

一夜之间，中国品牌完成了华丽蜕变。翻开近两年的销量榜单，你会看到中国品牌纷纷飘红，合资品牌黯然失色。伴随着销量攀升，中国品牌逐渐摆脱廉价形象，进入更高的价格区间。然而，历史惯性非一日可破，进阶之路挑战重重。人们不免怀疑，中国品牌究竟能不能玩高端？比亚迪给出了自己的答案：汉DM-p。



BYD | 王朝

近年来，**比亚迪**快速普及DHT混动专属架构，**DM-i**系列取得了巨大成功。然而，DM-i专注于平顺、省油，性格少了些“爆点”。为此，比亚迪推出了动力更强的**DM-p**，其中p代表power。





BYD | 王朝

不吹不黑，DM-i代表了混动系统的**顶尖水准**。动力输出如丝般顺滑，发动机启停悄无声息，噪音和振动都得到了充分抑制。有时候，你甚至会误以为机舱里躺着台六缸发动机。





经济模式完全不“肉”，标准模式则表现得比较活跃。在中小行程内，标准模式便能给出充盈的扭矩，让汉DM-i欢快地奔跑起来。至于运动模式，欢快已经不足以描述动力体感，摩拳擦掌才是更好的比喻。想要拳拳到肉？选运动模式就对了。若你偏爱优雅驾驶，经济模式会是最为恰当的选择。它足够温顺，却不会显得过度矜持，很有德系豪华品牌的味道。



BYD | 王朝

HEV模式提供智能和强制**两种保电策略**。智能保电模式很聪明，主要利用巡航工况储存电能。强制保电模式简单粗暴，大体上可以理解为“发电模式”。



动力方面, 汉DM-p如愿扩大了自身优势。比起汉DM-i, 汉DM-p的燃油经济性没有明显下降, 动力表现却有了质的提升。它保留了混动用户最佳在意的平顺和省油, 同时提供了性能车才有的强悍性能。在笔者看来, 这次“加法”非常成功。

### 动力 | 三秒钟 五个油

经过此轮中期改款, 汉家族不仅获得了DM-i和DM-p混动系统, 还顺势升级了底盘硬件。汉EV四驱车型和汉DM-p配有CDC自适应减振器, 官方称之为DiSus-C智能电动主动悬挂。CDC减振器根据路面激励、转向输入、车速等指标判断行驶状态, 再通过电磁阀实时调节阻尼, 从而实现“自适应”功能。当然, CDC减振器也支持软硬调节, 阻尼特性可在车机菜单中设置。





汉DM-p虽然有一定的性能属性，但这更多体现在直线上，底盘调校依然偏舒适。CDC减振器有舒适和运动两种模式，二者差异明显。舒适模式有种老式美系车的漂浮感，车身运动舒缓，起伏量偏大。高速冲过大幅值起伏路，你会注意到底盘“飞”了一会儿，但屁股没有明显的失重感。运动模式下，减振器阻尼明显收紧，车身运动比较急促（busy）。随着车身的快速拉扯，细小颠簸被放进车内，带着肚皮微微抖动。看，运动感这就来了。



试驾期间，笔者还短暂体验了汉DM-i。相比之下，汉DM-p的车身运动更受控，简单来说就是没有那么明显的多余晃动。只可惜，簧下动作还是不够干脆，车轮跳动略显杂乱。遇到连续小幅值输入，车轮容易出现密集的余振，底盘整体感有所欠缺。无论舒适模式还是运动模式，此方面表现都不够出色。遇到破损沥青或比利时路，舒适性可能会丢掉水中行舟般的惬意氛围。





转向手感是典型的家用风格，没什么路感回馈。舒适模式偏轻，手力建立不够清晰，容易造成转向模糊的感觉。请注意，这里说的是转向手感，而不是转向响应。实际上，车头响应比较“跟手”，山路里甚至有一丝灵动感。调到运动模式，中心区变紧实了不少，但大角度下手力依然有些“空”。遇到纵向沟槽或单侧大坑，方向盘容易出现“抢轮”现象，抗路面干扰还有优化空间。



BYD | 王朝

作为旗舰，汉DM-i当然不会舍弃**配置优势**。座椅加热/通风、后排电调、后排控制屏.....舒适配置毫不吝啬。内饰用料慷慨，座椅用上了Nappa真皮，中控台则采用蒙皮处理。

## 全文总结

## 比亚迪汉DM-p



### 优点

完善的混动系统  
隔音降噪出色  
空间宽敞 配置丰富

### 缺点

舒适性不够完美  
转向手感一般  
后排坐姿偏低

编辑点评：挑战“BBA”，汉DM-p够不够格？笔者认为，比亚迪选择了正确的进攻策略。汉DM-p没有正面挑战豪华品牌在行驶性能（底盘）方面的优势，而是开辟了一条极具国情特色的路径。它拥有业界顶级的混动系统，动力强，输出顺，油耗低。它深谙国人喜好，将静谧性做到了同级别一流。底盘素质仍在追赶强者，但舒适性已经有了自己的风格。哪怕静态部分改变不多，汉DM-p依然带来了十足的新鲜感。看看早晚高峰的路况吧，尾灯光晕淹没了一切。这时候，安静又平顺的混动或许是最佳选择。想要找点乐子的时候，汉DM-p又让强悍动力唾手可得。更何况，跑同样的路，它只吃一半的粮草——92号粗粮。