

立足“进”“实”“拼”，实现全年“跑赢”目标

开启“二次创业”新征程

写在华域动力部件液力变矩器CTF25项目进入量产运营之际

本报记者 甘文嘉

7月1日，随着一套套液力变矩器下线，经包装后运往上汽通用五菱工厂，华域动力部件的“二次创业”开启了新篇章。

液力变矩器CTF25项目正式进入批量生产运营，是华域动力部件从合资企业转为“全国资”体制后，经过公司上下近两年“合力拼搏、艰苦奋战”的成果，同时也是华域汽车提高汽车核心零部件自主开发能力的又一次突破。



把他招进公司。陈洁说：“这个项目虽然时间紧、任务重，但也很好地锻炼了我的能力。”目前，他已成为这个项目的业务骨干。

同时，华域动力部件进一步加强“产学研”合作，打通创新链条，会同同济大

学将代理模型与多目标优化技术相结合，解决了液力变矩器性能优化效果和计算效率难以兼顾的问题。产品的叶轮通过参数化设计，实现了一键更新，设计周期缩短90%，获得发明专利。

产业化建设，聚集核心优势

在华域汽车的大力支持下，2018年12月，华域动力部件启动了为上汽通用五菱和上汽乘用车全新CVT车型配套液力变矩器的项目。虽说是“定点项目”，但不等于“进了保险箱”。如果产品的性能和质量达不到要求，最终照样无法完成配套。市场经济就这么残酷。

这时，“自主决策、自主发展”的优势就体现出来了，华域动力部件在短短一年时间内，迎难而上，奋力拼搏，规划、建成了具有一定智能化、信息化的全新液力变矩器生产线。2019年11月，首件产品样件正式下线。

交付样件仅仅是新产品开发征程的第一步，而从样件研发到试生产是整个新产品开发过程中工作量最大的环节。其中，工艺的改进是关键。华域动力部件聚集自身核心优势，持续创新，经过研究和反复论证，在工艺上创新应用了“TC总成/泵轮总成的在线SPC工作站”“泵轮总成机加工与检测反馈刀具联线运行”“智能化的MES质量追溯”，以及“清洁度测量室”四个项目，这些创新实践缩短了产

品开发周期，使项目具有了更有竞争力的成本、更有保障的质量标准和精益的占地面积。今年7月1日，华域动力部件正式为上汽通用五菱CVT产品配套供货。

对于未来的设想，华域动力部件总经理韩静表示，公司将以液力变矩器产业化建设为新起点，充分发挥公司在股权变更后的新机制、新机遇优势，紧跟上汽集团、华域汽车整体发展战略规划，以液力变矩器、双质量飞轮生产线的建立为突破口，持续提升模块化、系统化的集成开发能力，不断优化动力总成减振技术和液力传动技术，创新开拓智能控制技术和执行与驱动技术，以满足未来多样化的市场需求，适应汽车电动化的发展趋势。



评论

坚守初心

液力变矩器，对华域动力部件来说，是心中剪不断的情结。从当年开发样品开始算起，到现在再次为整车配套，已有20多年时间。其间经历过的是非曲折，记者同他们一样感同身受：如果没有不忘初心的坚守，就不会有今天的再次成功。

1994年，华域动力部件的前身上海离合器总厂在时任副厂长赵永彬的带领下，从国外样机测绘开始，启动了我国第一台汽车液力变矩器的自主研发，并在2000年成功配套上汽通用别克系列轿车。这款4T65E型液力变矩器填补了国内汽车在该零部件领域的空白，荣获2001年中国汽车工业科技进步一等奖、国家科技进步二等奖，项目技术负责人赵永彬还受到了上汽集团给予的特别嘉奖——一辆赛欧轿车，这在当时确实是重奖了。

后来，企业与外方合资了，由于种种原因，液力变矩器没有跟上主机厂的节奏，失去了配套资格。好在公司没有彻底放弃，而且底气还在。公司总经理韩静说，我于2012年就任合资公司中方总经理，是带着使命来的，其中一项就是把液力变矩器产品搞上去，实现产业化。公司的产品是动力总成中的核心部件，公司的目标是成为行业的领军者。当时合资是为了获得更多的技术和管理能力，2019年，公司改制，从合资企业又重新变回“全国资”体制，获得了更多企业发展的主导权、技术发展的自主权。无论是合资还是国有独资公司，都没有忘记这个初心。华域汽车相关领导

