公里，也不搞那些复杂的智能座舱，就专注于操控的细节和驾驶时的真实感受，这不是固执，而是真正明白开车的人最在意什么，很多人嘴上说着支持环保，实际上开车时最关心的还是车开起来有没有意思，如果电动车只剩下安静和省钱这两个特点，早晚会让人觉得单调。

这背后其实是日本车企的焦虑，他们看到全球都在搞电动化，又担心自己的传统优势被削弱，所以本田选择用“模拟”来应对同质化，用“情绪”留住老用户，这种做法看起来有点笨拙，却可能最有效，毕竟车不是冷冰冰的机器，是陪你出门、陪你疯、陪你发泄的东西，如果你开一辆车，连心跳都感觉不到，那再省电也没意思。

我现在有点明白为什么一些老司机听说本田要搞“虚拟断油”就笑起来，不是觉得它落后，是觉得它太懂开车的人，电动车虽然来了，可人对驾驶的乐趣还是没变，本田没有放弃这种乐趣，只是换了一种方式继续陪着大家玩。

HTML版本： 预览下一代雅阁或思域样貌，本田提前公开