

春风750SR到底输哪了？四缸跑车横向对比告诉你答案

来源：许士杰 发布时间：2025-11-18 18:02:02

春风750SR-S差不多上市了有一个多月了，正常来说一款长的挺帅的四缸跑车人气应该会高才对，但是不知道为什么它就是有点不讨喜，所以本期咱们就通过数据对比的形式，与它的同价位其他车型比一比，来看看它究竟差在哪里了？

一 外观设计：战斗有型



先放一下本期要进行对比的六款车型，头三款都是咱们国产品牌的，后面三款有点拉过来凑数的嫌疑了，毕竟这个排量级别的四缸车并不多，尤其是价格还不是很夸张的就更少了。

当价格来到四万以上时，摩托车的造型设计其实已经很难挑出来任何毛病了，就拿春风750SR-S来说，它的外观延续了家族式的设计风格，一眼就能看出它传承下来的“基因”。而且有一说一春风在造型设计方面做的一直很好，尤其是仿赛车型更是如此，基本没什么“视觉死角”



不过春风750SR-S有个我觉得最帅的角度就是从它的左后方看过去，非常具有未来科技感的单摇臂，以及高高扬起的四出排气，颇有积分游戏里超级赛车的感觉。

■ 动力平台：四缸出栏

既然是四缸车，那么动力体验肯定是大家最为关注的选项，所以呢咱直接放数据对比表格吧，这样最直观。



其实无极放进来有点勉强，毕竟排量差了那么多，而且价格也差了几千，单人最终人家的动力水平却一定都不逊，再加上赛800RS升级之后的125匹马力更是暴躁，于是乎夹在中间的春风750SR-S就有那么一丢丢的小尴尬。

零百加速数据对于这个级别来说，其实已经不是动力多少能决定的了，所以别看最大马力差那么多，但最终他们的零百加速数据其实并没有太大差异，除了川崎ZX-4R这个连忍四都跑不过的“弟弟”。

■ 操控数据：座高挺低

操控这东西确实很主观，每个人的感受都不太一样，但我们能通过一些关键参数和配置

来看看它们的操控基础。

春风那1419mm的轴距相较于这个级别来说还是蛮适中的，再加上它805mm的底座高设定，所以居然还有那么一点照顾新手的感觉（但是这个动力水平，奉劝新手们还是绕着点走吧），213kg的整备质量乍一看不算轻，实际上也确实如此，虽然只比大多数高了那么一丢丢。

■ 操控硬件：国产量大管饱

说到操控层面的硬件配置，国产车型基本都是主打一个“量大管饱”，尤其是价格已经来到四万以上的车型，基本都是能给你上多好就上多好的，基本都是KYB和马祖奇这些大品牌的减震器了。

相对来说春风给的都是KYB的减震器倒是真挑不出什么毛病，而且中置的后减震还给配备了外挂的气囊，算是勉强和其他车型拉开了一点差距，不过最终落到操控体感上的差异就很难直观的给大家最比较了。

■ 安全配置：前八后二

制动系统方面，国产的三款给配备的都是前八后二的组合，而且还都是320mm的大尺寸双碟盘设计，而且还都是Brembo这种大品牌的卡钳。相对来说在这个层面上国产车是要碾压进口车的，具体的我们可以看看下面这张表格。

至于ABS和TCS系统到这个价位了很少有不给标配的了，而且别看表格中没给标注是否支持开关设计，但实际上我印象国产那几款都是支持关闭的。

■ 实用配置：丰富贴心

实用配置层面就不单独列表了，主要也因为这些配置在清单上不是很好找，咱就单独来聊聊春风750SR在这方面都有哪些值得聊聊的配置吧。

仪表配置上，它配备了一块6.2英寸的TFT全彩液晶仪表，还蛮大的，不过就是有点丑，支持导航投屏、胎压监测等实用功能，还能通过OTA升级不断优化系统，不过在强烈阳光直射下，屏幕会有轻微反光，这点稍微有些影响体验。

智能系统方面，无钥匙启动绝对是高频使用的亮点功能，它支持NFC卡片、手机蓝牙、密码和远程解锁四种方式，日常上下车不用掏钥匙，确实方便了不少，科技感也很足。

其他亮眼配置还有很多，全车采用LED光源，配备了自动大灯和弯道辅助灯，进出隧道时自动大灯能自动开关，不用分心操作，而弯道辅助灯在压弯时能照亮内侧盲区，提升了夜间骑行的安全性。此外，转向灯自动回位、20段可调转向阻尼器以及快速升档功能，也都让骑行体验变得更加顺畅。

■ 44980元：有点小贵

看到这里相信大家也就能更加直观的了解春风750SR-S在同级别中的实际表现了，虽然参照物的数量有点少，但就单独与无极和QJ进行对比的话，春风之所以人气这么低的原因还是在于他44980元的定价，有点小贵了！

不过人家定这个价位面向的就不是大众普通消费者，就是给那些不太差钱儿的主顾们准备的，如果你稀罕它的造型设计，同时也详细春风这个品牌的口碑实力，那么冲它其实没有任何毛病，毕竟它的综合性价比还是不错的。

HTML版本：[春风750SR到底输哪了？四缸跑车横向对比告诉你答案](#)