

这三个数字一出，多挡插混天都塌了，“打死不做增程”成了大笑话

来源：黄千慈 发布时间：2025-11-11 12:00:04

80度电池、800V高压快充、500公里纯电续航里程，当这三个数字出现的时候，大家脑海里第一个想法是什么？反正我们办公室小伙伴看到这组数据，脱口而出的一句话是：这电动车能耗水平也一般啊！而当我告诉他，这是一辆增程式电动车的电池和充电参数的时候，小伙子都惊呆了：增程式电动车还能这么搞，多挡插混车型还玩个啥……

这款车就是零跑D19(图片)，一款大型增程式电动SUV，这款车的参数出来之后，很多小伙伴一下子就想通了，纯电车先不买了，因为之前那些插混和增程产品上的痛点，在这款车上都不是问题了。

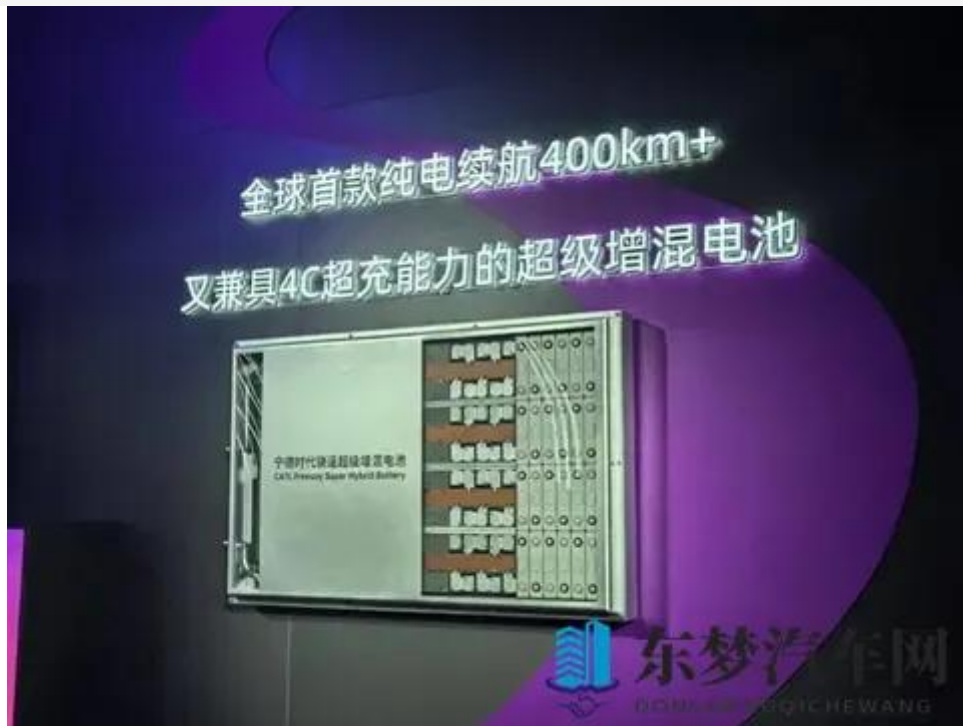
大家都知道，其实很多小伙伴购买了插混和增程车型之后，对于亏电油耗这件事有感知，但是并不是非常在乎，因为对于大多数用户来说，在大多数情况下，都是短距离通勤为主。而且很多小伙伴买了插混和增程后，发现虽然可油可电，但是明显纯电行驶要香多了，不仅行驶质感会优秀很多，关键还更便宜。所以有很多小伙伴买完插混和增程车型后，不管通勤还是长途行驶，都尽可能希望能纯电行驶，但是现在很多插混和增程车型的纯电续航里程短，充电速度还慢……

现在有了这种纯电续航500公里，还能实现800V高压快充的增程车型，基本上在绝大多数时候，短途通勤更没有问题了，哪怕是跑长途，也完全能够纯电行驶，因为充电速度够快。只有到了像十一假期、春节回家这种要跑很长距离，充电资源被挤兑的时候，增程器才会发挥作用，所以在这类车型上，增程器的作用被进一步弱化了。



实际上，当我们看到增程式电动车向这个方向发展的时候，其实也产生了另一个观点，那就是多挡插混车没有什么机会了，而且是这种趋势到哪个价位，哪个价位的多挡插混就没有机会了……

本质上来说，现在多挡插混车型在单挡插混和增程式电动车的持续冲击下，本来坚持这种技术的厂家就越来越少了，目前也就只有一两家，现在这种大电池增程出现之后，处境可能会更尴尬。原因也非常简单，之前多挡插混标榜的优势，就是亏电油耗更低，但是代价就是因为结构更复杂，所以出现故障的可能性更大，而且有些多挡插混车型还有顿挫感。同时因为变速箱挤占了更多的空间，所以电池体积也更小了，纯电续航里程相比同等尺寸的增程车，也会短一些。



但是现在这种情况下，当增程式电动车的纯电续航里程能拉到500公里，而且具备800V高压快充的时候，本质上来说，增程式电动车亏电油耗高这一短板就不是问题了，因为超长的纯电续航和充电速度，足以弥补这点短板，毕竟能够启动增程器的场景和比例会大幅度减少。但是多挡插混的劣势却是始终存在的，相对于增程式电动车，整体成本更高、故障率更高，这些都是很难改变的。

所以说随着用户对于可油可电的理解和使用场景的细化，加上动力电池厂商能够推出成本相对更低、具备高压快充能力的增混电池，增程式电动车的优势被进一步放大了。可以预见的是，明年会有很多厂商推出这种大电池、具备800V以上高压快充能力的增程式电动车和单挡插混车型会出现大爆发，当然主要出现在一些大尺寸轿车和SUV上，毕竟电池容量大了，对体积和成本也有了要求。因此，在这种技术背景下，再说什么“打死不做增程”之类的话，就成了笑话，或者说拒绝了畅销。



HTML版本： 这三个数字一出，多挡插混天都塌了，“打死不做增程”成了大笑话