

领克10EM-P这款混动轿车，竟能征服50度“魔鬼坡”

来源：刘淑卿 发布时间：2025-11-19 17:51:15

在人们的固有认知里，“爬陡坡”仿佛是硬派SUV的专属战场，轿车似乎与高难度爬坡无缘。然而，近日在南京，一场别开生面的中大型轿车挑战赛，如同一颗重磅炸弹，彻底打破了这一传统观念。这场挑战赛的主角，是三款定位和驱动形式各异的轿车——奥迪A6L（四驱）、领克10EM-P（四驱）、凯迪拉克CT5（后驱），它们共同挑战坡度高达50°的“保罗坡”，这一坡度宛如一座陡峭的“天梯”，考验着每一辆车的极限性能。

四驱较量：陡坡之上见真章

50°的坡道，无疑是对车辆驱动结构的一次严苛大考。在这场激烈的较量中，奥迪A6L和领克10 EM-P这两款四驱车型成功登顶，而采用后驱布局的凯迪拉克CT5，在坡道中段便因动力与抓地力不足，无奈止步。这一结果清晰地表明，后驱虽能满足日常城市通勤需求，但在面对高坡度、湿滑、砂石等低附着路况时，四驱系统在稳定性和通过性方面的优势便凸显无疑。



奥迪A6L搭载的Quattro智能四驱，是燃油时代成熟可靠的经典方案。而领克10 EM-P的eAWD智电四驱，则依托新能源架构展现出独特优势。其10ms的响应速度，远超机械式结构，能迅速感知路况变化并做出调整。同时，P4异步电机可完全解耦，在无需四驱介入时，实现“0”拖曳损失，有效降低能耗。更值得一提的是，领克10 EM-P是30万内唯一全系标配四

驱的混动轿车，与奥迪A6L四驱车型47.99万元的起售价相比，在四驱性能与价值上形成了鲜明对比，展现出强大的差异化竞争力。

混动赋能：强劲动力持续输出

领克10 EM-P能够顺利征服50°“天梯”，EM-P智能电混系统功不可没。该系统由热效率高达47.26%的1.5T Evo电混专用引擎与DHT Evo混动电驱组成。前桥的P1、P3电机与三挡变速箱默契协作，后桥P4电机按需精准介入，使得车辆在综合功率390kW、综合扭矩755N·m的强大动力基础上，实现持续稳定的动力输出。

陡坡爬升对车辆的低速高扭矩输出要求极高。电机在零转速时即可爆发出最大扭矩，让车辆起步更加迅猛有力。三挡DHT变速箱在坡道行驶过程中，能够保持动力衔接的顺畅性，避免因换挡导致的动力中断，确保车辆始终拥有充沛的动力。领克10 EM-P不仅拥有最快5.1秒的零百加速成绩，在能耗方面也表现出色，CLTC亏电油耗仅为4.2L/100km，实现了性能与经济性的完美平衡，在中大型混动轿车市场中脱颖而出。

底盘调校：稳定登顶的坚实保障

在极限坡度上保持车身姿态稳定，离不开底盘结构与精心调校的共同作用。领克10 EM-P基于CMA Evo中大型车平台打造，采用纯铝合金双叉臂前悬架与增强版五连杆独立后悬架。纯铝合金双叉臂前悬架在侧向支撑和胎面贴地性方面表现卓越，增强版五连杆独立后悬架则在过滤震动与保持车身稳定性之间找到了最佳平衡点。

液压可变阻尼悬架是领克10 EM-P的一大亮点，它能够根据坡度与加速度实时调整阻尼，确保车身姿态始终可控。此外，领克多年在赛道上的经验积累，也为这套底盘的调校提供了坚实基础。其麋鹿测试83.2km/h、百零制动35.5米的优异数据，充分证明了其极限操控能力。正是这些先进的底盘技术与精湛的调校逻辑，使车辆在高坡度、非铺装路面或快速变线等复杂路况下，都能保持出色的稳定性，为成功登顶50°“天梯”奠定了坚实基础。

此次50°“保罗坡”挑战，以最真实的结果展现了传统豪华四驱体系与新能源四驱体系的不同魅力。奥迪A6L延续了机械四驱的稳定可靠，而领克10 EM-P则凭借eAWD智电四驱、EM-P智能电混以及赛道级底盘，在性能、稳定性与价值上实现了全面突破。

HTML版本： [领克10EM-P这款混动轿车，竟能征服50度“魔鬼坡”](#)