

小米测试车跑不停？22万公里车主数据给了答案

来源：陈俊宏 发布时间：2025-11-11 22:42:00

小米测试车跑不停？22万公里车主数据给了答案

最近刷到两个关于小米汽车的信息，一个是雷军回应为啥上市了还能看到大量测试车，另一个是SU7车主跑了22万公里后的电池数据，放一起看还挺有感触，今天跟大家聊点实在的。

先说说那个让我惊讶的车主案例。一位SU7 Pro车主提车一年多，日均开540公里，累计里程已经突破22万公里，几乎每天都完成一次完整充放电。最关键的是，他晒出的电池衰减才5%，满电续航还能超560公里，而且零故障，前胎都没换过。要知道这不是测试车也不是网约车，就是私人高频使用，现在他还立了flag要开到60万公里，目前已经完成三分之一了。

以前总听车企说测试多严格，直到看到这个真实用车数据，才觉得有了落地的支撑。雷军最近就解释了，小米的测试是贯穿全生命周期的，不是上市就结束。这点跟行业里不少只做量产前测试的做法不太一样，他把测试分成了“量产前验证”和“量产后泛化”，通俗讲就是上市前考够试，上市后接着练。

量产前的测试确实够狠。SU7上市前在300多个城市跑了540多万公里，而SUV车型YU7因为预判会有更多长途需求，直接跑了719万公里，历时561天覆盖337个城市。极端环境更是没落下，-30℃的极寒、50℃的极热，还有海拔4800米的昆仑山都测过。印象深的是YU7的“环测三大国道”，把全国烂路走了个遍，在海拔5380米的高原路段，380公里续航出发，抵达后还剩170公里，连悬架、座椅按摩这些细节都反复测了可靠性。



为啥到现在在全国各地



可能有人会说，这些不都是车企基操吗？但量产后还坚持大规模测试，这点确实少见。雷军说量产后的测试是找“超纲题”，比如高原紫外线强，就验证双层PVB玻璃的防晒效果；低气压影响空簧调节，就优化成双腔闭式空簧；信号差就搞双5G智能切换。这些细节不是实验室能完全模拟的，必须到真实场景里打磨。

其实对我们车主来说，车企说再多测试数据都不如真实用车体验有说服力。22万公里电池衰减5%的案例，刚好印证了这种全周期测试的价值——不是为了堆数据，而是把问题提前

解决在用户遇到之前。当然，小米作为造车新势力，还有需要完善的地方，但这种“上市不代表完成时”的态度，确实值得肯定。

最后想说，判断一辆车好不好，短期看配置，长期看耐用性。车企愿意在测试上花功夫，愿意在上市后继续投入优化，最终受益的还是我们消费者。期待那位车主60万公里的后继数据，也希望更多车企能把这种对质量的敬畏落到实处。





雷军

+ 关注

当事人 25-11-4 13:11 小米创办人，...
发布于 北京

今天，跟大家分享#小米汽车#为何坚持持续进行车辆测试。

小米汽车的测试，贯穿产品全生命周期。量产前测试为验证设计，量产后测试是为了产品体验持续提升。充分科学的测试验证，是保证质量的前提。



HTML版本: [小米测试车跑不停？22万公里车主数据给了答案](#)