

比三电拼智能！13万预算，零跑C10与银河E5，谁更懂你

来源：张慧娟 发布时间：2025-11-21 23:37:14

最近身边好几个朋友都来问我：13万左右买新能源SUV，到底该选谁？

不知道各位有没有这样的感觉，家庭用户选车，难度那真的高，不仅要满足男主人对于动力的追求，也要满足女主人对于高颜值的向往，关键的是空间得够大，一家老少出行才不会拥挤。而俗话说得好，买车什么都可以不看，但一定得看销量，对于家庭用户如何选车这个话题，今天小编就选出时下热门，且销量都不错的零跑C10和银河E5来进行对比，其中，零跑C10在10月全球销量突破20000台，创新高。2026款零跑C10官方指导价区间为12.28-14.28万元，2026款银河E5官方指导价区间为10.98-14.58万元，那到底谁更值得下手？别急，咱今天就从续航、智能、空间、价格这些实实在在的点掰扯掰扯，看看哪款车能让你看完直呼“真香”。

对比车型：银河E5 2026款 610km 星舰版 指导价14.58万，惠后13.78万，零跑C10 2026款 纯电版 605激光雷达版 指导价14.28万，惠后13.78万。



续航：谁更让人安心？说到电动车，续航和补能永远是绕不开的话题。你总不能开着开着，电量突然告急，然后满街找充电桩吧？那多“下头”啊！

吉利银河E5给的是610km的CLTC续航，说实话，这在同级里已经算不错了，日常通勤、

周末近郊游完全够用。再看2026款零跑C10也达到了605km的CLTC续航！虽然两车的续航基本没差别。但关键的是，零跑C10它上了800V高压快充平台，官方说16分钟就能从30%充到80%。啥概念？你喝杯咖啡、上个厕所的功夫，电就差不多了。相比之下，银河E5还是400V平台，补能速度慢半拍，长途出行时这差距就“支棱起来”了。

所以，如果你经常跑高速，或者充电条件不太理想，零跑C10的续航和补能体验，确实更让人踏实。

底盘布局对比：零跑C10平台布局优秀、银河E5成本控制出色

零跑C10相比起这个价位的其它传统造车厂商，采用了电机后置后驱的动力总成布局。这得益于C10本身采用了纯电平台的设计，而不是与传统燃油车兼容的布局方式。因此零跑C10通过直接把电机布置在后轴，就能实现后驱布局，不但爬坡能力强，而且前后车重比例更均匀，在过弯的时候动态会更加稳健。一方面，乘客在车里会感觉更加稳、不容易晕车；另一方面，在遇到突然有行人或者车辆冲入道路等紧急情况，需要紧急变线的时候，车身稳定性会更好、更不容易失控。

同时，由于电驱系统直接设置在了后轴上，因此C10的充电口也能在满足控制线束长度、节约成本的基础上，布置在车身后方，使得在带有快充站的停车场、地下车库等场合补能的时候，更便于通过倒车接近充电桩，用车更便利。

另外，零跑C10还采用了CTC 2.0，即第二代的电池底盘一体化技术，动力电池组与车身的整合程度更高。同时，车身的扭转刚度高达 $42500\text{N} \cdot \text{m}/^\circ$ ，刚性更强。这不但能让车身的安全性更高，而且在同样的车身尺寸内，能腾出比其它车型更多的空间。

而吉利银河E5，则是采用了与传统燃油家用车相似的前置前驱布局，这种布局对于成本控制是非常有利的，而且也能通过尽可能将三电系统集中在前舱中，来节约出宝贵的车内空间。但是如此一来，车头更重，前轮的负荷会更重，对于操控是明显不利的。

而且银河E5使用的是较早的CTB电池底盘系统， $31000\text{N} \cdot \text{m}/^\circ$ 的整车扭转刚度稍差一些。另外，由于三电系统布置在车头，为了控制成本，充电口也不得不布置在车头的位置，日常在快充桩充电的时候，就需要用车头泊入车位，显然这对于司机来说没有那么友好了。

