

比亚迪亮出王牌:刀片迭代、闪充升级



比亚迪“闪充高速站”。

在擅长的电动化领域,比亚迪再次亮出王牌。

近日,比亚迪发布二代刀片电池、闪充技术,还“一口气”上了10款闪充版新车,常温下从20%到97%,补能时间被压到9分钟。作为对比,普通快充的充电速度是30分钟到80%,这意味着比亚迪将充电速度拉到了和加油差不多的水平。

技术落地的同时,车企们补能网络的竞速也在同步展开——谁的网络越密,谁的用户就越多、成本就越低,谁就能形成真正的壁垒,甚至升级为能源服务商。

比亚迪董事长王传福在发布会现场宣布,到2026年底建成2万座闪充站,其中2000座自建高速站覆盖全国近三分之一服务区。

这意味着,比亚迪闪充站建成后的规模将超过理想和蔚来布局的超充站和换电站总和。按照规划,2026年底理想将建成约4800座超充站;蔚来汽车则计划2026年新增1000座换电站,在年底建成超过4700座换电站,加上已有的4934座充电站,蔚来在年底的充换电站将超过9600座。

一位充电行业人士评价,比亚迪从车端和储能端解决了超大功率充电的落地问题。“这种程度的技术释放,大众市场能跟牌的没几家了。”一位主机厂人士评价。

闪充和换电,谁是补能未来?

6年之后,二代刀片电池终于面世。王传福在发布会现场表示,二代刀片电池重点解决的是极寒环境下的充电速度和最后20%的充电速度问题。

记者在多地实测观察到,在零下20摄氏度的哈尔滨,以比亚迪大唐为例,在车辆冰封静置一晚后,从20%补能至97%,实际用时10分26秒,续航里程778公里;在4摄氏度左右的北京,同款车型从20%至97%的补能过程耗时10分1秒,续航里程显示779公里。

一个可供对比的参照是,在北京的冬季,使用800伏华为液冷超充桩后,小米YU7从30%补能至100%大约需要36分钟,问界M8从32%补能至100%大约需要38分钟;使用理想超充桩后,理想L9从20%补能至95%需超30分钟,用时接近比亚迪的三倍。

单从补能速度来看,蔚来换电是可以和比亚迪闪充叫板的最快补能方式。

蔚来最新一代换电站的换电时间是2分24秒——车辆驶入后,司机不用下车,电池可以自动完成卸载、安装、检测等流程。

当闪充变得更快,行业讨论“换电是否有必要存在”的战火继续升级。3月8日,蔚来汽车CEO李斌在央视节目中回应,换电与超快充两种补能方式并不矛盾,两者解决不同场景的问题,但他直言:“超快充的速度始终比不上换电的速度。”

“超快充如果用得多了,对电池的寿命、健康和长期的安全性都会有一定的损害。”李斌说。

但外界对这两种模式均存在一些疑虑。换电相较充电的最大优势是2分多钟即可

让车辆“满血复活”,但最大的挑战是成本高、电池难兼容。一座三代换电站成本高达约150万元,每天需要完成60次换电才能实现盈亏平衡。此外,蔚来的老车型和新车型的电池会面临兼容性问题。

不过蔚来总裁李斌曾在2023年的蔚来能源日上回应,蔚来内部有个模拟账本,除了对将来更新技术的投资,如果单论日常充、换电站的运营,“蔚来能源是个赚钱部门”。关于电池兼容问题,去年11月,蔚来回应,即便萤火虫车型当前不兼容宁德时代时代的换电标准,但蔚来自身的换电网络不断壮大,将为用户带来更多便利。

与换电相比,比亚迪此次主导的闪充模式更开放、未来的补能网络更密集。但市场顾虑的是,如何在闪充的同时保持电池安全?

