

领克 EMP 是啥技术？四驱咋实现的？

来源：魏良桂 发布时间：2025-11-11 11:27:02

平时陪朋友看车，总有人指着领克车型配置表上的“EMP”问：“这仨字母看着高级，到底是啥意思？跟普通混动有啥不一样？”还有人好奇，混动车型咋还能有四驱？其实我之前帮朋友选车时，也专门研究过这套技术，还借了朋友的车开了小半个月，跑过市区通勤、高速长途，甚至试过郊外的烂路，今天就用大白话跟大家唠唠，尽量把技术点揉进实际体验里，让大家听得明白、用得上。#头条媒体人计划#

领克900最低售价：28.99万起最高降价：2.00万图片参数配置询底价懂车分4.11懂车实测空间·性能等车友圈3.7万车友热议二手车暂无

先解决一个心问题：领克 EMP 到底是啥技术类型？咱们先别被“EMP”这个缩写唬住，它跟咱们常听的“电磁脉冲”没关系，是领克基于吉利雷神混动平台开发的插电式混动系统，全称叫 EM-P 智能电混系统，归在 PHEV（插电混动）这个大类里。很多人会把它和领克的 EMF 混动搞混，其实两者的区别容易记——EMF 是油电混动，不用外接充电，靠发动机和电机协同工作；而 EMP 能插电，纯电就能跑不短的距离，这也是它贴近日常通勤的一个特点。

领克06最低售价：9.96万起最高降价：1.80万图片参数配置询底价懂车分3.72懂车实测空间·性能等车友圈33万车友热议二手车4.98万起 | 319辆

EMP 有几个关键数据比较实在，不是虚头巴脑的参数：比如电池容量，目前不少搭载这套系统的车型（像领克 08 EMP），用的是 40.1kWh 的三元锂电池，CLTC 工况下纯电续航能到 180-240 公里。我之前借朋友的车开，每天上下班单程 22 公里，早晚高峰堵车加上开空调，算下来一次充满电大概能跑 8 天，中间不用碰油。

还有快充功能，领克官网显示，这套系统支持 70kW 直流快充，从 20% 充到 80% 需要 28 分钟。上次周末跟朋友去周边景区，单程 150 公里，去的时候用纯电模式跑，回来时电池剩了 30%，在服务区找了个快充桩，买瓶水、吃个简餐的功夫，电就充到 75%，不用像纯电车那样焦虑等很久。不过这里要提醒大家，快充尽量别每次都充到 100%，我问过 4S 店的技师，三元锂电池长期满电存放会影响寿命，平时充到 80% 左右就够，应急的时候再充满，这点对用三元锂电池的车型都适用。



再说说它的技术架构，是 P1+P3+P4 的三电机布局，可能有人会问 “P1、P3、P4” 是啥意思？其实不用记专业名词，我结合开起来的感受给大家解释：P1 电机是跟发动机曲轴绑在一起的，相当于发动机的 “小助手”，平时车子怠速等红绿灯时，发动机不用一直转，P1 电机就能负责给电池充电，还能帮着启动发动机，我开的时候感觉启动过程平顺，没有传统燃油车那种 “哐当” 一下的震动；P3 电机装在变速箱输出端，负责前轮动力，平时纯电模式开的时候，主要靠它发力，我在市区开的时候，窗户关着听不到电机声音，加速过程也线性，不会像有些燃油车那样踩油门有延迟；P4 电机是单独负责后轮的，这也是后面要讲的 “四驱” 关键，平时不用的时候不工作，需要的时候才介入，不会浪费能量。

除了三电机，这套系统还搭了个三挡 DHT Evo 变速箱，别小看这个变速箱，它能改善不少混动车型的 “高速费油” 情况。我之前开过某款单挡混动车型，跑高速 120 码时，发动机转速能到 3000 转以上，噪音大且费油；但 EMP 这套系统，高速时会切换到高档位，发动机转速能压到 2500 转左右，我跑高速时看过转速表，120 码巡航时，发动机声音比单挡混动小，油耗也省 —— 后来查了知乎专栏的吉利混动技术解析，说这个变速箱能根据车速和负载，自动调整挡位，让发动机始终在高效区间工作。

接下来聊聊大家关心的：EMP 是怎么实现四驱的？很多人觉得，四驱得靠传动轴把发动机动力传到后轮，其实 EMP 的四驱不一样，靠前面提到的 P4 电机。它跟发动机没有机械连接，直接装在后桥上，靠电控系统控制扭矩输出，形成 “电动四驱”（也就是常说的 eAWD）。这种四驱的响应速度比较快，电子工程专辑的资料里说能到 10 毫秒级，我在实际开的时候也有体会：上次下雨天过高速的积水桥，当时车速大概 80 码，方向盘突然有点轻，感觉前轮要打滑，还没等我反应，车子就稳下来了 —— 后来才知道，这是 P4 电机及时介入，给后轮分配了扭矩，避免打滑。对比我之前接触过的机械四驱车型，这种电动四驱的调整过程感觉顺畅，没有等待感。



