

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，市场主流增程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 能够实现“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，却要比特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“兼顾纯电体验与无续航焦虑”，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。

