

比亚迪元PLUS藏不住了，650公里续航要掀翻15万级市场？

来源：李佳圣 发布时间：2025-11-16 04:13:09

2025年11月8日，工信部申报目录里的一款比亚迪新车彻底点燃车友圈——元PLUS(图片|配置|询价)要出“全能升级版”了！不只是把电池从60.48kWh加到75kWh、CLTC续航冲到650公里这么简单，还直接把前置前驱改成后驱，电机功率飙到230kW，连整备质量都控制得恰到好处。作为15万级纯电SUV的“销冠常客”，这波升级简直是精准踩在用户痛点上，难怪网友直呼“同级别对手要慌了”！

续航升级：650公里不是数字游戏，是真能跑的安心

现款元PLUS的510公里续航，日常通勤没问题，但一到周末跨城就有点“捉襟见肘”——比如从杭州去宁波，单程150公里，来回加上市区转悠，到家就只剩20%左右电量，总让人提心吊胆。新款直接把续航拉到650公里，看似只多了140公里，实际体验天差地别。我算了笔账：按城市通勤85%、高速70%的真实续航达成率（身边元PLUS车主实测数据），新款城市里能跑550公里以上，每天开50公里，一周充一次电完全够用；高速也能稳定在455公里，就算从上海去南京（约300公里），中途不用进服务区补能，到目的地还能剩不少电逛吃。而且75kWh的刀片电池是比亚迪自家产的，经过针刺实验的安全性、3年衰减不到10%的口碑，比不少竞品用的第三方电芯让人放心多了。



更难得的是，比亚迪没让“大电池”变成负担——新款整备质量只比现款多190kg，增幅才11%，比同级加电池就胖300kg的车型强太多。这意味着能耗不会暴涨，按现款百公里13kWh的电耗推算，新款市区代步每公里成本还是不到8分钱，长期用着不心疼。

后驱+230kW：解决老车主吐槽最多的两个问题

如果说续航是“刚需升级”，那动力布局的改变就是“体验质变”。我身边好几个

元PLUS老车主都吐槽过：“起步猛一点就打滑，过弯总觉得有点推头”。现款前置150kW电机，加速时重量往后移，前轮抓地力不够，容易出现扭矩转向；过弯时前轮又要驱动又要转向，灵活性确实差点意思。



新款直接换成后驱，电机功率还提到230kW，零百加速大概率能冲进6秒内。别小看“后驱”这两个字，驾驶感受完全不一样：起步时重量往后压，后轮抓地力更强，再也不会出现“地板油就打滑”的情况；过弯时前轮专注转向，后轮提供动力，循迹性特别稳，周末跑山或者高速超车，心里更有底。



要知道，15万级纯电SUV里，后驱布局大多只出现在顶配车型上，元PLUS这次直接把后驱+高功率电机下探到这个价位，简直是降维打击。比如零跑B10后驱版电机才160kW，深蓝S05长续航版还是前驱，新款元PLUS的动力参数一出来，明显拉开了差距。

市场对决：15万级“全能王”？定价是最后一道坎

现在15万级纯电SUV市场卷得厉害：零跑B10靠12.98万的起售价、600公里续航抢性价比用户；深蓝S05带3.3kW对外放电，吸引喜欢露营的家庭用户；广汽埃安AION Y Younger则用12.68万的低价拉低门槛。但这些竞品要么续航不如新款元PLUS，要么是前驱布局，要么电池口碑没优势。

新款元PLUS的优势就是“全能无短板”：续航最长、电池最稳、动力最强，还保留了现款的2720mm长轴距（后排两拳半空间）、20处储物空间（手机、水杯、零食都能放）、DiLink 4.0智能车机（语音控制反应快，支持CarPlay）这些优点。

但大家最关心的还是定价。现款元PLUS优惠后11万起，顶配14.58万。如果新款能把起售价控制在13万左右，顶配不超16万，那大概率会继续霸榜；要是定价太高，比如顶配冲到17万以上，可能会被那些优惠后14万就能买到的长续航竞品分流用户。毕竟买这个价位车型的消费者，对价格还是很敏感的。

普通消费者怎么选？看需求对号入座

- 预算有限、只用来通勤：现款优惠力度大，11万就能拿下430公里续航版，日常代步完全够用，性价比更高；
- 经常跨城、喜欢开快车：新款650公里续航+后驱高功率，不管是长途出行还是驾驶乐趣都能满足，值得等上市；
- 家庭用户爱露营：如果新款保留3.3kW对外放电功能（现款支持），再加上更长续航，比深蓝S05更值得选，毕竟刀片电池的稳定性更让人放心。

目前新款的外观、内饰还没完全曝光，但从申报图来看，大概率延续现款的设计，毕竟现款的“龙颜”设计、悬浮式中控屏已经很受欢迎了。现在就等正式定价和上市时间，要是价格合适，估计又会是一款“闭眼冲”的爆款。

你觉得新款元PLUS定价多少会果断入手？你更在意长续航还是后驱动力？

HTML版本：[比亚迪元PLUS藏不住了，650公里续航要掀翻15万级市场？](#)