

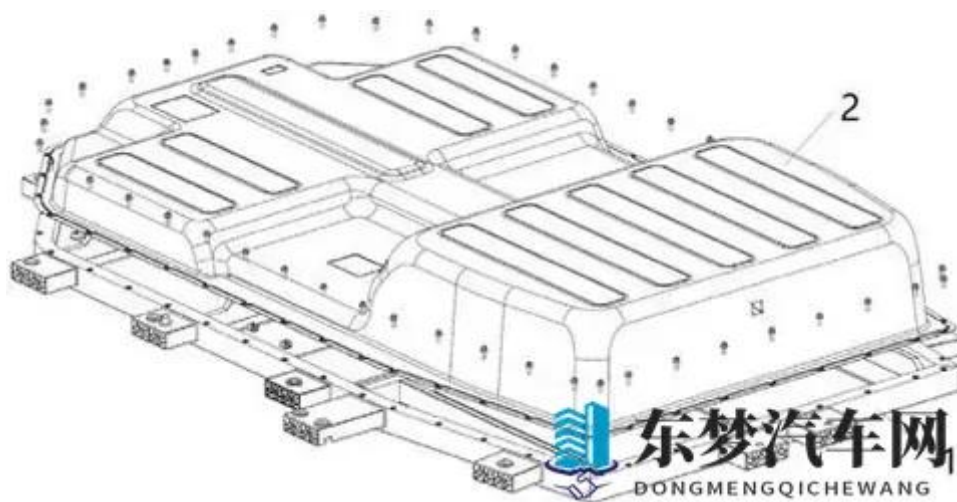
实测电耗不如小鹏！特斯拉的“省电神话”，被攻破了？

来源：蔡宜珍 发布时间：2025-11-19 03:37:19

特斯拉的省电神话，真的被小鹏给攻破了。

不是我危言耸听。数据摆在那儿，2023年中国消费者协会的调研显示，72%的新能源车主投诉实际续航不足标称值80%。部分车型冬季续航达成率，跌破50%。

这什么概念？



你买车时销售跟你说能跑600公里，实际上冬天只能跑300公里。这不是欺诈是什么？

续航真相大白

小鹏G6的87.5kWh三元锂电池版本，续航可达755km。特斯拉Model Y(图片|配置|询价)的78.4kWh三元锂电池版本，续航660km。同样是三元锂，小鹏比特斯拉多跑将近100公里。



小鹏G6最低售价：17.68万起图片参数配置询底价懂车分3.89懂车实测空间·性能等车友圈7万车友热议二手车10.98万起 | 103辆

这背后不是简单的电池容量差异。是整车能耗控制的差距。小鹏在电机效率、风阻系数、能量回收系统的调校上，明显下了更多功夫。



特斯拉那套”极简主义”的设计哲学，在能耗控制上开始露怯。你想想，一台车连仪表盘都没有，所有信息都挤在中控屏上，这种设计真的是为了节能吗？还是为了省成本？

超充桩的较量

小鹏第四代S4超充桩，单桩最大输出功率480kW。特斯拉V3超充桩，250kW。将近一倍的差距。

这意味着什么？

充电5分钟，特斯拉能跑150公里，小鹏能跑更远。虽然具体数据没公布，但从功率差异可以推算，至少是200公里以上。

特斯拉的超充网络确实铺得早，但技术迭代速度明显慢了。马斯克把精力都放在火箭和脑机接口上，对汽车这块儿有点儿不上心了。

国产车企在基础设施建设上的疯狂投入，让”充电焦虑”这个词开始变得陌生。你去高速服务区看看，小鹏、蔚来的超充桩密度，已经超过特斯拉了。

技术路线的分歧

特斯拉坚持纯视觉感知，像一个偏执的理想主义者。小鹏选择多传感器融合，更像一个

务实的工程师。

谁对谁错？

从用户体验角度看，小鹏的XNGP系统在复杂城市道路中的表现，确实比特斯拉FSD更稳定。特斯拉那套激进的驾驶风格，适合老司机，但对普通用户来说，有点儿过于刺激了。

多传感器融合意味着更高的成本，但也意味着更高的安全冗余。特斯拉的纯视觉方案确实优雅，但在某些极端场景下，还是会露怯。

这就像是文科生和理科生的思维差异。理科生喜欢追求完美的算法，文科生更关注实际的体验。

电池选择的博弈

三元锂电池一度电售价约500元，磷酸铁锂电池约400元。价格相差25%，性能差异更大。

小鹏在相同价格区间，敢于选择更贵的三元锂电池，说明对自己的技术有信心。特斯拉为了控制成本，在入门级车型上大量使用磷酸铁锂，虽然降低了售价，但也牺牲了续航性能。

这种策略差异，反映了两家公司不同的经营理念。特斯拉追求规模效应，小鹏追求技术领先。

哪种路线更正确？时间会给出答案。

省电神话被攻破，不是特斯拉技术倒退，而是竞争对手进步太快。小鹏用事实证明，中国造车新势力在某些关键技术上，已经实现了反超。这种反超，不是靠价格战，而是靠真刀真枪的技术创新。

电动车的未来，不再是特斯拉一家独大的游戏。

HTML版本： [实测电耗不如小鹏！特斯拉的“省电神话”，被打破了？](#)