

销量被DM-i吊打，“更先进的”多挡DHT混动为啥没人买？

来源：黄玮婷 发布时间：2025-11-17 05:46:44

三年前，车圈大佬们还在嘲笑增程式是“脱裤子放屁”，吹捧多挡DHT才是混动技术的天花板。如今销量一出，场面极度尴尬——卖得最好的多挡DHT车型月销仅几千辆，而比亚迪DM-i单月销量动辄数万台，理想等增程式车型也轻松破万。

理论上更先进的技术，为何反而被市场冷落？这场技术路线之争，背后是车企对技术的执着与消费者真实需求之间的巨大落差。



多挡DHT技术看起来确实很美好。吉利、奇瑞等品牌推出的三挡DHT系统，让发动机在更广速域内都能参与驱动，理论上能兼顾全场景下的动力性和经济性。长城柠檬DHT采用两挡设计，宣称能扩大发动机高效区工作能力，降低油耗。

但理论归理论，现实却很骨感。多挡DHT最大的痛点在于结构复杂带来的高成本和顿挫感。由于内置了可调变速机构，电机大扭矩与发动机并联输出组合起来有几十种工作模式，调校难度极大。

“低速换挡像被人踹了一脚”，不少车主如此吐槽。为这点“技术光环”，消费者得多掏1.5-2万元，但修一次变速箱就够加三年油。



反观比亚迪DM-i这类单挡混动，结构简单直接：中低速时电机驱动，高速时发动机直驱。这种“简单即是美”的设计，不仅成本低，而且实现了“无感”切换，电磁离合器转速差控制在50rpm内，驾驶体验更接近纯电动车。

消费者用钱包投票的原因很现实。绝大多数用户日常行驶时速低于80公里，单挡DHT已完全满足需求。多挡DHT那点高速油耗优势（百公里仅低约0.5升），远不足以抵消其更高的售价和维护成本。

更让多挡DHT尴尬的是，电池成本大幅下降彻底改变了游戏规则。当电池价格跌破0.4元/Wh时，通过增加电池容量来提升纯电续航，比设计复杂变速箱更有意义。



市场反馈残酷但清晰：车企纷纷转向。吉利银河系列从多挡混动转向单挡混动，奇瑞也推出增程式方案，连大众、现代都在研发增程车。曾经执着于多挡DHT技术的车企，一个个“叛变”了。

技术参数再漂亮，若不能转化为用户可感知的价值，终究是纸上谈兵。多挡DHT的衰落

提醒我们：任何技术最终都要服务于人，而非让人去适应技术。消费者不会为用不到的功能多付钱，这场混动技术之争，本质是实用主义对技术至上的胜利。

HTML版本：[销量被DM-i吊打，“更先进的”多挡DHT混动为啥没人买？](#)