

国产性能车硬碰硬，小米SU7 Ultra和极氪001 FR，到底谁更强？

来源：陈威瑞 发布时间：2025-11-16 01:44:12

2024年10月底，小米SU7 Ultra原型车以6分46秒874的纽博格林北环赛道成绩，一举成为“纽北最速四门车”，小米SU7 Ultra也凭借原型车的出色表现一炮而红，成为国产性能车中的抢手货。

而早在小米SU7 Ultra之前，极氪001 FR也在上海国际赛车场F1赛道创下了最速量产车的纪录，但可惜它的流量和曝光度都不如小米SU7 Ultra，话题性也弱很多。但极氪001 FR的售价76.9万，却比小米SU7 Ultra的52.99万，高出接近24万。那么这2台国产性能猛兽，到底谁更强呢？

动力是每台性能车的必修课，小米SU7 Ultra搭载后桥V8s和前桥V6s总共三电机，综合功率高达1548马力、综合扭矩1770牛·米，官方百公里加速时间2.1秒，极速可以达到350km/h。

极氪001 FR更厉害，直接搭载了四台电机，综合功率1265马力、综合扭矩1280牛·米，尽管数据没有小米SU7 Ultra好看，但它的官方百公里加速时间是2.02秒，还更快一些，但它的极速只有280km/h，如果是下赛道的话，还需要动力的提升。



结合实际表现看，小米SU7 Ultra实测零百加速需要2.64秒，极氪001 FR则需要2.5秒，可见最速量产车的称号，确实不简单。所以如果你追求极致的加速体验，那么这2台性能车

都可以带给你足够激情的体验，但如果要想突破上限，更极致的加速体验，那么极氪001 FR显然更有话语权。

跑得快也要刹得住才行，否则安全性就没法保证，也没有什么驾控可言。同样结合实际测试来看，小米SU7 Ultra的100-0km/h制动距离是33.76米，极氪001 FR则是36.04米，显然小米SU7 Ultra的表现更好。



出现这样的差异，主要在于小米SU7 Ultra使用了碳陶制动盘和前6后4活塞的Akebono制动卡钳，而极氪001 FR则是Brebo碳陶制动盘和AP Racing 10活塞制动卡钳，车身重了165kg，尽管配置都很顶级，但因为极氪001 FR更重，惯性更大，刹车效果稍逊一筹。



作为电车，续航充电也是关键指标。2款车都是800V快充平台打造，电池也都是来自宁德时代，小米SU7 Ultra的电池是93.7度，CLTC纯电续航630km，快充10-80%电量也只要约11分钟。

极氪001 FR的电池达到了100.01度，CLTC纯电续航只有550km，而快充需要15分钟。之所以出现这样的差异，一方面极氪001 FR上市更早，另一方面它是四台电机，车身更重，电耗更高，所以快充技术和续航表现都要逊色一些。

在智能化方面它们的表现也都非常相似，座舱芯片都是高通骁龙8295，只是各自的车机系统不同，但是流畅度、功能和UI优化都非常出色，属于目前汽车行业主流的水准。极氪001 FR或许考虑到了一定的家用需求，所以在后排还配备了6英寸的屏幕，让后排乘客操控车机多一种选择。

驾驶辅助这块儿它们也都用了激光雷达方案，并且都用了2颗Orin X的辅助驾驶芯片，算力都是508TOPS。方案上，小米SU7 Ultra使用的是小米 HAD辅助驾驶，极氪001 FR则是千里浩瀚辅助驾驶，均支持城区NOA，不过要是你选择这样的性能车，恐怕不是很想将方向盘交给系统，更多还是愿意自己来控制。

经过以上一番产品力的比拼，可以清楚地看到这2台国产性能车的实力不容置疑，但小米SU7 Ultra能够拥有巨大的流量和曝光度，确实是基于更强的实力以及更有诚意的价格。极氪001FR面世更早，在电池技术、性能上限方面其实还有可以突破的空间。因此在我看来，小米SU7 Ultra确实比极氪001 FR更值得考虑。

HTML版本： [国产性能车硬碰硬，小米SU7 Ultra和极氪001 FR，到底谁更强？](#)