

小米路测车仍满街跑？雷军亲自解密，两组数据暴露“内卷”真相

来源：林孟富 发布时间：2025-11-14 06:18:48

最近刷到不少网友吐槽：“小米SU7(图片|配置|询价)和YU7都上市挺久了，怎么街上还能看到好多挂着测试牌的车？”正当大家猜测是不是品控出了问题时，雷军带着一条回应视频来了，看完瞬间懂了小米的“硬核操作”。

作为经常刷汽车论坛的网友，其实我早注意到这个现象。前阵子在老家县城的省道上见过SU7测试车，上周去省会出差又碰到了YU7在环路测试，当时还和朋友调侃：“小米这是卖车之余还兼职搞测试展览？”直到看了雷军的回应才明白，这根本不是“余波未平”，而是小米早就定下的“超纲测试计划”。



冬季在黑河的时候

零下四五十度

其实那些弹出式门把手

真的会冻上

发现开SU7

那个半隐藏式门把手

果然就很好用

爱汽车网
@小陈说车
CHENGE HE WANG

雷军在视频里说得很实在，小米的测试标准从来不是“达标就行”，而是要把用户可能遇到的极端情况都测遍。光说不练假把式，他直接报出了三个“魔鬼测试点”：冬测选在黑河，零下30℃的低温里测启动和续航；夏测扎营吐鲁番，50℃的高温下考验电池和空调；高原测试更狠，直接拉到帕米尔高原5100多米的海拔，就为了看车辆在缺氧环境下的动力表现。



这还不是最让人意外的，雷军透露的两组数据才真的让人震惊：小米SU7投入了727辆测试车，道路实测总里程超1300万公里；YU7更不含糊，664辆测试车跑了850多万公里。可能有网友对这个里程没概念，这么说吧，绕地球一圈约4万公里，1300万公里相当于绕地球325圈，这还只是SU7一款车的测试量。

更难得的是，雷军不是只站在镜头前喊口号。有网友翻出上个月的视频，他亲自带队在帕米尔高原测YU7，不仅要盯着续航和充电数据，还会留意车身防晒性能这些细节。之前还有媒体拍到他在新疆盘龙古道试驾，那条30公里有600多个急弯的山路，他全程开完后说“这才是对操控的真正考验”。老板都亲自下场督战，底下的测试团队自然不敢松懈。

对比行业常规操作，小米的测试投入确实算“天花板级别”。查了下资料，目前新能源车行业平均测试里程大概在300-500万公里，测试车辆一般不超过200辆。而小米单SU7的测试里程就快是行业均值的3倍，两车测试车总数更是突破1300辆，这投入难怪雷军敢说“远超行业平均水平”。



其实早有测试细节暴露小米的“较真”。YU7前段时间刚完成三大国道测试，光G228沿海路、G219高原路和G331北疆环线就跑了719万公里，覆盖337个城市。在G228的滨海路段，工程师会逐段检查车身防腐涂层；到了G331的戈壁滩，要测底盘抗碎石撞击的能力，连每公里的悬架运动轨迹都要记录。这种“地毯式测试”，难怪上市后还能在路上看到测试车——毕竟全国的特殊路况太多，得一一排查。

有网友可能会问：“国标不是已经有WLTC、CLTC这些标准了吗？何必这么折腾？”懂车的朋友都知道，国标更多是基础门槛，比如CLTC测试多在中低速场景，忽略了很多极端情况。而小米测的正是这些“国标之外的盲区”：零下40度能不能顺利启动？高原爬坡动力会不会衰减？烂路颠簸会不会伤电池包？这些才是车主真正关心的问题。

雷军在视频里说的一句话特别戳人：“每一款车只有经过严格的测试，符合国家标准才能上市，但我们想做的，是远超标准的好车。”这话不是空话，从网友反馈就能看出来：北方车主说SU7冬天续航衰减比预期少，南方车主夸YU7夏天开空调续航很扎实，西部车主则表示跑高原动力没掉链子。

现在再看到路上的小米测试车，我心里只剩佩服。比起上市时的轰轰烈烈，这种上市后的“持续打磨”更见功力。毕竟汽车不是手机，关乎生命安全，多测一万公里，用户就多一分安心。

或许这就是小米的“造车逻辑”：不急于用销量证明自己，而是用千万公里的测试里程说话。那些街头的测试车，不是没卖完的库存，而是小米给用户的“品质保单”。你最近在路上见过小米测试车吗？来评论区聊聊你的见闻～

HTML版本：[小米路测车仍满街跑？雷军亲自解密，两组数据暴露“内卷”真相](#)