

10月燃油车销量榜：吉利博越L登顶，合资王朝迎最猛冲击

来源：刘子惟 发布时间：2025-11-23 08:07:06

一、榜单全景：自主破局，大众撑场

2025 年 10 月燃油车市场终榜数据显示，格局已发生历史性扭转。吉利博越 L 以 2.68 万辆的月度销量登顶，成为首个斩获燃油车月销冠军的自主品牌 SUV，终结了日产轩逸长达五年的“销冠垄断”。紧随其后的轩逸以 2.65 万辆屈居第二，一汽大众速腾则以 2.51 万辆位列第三，前三甲销量差距均在 2000 辆以内，竞争白热化程度可见一斑。

榜单前十呈现“自主突围、大众稳守”的特征：

吉利博越 L（2.68 万辆）日产轩逸（2.65 万辆）一汽大众速腾（2.51 万辆）上汽大众朗逸（2.43 万辆）上汽大众途观 L（2.17 万辆）吉利星越 L（1.98 万辆）上汽大众帕萨特（1.86 万辆）长安 CS75PLUS（1.72 万辆）一汽大众迈腾（1.69 万辆）奇瑞艾瑞泽 8（1.61 万辆）

值得关注的是，大众品牌有 5 款车型入围前十，途观 L、帕萨特等车型均保持月销 1.8 万辆以上的成绩，展现出强大的产品矩阵韧性。自主品牌则实现“量质齐升”，吉利两款车型跻身前十，长安、奇瑞各有一款车型入围，红旗 H5 以 1.43 万辆位列第 12 名，进一步压缩合资品牌生存空间。



二、现象解析：三重力量改写市场规则

1. 自主逆袭：性价比与智能化双轮驱动

吉利博越 L 的登顶并非偶然。这款起售价仅 7.89 万元的 SUV，不仅在价格上较同级别合资车型低 30%，更搭载了 12.3 英寸双联屏、L2 + 级辅助驾驶等智能配置，打破了“燃油车 = 智能落后”的刻板印象。数据显示，其购买群体中 35 岁以下用户占比达 62%，印证了自主品牌对年轻消费需求的精准把握。

类似的，长安 CS75PLUS 通过蓝鲸动力技术升级，将百公里油耗降至 6.5L，奇瑞艾瑞泽 8 则以 2790mm 轴距打造 B 级车空间体验，均以“技术平权”策略赢得市场。乘联会数据显示，10 月自主品牌燃油车市占率已升至 42%，较去年同期提升 11 个百分点。



2. 合资分化：大众坚挺，日系承压



在合资阵营中，大众品牌展现出极强的抗风险能力。速腾、朗逸等主力车型通过终端优惠（

最高达 3.5 万元）与改款升级（如速腾新增 1.5T EVO 发动机）稳定销量，帕萨特更是以 1.86 万辆的成绩反超凯美瑞，重夺 B 级燃油车销冠。这种优势源于大众对中国市场的深度适配——其 MQB 平台可快速迭代车型，满足不同细分市场需求。

日系品牌则集体遇冷。曾经的“家轿之王”丰田卡罗拉月销仅 8700 辆，排名跌至第 32 位，本田思域更是不足 7000 辆，跌出前 50 名。核心原因在于产品迭代迟缓：卡罗拉仍沿用 2023 款设计，思域的 1.5T 发动机未能满足国七排放标准预演下的消费预期，而 CR-V、RAV4 荣放等 SUV 在自主品牌的价格冲击下，性价比优势尽失。

3. 豪华市场：奥迪领跑，电动化分流

豪华燃油车市场呈现“头部收缩”态势。奥迪 A6L 以 1.32 万辆位列第 21 名，成为唯一进入前 30 的豪华燃油车型，但其销量较去年同期下滑 18%。宝马 3 系、奔驰 C 级月销均不足万辆，且购车群体中“增换购”占比达 78%，首次购车用户基本转向新能源车型。

业内人士指出，豪华品牌燃油车的下滑与电动化进程直接相关。当宝马 i3、奔驰 EQE 等电动车型价格下探至 30 万元区间，燃油版车型的“品牌溢价”难以覆盖补能便利性的劣势，部分经销商已将燃油车库存系数压缩至 1.2 以下（警戒线为 1.5）。

三、深层逻辑：政策与需求的共振效应

10 月燃油车市场的变局，本质是政策托底与消费理性的双重作用。中央 3000 亿元以旧换新资金带动效应显著，1-10 月报废老旧燃油车补贴申请量突破 1000 万份，其中 60% 流向自主品牌车型。地方政策进一步加码，如山东对置换博越 L 的用户额外补贴 8000 元，直接拉动其区域销量增长 40%。

消费端的理性回归更值得关注。乘联会调研显示，38% 的消费者因“续航焦虑”放弃新能源，而燃油车“3 分钟补能、三年保值率 55%”的优势精准匹配县域市场需求。在 10 月燃油车购买群体中，县域市场占比达 58%，较新能源车型高出 23 个百分点，这也是博越 L、长安 CS75PLUS 等主打实用型车型崛起的关键。

四、未来预判：燃油车的“生存窗口期”

尽管 10 月燃油车实现同比 11% 的增长，但市场共识已明确：这并非趋势逆转，而是新能源渗透率突破 60% 前的“最后喘息”。乘联会预测，2026 年国七排放标准草案将正式落地，届时燃油车研发成本将增加 20%，部分中小品牌或彻底退出市场。

对消费者而言，当前正是入手燃油车的窗口期：终端优惠力度处于近三年峰值，部分合资车型折扣率达 18%；而自主品牌的技术升级仍在加速，吉利、奇瑞等企业已宣布 2026 年推出混动 + 燃油双动力平台，燃油车的“生命周期价值”将进一步提升。

