

吉利比亚迪奇瑞，中国发动机悄悄翻身

来源：豫儒平 发布时间：2025-11-20 14:06:04

2009年吉利拿出18亿美元收购沃尔沃，这笔钱比它当年挣的还多，全靠借钱完成收购，买回来之后吉利没有把沃尔沃供着看，而是认真拆解研究，在宁波和成都建了实验室，把沃尔沃的发动机逐个拆开，仔细分析材料构成、喷油技术和压缩比这些核心内容，到了2023年，吉利自家研发的雷神发动机热效率达到46.1%，比丰田几年前那台40%的热效率标杆还要高，奇瑞也在同步行动，和供应商一起组建实验室，先用电脑模拟燃烧过程，再用实车路试验证，他们的1.5T和2.0T发动机卖到八十多个国家，混动系统支持九种模式切换，2024年出口总量超过120万台，比亚迪则在深圳专注攻关缸壁涂层和润滑系统，去年五月推出第五代DM-i系统，热效率达到46.06%，亏电油耗只有2.9升，西安工厂一年能生产一百万台。

日本汽车在中国市场曾经非常成功，2008年占据了三成份额，他们依靠高热效率发动机形成技术壁垒，认为其他企业难以追赶，但从2010年起，中国车企开始大力投入研发，比亚迪、吉利、奇瑞每年研发支出超过利润的百分之五，组建了上千人的团队持续优化设计，而日本企业仍然专注于提升燃油车的节油性能，在电动车领域进展缓慢，到了2024年，日系车在中国的市场份额下降至11.2%，相比高峰时期减少了三分之二，本田销量下滑三成，日产从154万辆跌至不足70万辆，常州工厂关闭，武汉工厂也停止运营，裁员九千人，这些举措规模很大，但显然为时已晚。



中国汽车出口这两年增长很快，2023年卖了491万辆，首次超过日本，2024年直接升到585万辆，日本却降到421万辆，新能源车占了大头，2023年出口120万辆，增长超过七成，

比亚迪在日本卖出两千多辆纯电动车，比丰田在当地卖的纯电车还多，东南亚市场更热闹，泰国、印尼和马来西亚这些地方，中国品牌把日系车挤得没什么空间，吉利、比亚迪和奇瑞在这些国家建厂，不光卖整车，还在本地生产，供应链也跟着搬过去，这已经不是简单的出口生意，而是整套体系在海外落地扎根。

到了2024年底，本田和日产两家公司终于行动起来，签署了合作备忘录，计划在电动车平台、电池和软件方面进行共享，争取在2026年前实现这些目标，同时丰田也准备在2025年推出新车型，日产则将发布N7轿车，但这些布局已经显得落后，中国汽车品牌早已在混动和纯电领域积累了丰富经验，形成了完整的产品线，价格也更加亲民，2024年中国品牌在国内市场占据了61%的份额，专利申请数量位居全球首位，过去日本车企习惯用专利限制竞争对手，如今这一策略不再有效，中国企业采用的是开放合作与快速更新的方式，当别人还在模仿的时候，他们已经进入下一阶段的创新。

说实话，以前我也觉得日系车技术稳定，质量可靠，但现在看来，技术本身是会不断变化的，你停在原地不动，别人却一直在往前跑。中国车企这些年取得进步，靠的不是运气，而是实实在在投入资金，招聘人才，开展实验，改进设计。日系车落后的地方，不只是一台发动机的问题，而是整个体系反应慢，调整不够灵活。如今汽车市场比的不再是谁家的传统手艺好，而是谁能更快适应变化，中国车企在这方面确实走在了前面。

