

发动机功率是插混车的照妖镜！小马拉大车的惨痛教训你别不信！

来源：蔡家德 发布时间：2025-11-16 02:03:04

朋友上个月刚提了辆热门插混车，宣传册上写着“百公里油耗1.2升”，结果他跑完高速却气得直拍方向盘：“显示8.2个油！比我那台老油车还费油。”这样的故事在插混车主圈里早已不是新鲜事。插混车的真实表现，关键不在电机功率大小，而恰恰在于发动机功率是否足够强劲。

许多厂家宣传时光强调省油，却对发动机功率避而不谈。市面上八成插混车配备的是1.5L或1.5T发动机，功率约110kW，却要拉动近1.7吨的车身。一旦电池电量不足，这些小功率发动机需要同时承担驱动和充电的任务，立刻“原形毕露”。

01. 小功率发动机的高速窘境

高速上，插混车最尴尬的场景出现了：油门踩到底，发动机轰鸣声震天，车速却像挤牙膏一样慢慢往上爬。一位车主无奈道：“想超辆大货车，得提前半公里打转向灯，踩死油门，眼睁睁看着后车纷纷超过，自己却快不起来。”



这种高速失速现象，根源就在于发动机功率太小。在并联模式下，小功率发动机无法同时为电池充电和提供足够的驱动力量。有车友群调查显示，72%的插混车主遇到过高速再加速动力不足的情况。

更让人心惊胆战的是山路爬坡。一位开着1.2L插混车的车主分享，在泰山盘山路上，发动机转速冲到3500转，车速却艰难地从60提到80，后方的喇叭声此起彼伏。小功率发动机在需要持续动力输出的场景中格外吃力。

02. 亏电状态下的油耗真相

厂家宣传的低油耗数据，通常是在电池有电的理想状态下测得的。而实际驾驶中，尤其是电池电量不足时，油耗表现可能截然不同。



有插混车主吐槽，在电池电量降到25%的保电线后，车辆完全依靠发动机驱动，油耗飙升到每百公里8-9升，比许多传统燃油车还高。这是因为小排量发动机在亏电状态下需要“小马拉大车”——不仅驱动车辆，还要给电池充电。

纯电续航里程也常有水分。有车主表示，官方标称的150公里纯电续航，在实际使用中，尤其在冬季开空调的情况下，可能直接“腰斩”。这意味着需要更频繁地充电，或者更早地进入依赖发动机的高油耗状态。



03. 大功率发动机的优势

选择发动机功率较大的插混车型，情况则大不相同。例如采用2.0T发动机配合多挡变速

箱的插混系统，在各种工况下都更加从容。

大功率发动机在高速巡航时可以直接驱动车辆，无需电机过多辅助，效率更高。即使电池电量较低，也能提供稳定的动力输出。这类车型的表显油耗可能略高，但实际综合油耗往往更稳定，车主无需时刻担心电量问题。

04. 如何选择适合的插混车？

选择插混车时，关键指标是发动机功率而非电机功率。理想情况下，发动机功率应大于或至少接近电机功率。配备多挡变速箱的插混系统能更灵活地应对不同工况。

拥有家庭充电条件、主要在城市短途通勤的用户，小功率插混车或可考虑。但若经常跑高速或长途，大功率发动机的插混车型才是更稳妥的选择。

插混车的价值在于油电系统的智能配合，而非简单的“省油”。发动机功率决定了车辆的动力下限和在各种工况下的整体表现

HTML版本： [发动机功率是插混车的照妖镜！小马拉大车的惨痛教训你别不信！](#)