

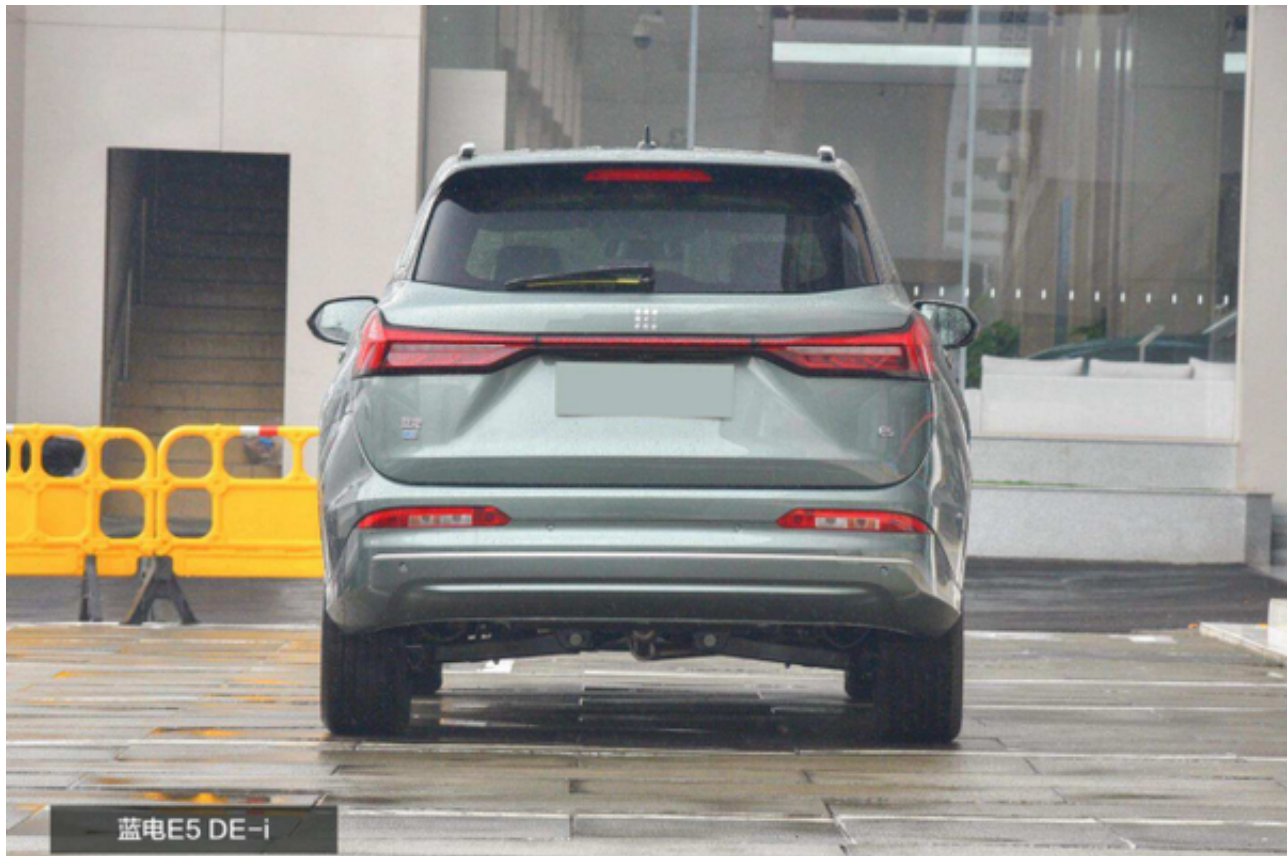
在纯电动始终受到里程焦虑制约、燃油成本又不断上涨的背景下，混动既成为了汽车制造商抢夺新能源市场份额的突破口，也成为了消费市场通过新能源享受新技术与高效低耗用车体验的捷径。我们说的当然不是连新能源牌照都上不了的油电混动，而是真正能免购置税、实现超低耗的插电式混合动力SUV。而在众多新加入到插混市场的SUV当中，有两款则是走上了薄利多销的路线，一台是11.89万元起售的启辰大V DD-i，一台是13.99万元入门的蓝电E5。





按理说，这价格上差的两万应该很容易给出一个初选了，但实际上，蓝电E5在市场上的销售优惠力度还是非常给力。首先来看，蓝电E5目前在终端是给出了最高可达3.5万元的限时综合优惠，包括置换补贴、金融贴息在内的多项优惠政策中，这0.5万元抵2万元相当于是直降1.5万元，这些算下来，蓝电E5实际会显得比启辰大V DD-i更优惠。其次，启辰大V DD-i的入门款虽然指导价打到了很低，但实际上产能有限，某种意义上算是个以低价吸引用户到店的噱头吧，真要想冲着低价去店里买的话还得再添上一两万买更高配置的车型。毕竟超低价格是一回事儿，买不买得到却又是另一回事儿。





蓝电E5 DE-i



东风启辰大V DD-i

跳出价格定位与优惠，我们再来看看对于一台新能源SUV来说最重要的两项属性，一个是动力系统、一个是座舱空间。在动力系统方面，赛力斯通过与比亚迪的强强联合，获得了行业领先的成熟动力技术，弗迪动力带来的DE-i混动系统全身都是专用硬件打造，从1.5L高效插混专用发动机到DHT300电混系统，再到二者之间应用的诸多核心零部件均是如此。也是在这样的成熟动力下，蓝电E5既能在电驱与混动模式下，通过130kW/300N·m的高功率电动机，在起步与混动中实现实时积极高效；在直驱中，也能通过专用发动机保持平顺稳定。更重要的是，整套系统既让蓝电E5可在7.4秒内完成零百加速，又能实现长达1150km的WLTC综合续航，加之其还能在馈电状态下保持5.5L/100km低油耗，综合用车成本大幅降低不说，比起同级别燃油SUV，5年开10万公里就能省出5万来，再买台代步车都不成问题。







而启辰大V DD-i这边也有不错的动力总成，一套IHS智能电混系统由东风日产自主研发，本质上也是一套插混系统，而且比起蓝电E5的1.5L专用发动机，启辰选择了一台本身动力参数更高的1.5T四缸发动机来搭配三电，150kW/320N·m的电动机也要高于蓝电E5。账面数据虽然好看，可落到实际用车阶段，启辰大V DD-i想要完成零百加速最快也需要7.8秒，稍稍落后蓝电E5，油耗表现也相比蓝电E5有些逊色；而续航方面，启辰大V DD-i的纯电续航有60、110km两种可选，相比蓝电E5全系纯电续航都能达到百公里乃至往上，启辰大V DD-i用低续航打下来的低价格，可以说是性价比完全不占优势。



在空间应用方面，长宽高达4760/1865/1710mm的蓝电E5已经是一台中型SUV，包括2785mm轴距在内的数据均远远高于启辰大V DD-i，仅轴距优势就达到了+85mm。







也是在这样的尺寸优势下，蓝电E5实现了“5+2”座椅布局，不光是单身、小两口、三口之家能用，就算是二胎、多代同堂也能一车搞定。此外，蓝电E5在前可实现165°靠背调节，无需额外装备就能带来移动露营床；在后可实现双排纯平放倒，必要时能实现移动仓储、家用应急运输，更符合SUV物尽其用的关键属性与消费预期

。







写在最后

显而易见的是，今天看到的两款新能源SUV车型都实现了真正意义上的低门槛，尤其是提供超高综合优惠的蓝电E5，在核心三电与空间能力上也是比启辰大V DD-i更胜一筹，二者比较之下该怎么选？答案好像还挺简单。