“一路向北，V行天下”

东风日产CVT试驾挑战赛正式启动

对一辆汽车来说，变速器堪称机器时代的集大成：科技含量高、机械性能精密、加工复杂，对汽车的重要性并不亚于发动机。

当前，在众多变速器中，CVT无级变速器凭借可靠、稳定等优势，获得了国内外诸多汽车厂商的青睐。

而诞生于1992年的日产CVT，历经五代传承，更是CVT发展史上的翘楚：率先配备于3.5L大排量发动机之上、变速模式超过1000种、无缝钢带结构带来的操控平顺性。20年来，日产CVT以其人性化技术、可靠品质，备受市场和消费者认可。

为庆祝日产CVT应用20周年，2012年5~8月，东风日产在全国范围内正式启动“一路向北，V行天下”试驾挑战赛，旨在让更多消费者体验到日产XTRONIC CVT的运行平顺、高稳定性、终身免维护、超低油耗等人性化技术与可靠品质。

东风日产“一路向北，V行天下”试驾挑战赛，将分为三个阶段：

初赛试驾：5月至6月，顾客到店成功挑战“SUV 360°盲驾赛”及“CVT节油赛”，成为该赛区前10名的赢家，即可前往北京赛场，挑战总决赛。

决胜北京：7月，全国40名试驾高手汇聚北京总决赛，专业车手带你体验GT-R赛道激情，同时挑战更高一级的“SUV 360°盲驾赛”及“CVT节油赛”，争夺冠、亚、季军。

征服北极：决赛获胜前三名，将在8月向北极出发，体验CVT可靠性能，挑战极限旅程。

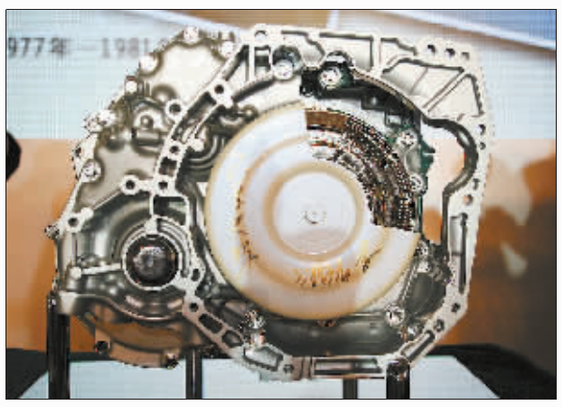
此外，除“一路向北，V行天下”试驾挑战赛，消费者也将体验到东风日产旗舰车型——天籁——带来的极致舒适的“五感体验”，共享“技术日产人·车·生活”的内涵与魅力。

自1886年第一辆三轮汽车诞生至今，在126年的汽车历史长河中，涌现出众多被世人传诵的“传奇”——卡尔·本茨、亨利·福特、费迪南德·皮耶希、丰田喜一郎等。伴随着汽车工业的发展足迹，他们见证了汽车的诞生、成长，目睹了由汽车技术驱动带来的巨大社会变革。

而作为汽车工业发展的直接驱动力——技术——在不断传承与创新之下，也产生了众多为业界所称赞的“传奇”。时至今日，集大成者已成为汽车技术舞台的焦点，CVT便是其中之一。

自19世纪80年代末，德国奔驰公司将V型橡胶带式CVT安装在该公司生产的汽油机汽车上开始，CVT便正式登上历史舞台。历经百年传承而弥新，如今，众多汽车厂商针对CVT不断创新，CVT也展现出无可比拟的活力与前景。其中，将这项技术运用到极致的，非日产莫属。

诞生于1992年的日产CVT，至今已走过20载春秋。五代传承，廿年努力，日产已成为全球CVT生产和开发领域的领头羊，近千万辆搭载日产CVT的车型遍布全球，为众多消费者创造了精彩的汽车生活。但是，这只是一个起点，作为目前技术最成熟、最稳定的变速器，CVT还将继续上演属于它的传奇故事。



全新一代智能XTRONIC CVT无级变速器

百年积淀 日产CVT演绎“传奇”20年

CVT(Continuously Variable Transmission)，又称为无级自动变速器，是指采用传动带和可变槽宽的棘轮进行动力传递，即当棘轮变化槽宽时，CVT会相应改变驱动轮与从动轮上传动带的接触半径进行变速，从而提供平稳和“无级的”速比转换的变速系统。

多年来，CVT凭借着良好的经济性、动力性和驾驶平顺性，以及低排放、低成本等优势，被认为是未来最优化的汽车变速器。

事实上，在100多年前，CVT出现之初，这项技术并未引起大的反响。1886年，德国奔驰公司将V型橡胶带式CVT安装在该公司生产的汽油机汽车上，但该技术并没有受到应有的重视。

直至1958年，荷兰的DAF公司研制成功了Variomatic双V型橡胶带式CVT，并装备于Daffodil轿车上，创造出超过100万辆的销量，这是CVT的首次胜利。但由于这款橡胶带式CVT还存在部分缺陷，因此并没有被汽车行业普遍接受。

