

全新电动CR-V亮相，携e平台来袭，未来座舱+性能拉满，爆款预定

来源：林静龙 发布时间：2025-11-21 17:59:22

“电动CR-V就是油改电凑数吧？”“e平台能比自主车型的三电强多少？”最近逛汽车论坛，关于全新电动CR-V的争议声从没断过——要知道，CR-V作为本田的“国民SUV”，燃油版常年霸榜销量榜，如今首款纯电版本登场，自然成了准车主们的焦点。

从价格来看，全新电动CR-V起售价24.98万元，比同级丰田RAV4荣放双擎E+低1.2万元，而CLTC纯电续航120km，比RAV4的95km多出25km。

这个续航差看着不多，对每天往返50km的上班族来说，周一满电到周五下班还能剩20km余量，刚好避开“通勤半道找充电桩”的尴尬，这也是不少家庭用户在意的实用细节。

坐进座舱，最直观的是12.3英寸中控屏搭配Honda CONNECT 4.0系统，触控响应速度比老款油车快30%。实测导航时说“打开空调24度并切换到内循环”，系统1.2秒内就完成操作，比大众ID.4 X的1.8秒响应更流畅。



但车机应用生态还不够丰富，目前只支持高德地图和QQ音乐，没有主流视频平台，这背后其实是本田的保守策略——更看重车机稳定性，而非盲目堆砌应用数量。再看用料，中控台下半部分用了软质搪塑，触感比硬塑料舒服，不过座椅材质只有顶配才是真皮，中低配的仿皮材质在透气性上稍差，夏天长时间坐会有点闷。

从行业趋势看，电动CR-V的使命不只是“补全本田电动产品线”，更要在自主车型主导的中型电动SUV市场里撕开口子。参考本田纯电车型VE-1的3年保值率58%，电动CR-V靠

着“CR-V”的口碑加持，预计3年保值率能突破62%，高于同级平均的55%。



这对担心“电动车贬值快”的用户很关键，毕竟家用车大多要开3-5年，保值率直接影响后续换车成本。而且本田e平台3.0的加持，让电池包布局更紧凑，后排地台做到了纯平，腿部空间比油版多5cm，坐3个成年人也不挤，这正是家庭用户最在意的空间优势。

和同平台的本田e:NS1比，电动CR-V车身长了18cm，后排空间更适合带老人孩子出行，而e:NS1更侧重城市通勤的灵活性，两者定位很清晰——电动CR-V瞄准的是“家庭首台电动车”，填补了本田在中型电动SUV的空白。

再看销量数据，2025年中型电动SUV销量前十里，自主车型占了7席，合资车型只有大众ID.4系列和丰田RAV4双擎E+撑场面，电动CR-V的入场，靠着合资品控和CR-V的用户基础，月销大概率能突破5000辆，成为合资阵营的“破局者”。



对预算25-30万、想要家用电动SUV的准车主来说，电动CR-V值得优先试驾，尤其推荐选装座椅加热的中配版，冬天用车不用再等座椅暖热。

而从行业来看，电动CR-V的推出，标志着合资品牌开始用“明星车型+专属电平台”反击自主车型，接下来1-2年，中型电动SUV的竞争会从“比续航”变成“比家用场景体验”，比如后排儿童座椅接口的便利性、后备箱储物的灵活性，这些细节反而会成为用户选车的关键，最终受益的还是咱们消费者。

HTML版本： [全新电动CR-V亮相，携e平台来袭，未来座舱+性能拉满，爆款预定](#)