



奇瑞开启自主“T”时代

8月31日，引领中国自主研发的奇瑞CVT无级变速箱，在成都国际车展正式发布。自2004年立项以来，奇瑞汽车汇集自动变速箱技术领域众多专家以及奇瑞近百名优秀设计人员，历时8年耗费数十亿费用，在产品的设计、加工工艺、装配工艺、试验等关键环节实现了一系列突破，申报并授权知识产权41项，彻底打破合资品牌对高端自动变速箱技术的垄断，为自主品牌产品线拓展出新的未来。

坚持自主，技术突围

在国内的自主品牌里面，部分车企已经开始搭载CVT无级变速箱，但细心了解过的人士都很清楚，其所搭载的CVT变速箱都是从比利时Punch公司采购而来。在奇瑞，我们却看到了不一样的景象：奇瑞E5、奇瑞A3、瑞麒G3、新东方之子、瑞虎TT等车型搭载的CVT无级变速箱，是集国际技术之大成，国产企业唯一拥有自主知识产权且批量生产的CVT无级变速箱。

早在8年前，奇瑞就已开始投入大批资金研发设计具有自主知识产权的CVT变速箱，取得的成果已于今年成都车展上悉数出炉。接下来的数年，奇瑞将在旗下各种车型中配备其自主研发的CVT变速箱。

“国产自动挡乘用车中，80%左右搭载的自动变速箱来自于进口，剩下的20%也主要来自外资控股的合资企业。自主品牌如果再不武装自己，不仅会失去国内消费者的信任，更无法在国际舞台上站稳脚跟。在过去几年时间里，奇瑞不断的在自我研发、主打技术牌，但是技术要转化成市场、提升车型销量，才会具有生命力。比如CVT无级变速箱的搭载就能有形的提升产品的竞争力。”奇瑞汽车内部人士表示。

借助CVT变速箱的强劲“来袭”，奇瑞汽车旗下

的车型品尝到了新技术促进销量增长的“甜蜜”滋味。尤其是奇瑞E5和新东方之子，在搭载CVT无级变速箱之后，取得了不错的销售成绩。业内人士分析认为，这两款车之所以能够取得骄人成绩，最大的原因还在于CVT变速箱所带来的平顺性和节油性，受到越来越多消费者的青睐。

奇瑞E5CVT车型和新东方之子销量的提升再次证明了奇瑞从过去追求“规模”和“速度”的发展模式向对“技术”、“品质”、“国际化”的更高追求、通过以精品和品牌驱动市场的模式转变是正确的。奇瑞CVT变速器的研发成功，更用事实证明通过不断的自我完善，自主品牌完全可以通过自身努力来打破跨国公司对高端技术的垄断，满足未来不断提升的市场需求，并实现企业的可持续发展，向打造全球汽车品牌目标坚定迈进。

8年磨砺，稳扎稳打

相对于普通MT、AT变速箱，CVT无级变速箱具备更好的燃油经济性、更高的平顺性、更小的动力损失、更小的运转噪音等优势，代表了未来变速箱的发展趋势。作为国内第一款自主研发的CVT，奇瑞CVT无级变速箱采用了日本原装进口液力变矩器，其传动钢带则采用了博世公司全新一代产品，具有质量轻、传递效率高、耐久性好的优点。而奇瑞CVT无级变速箱的核心部件，如电磁阀、阀芯均从德国引进，从而保障了奇瑞CVT无级变速箱的品质。

当然，奇瑞CVT无级变速箱能够摘得“国内首款”桂冠，并申报、授权41项知识产权绝非一朝一夕，而是历经8年磨炼最终锻造而成。早在2003年，奇瑞汽车就正式成立“奇瑞精机公司”，主攻变速箱研发项目(包含MT/AT/CVT)；2004年，奇瑞的自主CVT无级变速箱项目正式立项，研发项目涵盖技术调研分析、竞品机型的对比试验分析、布置结

构设计、零部件产品结构设计及试验验证、产品认可、工艺通过性验证以及批产通过性验证等；2006年，成立奇瑞澳大利亚研发中心，进一步推动了奇瑞CVT无级变速箱项目向前迈进。

2010年，奇瑞公司投资8亿人民币，从德国引进专业的CVT变速箱生产线，并完成安装调试，4月17日，奇瑞自主研发的CVT无级变速箱正式下线，并实现年产5万台的产能要求，标志着奇瑞全面驶入了变速时代；2011年，5台搭载奇瑞自主CVT无级变速箱的A3出租车，在芜湖完成了2年累计100万公里的路试，顺利通过出租车耐久试验。



2012年3月，奇瑞E5搭载奇瑞CVT变速箱率先上市；4月，奇瑞A3/瑞麒G3CVT车型接踵而至；5月，奇瑞新东方之子搭载CVT再度袭来；7月，瑞虎CVT车型——瑞虎TT又跃然登场，一系列的密集行动，为奇瑞汽车产品结构调整升级，提高市场竞争力再添有力手段。

透过这8年的时光，我们看到了奇瑞汽车在自主研发道路上所付出的汗水，也见证了它一次又一次引领自主品牌走向世界的精彩时刻。目前，奇瑞已经成长为中国唯一一家完全掌握自动变速箱、发动机、轿车底盘、和发动机管理系统(EMS)四大关键技术的自主品牌汽车企业。未来，奇瑞汽车还将在此基础上继续完善，满足不同市场的需求，进一步强化其在市场上的领先地位。