

去年的中国车市，无论是造车的、卖车的还是买车的都处在高度“兴奋”状态，市场空前火爆，而且这种非理性市场一直持续到农历春节前夕。不过，进入虎年后市开始逐渐回归理性，价格坚挺、排队等车的卖方市场正在消弱和隐退，随之而来的是价格松动、产销平衡以及送服务的营销活动，汽车市场又开始步入一个有序竞争的时代。

合理库存 车市再次回归

去年汽车产销双双超过1300万辆，这个数字足足让中国车市疯狂了近一年，无论是买方还是卖方都处在高度“兴奋”状态。究其原因就是“产销失衡”，且

在卖方的控制下，车市长期处于“饥饿”状态，无论是什么品牌的车最后都卖疯了！

据了解，进入虎年后，汽车厂家在调整产能以后，市场货源逐渐充足起来，再加上春节过后，购车潮在减退，持币待购相比去年明显增多。两者相互抵消，极大削弱了卖方市场的主导位置。

同时，记者还在车市中走访发现，去年商家“后院”都是空的，连店内的展车都被销售一空，但是近两个月来，“空城计”已经一去不复返了。“现在我们的库存还算比较合理，既没有像08年前有大量库存，也没有出现去年的零库存，不过部分紧俏车型的库存并不多。”有商家称：车市不会像去年出现爆发式增长，今年应该会回归理性。

全国乘用车市场信息联席会副秘书长崔东树表示，有效产能大于销售需求是成熟市场的基本特征，有利于企业竞争力提升和消费者权益保护。同时他还指出，在这两年内，产销平衡将是车市的主要特征。

充分竞争 车市扫除霸气

有了货源作为最好的“调节剂”，车市的价格开始频繁调整，而且，以往只关注销售的汽车厂商们也逐渐注重起售后服务来，着手售前和售后两手抓，这也是车市回归理性的重要表现。

据了解，在本月的车市中，不少车商除了降价优惠，也在售后服务和品牌建设上做起了文章，如广汽长丰就在本月正式启动以



“感恩”为主题终端促销与售后服务两大战役；东风悦达起亚就在全中国举行了大型购车回馈活动；另外，比亚迪把今年作为品牌年，还全面启动了“品质提升三部曲”，对产品生产的每一个细节都严格控制。

去年火爆的车市并未给消费者带来真正的实惠。今年，随着车市逐渐回归理性，车市还会像以往一样热闹，而且在更充分的竞争中，消费者会享受到更多优惠和服务！
(摘自《长江商报》张伟 / 文)

廉价车

“反攻”日本市场 传统汽车生产重心转移

据日本汽车进口商协会的数据，早在2008年，日本国内登记的22.8万辆进口汽车中，2/3来自欧洲，这些非本土制造的汽车多为豪华汽车。在日本道路上行驶的汽车，由丰田、本田等本土制造商在国内制造，这些车占新车销售的95%。而目前，这种现状正在接受着挑战。

英国《金融时报》近日撰文称，日元持续走强、国内需求疲软以及汽车制造商在全球整合产品线，正在削弱日本在紧凑型轿车和其他高产量、低利润率汽车上的传统优势。

文章援引日本前沿研究汽车业分析师远藤浩二的话称，日本本土的汽车生产将越来越集中在中型和豪华车型，以及电动车和混合动力车等高技术车型上。“目前越来越难以证明在日本制造小型汽车的合理性”，远藤浩二说。

报道称，这种小型汽车转向进口的尝试性转变，是日本制造商自己主导的。

以日产为例，其位于泰国首都曼谷郊外的一家工厂本月开始生产其March微型车，该车型是日产自1982年以来在日本制造的主流车型。

而其在在曼谷工厂最初生产的9万辆汽车中，一部分将“返销”到日本，这在该公司的小型车部门尚属首次。

此外，日本三菱汽车也表示正考虑在泰国制造微型车的类似计划，将面向包括日本在内的全球市场销售。

报道还援引一名汽车分析师的话称：“如果泰国的试验进展顺利，我们很快将会见到更多的汽车制造商将小型车生产转移到国外。这方面将会出现一个重大转变。”这名分析师表示，由于东南亚国家及中国开放贸易，使得汽车制造商能够更为廉价有效地整合东南亚地区的零部件供应生产线，这可能提升国外制造的吸引力。

不过，文章也表示，日本消费者是否会接受大众市场进口汽车仍有待观察。因为从2002年开始的大约5年时间内，本田进口了泰国制造的飞度微型汽车的轿车版本——也被称为JAZZ或CITY，但后来由于销量不佳而放弃了该计划。