比亚迪介绍:“针对那些已经产生的热量,比亚迪利用了铜箔、铝箔的金属特性,形成并联导热,智能热管理系统就像给电池装上‘智能空调’一样,它在闪充时提供高效散热,瞬间带走闪充产生的热量。”

有长期关注充电行业的人士向记者分析,超大功率快充的推广会对换电产生一定影响,但不至于被取代,“中国市场足够大,能容纳不同的技术路线继续发展。”

但无论是蔚来的换电,还是比亚迪的闪充,当前它们所面临的一大局限就是“仅对自家车主有用”。而且无论哪种技术路线,他们做的其实是一件事——让电动车补能便利性真正接近燃油车。比亚迪品牌及公关处总经理李云飞在接受媒体采访时表示,闪充和换电属于不同的路线,但共同的目标都是促进油转电。

截至3月5日,比亚迪已建成4239座闪充站。这批站点将全面接入比亚迪自研的闪充App,用户可实现即插即充、无感支付与预约充电。

这代闪充站与第一代兆瓦闪充站策略最大的不同,是补能网络主导权的切换,即从比亚迪“完全自建”到“第三方共建”。记者了解到,去年3月发布兆瓦闪充时,比亚迪的规划是自建4000余座,其余接入小桔充电、新电途等第三方运营商。而今年2万座的计划中,有1.8万座“站中站”沿用合作改造模式,其余2000座高速自建站及核心城市直营站将全面由比亚迪自主掌控。

“非车企自建这种站很难盈利,成本太高、利用率太低。”有充电桩行业人士告诉记者,“站中站”模式更容易被第三方充电厂商接受。在充电桩行业,新建的充电站通常同时配备超充桩和普通充电桩以摊薄成本,因为单建超充桩成本较高,且并非所有车辆都能支持超大功率

充电。比亚迪的垂直整合能力,让对手跟牌更难。比亚迪的核心优势在于全栈自研自供。储能柜、光伏板、充电桩等硬件均由比亚迪自主研发生产。

“作为电池公司,它自产储能产品,成本与行业储能电池招标价约0.4元/瓦时—0.5元/瓦时相比更低,且能自主布局。”上述充电桩行业人士评价,“这更像是一种市场策略,对于比亚迪卖车、推广二代刀片电池更有利。”以充电桩为例,比亚迪自研的全球首款全液冷兆瓦闪充终端,单枪峰值功率达1000千瓦,核心碳化硅功率芯片电压等级达1500伏,同样自研。

而对于充电运营商,上述人士表示运营商们短期内不会盲目跟随建兆瓦级站。行业目前仍普遍采用“超充+普通桩”混合建站模式来摊薄成本,因为绝大部分车辆需求功率仍在100千瓦以下。

6年磨一“刀”,比亚迪想要稳住王座

相比充换电技术路线的选择、基建竞速,比亚迪真正的壁垒还是自研电池,包括动力电池和储能电池。

6年前,一代刀片电池配合DM-i超级混动技术,用长续航和低成本吃下了日系车在中国市场的市场份额,助力公司进入高速增长周期。

2021年刀片电池开始批量上车,比亚迪的销量攀升至74万辆;2025年,比亚迪继续狂奔,以460.24万辆的成绩超越特斯拉,夺得纯电动汽车全球销冠。

对于二代刀片电池,比亚迪内部对此期待非常高,有接近比亚迪的人士总结:“比亚迪内部希望二代刀片电池能重现一代刀片电池的辉煌。”从王传福在发布会上的发言来看,比亚迪想要通过二代刀片电池撬动燃油车的最后一块地盘。

据王传福介绍,二代刀片电池的能量密度提升了5%以上。反映在续航里程上,腾势Z9GT闪充旗舰型搭载122.496千瓦时电池包,CLTC纯电续航1036公里;腾势Z9GT搭载102.3千瓦时电池包,CLTC纯电续航880公里。

“本次比亚迪发布的电池技术升级,对于其他车企或者电池公司可能都会形成很大挑战和压力。”一位前充电企业高层评价。

但对手更难跟进的是技术落地的广度和速度。磷酸铁锂路线的能量密度长期被认为低于三元锂,此次5%的提升虽幅度不大,却意味着磷酸铁锂正在缩小与三元锂的差距,同时保留本征安全优势。

