

比亚迪元PLUS变重了，续航涨了，价格却没动，用户该咋选？

来源：林淑真 发布时间：2025-11-17 10:40:17

这车最近的申报信息已经出来了，电池换成了74.88度的磷酸铁锂电池，官方说能跑650公里，比老款多出140公里，听起来挺不错，不过车子也变重了，整备质量达到了1880公斤，比之前最重的版本还要多255公斤，动力方面倒是加强了，电机功率提升到230千瓦，最高时速有180公里，比原来快了不少，但这样一来车身更沉了，开起来可能会显得笨重一些。

充电口从前面改到后面，这种调整确实很少见，别的汽车厂商基本不会动这个位置，比亚迪却做了改动，我推测可能是为了平衡电池增加重量带来的重心变化，或者新的电池包布局需要腾出空间，总之这不是随意修改的，背后一定有工程上的考虑，这种细节一般人不太会留意，但对开过车的人来说，前后的配重会影响操控感受，真的不能忽视。

元PLUS最低售价：10.38万起最高降价：1.60万图片参数配置询底价懂车分3.77懂车实测空间·性能等车友圈25万车友热议二手车6.15万起 | 262辆

现在的价格是11.58万起步，新款还没公布，估计变动不会太大，现在同级别的车型有不少，比如深蓝S05、银河E5和AION Y，都在10万左右打价格战，元PLUS(图片|配置|询价)的销量排在第十位，不算特别火爆，但表现稳定，这次它没有推出低配版本，可能是想保持中高端形象，但其他品牌都提供了入门款来降低门槛，这种做法可能会让预算有限的消费者转向其他选择。

车重增加了，电池变大了，续航也长了，听起来像是好事，不过重量一上去，能耗就会变高，转弯也没那么灵活，比亚迪的做法和特斯拉Model Y差不多，都是靠加大电池来提升里程，而不是用更轻的材料减轻车身重量，国产车大多走这个路线，日韩车企却更愿意在轻量化上下功夫，消费者会不会接受这种设计，要看他们到底更看重多跑几十公里，还是更在意开起来顺不顺手。



年底冲量的时候，新款元PLUS要是真的上市，正好遇到深蓝S05增程版和银河E5的新款车型，这时候同时卖新老两代车，竞争肯定会很激烈，去年它是纯电SUV的销量冠军，今年能不能保持这个成绩，要看定价敢不敢压低，也要看电池成本能不能控制住，市场变化很快，消费者眼光也很准，光靠堆参数不一定能行得通。

元PLUS最低售价：10.38万起最高降价：1.60万图片参数配置询底价懂车分3.77懂车实测空间·性能等车友圈25万车友热议二手车6.15万起 | 262辆



HTML版本: [比亚迪元PLUS变重了，续航涨了，价格却没动，用户该咋选？](#)