驾乘体验对比：零跑C10运动舒适兼具、银河E5调校偏舒适

动力部分，零跑C10采用后驱+220电机功率，银河E5采用前驱+160功率，零跑C10 5.9秒的零百加速，用车动力也更强，银河E5的零百加速需要6.9秒。从实际体验来看，零跑C10无论是操控还是舒适性，都能够比肩更高级别的车型。在过减速带时，零跑C10的振动过滤更细腻，能够更有效地把多余的震动化解。而且在过弯的时候，更多的连杆也带给了C10更好的车身控制效果，因此在弯道中对车身的支撑能力更强，操控感出色，可以说是做到了兼顾运动和舒适的效果。

而银河E5的调校风格，显然更加重视舒适性。但是，悬架的调校明显比较软，在面对路面的一些坑洼、起伏、减速带以及连续性的起伏路段时，悬架对于振动的处理不够干脆，余震较多，而且过弯的支撑性也比较一般，很难控制车身的晃动感。除此之外，在转弯以及掉头时，车身的侧倾现象也比较明显。

空间对决：数字背后的真实体验

而除了动力、续航以外，空间想必也是家庭用户选车时的一大考量点，毕竟大部分国内用户都是“以大为美”，房子要住大的，车子自然要买大的。对比零跑C10以及银河E5的尺寸数据不难看出，拥有中型SUV身材的零跑C10要比定位紧凑型SUV的银河E5大了一整圈，特别是零跑C10的轴距来到了2825mm，比银河E5长了75mm，车长也是拉开124毫米的差距，更大的三围尺寸能带来足够宽敞气派的外部视觉效果，而2825mm的轴距也是车内空间的保证。

近年来车企特别喜欢用“得房率”来展示车内空间实用性，数据来看，零跑C10的“得房率”更具优势，空间优势足够突出，而且因为采用的是大五座布局，所以后排每一位乘客能获得同样宽敞舒适的乘坐体验。

与此同时零跑C10后排坐垫还进行了加长处理，延伸出来的腿托设计能更好地给大腿根进行支撑，坐感好像家里的大沙发，加上零跑C10全系都配备了后排靠背角度调节，确保后排每位家人都能轻松找到一个合适的坐姿。

得益于宽敞的横纵向空间以及大开口车门设计，家里老人上下车也不怕会碰头，宽敞的腿部空间以及纯平地台甚至能让家里小孩在后排来回走动，后排座椅放倒后排还行形成纯平大空间，随时随地都能变成小孩的“游乐场”，解锁更多可能性。

相比之下，银河E5的车内空间虽然在紧凑型SUV当中已经算是较好的水平，也有全平地台、靠背调节等舒适化设计，但毕竟与零跑C10之间差了一些，后备箱空间虽大，但压缩了后排乘坐空间，坐起来略显拥挤。不过要满足满载出行的场景也并不会会有压力。

智能体验：芯片战争的缩影

坐进零跑C10的驾驶座，高通8295芯片的强大算力立即显现。语音助手响应迅速，甚至能理解一些模糊指令。双AI大模型让车机不只是工具，更像是一个伙伴。但真正厉害的地方是辅助驾驶。搭载的激光雷达和高通8650芯片，使得零跑C10可以实现高速NOA功能。我在一段高速上测试了它的自动上下匝道能力，整个过程干净利落，只在急弯处略显犹豫。这是同价位很少提供的体验。

银河E5的龍鷹一号芯片性能足够日常使用，Flyme系统的流畅度不输手机。但对于追求性能的用户来说，多任务处理时能感觉到差距。它的L2级辅助驾驶系统足够成熟，全速自适应巡航、车道保持都表现稳定，但是在城市NOA的辅助驾驶方面就别提了。

另外，两车在配置方面也有一定的差距，银河E5没有的双温区空调、Face ID人脸识别、驾

驶位记忆座椅、外后视镜记忆+自动调节、硅胶革座椅和方向盘加热，零跑C10都能给到，细节更丰富。

总结：你会怎么选？

聊了这么多，结论其实挺清晰的：

如果你预算有限，追求操控，银河E5是个稳妥的选择，起步价低，开着省心。

但如果你就是日常家用，但又想要长续航、快补能、高智能、大空间，2026款零跑C10的确是个不错的选择。它不光产品力在线，且现在买零跑C10不仅有5k补贴，还送5k选装基金，还送家充桩+终身电池质保，简直是15万内新能源SUV的“六边形战士”。

花差不多的钱，买一辆配置更高、体验更好的车，谁不心动？这样的车子，你爱了吗？

HTML版本：[比三电拼智能！13万预算，零跑C10与银河E5，谁更懂你](#)