一位工程师告诉记者,与三元锂材料相比,磷酸铁锂的安全属性决定它更适合做快充。

二代电池和闪充技术的落地需要再提速。

去年兆瓦闪充技术仅搭载于汉L、唐L两款车型。而今年开年,首批搭载二代刀片电池和闪充技术的车型已达10款。这些产品最低预售价格下探至15万元级,同时上探到百万元级市场,部分车型车尾增加了“闪充”字样配小闪电的专属标识。

为激励用户使用,王传福在发布会上还宣布,所有搭载二代刀片电池的车主,自交车之日起,可在全国闪充站享受为期一年的免费充电权益。

东北市场对比亚迪来说依旧存在增量。据汽车之家研究院发布的调研报告,2025年1月—10月,东北、西北和西南地区依旧是燃油车主导的市场,新能源渗透率均未超过50%。东北垫底,只有41%。

更值得关注的增长曲线还有储能,2026年前两个月,比亚迪动力电池及储能电池累计装机38.96吉瓦时,同比保持增长势头。

搭配闪充站快速铺开的储能箱,也将加速比亚迪储能业务的增长。竞争加剧的汽车业务与高速增长储能业务,对于想要稳住王座的比亚迪来说,拥有了新的叙事底座。

供稿:《21世纪经济报道》作者:焦文娟

“基建”竞速,谁是能源入口?

1.5兆瓦闪充桩并非充电桩行业的重大技术创新,在充电桩行业,星星充电在2025年4月已经推出了2兆瓦超充产品。

而兆瓦级闪充意味着极高的瞬时功率,这便会诞生行业真正关心的重要问题——电网能不能承受。

“比亚迪从车端和储能端解决了这个问题,让超大功率充电成为可能。”充电行业人士评价,通过自配储能箱形成了“车-桩-储能”的闭环方案。

“有了这套储能系统,存电的时候,是电能的蓄水池;放电的时候,就是功率的放大器。”王传福说。这套方案带来的直接好处是:闪充站建设不再受限于电网增容,即便在配电容有限的小区或高速口也能快速铺开。

记者实地观察到,比亚迪正在自建的一批闪充站采用“光储充”一体化设计,每个站点配置6至8个充电桩,理论上可同时服务12至16辆车。哈尔滨、深圳等地的闪充站已建成投用,站顶铺设光伏板,并配有12个比亚迪储能柜。

一位充电行业人士向记者介绍,搭配储能箱或光伏来增容,已是行业建设超充站的普遍做法。有了储能箱,比亚迪的闪充站才真正具备了落地可能,它解决了兆瓦级充电最核心的电网承受问题。

2025年3月,李斌曾在接受媒体采访时表示:“这么高功率的超快充,电力容量直给那是不可能的,就像电脑没有内存一样,所以超快充必须配备储能。而做储能的超充站,成本上其实跟我们的换电站一样贵。”

补能基础设施的建设一直是个重资产游戏,包括设备、场地、电力增容等,前期投入动辄数百万元,超充桩比普通桩的成本贵一倍以上。

对于今年建设闪充站的计划,王传福透露,预计到2026年年底,比亚迪将在全国范围内建成2万座闪充站。其中分为两类:一类是1.8万座“闪充站中站”,这类站点通常与充电网络运营商合作,在现有基础上改造或增建;另外2000座则沿高速线路建设,将覆盖全国近三分之一的高速服务区。

公告

马晶:在2026年2月5日给客户发送“因个人职业规划调整于次日2号6日正式离职的信息”后,至今旷工一月有余,根据相关法律及公司规定,旷工7天为自动离职。

特此公告

青岛新丰化工有限公司
2026年3月12日

公告

青岛创盈和信遥感应用科技有限公司:

本委受理的樊平丽与你单位劳动争议一案已审理终结。现依法向你单位公告送达青黄劳人仲案字[2025]第6968号仲裁裁决书,请自本公告发布之日起30日内到本委(地址:青岛市黄岛区双珠路1688号209-1室)领取仲裁裁决书,逾期不领取,即视为送达。

