

哈弗H6L燃油版到店！尺寸超H6，轴距2米8，12万起能火吗？

来源：周惠玲 发布时间：2025-11-22 19:28:48

看到哈弗H6L(图片)实车图的时候，确实有点恍惚——这不就是枭龙MAX的燃油版吗？前脸那个“丁达尔之光”大灯基本没改，侧面溜背加双色轮毂，车尾还带扩散器，整体年轻化做得挺彻底。内饰直接照搬枭龙MAX那套设计，双大屏配Coffee OS 3系统，L2辅助驾驶也没缺席。最关键的是轴距拉到2810mm，比H6大一圈，成了大五座中型SUV。现在问题来了：在新能源当道的2024年，长城推这么一款燃油车，图啥？

先从技术角度看。这套1.5T+7DCT和2.0T+9DCT的动力总成，其实是长城深耕燃油领域多年的沉淀。特别是9DCT，档位数量在国产车里算领先，理论上高速巡航油耗能压得更低。但要注意，现在混动车型市区油耗普遍能做到5L/100km以下，纯燃油车再怎么优化，市区通勤能耗先输一截。所以H6L的真实竞争力，得看最终定价——如果1.5T版本真能卡在12万起售，比同尺寸新能源便宜4-5万，那些年行驶里程不高、充电不方便的用户可能会买单。



用户层面很有意思。现在消费者分裂成两派：一派跟着政策走，冲着绿牌和免税买新能源；另一派则是“燃油忠实党”，担心电池衰减、换电池成本，或者单纯喜欢发动机声浪。H6L瞄准的显然是后者。但这群人现在选择太多了，合资品牌都在降价，CR-V优惠后也就15万左右。H6L要想突围，光靠“大空间”不够，得拿出更硬的卖点——比如那套L2辅助驾驶是否全系标配？车机流畅度能否超越新能源竞品？

说到市场趋势，有个现象值得玩味：今年插混市场增速开始放缓，纯电市场甚至出现负增长。是不是说明，新能源对燃油车的替代不是无限度的？特别是在三四线城市，充电设施覆盖慢，燃油车依然有生存空间。哈弗H6L选择这个时间点入场，可能是在赌“燃油反扑”。但风险在于，现在舆论风向完全倒向新能源，燃油车容易被贴上“落后”标签。如何扭转这种认知，是长城最大的挑战。

政策方面更微妙。国七排放标准据说要推迟到2027年实施，这给燃油车续了命。但同时，欧洲2035禁燃令可能出现松动，中国新能源补贴却在退坡……各种信号交织下，车企其实很难判断技术路线。长城这时候推H6L，更像是在做“平衡布局”——新能源有枭龙系列，燃油车也不能放弃。这种两头押注的策略，短期能降低风险，长期可能分散研发资源。



国际视角下，长城在俄罗斯、中东等地区卖得最好的还是燃油车。H6L这种尺寸的SUV，在海外市场比国内更吃香。所以不排除这款车从立项之初就考虑了出口需求。毕竟在海外建充电网络比国内难多了，燃油车在未来5-10年仍有巨大空间。

最后留给读者思考的冲突点在于：当整个行业都在喊“电动化是未来”时，为什么所有车企（包括比亚迪）都没彻底停产燃油车？到底是我们高估了电动化速度，还是车企在悄悄准备“B计划”？哈弗H6L的试水，或许能让我们看清：在电动化浪潮下，燃油车的真实生存空间到底还有多大。



HTML版本: [哈弗H6L燃油版到店！尺寸超H6，轴距2米8，12万起能火吗？](#)