

增程式缺点的思考：偷懒的捷径，最终都会变成绕远的弯路

来源：黄玉芳 发布时间：2025-11-20 23:36:09

今天咱们就来扒掉增程式这块遮羞布，让这个被车企包装成“完美解决方案”的技术路线露出它丑陋的本来面目。我敢说等你们看清真相，会发现自己花的二十多万简直是在为厂家的投机取巧买单！

先从我那台增程车的悲惨经历说起。去年冬天跑高速，电量掉到20%以下时，这破车直接开启了震动模式。那个1.5L增程器嘶吼得像个肺病晚期患者，方向盘抖得能当按摩棒用。最绝的是油耗直接飙到9.8升，比同级别的燃油车还高出两升！说好的省油呢？省给鬼看啊？



但你们以为这就完了？天真！增程车最坑爹的是它的馈电体验。有次我赶时间没充电直接上路，结果这货加速时软得像泡发的方便面。超车时油门踩进发动机舱了速度还慢悠悠往上爬，后面的大货车喇叭按得能震碎玻璃。这种要命的性能衰减，厂家在宣传时可半个字都不会提！

现在让我们欣赏增程车的能效笑话。某媒体实测数据显示，高速工况下某热门增程车的能量转换效率只有可怜的28%。什么意思？就是你加100块钱的油，有72块钱直接变成热量和噪音浪费掉了！这种能源利用率放在蒸汽时代都算落后，某些车企居然好意思吹这是“新能源”？

我认识个网约车司机被忽悠买了增程车，现在每天都在后悔。城市里跑确实省，但一上高速就现原形。同样跑500公里长途，插混车烧200块油钱，他的增程车要烧280。每个月多出来的油费都够他交半个月房租了。



但增程车最无耻的还要数它的技术包装。把十年前就淘汰的串联混动方案，套个“增程”的马甲就敢卖天价。某个新势力品牌的增程器热效率才36%，比丰田插混的41%差了整整五个百分点。就这技术水平，放在燃油车时代连及格线都够不着！



说到保值率更是让人心碎。三年车龄的增程车比同价位插混便宜三万，二手车贩子看见增程车直接摆手。原因很简单：电池衰减+增程器老化=修车无底洞。我邻居那台增程车才开四年，换增程器花了三万，修电池管理系统又花了两万，现在卖车价还不够维修费零头。

最近还有个更魔幻的事。某品牌增程车在零下十度环境测试，馈电状态下百公里油耗直接破十。工程师给出的解决方案居然是建议用户“提前充电”。我当场就笑了：我要能随时充电还买你个破增程干啥？

不过最让人恼火的是增程车的营销话术。整天吹“纯电体验”，实际馈电时NVH表现还不如十万块的燃油车。那个增程器启动时的震动和噪音，能让全车人瞬间回到拖拉机时代。有车主在高速上被增程器的轰鸣吵到耳鸣，最后不得不戴着降噪耳机开车。

所以你们知道为什么传统车企很少做增程吗？因为这就是在开技术倒车！用两套低效系统凑合出来的半成品，既没有纯电的极致能效，也没有插混的全场景优势。这种投机取巧的

方案，也就骗骗对技术一知半解的小白。

保时捷911最低售价：146.80万起 [图片](#) [参数配置](#) [询底价](#) 懂车分4.29 [懂车实测](#) [空间](#) • [性能](#) 等车友圈12万车友热议 二手车19.30万起 | 577辆

最后送给所有被增程概念迷惑的人：当厂家吹嘘“没有续航焦虑”时，他们不会告诉你馈电状态下的驾驶体验有多糟。当销售炫耀“加油就行”时，他们隐瞒了馈电油耗能高到离谱。在这个插混技术已经突破45%热效率的时代，选择增程就等于主动选择技术降级。

也许增程车唯一的优点，就是证明了营销的力量确实能战胜常识。但它永远改变不了这是一个过渡方案中的过渡方案的事实。当真正的固态电池量产时，这些增程车都会变成堆满二手市场的电子垃圾。记住，在汽车技术发展史上，偷懒的捷径最终都会变成绕远的弯路！

HTML版本： [增程式缺点的思考：偷懒的捷径，最终都会变成绕远的弯路](#)