

近年来，国产新能源车凭借领先全球的成熟技术、制造能力帮助中国汽车工业实现了反超，成为新的“大国重器”。但很多普通家庭对于新能源车还存在观望，很大程度上在于，一台新能源车在门槛上会比传统燃油车高出不少。就说现在的家用SUV市场吧，一台10-15万的燃油SUV，同级别的新能源通常都要达到15-20万级，可如果一旦出现油电同价的情况，各位会如何选呢？这里所出现的插电式混动选手蓝电E5与传统燃油选手长安CS75 PLUS便是两款价位相近的竞争对手，这二者应该如何抉择呢？





先从这价格来看，定位于紧凑型SUV市场的长安CS75 PLUS，在市场上的门槛为12.49万元起(2023款)，而中型SUV蓝电E5则为13.99万元起，在指导价方面，两车已经十分接近了。但在实际的销售过程中，抛开第三方经销优惠不谈，就说蓝电官方提供的限时优惠，消费者就可享受最高3.5万元的综合优惠，其中，交5000元抵20000元购车款，可是扎扎实实的1.5万元优惠，仅算这一项优惠后实际提车成本就降到了与长安CS75

PLUS完全相同的12.49万元。更何况，蓝电E5还提供着1万元的置换补贴、1

万元的金融贴息，综合下来，蓝电E5的起售价只要

10.49万，这样对比两款车型，蓝电E5不像是油电同价，而是更划算的那一个。



还需要提到的是，正如前面所透露出来的，长安CS75 PLUS实际上是一台紧凑型SUV，但蓝电E5却已经进入到了中型新能源SUV市场，级别上是高出一级的。在实际尺寸对比中，长安CS75 PLUS拥有4700/1865/1710mm的长宽高，这与4760/1865/1710mm的蓝电E5是十分接近的，但后者也拥有实实在在的+60mm长度优势。熟悉汽车市场的朋友应该知道，在长宽高接近的情况下，轴距往往决定了一台车的实际空间能力，而车身轴距来到2785mm的蓝电E5却是拥有了+75mm的显著优势，这将会通过先进的新能源平台实现更为合理的空间布局，正是因此，蓝电E5迎来了同价位少有的“5+2”空间布局。





座舱内部，长安CS75 PLUS毕竟是一台A+级SUV，其提供的双排5座空间其实一直都是比较有优势的。但面对中型身份的蓝电E5，其却通过长、轴优势在双排5座之后带来了第三排双座空间，由于车辆拥有高达90.63%的舱内空间转化率，这使得车辆的第三排同样能满足成年乘客的舒适乘坐。