特此公告

青岛市黄岛区劳动人事争议仲裁委员会
2026年3月12日

公告

青岛沙和尚药膳有限公司:

本委受理的吕增娥与你单位劳动争议一案已审理终结。现依法向你单位公告送达青黄劳人仲案字[2025]第6442号仲裁裁决书,请自本公告发布之日起30日内到本委(地址:青岛市黄岛区双珠路1688号209-1室)领取仲裁裁决书,逾期不领取,即视为送达。

特此公告

青岛市黄岛区劳动人事争议仲裁委员会
2026年3月12日

公告

黄岛区鸿福牛八爷熟食店:

本委受理的罗阳与你单位劳动争议一案已审理终结。现依法向你单位公告送达青黄劳人仲案字[2025]第6981号仲裁裁决书,请自本公告发布之日起30日内到本委(地址:青岛市黄岛区双珠路1688号209-1室)领取仲裁裁决书,逾期不领取,即视为送达。

特此公告

青岛市黄岛区劳动人事争议仲裁委员会
2026年3月12日

公告

黄岛区串通三姐妹水饺店、黄岛区陈李记小吃店:

本委受理的朱浩阳与你公司劳动争议一案已审理终结。因向你公司直接、邮寄送达不成,现依法向你公司公告送达青黄劳人仲案字[2024]第13065号裁决书。请自本公告发布之日起30日内到本委(地址:青岛西海岸新区长江西路2号人力资源大市场调解仲裁庭,联系电话:19506199923)领取;逾期不领取,即视为送达。

特此公告

青岛市黄岛区劳动人事争议仲裁委员会
2026年3月12日

公告

黄岛区羲之学校外托管服务中心:

本委受理的刘志萍与你公司劳动争议一案已审理终结。因向你公司直接、邮寄送达不成,现依法向你公司公告送达青黄劳人仲案字[2024]第13050号裁决书。请自本公告发布之日起30日内到本委(地址:青岛西海岸新区长江西路2号人力资源大市场调解仲裁庭,联系电话:19506199923)领取;逾期不领取,即视为送达。

特此公告

青岛市黄岛区劳动人事争议仲裁委员会
2026年3月12日

公告

青岛一梦投资咨询管理有限公司:

本委已受理高雅雅与你单位赔偿等争议一案(青黄劳人仲案字[2025]第11425号)。因向你单位直接、邮寄送达相关文书不成,故依法向你单位公告送达《应诉、开庭通知书》(申请书副本)等法律文书。自本公告发布之日起30日即视为送达。本委定于2026年4月29日9时30分开庭审理此案,地址为青岛市西海岸新区青岛黄岛区朝阳山路329号阳光大厦南侧裙楼三楼劳动维权三室青岛西海岸新区劳动人事争议仲裁院。请准时到庭参加庭审,否则本委将依法缺席裁决。

特此公告

青岛西海岸新区劳动人事争议仲裁委员会
2026年3月12日

公告

田根:

本委依法受理你与中国石油天然气第七建设有限公司、北京百川基业建设有限公司劳动争议一案(青黄劳人仲案字[2025]第23170号)已审理终结。因向你直接、邮寄送达不成,现依法向你公告送达青黄劳人仲案字[2025]第23170号仲裁裁决书,请自本公告发布之日起30日内到本委(地址:青岛市西海岸新区双珠路166号西区办公中心2号楼0216室,联系电话:0532-86130023)领取仲裁裁决书,逾期不领取,即视为送达。

特此公告

青岛市黄岛区劳动人事争议仲裁委员会
2026年3月12日

美好时光 “纸”传祝福

新婚祝福 | 爱情祝福 | 升学祝福 | 生日祝福
纪念日祝福 | 节日祝福

刊登价格	999元/期 (7.2*10cm)
299元/期 (7.2*3cm)	1314元/期 (14.6*6cm)
520元/期 (7.2*5cm)	1999元/期 (14.6*10cm)

祝福启事
咨询热线 0532-83861285