

看懂猎变米兰展：800_250cc硬核ADV意欲何为

来源：陈志峰 发布时间：2025-11-18 09:00:05

2025年米兰EICMA开幕，猎变再次出现在米兰展馆，这是它连续两年把自家完整产品体系搬上国际舞台。对一个成立时间不长的新品牌来说，这种连续性很难得，同时也很重要，它说明猎变不是抱着凑热闹的心态出海，而是把米兰当做一个长期的战略窗口，只有参与国际展会，才能接触到最新的市场到底是什么样子。

过去几年，猎变在做的事情就是这样：持续参展，持续迭代，持续加强“机械宠物”这个产品概念。

所谓机械宠物，不是简单对摩托车进行可爱化命名，而是试图让车与人之间建立身份链接——车不再是冰冷工具，而是具有自定义性格的生活伙伴。这种做法在中国摩托车品牌中并不常见，因为它要求产品线、外观语言、命名体系和用户沟通方式全部统一且连贯。

今年的展台上，猎变的体系连贯性已经非常明确：小肥鹅、机甲蜂、蜻蜓队长、闪电狗、瑟，以及专为欧洲市场开发的16寸大轮踏板，这些产品共同构成了一个从125到700cc的完整覆盖面。



新品部分同样值得注意，猎变今年首次公开了200多功能越野、250 ADV和800 ADV概念车，这三台车共同抓住的，就是目前国际市场对于越野的热情空前高涨，这点从新款390 Enduro和450MT的火爆上也能一窥端倪。

可以是巧合，也可以是刻意为之，总之猎变的产品恰好和他们错峰竞争，比如200多功

能越野对应的是入门探索型用户，它不需要强大的性能，消费者对这类车的需求就是可控、耐用、好骑、愿意骑，而这恰好是猎变最擅长的领域。

从现场看到的车体比例来看，这台200的座高不会太夸张，但离地间隙保持得相对充足，说明它的设定本质是让更多人能骑，并愿意继续骑下去，而不是把越野当成目标本身。再结合猎变一贯的标配T-BOX与全套安全配置的操作，在入门级市场，这台车将极具竞争力，毕竟能上牌的硬派产品实在是没几台。



250 ADV就更不用说了，硬派造型+高离地间隙+侧拉式真空辐条轮+双缸发动机，而且车架还是摇篮是结构，风挡具备调节功能，车身两侧还有原厂设计的边包挂载点。



一旦它在国内上市，他就要是近些年少有的，250cc双缸硬派ADV，既能简单穿越，又能舒适摩旅，大众消费者小需求被猎变捕捉到了。

800 ADV概念车则是本次米兰摩展的意外惊喜。

极简的设计语言+尽可能少的非必要零件，配合270° 点火间隙的双缸发动机与硬派的车身设定（摇篮车架），它的整体取向和同级别竞品一样，公路+非铺装4/6开，区别在于猎变的价格一定更加亲民，玩起来也没有负担。

去年亮相但未量产的400休旅踏板与500巡航，此次在米兰也得到了展出，说明研发链路和供应链匹配在逐步稳定，预计明年就能和我们正式见面，原厂辐条轮的巡航车，现在确实不多见。

最后再聊两句猎变。

很多人会把猎变的动作理解成“讲故事”或“凹造型”，但从这三年的节奏看，它的真实意图更接近于品牌出海+文化出海。猎变不只想卖车，它还行希望建立一套清生活方式模型，就像复古踏板总是会让人想到Vespa和标致，猎变也希望年轻人在购买摩托车时能联想到机械宠物和个性，买的是身份与感受，而不是单纯的参数和性价比。

就像猎变的品牌口号一样：“年轻当燃不将就”。

年轻不是被消费，而是自己选择，喜欢什么就买什么，想怎么骑就怎么骑，这件事不需要谁来批准。

这种路径难度很高，因为它要求品牌必须持续保持原创性，而不是借形态、借语言、借配置去追热点。好在目前猎变的体系至少在视觉与概念统一性上已经立住了，接下来关键在于两点：一是供应链成熟后的品控稳定性，二是产品在全球市场中的本地化适配能力。

如果这两点能跑通，猎变就不是看上去有想法的新品牌，而是一个真正有能力在国际市场建立长期存在感的中国新势力。

剩下的，就让我们拭目以待吧，希望800cc ADV能早日和我们见面，也希望250cc双缸ADV能在续航和品质上存在惊喜。

HTML版本：[看懂猎变米兰展：800_250cc硬核ADV意欲何为](#)