

新能源车体重内卷！腾势 N9 3245kg，车重背后藏着多少技术秘密？

来源：徐长旺 发布时间：2025-11-13 22:25:54

当腾势 N9 以 3245kg 的体重登顶 “重型 SUV” 榜单，新能源车的 “轻量化” 命题仿佛被彻底颠覆。从极氪 9X 的 3150kg 到问界 M8 的 2715kg，一批中大型新能源车的重量直逼甚至超过传统燃油车 —— 这背后不是技术的倒退，而是 “电池堆料” “安全冗余” 与 “轻量化技术” 的复杂博弈，更是消费者对 “车重 = 安全” 的固有认知与新能源产业 “效率革命” 的激烈碰撞。

车重的飙升，首先源于电池包的 “物理负担”。以腾势 N9 为例，其搭载的 113kWh 电池包重量约 600kg，占整车重量近 1/5；极氪 9X 的双电机 + 大容量电池组合，也让其体重突破 3 吨。电池作为新能源车的 “能量心脏”，容量越大意味着续航越长，但也必然带来重量的攀升。更关键的是，为了兼容 “纯电、插混、增程” 等多动力形式，不少车型的底盘设计需要预留更多空间，进一步增加了结构重量。

但消费者对 “车重” 的焦虑并非空穴来风。一方面，车重直接影响能耗 —— 一辆 3 吨重的 SUV，电耗往往比 2.5 吨的车型高 15%-20%，同等电池容量下续航会明显缩水；另一方面，过重的车身对刹车系统、悬挂结构的负荷更大，长期使用后易出现制动热衰减、悬挂异响等问题。有车主吐槽：“我的车重 2.8 吨，看似安全，但每次急刹车都感觉 ‘刹不住’，而且续航比官方宣传少了近 30%。”



吴佩

25-10-31 11:02 来自 微博网页版 已编辑
发布于 广东



车子的重量会左右你买车的想法吗？

腾势N9: 3245kg
极氪9X: 3150kg
腾势N8L: 2980kg
岚图泰山: 2852kg
领克900: 2820kg
问界M8: 2715kg
智己LS9: 2695kg
问界M9: 2690kg
深蓝S09: 2690kg
风云T11: 2635kg
蔚来ES8: 2630kg
零跑D19: 2580kg
理想L9: 2570kg
银河M9: 2530kg
乐道L90: 2400kg

轻量化？集成度？



有趣的是，车重背后还藏着车企的“技术实力”较量。乐道 L90 以 2400kg 的体重在榜单中垫底，并非因为“偷工减料”，而是其采用了“CTC 电池底盘一体化”“碳纤维车身部件”等轻量化技术，在保证强度的同时大幅减重。反观部分车型的“超重”，则暴露了平台整合能力的不足——为了兼容多动力形式，底盘结构设计冗余，电池包布局分散，最终导致体重失控。正如网友评论：“车重不可怕，怕的是又重又费电，这才是技术不行的体现。”

在这场“重量博弈”中，消费者最该关注的不是“数字高低”，而是“重量效率比”——即车重与续航、性能、安全的平衡。一辆车如果能在 2.5 吨的体重下实现 600km 续航 + 五星安全，远比 3 吨体重却只有 500km 续航的车型更具价值。对车企而言，与其比拼“谁更重”，不如在电池集成技术、轻量化材料应用上发力，比如采用 CTC2.0 技术优化电池布局，用铝合金、复合材料替代传统钢材，让新能源车真正实现“强而轻”。

新能源车的“增重潮”是产业发展的阶段性现象，随着电池技术的进步和平台化设计的成熟，车重终将回归理性。对消费者来说，选车时不妨多关注“重量背后的技术逻辑”，而非单纯被数字左右——毕竟，一辆车的好坏，从来不是由体重决定的。

HTML版本： [新能源车体重内卷！腾势 N9 3245kg，车重背后藏着多少技术秘密？](#)