

东风本田继续拉后腿，本田中国10月汽车销量同比降两成

来源：骆秀美 发布时间：2025-11-18 19:44:15

11月10日本田中国披露的数据显示，10月在华终端销量59886辆，同比下滑20.6%，连续十个月走低。前十月累计销量527740辆，同比降幅20.5%。而两大合资公司呈现显著分化：东风本田已陷入深度危机，广汽本田仍能依靠部分车型维持基本盘。

东风本田的10月成绩单堪称“寒冬”。当月终端销量28896辆，较去年同期的3.50万辆大幅下滑17.4%，前十月累计255073辆，仅为其2020年巅峰时期单年销量的三成。作为绝对支柱的CR-V虽10月售出15148辆、前十月累计141425辆，占总销量近六成，但这一数据较巅峰期已明显缩水。曾经的“流量担当”思域未披露最新销量，却早已因国产新能源冲击淡出主流视野。更致命的是电动化转型的溃败：旗下烨品牌S7上市首月仅售52辆，三个月累计不足500辆，如今已停接新订单，仅靠降价5万元清库。



反观广汽本田，10月整体销量环比增长8.7%，前三季度单季销量曾环比上升11.85%。皓影系列成为关键支撑，10月销量14323辆，环比增长10.6%，其多能源车型矩阵有效对冲了市场风险。同为烨品牌的P7虽也降价5万元，但未出现停接订单的窘境，渠道稳定性明显优于东风本田。

渠道收缩的差异更显悬殊。东风本田经销商网络正加速萎缩，部分城市维修保养网点减少近半，车主反映“以前家附近就有4S店，现在要跨区保养”。而广汽本田依托稳健的燃油车基盘，渠道收缩幅度仅为东风本田的三分之一。

运动模式也要花6000选装

03-11 回复

❤️ 4



离大谱

03-12 回复



东梦汽车网
DONGMENGQICHEWANG

东风本田执行副总经理潘建新直言“已身处生死局，站在生死存亡的悬崖边缘”，即便其早在合资企业中率先探索新能源技术，却未能转化为市场优势。本田社长三部敏宏虽承诺加速电动化，但东风本田全球首个新能源工厂的产能仍在闲置，原定今年上市的烨品牌GT旗舰车型也无下文。广汽本田则未流露类似危机言论，还在通过供应链优化降低成本。

分析师指出，东风本田的困境源于“燃油车守不住、新能源车起不来”的双重挤压。早期“油改电”车型口碑崩塌，新电动车型性价比不足，而CR-V、思域等燃油车受价格战冲击严重。广汽本田则凭借雅阁的残值优势和皓影的能源多元化策略，仍能维持基本盘。全球市场的压力更让东风本田雪上加霜，本田上半财年营业利润同比下降41.0%，全财年利润预计下滑64.1%，资源倾斜更倾向于表现相对稳健的广汽本田。



面对零跑等本土品牌10月销量突破7万辆的现实，东风本田的转型已不容拖延。如何盘活新能源工厂产能、重塑燃油车竞争力，成为这家老牌合资车企的“生死考题”。

HTML版本: [东风本田继续拉后腿，本田中国10月汽车销量同比降两成](#)