

增程车的“大电池”陷阱，为何成了车企不敢跳的坑？

来源：周怡梅 发布时间：2025-11-15 16:16:07

你可曾盯着增程车的参数表浮想联翩——要是电池再大一点，纯电续航再长一点，岂不是完美？但当你了解背后的真相，就会发现这看似简单的升级，实则是车企们不敢触碰的陷阱。

最近，一位汽车工程师在社交平台上调侃道：“每当有人提议给增程车加大电池，我的血压就会飙升。”这番玩笑背后，藏着增程车研发领域一个公开的秘密——不是车企不想用大电池，而是根本做不到。

就在上周，理想汽车宣布召回11411辆MEGA车型，原因竟是冷却液防腐性能不足可能导致铝板腐蚀，存在安全隐患。这起事件仿佛一个缩影，暴露了增程车在有限空间内塞进多重技术所带来的先天不足。



01 空间打架，电池与增程器的地盘之争



掀开增程车的底盘，里面活脱脱是一场“空间争夺战”。发动机、发电机、油箱三大件像三位不肯妥协的房东，各自占据着宝贵的位置。

某车企实验室曾进行极限测试，试图将一款增程车的电池从40度扩容到60度。结果令人沮丧——油箱容积得砍掉40%，增程器功率也要缩水30%。

最终，这辆车上路测试时，跑高速的电量不增反减，嘶吼的增程器发电量根本追不上耗电量。



重量也是个隐形杀手。电池每增加1千瓦时容量，整车就增重约50公斤。有品牌曾尝试给新车型堆到70度电，结果整车重量竟飙升到2.4吨！

过弯时轮胎哀嚎，百公里电耗飙到22度，比同级别纯电车高出足足30%。这哪是技术升级，分明是自我惩罚。

02 成本暴增，消费者会用脚投票

在新能源汽车市场，价格敏感度远比我们想象的要高。电池每增加1度电，成本就暴涨近千元。若要把纯电续航从200公里拉到400公里，整车售价可能飙升2-3万元！

这个差价足以让大部分消费者直接转头选择纯电车。

有车企曾推出纯电续航300公里的增程版，比普通版贵了4万元，结果月销不足百台，三个月就被迫停产。相比之下，理想L9的选择显得更为明智——砍掉8度电池容量，换来了更吸引人的双腔空气悬挂。

消费者摸着纳帕真皮座椅感慨“高级”，却不知道这舒适正是用电池容量换来的。

03 真实需求，被忽略的日常使用场景

车企们逐渐发现，消费者对增程车的使用方式与预期相去甚远。数据显示，超过80%的用户日均行驶不足60公里，200公里纯电续航已经足够覆盖3天通勤。

更有调查显示，85%的增程车主日常只用电，70%的人每月加油不到一次，30%的油在油箱里存放超过90天。

这种使用习惯下，强行塞入400公里电池，好比每天扛着空行李箱上班——多出的200公里电量常年闲置，却要消费者多花数万元，还白赚几百公斤“死重”徒增油耗。

04 技术瓶颈，冷却液也能引发大火

2025年10月底，理想汽车宣布召回11411辆MEGA车型，让公众看到了问题的另一面。这批车辆由于冷却液防腐性能不足，在特定条件下可能导致冷却回路中的动力电池和前电机控制器的冷却铝板被腐蚀渗漏。

国家市场监管局官网发布的召回公告揭示了问题的严重性。在极端情况下，这会引发动力电池热失控，导致车辆起火。

这起事件暴露出增程车在有限空间内集成多种系统的复杂性——即使不是电池本身问题，配套系统的缺陷同样能引发严重后果。

李想本人对此回应：“这次召回是主动召回。事故调查需要时间，有时候一两个月都出不来。我们已经发现了导致事故的隐患，面对万分之一的风险我们不能等。”

05 市场遇冷，增程车神话正在褪色

曾经风光无限的增程车，在2025年迎来了市场转折点。相关数据显示，2025年1-9月增程市场两度出现负增长，1月同比下滑11.3%，8月下滑9.5%。

即使正增长月份，增速也仅维持在个位数，与前几年“翻倍式增长”形成鲜明对比。

头部车型销量大幅下滑更说明问题。理想L6在2025年9月销量1.23万辆，较2024年同期的2.54万辆近乎腰斩；问界M9同期销量也从1.52万辆降至1.05万辆。

曾经备受追捧的增程车，正遭遇前所未有的冷遇。2025年7月，增程车销量同比暴跌11.4%，而纯电动车却增长24.5%。

06 未来出路，平衡之道才是正解

面对这些困境，车企开始探索新的出路。理想汽车不再单纯依赖增程技术，而是通过高阶智驾构建新壁垒。

2025年推出的理想L6 Max版，搭载“城市NOA+高速NOA”全场景智驾系统，智驾相关配置成本占比提升至25%。

零跑汽车选择垂直整合，自研增程器、电机等核心部件，将增程车型的生产成本降低15%，在15-20万元价格带以“性价比”坚守市场。

固态电池可能是终极解决方案。丰田工程师在东京车展上展示的固态电池原型，体积比

锂电池小40%，能量密度却翻倍。

这意味着未来增程车有可能搭载100度电池，纯电续航突破600公里，而增程器可以缩小成行李箱大小的备用电源。

一位汽车工程师讲得实在：“** 车企在电池与增程器间走钢丝，暴露的实则是技术过渡期的无奈 **。”

未来，随着半固态电池能量密度翻倍、成本大降，或许某天增程车真能装下80度电却仅重1.5吨。

只是在那天到来前，我们不妨接受一个事实：完美的技术不存在，只有最符合需求的选择。

HTML版本： [增程车的“大电池”陷阱，为何成了车企不敢跳的坑？](#)