

元PLUS电池变大了，车也重了，但没人吵着降价

来源：张军柏 发布时间：2025-11-18 19:53:21

这车现在用的电池是74.88度磷酸铁锂，标称续航能到650公里，比之前49.92度的版本提升不少，电机功率也从150千瓦增加到230千瓦，开起来更带劲，不过车身重量也跟着涨了，从原来的一千六百多公斤变成一千八百八十公斤，电池变大车子自然就重，这一点没办法避免，我倒觉得用稍微重一点换来更长的续航，这个选择其实挺实在。

充电口挪到车尾了，这个改动看起来不大，其实挺关键，以前充电口在前轮旁边，现在移到后翼子板那儿，说明前面空间不够用了，电池包要做得更大，散热结构也得占地方，只能往后安排，不只比亚迪这样做，极氪001和埃安Y Plus也都把充电口放在后面，电动车电池越来越大，底盘设计就得重新考虑，前驱布局已经越来越难应付这种情况。

价格还是老样子，从十一万出头起步，同级别的深蓝S05和银河E5也差不多这个价，不过新款元PLUS(图片|配置|询价)续航多了三成，动力也强了不少，要是还按原来价格卖，比亚迪就是拿利润换口碑，销量在那摆着，九月份卖了一万两千多辆，进了紧凑型SUV前十名，大家买车不只盯着价格，更看重车子能跑多远、开起来稳不稳。

它没有举办发布会，也没有发布新闻稿，只凭借工信部的申报信息悄悄出现，这种低调的升级方式，跟特斯拉推出FSD的做法有些相似，现在国产汽车逐渐减少依靠宣传参数，转而依赖供应链将技术实实在在地融入车辆中，三元锂电池慢慢退出市场，磷酸铁锂技术越来越成熟，已经成为行业普遍选择的路线。

汽车生产企业名称	车辆型号	通用名称	产品名称	续航里程 (km)	整备质量 (kg)	动力电池容量 (kWh)	电机功率 (kW)
比亚迪汽车有限公司	BYD64508ZBEV1	比亚迪元 PLUS	纯电动多用途乘用车	650	1880	74.88	230

车重增加了快百分之十四，刹车和悬挂系统必须跟着提升，现在还没看到碰撞测试的结果，也没公布百公里刹停的具体距离，如果以后有车主反映刹车偏软、电耗显示偏高，舆论可能会转向，小鹏G6同样续航七百公里，车身重量只有1820公斤，比它更轻，比亚迪选择的是多装电池，而不是省着用电。

这种升级方式会越来越多，不用等发布会公布，参数一出来车子就准备上市，传统媒体那套首发测评越来越没用，用户自己查数据做实测成了主流，车厂也不搞花样，直接给你东西用，你觉得行就行，不行再调整。

[illegible]

HTML版本: 元PLUS电池变大了, 车也重了, 但没人吵着降价