但从此以后，对于如何提高CVT传动带性能和传递功率极限的研究就一直没有停止。特别是20世纪90年代后，汽车界对CVT技术的研究开发日益重视。而全球科技的迅猛发展，使得新的电子技术与自动控制技术不断被采用到CVT中。在这样的背景下，日产对于CVT技术的研发及创新，更是为这一传奇技术添上了亮丽的一笔。

1992年，日产正式推出日后成为全球经典车型的MARCH车型。MARCH搭载了日产第一代CVT——N-CVT，这标志着日产正式将CVT导入量产车型。在MARCH上，消费者首次体验到全新CVT系统平顺、省油、加速快的优点。其磁粉式电磁离合器和拉力式钢带结构，摆脱了传统的橡胶带CVT的藩篱。

在N-CVT取得了巨大成功后，日产更加重视对这项技术的改进与创新。针对N-CVT磁粉易结块和起步加速性较差的缺点，日产用了5年时间，于1997年首次成功研制出能与2.0L级别前驱车型匹配的Hyper-CVT，并匹配于2.0前驱车型。新诞生的Hyper-CVT凭借着比AT(自动变速器)少20%的油耗和独创的扭力转换器，开启了CVT的新纪元。

2000年，日产再推出能与3.0L级别后驱车型匹配的EXTROID-CVT。以滚轮式的创新结构解决了打滑问题，而且比传统AT传动效率高出10%。但由于成本较高，这项技术并没有被大规模应用。

2002年，日产凭借全新的第四代XTRONIC CVT，再次成为全球CVT行业的翘楚。无齿轮连续换挡，确保了汽车的“0时差加速，0动力损失，0换挡冲击”；ASC智能系统的导入，使变速模式由20种增加至700种；高刚性材质钢带的采用，使油耗降低了10%，摩擦减少了40%。值得一提的是，日产突破了CVT之前只能用于小排量的设计瓶颈，率先将XTRONIC CVT配备于3.5L大排量发动机上。日产也成为世界上唯一一家能把CVT搭载到3.5L发动机的汽车厂商。

进入2010年，全新一代智能XTRONIC CVT研发成功并投入使用。相比上一代，它的体积缩小10%，重量减轻13%，油耗下降10%，变速比提升到全球最高，变速模式也超过了1000种。一系列革命性的技术创新，将日产在技术方面的优势表露无遗。

从1992年到2012年，历经20年传承，日产CVT始终引领CVT技术的发展。作为“技术日产”的集大成之作，日产CVT已拉开传奇技术的大幕，向越来越多的消费者认同并展现其传奇的一面。

技术普及 日产引领CVT新时代

东风日产领导、加特可(广州)领导与全新一代智能XTRONIC CVT合影

回首过去的20年，CVT的发展可谓“一日千里”。凭借更先进的技术、更可靠的品质、更具发展力的前景，放眼全球汽车厂商，日产、奥迪、丰田、福特、通用等著名汽车品牌中，都不难找到CVT的踪影。例如奥迪A4、奥迪A6、JEEP指南者等经典车型，均搭载了CVT无级变速器。

据统计，当前全球配备了CVT轿车的年产量已接近50万辆；CVT覆盖的地区，也由最初的日本、欧洲，逐渐向北美、中国市场渗透。未来，随着消费者对舒适驾驶体验要求的日益提高和环保意识的逐渐加强，技术成熟且更加节能的CVT必然会成为变速器发展的大势所趋。

而作为CVT技术的集大成者，日产不仅引领整个CVT行业的发展潮流，其对CVT的技术应用也最为广泛，这从日产旗下众多车型（包括其高端品牌英菲尼迪）搭载CVT变速器可见一斑。可以说，CVT能获得今天如此大的名气与影响力，日产对其推动作用功不可没。

在中国市场，作为日产汽车公司与东风汽车公司的合资企业东风日产，其旗下的众多车型对CVT技术的应用也十分普及——几乎所有级别车型都装备有全新一代XTRONIC CVT无级变速器。

无论是高端品类楼兰，旗舰品类天籁及天籁·公爵，SUV品类奇骏、逍客，还是家轿品类轩逸、SUNNY阳光，动感品类新TIIDA，一系列东风日产的车型上，均配备了这款代表着世界最顶尖成熟技术的变速器。

值得一提的是，3.5L排量的东风日产天籁·公爵，作为大排量车型，其也搭载了CVT无级变速器，这不仅证明了日产及东风日产的技术先进性，也进一步扩大了日产CVT的影响范围。

时至今日，历经20载风雨，日产CVT的传奇色彩日益浓烈。一代又一代的发展演变，成就了今日日产CVT的市场地位。随着消费者消费理念的日益成熟以及对环保的日趋重视，日产及东风日产通过不断的研发创新，将为广大消费者带来技术更先进、品质更可靠的CVT，为他们创造更精彩的汽车生活。

以20年传奇之名

向CVT致敬

——日产CVT20周年记

20

一路向北 V行天下

扫描二维码 开启CVT北极之旅