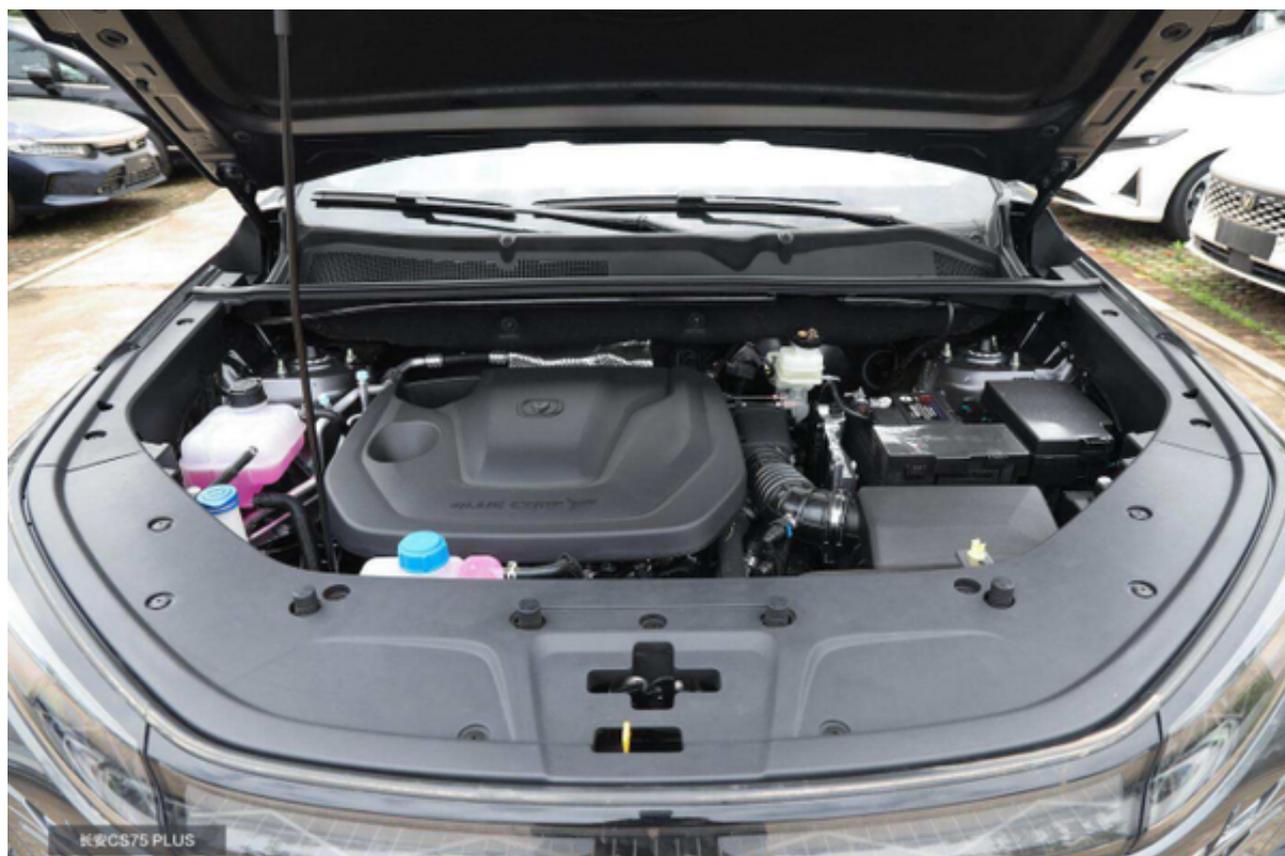
更重要的是，蓝电E5能实现后两排的完全平整放倒，除了满足2-7人的同乘出游外，这样的大平层空间还能够满足一些应急运输的需求，像要买个小型家具、电器，或者是大宗购物什么的，蓝电E5都能让用户自己搞定，而不求人，或是浪费一笔额外的运输费。



在动力方面，弗迪动力为蓝电E5带来的1.5L高效插电专用发动机与DHT300电混系统，可不止是三电，即便是在馈电状态下，1.5L发动机也能保持5.5L/100km的低油耗，而能够实现更积极连续启停的电动机还拥有130kW的最大功率，这使得车辆既能实现长达1150km的综合续航，也能在7.4秒内破快速破百。相比之下，长安CS75 PLUS的蓝鲸1.5T发动机虽有138kW的最大功率，但无论是6.96L/100km的WLTC综合油耗，还是加速性能，它都要逊色一些。



就按照这官标数据，一年2万公里行驶里程下，长安CS75 PLUS开一年就得11428元，而能够实现每公里不到0.2元的蓝电E5却不过4000元，这数据开上5年，能多省好几万，能在油电同价的情况下还实现如此低成本用车，蓝电E5的竞争优势可见一斑。



写在最后

从购车成本到用车成本、从空间实用性到动力综合表现，身为新能源中型SUV的蓝电E5，的确会在整体表现上更胜长安CS75 PLUS一筹。而且就这最重要的成本方面，真正在终端市场实现了油电同价的蓝电E5 将一改过去新能源车型门槛竞争力不足的情况，在燃油SUV面前兑现了关键优势，能做到开得越久越省钱，长安CS75 PLUS这一次是真没法比了。