领克07 EM-P最低售价：13.98万起最高降价：2.00万图片参数配置询底价懂车分3.89懂车实测空间·性能等车友圈7万车友热议二手车10.68万起 | 50辆

不过光有 P4 电机还不够，整套四驱系统的“协同能力”也重要。EMP 有几种工作模式，我在不同场景下都试过：纯电模式下，主要靠 P3 电机驱动前轮，要是遇到路面滑（比如地下车库的积水地面），P4 电机会自动启动，前后轮一起发力，我试过在车库里开纯电模式，地面有点水，起步时没有出现前轮打滑的情况；并联模式下，发动机和 P3、P4 电机一起出力，动力输出充足，比如领克 08 EMP 四驱版，0-100km/h 加速能到 4.6 秒，我试过一次在空旷路段加速，踩下油门后有推背感，但不会像有些性能车那样“冲”，车身保持稳定；还有能量回收模式，刹车或者滑行的时候，P4 电机能回收能量存到电池里，我开的时候把能量回收调到中等，松油门时没有“拖拽感”，但续航能多回点电。



领克07 EM-P最低售价：13.98万起最高降价：2.00万图片参数配置询底价懂车分3.89懂车实测空间·性能等车友圈7万车友热议二手车10.68万起 | 50辆

另外还有个 FYRA-E 智能电动四驱系统，它像四驱的“大脑”，能实时监测路况和驾驶操作，自动调整前后轴的扭矩比例。我冬天在郊区开过一次雪路，当时没装防滑链，路面有薄冰，开的时候不用手动调模式，系统会自动把扭矩分配给后轮，避免前轮打滑——我试了下轻踩油门起步，车轮没有空转，车身保持稳定；平时在市区开的时候，系统会把扭矩多分配给前轮，侧重经济性，不浪费能量。不过要提醒大家，这套系统不是“万能的”，要是遇到积雪厚的路面，还是得装防滑链，电动四驱只是提升稳定性，不能替代防滑装备。

聊完技术，再跟大家分享点实际用车的感受，这些都是我开下来觉得对选车有用的点：关于“续航焦虑”，EMP 的纯电续航覆盖日常通勤没问题，我朋友每天上下班 50 公里，一周充一次电就行；要是跑长途，混动模式下综合续航能到 1430 公里（这个数据测试路线包含城市、高速等多种路况），我上次跟朋友去外地，单程 600 公里，出发时满油满电，中途只在服务区加了一次油，不用像纯电车那样频繁找充电桩。

关于油耗，亏电状态下百公里油耗大概 7.5L（数据测试条件为城市拥堵 + 郊区路况），我开的时候记录过：满油满电跑了 1200 公里，其中纯电跑了 200 公里，剩下的 1000 公里用混动模式，加了 75 升油，算下来刚好 7.5L/100km，跟同级别燃油车比，每百公里能省 2-3 升油，长期开能省不少钱。不过油耗跟驾驶习惯有关，我朋友开车偏猛，亏电油耗能到 8L 左右，所以大家选车时也得考虑自己的驾驶风格。

关于保养，我问过 4S 店的技师，EMP 的三电机不需要额外保养，主要还是常规的机油、滤芯更换，跟燃油车保养周期差不多，不过电池需要注意：避免长期暴晒或低温存放，冬天要是停在室外，提前预热电池（车子有电池预热功能），这样能保证纯电续航；平时充电尽量用慢充，快充偶尔用就行，慢充对电池寿命友好——我朋友的车开了两年，电池衰减不到 5%，原因是平时主要用慢充，且没有长期满电存放。

领克09最低售价：19.88万起最高降价：4.00万图片参数配置询底价懂车分4.06懂车实测空

间 • 性能等车友圈9.7万车友热议二手车14.30万起 | 12辆

跟大家说说选车时该怎么判断自己要不要选 EMP：如果家里能装充电桩，每天通勤距离在 50 公里以内，那 EMP 的纯电模式能覆盖大部分用车场景，平时几乎不用加油，比较划算；要是家里没条件充电，主要靠混动模式开，那得权衡一下，虽然亏电油耗比燃油车省，但比 EMF 混动略高，这种情况可能 EMF 适合；如果经常跑雨天、雪天，或者偶尔去郊外走点烂路，那 EMP 的四驱版稳定性好，安全性也高。不用盲目追求 “多电机” “高配置”，关键看自己的用车场景 —— 比如我另一个朋友，住在老小区没地方装充电桩，平时主要跑市区，选了 EMF，开着也顺畅。

领克06最低售价：9.96万起最高降价：1.80万图片参数配置询底价懂车分3.72懂车实测空间 • 性能等车友圈33万车友热议二手车4.98万起 | 319辆

总的来说，领克 EMP 不是 “炫技” 的技术，像一套 “解决实际问题” 的插电混动系统：用三电机 + 三挡变速箱平衡纯电续航和燃油经济性，用 P4 电机 + 智能控制系统实现四驱，是帮大家在日常使用中节省成本、跑长途时减少焦虑、复杂路况下提升稳定。

HTML版本： [领克 EMP 是啥技术？四驱咋实现的？](#)