

增程还是“增重”！80度电的大电池增程到底是不是智商税？

来源：黄晓萍 发布时间：2025-11-11 20:22:02

国内新能源市场，最近掀起了“大电池+小油箱”的增程热潮，甚至有的增程车型都配备了80度的电池包，纯电续航来到了500km。可以肯定的是，不管是插混还是增程，未来的动力电池只会越来越大。

10月，零跑D19发布，电池容量超过80度，纯电续航500公里；同期，小米的增程新车新疆测试信息不断释放，它的电池容量同样超过80度。而低于50度电池的高端增程，正被边缘化。

但是，任何事情都是有代价的，比如说大电池的增程，必然会付出代价，比如说成本 and 重量。李斌曾在采访中就谈及蔚来为什么不做增程的原因之一就是，真实场景下的价值难题很难解决。为了解决续航上的焦虑或者是降低用车成本等等，增程车的电池包越做越大，增程器可能一年才使用一两次，所以每天开车都要背着几百公斤的东西，这可能并不合算。

那么，很多消费者在选择大电池增程车型之前，肯定要问自己几个问题。我真的用得上这么大的电池吗？



目前电池容量在50度以上的增程式和插混车包括，包括极氪9X、智己LS6、尊界S800、智界R7、阿维塔07、问界M9、小鹏X9增程版、智己LS9、零跑D19等等。它们无一例外，自重都挺大的。

比如说极氪9X，使用了55度与70度两种电池，5个版本有4个车重，整备质量分别为2.84吨、2.97吨、3.045吨、3.15吨。这么大的车重，反过来又会增加能耗，降低操控性，因此，极氪为这款车提供了非常夸张的硬件结构，双阀的CCD电磁减震器、48V主动稳定杆技术、最大调节行程110mm的闭式双腔空气悬架。



搭载63度电池的小鹏X9增程版的整备质量为2750kg（约2.75吨），零跑D19也是一样，使用了80.3度动力电池之后，其整备质量也预计肯定会在2.5吨以上。



车企为什么要上这么大的电池，其实就是为了实现更极致的消除续航焦虑的效果，市区开通勤一周不需要充电，出远门也可以想加油就加油，大电池增程更像是一台纯电车型，这里的增程器，更像是一个应急的充电宝，而之前的小电池增程，还是无法实现媲美纯电的用车体验的。

而大电池增程，也不是针对所有消费者的，它的价格肯定是不便宜的，动辄二三十万，因此大电池的增程方案，对于车企来说意义更大，因为现在的增程式想要冲击高端，必须要

上大电池，60度都不够了，80度才算高端，未来可能会上100度。

这么大的车重，必然会带来一些负面影响，但是也不是完全没办法弥补，做出相应的减重等结构或技术创新，降低车重，用上更好更高规格的底盘硬件结构，是这类车型必须做的。从用户需求看，大电池是合理的，因为很多购买了混动车型的用户，只喜欢使用纯电驾驶，一滴油都不想加。为了500千米的纯电续航，牺牲一点操控性，牺牲一点能耗，我觉得是划算的。

但是归根到底，增程车是一个过渡的产物，解决了充电速度和电池能量密度问题之后，增程车就会被淘汰，现在电池越做越大，只能说是无奈的选择，谁让纯电汽车补能速度不争气，而多档DHT实在是烂泥扶不上墙呢？

HTML版本：[增程还是“增重”！80度电的大电池增程到底是不是智商税？](#)