

多挡DHT的尴尬“死局”：低端干不过单挡，高端干不过增程

来源：李敬琴 发布时间：2025-11-14 01:31:12

明眼人都能看出来，多挡DHT技术现在是相当尴尬。

销量不仅打不过单挡插混，甚至连增程式的销量也比不上了，而之前专注多挡DHT的车企，甚至都开始了转向，在低端车型上用低端，高端车型上采用增程式。

可是3年前，事情可不是这样的。2022年前后，各大车企争先恐后地推崇多挡DHT，宣传词都差不多——“发动机直驱高效”“动力分配智能”。而一年之前，比亚迪才发布了单挡的DM-i超级混动，那其他车企不能也跟着发布一个单挡技术啊？单挡技术已经被比亚迪抢先占据了生态位，那其他车企只能另辟蹊径了。



多挡DHT原听起来确实很美好，通过增加挡位数量，比如两挡、三挡甚至四挡，让发动机在更多的车速区间内都能保持在最高效的工作状态。纵向对比增程式的发动机只能发电不能直驱，多挡DHT确实看起来高明得多。

有的车企以多挡DHT自诩为混动技术的巅峰。宣传资料中复杂的参数配置，如3擎9模、11种驾驶模式等，堪比高考数学题般的晦涩难懂。吉利、长城、奇瑞等纷纷涉足多挡技术，甚至提出了“挡位越多”，“发动机参与度越高越高级”的荒谬论断。

但是短短3年，多挡DHT的遮羞布被彻底撕碎。比亚迪的单挡DM-i车型在2024年的销量预

计超过200万台，而友商的多挡DHT销量，甚至不到10万台，更尴尬的是，被多挡DHT鄙视的增程式，销量也是吊打多档DHT。



于是车企转向了，奇瑞悄悄在低端车型上开始采用单挡插混技术，结果销量还不错，于是奇瑞也尝到了甜头，搭载单挡插混的车型越来越多，而高端车型上，如果星途星纪元、智界和风云T11，采用的是都是增程式技术。

吉利这边，也推出了EM-i混动，这也是一套单挡混动技术，直接对标比亚迪的DM-i，这还不算，你看吉利现在最高端的极氪9X，出乎意料的也采用了单挡插混技术。



当然了，长城汽车这边还在坚守多挡DHT，但是长城汽车的销量，我们也看到了。

多挡DHT被车企和消费者抛弃，原因就在于结构太复杂，故障率更高，成本更高，没有完全纯电驱动来的丝滑，这种让内燃机强行加戏的行为，其实就是在开历史的倒车，在电驱

时代，让发动机干的事情越少越好，让电机干的越多越好，而多挡DHT就是逆势而为。而增程式车型这边，动力电池都已经80度了，纯电续航都500千米了，多挡DHT拿什么跟？怎么跟？而很多人觉得多挡DHT更好，无非是因为被车企的宣传洗脑，被参数洗脑，而事实证明，新能源汽车的逻辑早就变了，早就不再是“谁的技术参数高谁就赢”的时代了。增程式用80度电池硬刚多挡DHT，本质上就是一场“用户需求”对“技术自嗨”的胜利。

那些还在给多挡DHT“强行挽尊”的声音，该听听市场的真实反馈了。销量不会说谎，用户的口碑不会说谎，投诉数据、维修数据、保费数据也不会说谎。多挡DHT车型的价值，可能在越野车市场，但是绝不是在家用车市场。

HTML版本： [多挡DHT的尴尬“死局”：低端干不过单档，高端干不过增程](#)