

插混和增程怎么选？看透这一点，买车再也不踩坑

来源：黄秀仪 发布时间：2025-11-23 04:30:02

在新能源汽车的选择里，插混和增程一直是让不少消费者犯难的选项。今天咱们就好好聊聊，到底哪种技术更值得选，这里头的门道可不少。

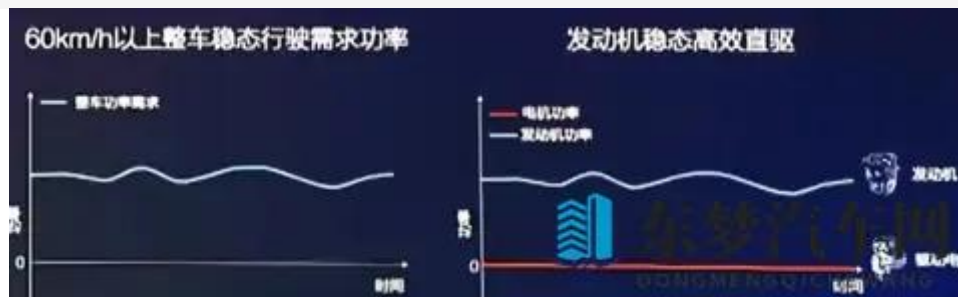
首先得明确，插混的可靠性远胜增程，而且插混的挡位越多，就越靠谱。这不是随便说说，咱们得从技术底层逻辑来掰扯掰扯。

先看增程。增程车的结构是发动机只负责发电，然后靠电机驱动车轮。听起来简单，但这里头藏着大问题。当车子处于亏电状态，又碰上高速大油门的情况，比如你想在高速上超个车，需要的动力可能高达200kW。可很多增程车的发动机和发电机功率根本跟不上，像有些车型发动机最大功率才70kW，发电机也就80 - 85kW，这就好比小马拉大车，根本供不上需求，结果就是踩油门没反应，也就是失速，这在高速上多危险啊。



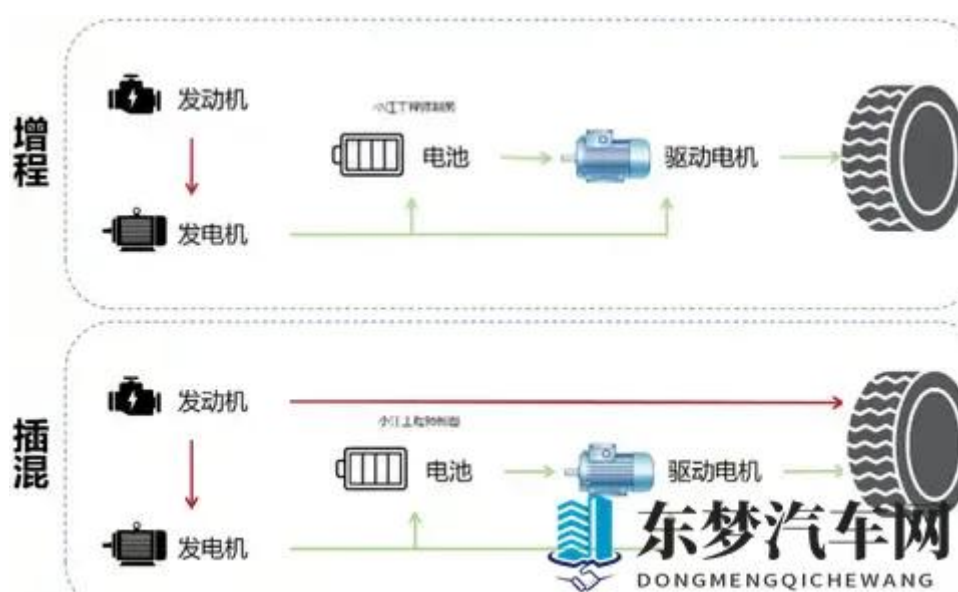
为啥会这样？因为增程的动力输出全靠电机，而电机的电得靠发动机发。一旦需求超过了发动机和发电机的能力上限，就只能干瞪眼。而且现在不少厂家还不公开发电机功率，不是业内人士还真不容易摸清底细。当然，增程里也有相对良心的，像别克至境L7、奇瑞星际元，它们的发电机功率能到100kW，算是增程里的优选，但即便如此，和插混比还是差着档次。

再来说插混。插混的发动机不光能发电，还能直接驱动车轮，也能和电机一起发力。这就意味着，它不会像增程那样被电池放电功率和发电机功率卡脖子。就拿比亚迪唐DM - i来说，发动机最大功率115kW，就算在极端情况下，这也能保证基本的动力输出，可靠性自然就上去了。



更值得一提的是多档插混。它在单档插混的基础上，加入了两档甚至三档变速箱。这有啥好处呢？比如原本发动机直驱要到60km/h以上才介入，加了变速箱后，40km/h甚至35km/h就能直驱了。这样车子就更不容易亏电、失速，这在行业里叫动力冗余，说白了就是给安全上了双保险。像别克的真龙混动是两档，奇瑞的CDM是三档，都是不错的技术路线。

这么一对比，优先级就很清晰了：多档插混 > 单档插混 > 增程（其中部分低功率增程车型表现较差）。



可能有人会问，增程结构简单，是不是维护更方便？但从用车的安全性和长期可靠性来看，插混的优势是全方位的。咱们买车，图的不就是一个安心、靠谱吗？尤其是经常跑高速或者对动力响应有要求的朋友，插混，尤其是多档插混，显然是更稳妥的选择。

总之，在插混和增程的较量中，插混凭借更灵活的动力结构和更高的可靠性，稳稳占据上风。而多档插混更是把这种优势进一步放大，为咱们的用车生活筑起了更坚实的安全屏障。

HTML版本：[插混和增程怎么选？看透这一点，买车再也不踩坑](#)