

比亚迪13000吨大压铸“砸场”！直接干“一群”！

来源：刘姿婷 发布时间：2025-11-19 06:08:49

当雷总还在宣传自家“大压铸直接干两套”时，比亚迪直接甩出了更猛的操作——13000吨大压铸集群高调登场，把原本需要74个零件冲压焊接的车身部件，你可以理解为“一锅浇铸”成了一个整体。这波“降维打击”，直接把新能源汽车的制造效率和成本控制卷到了新高度。

特斯拉早期用的是6000吨压铸机，小鹏量产的旗舰机型也才12000吨，比亚迪一出手就多了1000吨，能直接压铸更大尺寸的车身结构件，比如整个后地板甚至中后车身。以前造个底盘，得经历上百个焊点、几十道工序，既费人工又有焊接隐患，现在两分钟就能搞定一个一体化部件，效率翻倍的同时，还消除了焊接薄弱点。

大压铸一体成型的车身扭转刚度飙升，车身强度能涨23%，安全性直接拉满；车身重量还能降10%-30%，电池不用加量，续航就能多跑几十公里，补能焦虑少了大半。最重要的是成本，少了几十道工序、上百个零件，人工费和材料费省了一大笔，再加上比亚迪超60%的供应链自主化率，说不定下次新款车型上市，价格真能“咬咬牙”往下走，迪子卷起来就没有其他车企什么事。



虽然设备是他产的，但模具设计、铝合金材料配方全是迪子自己研发的，甚至重新定义了铝合金成分，做到强度和流动性平衡。这种从底层技术突破的路子，比单纯买设备组装靠谱多了，也难怪在芯片短缺时还能稳住产能。



不过也有人担心“一体成型修起来贵”，但想想看，车身强度高，小碰撞不容易变形；而且比亚迪的售后网络够密，真出问题维修也方便，这点顾虑其实不用太纠结。

此前，比亚迪插混车型的纯电续航大多在75-100多公里，远低于友商动辄450公里的纯电续航；旗舰车型比如腾势N9，重量接近3吨，给续航、操控都带来了不小压力。而一体化压铸技术，刚好能解决这两大痛点——单件就能减重150公斤，让车型重量差距缩小100-200公斤，再搭配新款车型的大电池，续航和操控直接双升级。

相比特斯拉、小鹏，比亚迪入局大压铸晚了两三年，据了解因为比亚迪早期是考虑到售后的零整比，如今13000吨大压铸落地，自然已经解决了售后维修的问题，这样一来不仅让自家车型竞争力更强，还能带动国内大压铸产业链一起升级，这技术就是未来的大趋势。接下来，就看比亚迪怎么用这波技术优势，在新能源赛道上继续“领跑”了！



HTML版本： [比亚迪13000吨大压铸“砸场”！直接干“一群”！](#)