坦言，上汽当时决定收购外方股权时，主要是看到了公司有这么一支有想法、有干劲、愿奉献的团队。

把以前耽搁的损失补回来，把失去的市场抢回来。“一切为了新品开发！”正是秉持着这样的信念，没有固定的下班时间已成为常态，而按时完成任务则是大家心中共同的目标。也正是有了这份初心，项目取得了超预期的成功，3个月内完成液力变矩器新项目的样件开发，8个月内按时落实了工艺过程开发、厂房建设、生产车间布局、设备引进与调试等一系列艰巨工作。上汽相关老领导参观了TC车间后也表示很满意，比他们想象的要好，他们看好华域动力部件的自主研发能力。

液力变矩器CTF25项目正式进入批量生产运营，公司不仅多了一种有着良好市场前景的产品，也收获了一份最为珍贵的信心。液力变矩器CTF25项目的批量不但助力公司进一步抓住新机遇、实现新发展，也将激励全体员工围绕公司“凝心聚力再出发、攻坚克难勇担当”的工作主线，共同为企业“二次创业、转型发展”做出新的贡献。

“我们对自己的技术能力、管理水平充满信心，对企业的发展前景充满信心，但我们不盲目乐观。TC项目的正式运营是公司新生的第一步。接下来，公司将依靠自主研发能力，加速新品研发。”韩静感慨地说。改制后，能在这么短的时间里克服各种困难，让TC产品落地、产业化，这是他最为欣慰的。

勇于变革，“前浪”变“后浪”

为什么说华域动力部件是“二次创业”呢？因为华域动力部件的主导产品——离合器是全国第一品牌，市场份额高达30%。

在20世纪90年代，手动挡车型占据市场绝对主流，公司一直是国内离合器领域的排头兵，过着舒适的日子。可近年来，随着消费者选择自动挡车型的比例明显上升，公司主要产品成了“前浪”，销量随之出现断崖式下滑。在这样的情况下，加速新产品开发已关系到企业的生死存亡。在保持现有手动挡轿车用离合器市场份额的同时，开发自动挡轿车适用的液力变矩器成为华域动力部件的当务之急。

但开发新产品谈何容易。“蛋糕看着香”是一回事，“能不能吃到这口蛋糕”又是一回事。在国内，

善用人才，打通创新链条

当年开发设计液力变矩器，上海离合器总厂（华域动力部件的前身）采用的是以测绘样件为起点的逆向设计。今时不比往日，“二次创业”必须要走正向设计的道路。正向设计更强调自主创新，意味着设计能力的提高，但对设计者提出了更高的要求。

解决难题的关键在于人才。当年为上汽通用别克轿车开发液力变矩器的工程技术人员，有的已经退休，有的已离开公司，人员不齐整，怎么办？

液力变矩器的“蛋糕”已被外企零部件企业巨头“吃下”。华域动力部件研发出的产品是否具有市场竞争力？能否从它们手里抢下订单？

早在1994年，华域动力部件就启动了我国第一台汽车液力变矩器的自主研发，并在2000年成功配套上汽通用别克系列轿车，只不过后来因种种原因才搁置了对液力变矩器的继续开发。华域汽车在对市场和竞争对手进行分析后认为，华域动力部件无论是在技术水平还是成本上都可以做到不输国际品牌。同时，为了获取更多企业发展的主导权、技术发展的自主权，华域动力部件决定从合资企业重新改回国有独资企业，以自主研发液力变矩器为契机，开启了“二次创业、转型发展”的征程。

请回来、招进来、用起来。胡应存就是一位被华域动力部件请回来的液力变矩器专家。担任该项目总监的他善于在实践中大胆创新，为新项目的量产运营做出了重要贡献，2019年被公司授予总经理奖，最近，他又被评为2015—2019年度上汽“先进生产者”。

同时，公司不断为新项目“招兵买马”。毕业于同济大学汽车系的陈洁，在校读博期间就加入液力变矩器项目实习，表现优异。陈洁毕业后，华域动力部件立刻