

新能源车终究会全面取代燃油车，这是一个所有人都知道的事实，但受限于比燃油更高的技术、成本因素，新能源车的竞争主场一直集中在高价市场。要是想买一台插混SUV，那动辄就是12、3万起步，主流插混SUV价格带更是要到15万以上。如果新能源车的价格也能和燃油车拉平，谁不喜欢经济环保、性能更优的新能源车呢？然而，现在终于有了一款能够在价位上直接与燃油车形成竞争关系，甚至是优势的产品，它就是首款真正意义上实现油电同价的中型插混SUV——蓝电E5。



蓝电E5畅享型现金优惠4.01万，13.99万门槛变为9.98万，让蓝电E5进入到了10万级市场，如果公平一点来说，蓝电E5实际上比同级别市场的燃油车要便宜不少，即便是我们把第三代长安CS75 PLUS、第三代哈弗H6这样定位略低一些的头部的紧凑型SUV纳入对比，后两者在迭代后的门槛已经来到11-12万级，这意味着门槛上，蓝电E5就低了1、2万。



而落在真正的终端市场中，长安CS75 PLUS、哈弗H6实际会带来一些终端优惠，门槛会下降到10-11.5万元左右，与蓝电E5之间的裸车价格差会有所缩小。但别忘了，蓝电E5作为一台首款10万内中型插混SUV，能上绿牌，实际上是不需要购置税的，而要是这样来对比，蓝电E5就算是算上首年保险、上牌也能在11万元以内，而第三代长安CS75 PLUS即便是享受终端9千元优惠，也照样会超过13万才能提车，换言之，提一台中型插混SUV蓝电E5会比定位略低一些的紧凑型主流燃油竞品省2.5万元左右。



除了购车环节之外，蓝电E5在用车环节也有着突出优势，这优势便是建立在它的插混身份上。作为首款在10万元以内便获得了100km纯电续航的插混SUV，蓝电E5畅享型在日常的用车过程中完全可以当作是一台纯电车，100km的纯电续航足以支持一周的工作日通勤，就算是按照较高标准的0.60元/kWh居民电价计算，这每公里都不到2毛钱。



更重要的是，蓝电E5畅享型把馈电油耗也保持在了5.4L/100km，这让车辆即便是要覆盖长途出游也能保持低能耗成本，就算加上20%的用车都是纯用油的馈电状态，车辆日常的综合能耗也能保持在每公里2毛以内，再回过头来看，像长安CS75 PLUS这个级别的油车，即便是1.5T车型的实际油耗都会来到8L/100km甚至更高，就算接近期四连降之后的油价计算，它一年还是会比蓝电E5多用近1万元的油费。



还需要提到的是，通过比亚迪弗迪动力带来的高效插混总成，这使得蓝电E5从最低配开始就得到了一台130kW、300N·m的高效电动机，并匹配着1.5L插混专用发动机，

0-50km/h的加速时间仅需2.91s，动力响应速度快，行驶平稳安静，无论是加速体验还是行驶品质感来说，都要比同级别的油车要有优势。并且别忘了，蓝电E5作为插电混动车型，能够做到原地开空调这些，就不说去露营了，就平时接送老婆孩子什么的，较长时间的着车等待是肯定的，这时候油车的话原地开空调不仅费油，还容易带来发动机积碳，而蓝电E5直接电机运行。



无论是年轻用户，还是家庭消费者，选择SUV很大一部分原因就在于它的空间实用性会比轿车更高，在这方面，蓝电E5可以说是完成了对于同级别、同价位车型的降维打击。就像我们所说的，蓝电E5说是油电同价，但实际上是跟哈弗H6这些车身尺寸更小一级的燃油SUV价位相近的，这使得拥有2785mm轴距的它能在这些竞品面前斩获显著优势，转换到车舱之内，除了长达3144mm的有效空间外，它甚至还提供了三排7座布局，真要遇到个全家三代一同出行或是邀约三五好友出游，蓝电E5是一台车就能搞定，大大减少用车成本。



若是无需7座，或是有一些应急运输诉求，蓝电E5放倒后排就能实现最大1860mm的进深，储物空间能够达到1432L，除了能拉一些大件之外，要是遇到远游露营，它放上充气垫就能成为宽敞舒适的双人休憩空间。



写在最后

需要提到的是，蓝电E5除了成本低、动力强、空间大之外，还得到了赛力斯集团的质量管理体系加持，品质有保障。目前蓝电E5单车平均里程已经超过了7000km，能做到0中断、0降级，市场口碑不错。所以总的来说，有蓝电E5这么一台产品力出众价格还亲民的中型插混SUV，我实在想不出为什么还要花更多钱去买车身尺寸更小一级的紧凑型燃油车。