

小鹏终于下场做增程了

来源：傅佩兴 发布时间：2025-11-19 13:31:47

核心策略很清晰，这不是路线投降，而是「一车双能」平台架构下的市场补完。

毕竟无论国内还是海外，都有大片区域因为充电基建不足导致纯电车卖不动。X9的「鲲鹏超级增程」就是来解决这个问题的。



看配置，小鹏X9(图片|配置|询价)增程版是「63.3度大电池」配「60升大油箱」。

这个「大+大」的组合很有意思，63.3度磷酸铁锂电池比不上三元锂的能量密度，但换来的是更高的安全性和成本优势。



所以何小鹏的逻辑是把选择权交给用户，你可以少加油日常通勤，但在新疆这种加油排队4小时的地方，大油箱就是刚需，这显然也是在为基建更差的全球市场铺路。



动力负责人在发布会上提到增程技术本身没有多前沿，真正的壁垒是「集成度」。

小鹏在 X9 的 9 合 1 后桥设计，空间利用率达到 95.8%，塞进了后轮转向、峰值功率270千瓦的电驱、大油箱和三排座椅一键收纳。这种极限空间利用，靠供应商是做不到的，必须依赖强大的全栈自研和跨部门协同能力。

而且作为「电改油」，工信部给的电耗数据确实让人有点意外 16.5kWh/100km（CLTC工况）。

小鹏靠的是三个硬件组合，混合碳化硅电驱降低传动损耗，11源热管理系统把电池放电效率拉上去，一体化压铸车身在保证刚度的同时做轻量化。

还有个容易被忽略的细节，他们这次在控制系统里导入了AI小模型，突破了传统物理模型在能耗管理上的边界。这样的好处是亏电状态下依然能跑150km/h高速巡航，不会像传统增程那样一掉电就软脚。

这次的配置也比较精简，两个版本只在图灵芯片数量上有差异，Max版一颗，Ultra版三颗。电池和油箱容量全系统一，用户真正要决定的就是智驾算力要不要拉满。

不过非要说的话，增程版预售价比纯电版略高，这跟常规认知有点反，毕竟增程多了套发动机系统。小鹏这次把成本加在了哪里？

800V 高压平台和 5C 超充技术是标配，12分钟充到70%电量，这套充电系统的硬件成本不低。还有那套1.5T增程器，43.06%热效率，虽然用的是华为P1发动机，但整套热管理和NVH调校都是自己做的，期待最终售价吧。

还有个更容易被忽视的细节，何小鹏在群访里提到，他从2019年就开始推动增程项目，

推了5次才成功。说明内部对增程路线的争议一直存在。

现在拿出来，时机上确实不算早，增程市场最近三个月在下滑，但小鹏赌的是燃油车用户的转化，尤其是那些对续航焦虑敏感、充电设施又不完善的区域市场。60L大油箱的设计就是为了覆盖新疆、西藏这类长途场景，10升油就能应急，加满了能跑1600公里不用找充电桩。

不过往好了想，小鹏入局增程虽晚，但没有包袱，直接复用了纯电平台的核心技术，用「低能耗」和「高集成度」建立了差异化。

小鹏其实还算是把宝押在了「软件」和「生态模块化」研发上，每年投入近100亿，汽车、机器人、飞行汽车的动力和自动驾驶团队高度复用。但这一切都需要整车业务必须赚到足够的现金流来支撑。

所以，X9超级增程的推出，本质上是为了扩大销量，给高研发「输血」。如果你看重实际的纯电续航体验和空间，又被充电条件限制，那这款「大+大」的X9还是非常值得考虑的。

HTML版本：[小鹏终于下场做增程了](#)