

上汽大通大拿V1L和长安凯程V919，谁才是“盈利神器”

来源：梁一瑞 发布时间：2025-11-21 16:11:10

众所周知，货运行业卷到今天，“靠车赚钱”早已不是拼时长、跑频次，而是拼选车眼光。选对一台车，相当于在你的赚钱路上装上“加速器”，能省成本、提效率，让你在低价竞争中轻松突围。

上汽大通大拿V1L和长安凯程V919，作为电动货运市场的热门选手，经常被货运人拿来对比。但真正用过就知道，两者的差距远不止参数表上的数字，而是“省心赚钱”和“勉强够用”的天壤之别。下面咱就从货运人每天要面对的场景出发，看看这两者究竟谁能让你在低价竞争中站稳脚。

外观各有风格，大拿更显耐看



两款车的外观均采用新能源主流的封闭式前脸，设计感拉满。大拿V1L以“方圆之融”为设计理念，整体线条灵动简约，越看越有质感；V919则靠贯穿式日行灯 + LED 大灯，搭配大倾角前挡，营造出一定科技感。

两者的侧面都比较简洁利落，且都采用单侧侧滑门。两者在尾部还采取对开式尾门的设计，能实现270°的开启，装载时也不会挡空间。

车尾设计上，大拿V1L的三颗胶囊式灯组与前脸呼应，细节呼应更显用心；V919的车尾主打简洁风，也具备不错的时尚感，可以说两款车在外观上各有侧重，均能满足商用场景的

审美需求。

不惧地库 + 高利用率，大拿装载更省心

对货运人来说，“装得多、走得顺”就是硬通货。大拿V1L精准踩中这两个痛点：2180mm 车身高度完美适配城市地库2.2米限高，不用为了绕路浪费时间；8.9方超大货箱 + 70% 超高得仓率，再加上方正无浪费的内部设计，不管是家电、快递还是大件货物，一次就能比 同行多装不少，单趟收益直接拉满。

V919相比下会略显尴尬，主要它2380mm的车顶高度让地库成为“禁地”，遇到限高只能绕远路耽误时效；61.51%的得仓率也让不少空间白白闲置，看似尺寸不小，实际装载能力差了一截。

另外在细节之处也更显设计的用心和考量，大拿V1L使用独创的偏置桥方案，其拥有52cm的超低货台，比V919要低上5-6cm，这样带来的好处就是搬货不用弯腰使劲，装卸效率翻倍，还能减少腰部劳损，长期跑车更省心。

内饰乘用化设计，大拿配置更懂实用需求

作为货运人来说得天天待在货车里面，舒适实用是重中之重。大拿V1L直接把乘用化体验搬进货车：温馨有档次的配色，长期乘坐也不觉得不压抑；平整宽大的中控台能当临时桌面，接单记账、放东西都方便；方向盘集成了空调、内外循环等功能，开车时不用低头找按键，专注驾驶更安全。

V919的方向盘则只有常规的车辆操控，空调等按键仍然是传统的布局，实体按键的设计虽然初期上手直观，但长期用下来不如大拿V1L便捷。

座椅配置的差距更是一目了然：大拿 V1L前排三人座+贯通设计，等单时能躺平休息，两人跟车也不挤；全车标配头枕，不管是自己开还是拉乘客，安全舒适都有保障。

而V919前排只有两座，休息、多人跟车都尴尬，二三排座椅连头枕都没有，安全性和舒适性大打折扣。

跑的远 + 省电费 + 高质保，大拿重载更放心

跑运输最怕“动力弱、转弯难”，大拿V1L直接把这两个问题解决得明明白白。120kW大功率电机，重载上坡一脚油门就能轻松应对，完全不拖沓；130km/h的极速，高速超车底气十足，不会被当成“移动路障”耽误行程。

更难得的是它拥有5.75m的小转弯半径，在城中村、狭窄停车场里穿梭自如，不用反复倒车调整，节省不少时间。而V919它的电机功率是110kW，在重载时会略显吃力，100km/h的极速跑高速也比较被动；偏大的车身导致转弯半径大，城区小路调头都费劲，一不小心还容易刮蹭。

电动货车的运营成本和长期保障，直接决定了盈利多少。大拿V1L搭载宁德时代专为商用车打造的天行电池，83度版本续航高达535km，百公里电耗最低仅12.8度，算下来一公里成本不到一毛钱，长期跑下来能省不少电费。而且快充30分钟就能充至80%，刚好趁吃饭时间补能，完全不耽误接单。

V919虽然电池容量多5度，但续航只有470km，百公里电耗16.5度，电费成本比大拿V1L高不少，而且充电更频繁，间接减少运输趟数。最关键的是质保，大拿V1L它有至高 8年80万公里的超长质保，比V919的8年40万公里多了一倍，不管是自己开还是后期转手，都更有底气，完全不用为三电故障操心。

另外货运难免遇到重活，大拿V1L的承载能力直接碾压V919。桥上板簧设计 + 1.62 吨额定载重，拉水泥、瓷砖这种重货时，过减速带、坑洼路面都能保持充足支撑，不会塌尾或导致货物移位，靠谱不掉链。而V919采用桥下簧设计，额定载重只有 1.46 吨，重载时容易出现U型螺栓变形断裂，只能应付商超小件这种轻活，局限性太大，遇到重活只能眼睁睁错过。

选大拿 V1L，就是选稳赚不赔的货运伙伴

所以综合来看，大拿 V1L 从空间、配置、动力、续航到质保，每一处都精准戳中货运人 “多赚钱、少费心” 的核心需求，相比长安凯程 V919，优势堪称全方位碾压。现在新款大拿 V1L 还有上市限时福利，9.58 万元起的一口价，再加上至高 1.2 万元的限时上市礼遇，性价比直接拉满。对货运人来说，选车不是选 “能用”，而是选 “能赚钱、少麻烦” 的伙伴。大拿 V1L 就是这样一台车，能够帮你在激烈竞争中省成本、提效率，哪怕运费再低也能赚。

HTML版本：[上汽大通大拿V1L和长安凯程V919，谁才是“盈利神器”](#)