

工信部惊现四轮毂电机车型？

来源：谢玮婷 发布时间：2025-11-24 11:43:57

11月10日，在工信部发布的第401批《道路机动车辆生产企业及产品公告》中，一款采用四轮毂电机的车型赫然在列——它正是来自东风的奕派007。

eπ007最低售价：11.59万起最高降价：0.50万图片参数配置询底价懂车分3.99懂车实测空间·性能等车友圈7.1万车友热议二手车8.18万起 | 20辆

申报信息显示，这款车的四个电机型号一致，单个峰值功率高达100千瓦。



轮毂电机，究竟有何不同？

许多人可能会说：“仰望U8不也是四电机吗？有什么稀奇？”

关键在于电机的布局方式。

传统方案：哪怕是仰望U8这类四电机车型，其电机都布置在前后车轴之间，通过半轴将动力传递到车轮。这是一种“中央部署，动力分发”的思路。



轮边电机≠轮毂电机，U8的电机并非直接布置在车轮上

奕派007方案：而此次申报的奕派007，直接将电机集成在了轮毂之内，实现了真正的“轮上驱动”。从申报图片中可以清晰看到，轮毂内装置着大尺寸的电机结构。



eπ007最低售价：11.59万起最高降价：0.50万图片参数配置询底价懂车分3.99懂车实测空间·性能等车友圈7.1万车友热议二手车8.18万起 | 20辆

车轮内部已经被轮毂电机填满

为何车企对轮毂电机“敬而远之”？

核心原因在于，这种布局目前看来弊远大于利。

捷途旅行者最低售价：10.99万起最高降价：3.00万图片参数配置询底价懂车分3.75懂车实测空间·性能等车友圈19万车友热议二手车9.38万起 | 229辆

轮毂电机示意图

它的优点非常明确：

传动效率高：由于省去了半轴等传动部件，动力从电机到车轮的路径更短，能量损失更少，动力响应也更为迅捷。

电车油车都需要半轴来将动力传递到车轮，而轮毂电机则少了这层传递

但缺点更为突出：

簧下质量剧增：这是最核心的痛点。可以将车轮、刹车等悬挂系统以下的部件理解为车辆的“脚”，而电机本是“身体”的一部分。轮毂电机相当于把原本背在肩上的沙袋，直接绑到了脚上。这会极大影响悬挂系统响应速度，导致操控灵活性下降，颠簸路面的舒适性也会打折扣。

对底盘冲击更大：更大的簧下质量意味着车轮冲击路面时，产生的惯性力会直接传递给悬挂连杆、轴承等部件，长期来看对底盘耐久性严峻考验。

奔驰E级最低售价：32.18万起最高降价：13.80万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45万车友热议二手车1.68万起 | 3844辆

试想一下，肩扛的沙袋直接绑到脚上，还走得动道吗？

成本“恶性循环”：为了应对上述冲击，车企不得不对悬挂、车轮等部件进行额外强化，这又增加了重量和成本，陷入“面多了加水，水多了加面”的恶性循环，不断做加法。

和过面团的朋友应该深有体会

这次申报，意味着什么？

综合来看，在电机轻量化技术取得根本性突破之前，轮毂电机方案距离大规模量产，仍有很长一段路要走，当然，也有可能通过大量试验后证实并不可行，但谁又说得准呢？

因此，这次奕派007四轮毂电机版的申报，在厂家未做任何宣传的情况下，编辑猜测，大概率只是为了测试车辆获取合法上路的身份，而非即将量产上市的信号。

技术的进步，正依赖于这种不墨守成规的探索，我们如今很多成熟的汽车技术，当年都源于一个个天马行空的构想。如果未来能在电机重量、散热以及防滑标定等核心难题上找到突破口，轮毂电机或许会成为技术路线之一。您认为轮毂电机有前途吗？欢迎在评论区分享您的看法。

HTML版本：[工信部惊现四轮毂电机车型？](#)