

烨GT延期上市，本田做了件正确的事

来源：李美安 发布时间：2025-11-19 17:38:04

在当下的生存环境下，你敢相信，曾经不可一世的合资车企能愈发放低自己的姿态，一边向中国车企学习如何卷生卷死，另一边又能彻底将自身的发展落脚于中国？

经过近一年的调整，包括广汽丰田、东风日产、上汽通用、北京现代在内，都拿出了一系列的非常手段，论结果，可能有好有坏，但纵观整个过程，不再保持过去将中国视为第三线市场的傲慢，几乎是每个人都在极力表现出的态度。

在这其中，我们一直都在感慨，同为主流外资公司，为什么多金又不缺技术的本田，会在这场鏖战中落于下风？从通过油改电的方式进入纯电市场，到以P7/S7为筹码深化电动化改革，对于转型，本田的前期准备如此充分，为什么会在终端市场上陷入困境？



众所周知，在中国耕耘了20多年的本田，在产品定义上很少失手，更别提在品牌建设上会弱于竞争对手。那行至于此，如果非要问个所以然，外界只能归结于中国车市的巨大变迁，着实超出了本田的思维边界。



很多人都说，在人人都选择在智能化赛道上猛攻时，是本田独特的进化逻辑，才促成了它的一意孤行，进而偏离了中国车市的发展主线。

今年4月的上海车展，在本田P7/S7的衬托下，本田有意将最新电动化品牌下的第二款车——烨GT，交于大众评审。的确，在本田的想象中，身为品牌旗舰的烨GT，有着足够媲美市面上每一款同级产品的实力，只是，眼看P7/S7在上市之后的表现远远低于预期，对于本田而言，很多时候的自我假设，并不具有实际意义。

在推进中国电动化转型一事上，此刻的本田需要从长计议。而当有消息传出称，本田计划将原定2025年12月之前上市的纯电旗舰车型（烨GT）的推出时间推迟到2026年后，在外界看来，就是这个思路的绝对体现。



中国电车不需要性格

2025年4月前后，东风本田S7和广汽本田P7曾先后上市。带着本田对于新世代电动车的理解，这两款车型的目标竞品直指特斯拉Model Y。在很多的官方对比视频下，本田都在极力表现出自家的产品是何其领先于对手。

说句实话，只要你亲自开过本田的这两款电动SUV，论综合产品素质，它们的产品完整度其实很高。尤其是在本田擅自的驾驶体感塑造上，更是属于行业第一梯队的。

然而，从S7上市第一天开始就被互联网嘴替们直指售价高，到紧急调整售价，和P7一道加入价格战，相较于这些所谓的产品优势，无论本田如何努力，所有人关心的重点就是那么不可理喻地落在了：为什么本田不造一款个大价廉的家用SUV？实在要卖高价，全套智能化装备为何不放在车上？

看到这样的反馈，我们能很明显预见到，「本田技研」头顶上一定满是“问号”！难道对于驾驶本质进行再多的钻研，终究是在中国市场错付了？面对同行趋同的产品价值观，尽管本田很想反驳两句，但事已如此，谁又能掰得过庞大的中国电动车用户群呢？

这两年，不知道大家有没有发现，在经历数年的产业教育，几乎所有想要买电动车的人，都有着很统一的购车标准。

背靠“主打家用”的诉求，任何一款上市的新能源车都必须有以下几个标签：越级的车身尺寸；过人的空间表现；可以减缓疲劳的驾驶辅助；能实现顺畅人机交互的智能座舱；比以往下降两个级别的售价体系。至于什么用户口碑，品牌文化，工艺品质等，一概不在首要购车要素中。

当然，就市场上的产品来说，别管这个标准对不对，大多上市即热销的产品就是这样一个属性。零跑C16、吉利银河M9、乐道L90就是很典型的代表。

在这么一个前提下，不说本田了，就其他合资公司的反应来看，估计也没人会唱反调。特别是在丰田铂智3X和日产N7证明了这招可行后，哪还有那些想法去质疑中国消费者的用车理论。

值此这一刻，只有你有心去逛一下终端市场，其实也能发现，本田S7/P7早早就在原来低到20万内的售价，又进行了大幅让利。买个配置不错的版本也就16万上下。结合这种迹象，我估摸着，固执了一辈子的本田终于是看透了2025年中国车市的本质。

作为后续车型，烨GT的延期上市，势必会让本田在整个供应链的调整上稍显被动，同时对于产品线更新的节奏造成不小的影响，但今时不同往日了，本田如果想要借一款新车改变P7/S7水土不服的问题，及时将烨GT回炉重造，于内于外都是一件再正确不过的事。

再给本田一点时间

站在2025年年尾，我们很清楚，在弱势合资被市场清退后，仅剩的合资公司在面对中国

车市所表现的积极态度，是前所未有的。马上，继马自达EZ-6/EZ-60、别克至境L7之后，日产N6也将加入增程这个大家庭。

换句话说，在同僚全面扑向中国市场之余，本田需要的是一款具有绝对市场统治力的新能源车型。既然在大多数人眼里，烨GT大概率会和P7/S7相仿，更意味着，匆匆上市对于本田而言，弊是远远大于利的。

不仅如此，随着全国对于扶持新能源车的政策（购置税减免等）收窄，以及旧车置换（报废）补贴政策的阶段性取消，明年的市场必定比今年会来得更卷。而在合资阵营，外界是可以估计到，一旦大众、丰田更是拿出一整套解决方案，那对体量相对不如它们的车企，所造成的困扰亦是呈几何倍数上涨的。

图|本田技研工业株式会社四轮事业本部SDV统括部首席工程师 大馆正太郎

我们并不能知道，本田选择推迟烨GT上市后，是否会大幅度地对整辆车进行修改，包括设计、配置、智能化等方面在内。可是，今天在市场所呈现的一切，确实在告诉本田，黎明前的那夜一定是痛苦的。

稍早前，凭借工程师大馆正太郎那放荡不羁的发型，本田再次点燃了消费者对于本田技术的兴趣，然而，落到现实，无论本田内部积蓄了多么强大的团队，“闭门造车”是要不得的。

我们可以承认，P7/S7就是本田工程师内心中新世代本田电动车的样子。可是，在踏入2026年后，我们更愿意看到，相比前者，烨GT理应是一款中国用户真正认可的中国电动车。哪怕到最后，本田决定要另起炉灶立下一个新的项目，想必都比带着半成品进入市场，来得更合适。

回顾过去这段日子，在本田（中国）官方发布的新闻中，本田1~9月在华的累计销量已经到了467,867辆，按比例去算，今年，整个本田的销量一定会出现明显的浮动。那么，基于这个背景，试问，即便能完成年销60万辆出头的调整后目标，本田来年该做何准备呢？

说真的，从2025年东京车展到刚刚落幕的上海进博会，本田又是很神气地成了车圈唯一能集齐海陆空装备的汽车企业。再加上，在海内外大杀四方的二轮事业部，本田所展现的发展状态还是很令人振奋的。

但越是这样，本田要比其他没了心气的企业，更得懂得什么是“居安思危”。

接下来，鉴于烨GT推迟上市的情况，本田避免不了会进入一段没有新车供血的寒冬。作为不想看到本田陷入沉寂的每一个人，谁都会想象本田正在憋一个大招。所以，与其在这个时候感慨，本田掉队了。倒不如给它一点时间，说不定重生后的烨GT，可以和小鹏P7、蔚来ET5这样的对手掰一掰手腕。

HTML版本：[烨GT延期上市，本田做了件正确的事](#)