

# 全球续航最长大七座小鹏X9超级增程, 35万元起

来源：周志明 发布时间：2025-11-16 15:32:00

文：张硕

当大七座车主还在为纯电续航撑不过通勤周、长途得在服务区排队充电头疼时，小鹏带着鲲鹏超级增程和X9新品来了——CLTC纯电452km、综合1602km的续航数据，直接把增程车的续航天花板抬到新高度。但比数字更值得关注的是，这套技术似乎精准踩中了传统增程的所有命门，甚至重新定义了增程车的技术逻辑。

传统增程车的五大痛点，早就是用户吐槽的重灾区：纯电续航短到市区代步都得省着用，充电慢得喝杯咖啡还充不满，亏电后动力软得超车都没信心，油耗高得比油车省不了多少，增程器启动时噪音大得像装了个小发电机。而鲲鹏超级增程的解法，不是简单堆硬件，而是用纯电技术打底做整合，作为小鹏十一年纯电技术的衍生成果，它先靠63.3kWh超快充电池+60L油箱的组合破局，452km纯电续航是什么概念？对比同级热门增程大七座，这个数字几乎是别人的两倍，意味着多数家庭能实现一周一充，就算跨城通勤也不用频繁补能；5C+800V超充技术更关键，12分钟补能70%，把充电等待时间压缩到买瓶水的功夫，直接解决了增程车充电慢的老难题。



更有意思的是亏电状态的表现。传统增程车亏电即失能的毛病，被鲲鹏超级增程用一套组合拳打破：第三代1.5T增程器+全栈高集成高压油冷发电机+800V混合碳化硅同轴电驱，这套组合让车在亏电时仍能稳住150km/h高速巡航，甚至比不少燃油车的高速动力储备还足。能耗控制也藏着巧思，通过智能能量管理系统，它把WLTC亏电油耗压到6.4L，综合油耗比同级低15%，再加上能加92号汽油，算下来每公里成本比地铁通勤高不了多少，要知道，大七

座用户最在意的就是养车不贵，这个油耗表现刚好戳中需求。

至于用户最敏感的噪音问题，鲲鹏超级增程的解法也够细致：超静谧增程器设计+ENC主动降噪，把增程器介入噪音压到0.5dB以下，抖动下降60%，相当于坐在车里几乎察觉不到增程器启动，这就把增程车的驾乘体验拉到了纯电级别的水准。

而首发车型X9超级增程，更像是把这套技术的优势具象化。全球续航最长的大七座只是表象，其9合1超集成后桥才是工程亮点——95.8%的空间利用率，硬是把排气、油箱、后轮转向、空气悬架等9个部件塞进后桥，既保证了三排的宽敞空间，还让三排能电动折叠实现灵活收纳，二排零重力座椅更是精准击中家庭用户对舒适性的需求。安全上也没妥协，87%高强度钢铝车身、9个安全气囊，再加上20个国家2000万公里的极端测试（从北极圈冰雪到吐鲁番沙漠），直接对标中欧双五星标准。

35万-37万的预售价，再叠加99抵5000+0元享轮毂/座舱升级的权益，放在同级市场里竞争力很明确。但更值得行业思考的是，鲲鹏超级增程的逻辑，不是靠堆电池换续航，而是用纯电技术优化能量效率，这或许是增程车未来的破局方向。当增程车不再是过渡产品，而是能同时满足市区纯电爽、长途无焦虑的全能选手时，可能真的会改变更多家庭的购车选择。毕竟对多数用户来说，能放心带全家去任何地方，比单纯的技术参数更有吸引力。

HTML版本：[全球续航最长大七座小鹏X9超级增程, 35万元起](#)