

增程车“大电池潮”将至 是真香还是内卷？

闻言培

当一辆增程车的纯电续航能跑过不少纯电车，你还会觉得它只是“过渡产物”吗？如今的新能源市场上，这样的场景已成常态。零跑D19增程版揣着80.3度电池，纯电续航飙到500公里；小鹏X9超级增程版用63.3度电池撑起450公里纯电里程；智己、岚图的新车更直接把电池容量锁定在60度以上；小米的增程新车新疆测试信息不断释放，它的电池容量同样超过80度，就连主打硬派越野的方程豹也在升级电池容量。

近些年来，增程式电动汽车的动力电池容量及纯电续航里程呈持续攀升态势。曾靠“小电池应急”打天下的增程车，如今集体向着“大电池准纯电”转型。这场席卷全行业的电池扩容浪潮，到底是用户需求催生出的必然选择，还是车企陷入配置比拼的内卷狂欢？

从“应急补能”到“准纯电”

增程车的电池扩容早已不是个别品牌的尝试，而是形成了清晰的行业共识。2023年时，市场主流增车型的电池容量多集中在30-40度区间，纯电续航普遍不足200公里，增程器更像是“刚需配置”。而到2025年底，60度以上电池的增程车型已开始密集亮相，2026年将迎来爆发期。

从产品布局看，这场“扩容竞赛”已形成鲜明梯队。激进派以零跑D19增程版为代表，直接将电池容量拉至80.3度级别，CLTC纯电续航突破500公里，参数直逼中端纯电车，配合40升油箱实现1300公里综合续航。均衡派则以小鹏X9超级增程版、智己LS6增程版为核心，前者搭载63.3度电池达成450公里纯电续航，后者以66度电池实现同等纯电续航，均通过60升左右大油箱将综合续航推至1500公里以上。进阶派中，昊铂HL以63.5度电池实现480公里纯电续航，深蓝S7搭载62度电池，虽纯电续航200公里略低，但能效控制表现突出，成为15-20万元区间的热门选择。

与此同时，传统阵营也在被动跟进。方程豹豹5长续航版将电池容量从31.8度升级至47.8度，纯电续航从125公里提升至200公里；问界M9则搭载60度电池，纯电续航维持200公里的同时优化了能耗表现。新旧产品的参数对比，清晰勾勒出电池扩容的行业轨迹。

需求、政策与竞争的三重推力

增程车集体拥抱大电池，本质上或许是多重市场因素共振的结果。对于增程车搭载大电池的趋势，大部分车企的核心逻辑是：“用户更偏爱纯电模式的驾驶体验与成本优势”。赛力斯的用户数据显示，增程车型日均纯电驾驶时长占比

高达90%，北上广等重点城市的纯电行驶里程占比更是突破68%。如果一线城市用户周均通勤里程约300公里，63.3度电池的小鹏X9能实现“一周一充”，80.3

度的零跑D19更可支撑“两周一充”，对无家充电桩的用户而言，月均充电次数可从15次骤减至4次，将彻底告别充电焦虑。同时，电价与油价的价差持续扩大，大电池带来的“纯电主导”用车模式，能让用户年均能耗成本降低5000元以上。问界M7车主反馈，其60度电池版本相比老款40度车型，年均油费支出减少近4000元。

政策导向也起到了关键推动作用。2026年即将实施的新能源汽车新政，将插混（含增程）车型的纯电续航门槛从43公里大幅提升至100公里，对匮电油耗和低温性能也提出更高要求。大电池不仅能轻松满足政策标准，更能在新能源积分核算中占据优势，成为车企的“合规优选”。智己、小鹏等品牌的大电池车型，每辆车可多获得0.5-1个新能源积分，按当前积分交易价格计算，单车收益增加数千元。

市场的内卷法则也进一步激化了这一趋势。在新能源渗透率突破40%的背景下，增程车需与纯电车、燃油车双重竞争。当理想L7、腾势D9等老款40度电池车型热度降温，车企自然将大电池作为差异化竞争的突破口。零跑、小鹏等品牌通过大电池配置，成功将增程车的用户群体从“刚需过渡者”拓展至“品质体验追求者”，与纯电车型形成直接竞争。

大电池真的“越大越香”吗？

从当前已亮相的车型来看，大电池带来的体验提升真实存在，但“容量陷阱”也同样明显。小鹏X9搭载63.3度磷酸铁锂电池，CLTC纯电续航达450公里，WLTP标准下也能实现345公里实在续航，这得益于800V高压平台的能耗优化。配合60升大油箱，该车综合续航突破1602公里。不过其2.8吨车重，在匮电状态下油耗比小电池车型高出约1.5L/百公里。

零跑D19更为激进，搭载80.3度电池将纯电续航推至500公里，理论上能满足用户10天以上的城市使用需求。但大电池也带来明显代价：车重逼近2.4吨，百公里油耗预计超过10L，长途行驶时能耗成本甚至高于部分燃油SUV。更尴尬的是，其40升油箱加满油仅能补充约400公里续航，满油满电综合续航优势并不突出，却要比同配置纯电版多承担数万元电池成本。

方程豹豹5长续航版的47.8度电池虽不及第一梯队，但配合83升大油箱，综合续航突破1098.6公里，硬派越野场景下的实用性显著提升。不过车重增加导致越野时动力响应略有延迟，部分车主反馈“失去了老款的轻盈感”。问界M7则以60度电池实现1101.2公里综合续航，在与理想L6、方程豹豹5的横评中表现最优，但2.7吨车重带来的操控妥协和油耗压力也成为用户吐槽点。

增程车的核心价值是“兼顾纯电体验与续航焦虑”，而非追求“电池越大越好”。数据显示，车重每增加100kg，电耗就上升5%-8%。所以，增加的电池容量并没有等比例的增加车辆的实际续航里程。而一旦处于馈电状态，增加的车重也进一步增加了增程器的负担，比同级别燃油车还费油。

大电池潮的下半场博弈

大电池带来的“甜蜜与烦恼”，正倒逼行业从“容量



竞赛”转向“效率革命”，而市场对“真香”的定义也在从“续航更长”向“体验更优”进化。

别克至境L7的市场反馈颇具参考价值，其搭载40.2度电池的“真龙”增程系统，CLTC纯电续航达302公里，满足一周通勤，配合59升油箱实现1420公里综合续航。实测匮电高速油耗仅6.4L/百公里，且满电与亏电零百加速差≤0.1秒，做到“有电没电一条龙”。该车上市后订单快速破万，这种“电池容量适度+能效技术拉满”的组合，正在成为新的产品标杆。

与此同时，用户的消费理性也在逐步回归。第三方调研显示，2025年新增增程车潜在用户中，仅23%将“纯电续航超500公里”列为核心诉求，而“馈电油耗低于7L”、“满电亏电体验一致”、“电池成本可控”的关注度分别提升至68%、57%和49%。这意味着，单纯依靠电池堆量制造卖点的模式已难持续，车企需要在用户体验、电池容量、整车能耗、制造成本之间找到更精准的平衡点。

从行业长期发展来看，增程车的“大电池潮”并非终局，而是技术迭代中的阶段性选择。当充电网络密度进一步提升、电池能量密度突破瓶颈、补能效率实现飞跃后，增程车或许会摆脱对“大电池”的依赖，回归“以增程器解焦虑，以适度电池保体验”的本质。