(摘自《中国新闻网》)

自主品牌汽车集体“触电”背后

今年以来，中国车企进军电动车领域的新闻不断传出，但自主品牌集体“触电”的背后却隐藏着忧虑。

3月16日，力帆与上海中科合作的电动汽车公司正式挂牌成立，产业化运作双方合作研发的新能源电动车领域的技术成果。力帆320电动车即将上市，预计售价在10.5万元，首批车型将交付上海世博会使用。

较早涉足电动车领域的比亚迪动静更大，与戴姆勒公司签署谅解备忘录，拟建立技术合资公司，并联合推出针对中国市场的电动车品牌。据称，比亚迪打造的全球首款不依赖专业充电站的双

模电动车F3DM，将于一季度摆脱之前不向个人销售的方式，正式向公众发售。

此外，奇瑞、长安、长城等今年均有电动车计划上市。其中，奇瑞则已宣布将在今年推出S18、QQ两款纯电动汽车。QQ纯电动车的价格可能将拉低至5万元左右。长安奔奔IMNI电动车、长城电动车欧拉都已经在公众面前亮相。实际上，今年几乎每家车企都将在低碳、节能、减排方面有不同程度的举措，大多数在企业战略中涉及新能源汽车方面的发展规划。

在自主品牌汽车大举进军电动车领域的同时，笔者不得不多

说几句提个醒。由于国内目前电动车的基建配套、行业标准尚缺乏统一化，加之消费者的购车理念尚需培养，因此，消费者肯为电动车买单恐怕还要花上几年的时间，因此，自主车企要做好至少4、5年电动车有车无市的准备。即便政府采购可以往电动车方面倾斜，但数量也非常有限。

另外，发展电动车最关键的技术难题是电池。目前一块普通的轿车电池价格是6万元，公交车是60万元。国家即使给纯电动客车补贴50万元至60万元，纯电动汽车每辆给补6万元，但补贴只是一次性的，当电池用完了，

还是要换电池，如果价格还是很高，势必会成为电动车推广的瓶颈。因此，要想在电动车领域最终占有一席之地，应该在研发更轻便、蓄电能力更强、成本更低的电池上下功夫。北京电源行业协会副秘书长钱良国在接受媒体采访时很尖锐地表示，目前一些车企宣称的“十分钟就能将电池充满80%”的说法按照现有技术水平根本办不到，而且快充对电池的使用寿命是非常不利的。因此，自主品牌要在电动车领域有所作为，不要急于推出上市，还是踏下心来实实在在地做些事情吧。
(摘自《北京晨报》孙金凤 / 文)

汽车“本土化”能否成就“平价豪车”

在奥迪Q5国产以前，进口的奥迪Q5就已经火得一塌糊涂。最近，性价比更高的国产奥迪Q5真的来了，这使得走向平民化的豪车受关注度大大提高。

豪车国产后就一定好卖吗？答案是肯定的。之前价格昂贵的进口车型通过合资生产上市后，很快都成为了畅销车型。其中，不乏月销量上万的单一车型。

由此看来，通过国产提升性价比并把Q5热卖是奥迪的小算盘。仔细看国产版Q5的竞品依然是些熟悉的面孔：宝马X1、奔驰GLK300、沃尔沃XC60、英菲尼迪EX25等豪华SUV。

对于奥迪Q5的国产，其竞

品大都选择了回避的态度。只有宝马计划将X1引进中国，只不过这还停留在计划阶段，何时能国产依然是个未知数。而奔驰GLK也只是针对性地推出了低配版，以在一定程度上减轻奥迪Q5国产给其带来的销售压力。

按照奥迪自己的计划，在配置和性能上并不占优势的奥迪Q5，仅凭借高性价比就无敌了吗？这恰恰是业内人士所担忧的。国产之后能让更多消费者拥有“平价”豪车这是好事，但业内人士也担忧，这类车型无论在品质方面还是销售能力方面都会影响到同品牌进口车的口碑。

尽管奥迪并未公布Q5的年产量，但从产能规划上不难看出，Q5与A4同平台，两者相加的年产量将近10万辆。回想起A4L的供应紧张，经销商处加价提车的现状，不难想象奥迪Q5也会很容易地陷入无车可提的困境。一位奔驰的经销商告诉记者，偏重时尚、外观大气的Q5无论是外形上还是价格上都中规中矩，这也为国产化具备了生产条件。而GLK300是一款综合性能高于Q5的产品，体现出了进口车高于国产车的差异与特性。

事实上，随着中国经济的增长，整体豪华车市场也在进一步

扩大。斯巴鲁去年的销量能够超越老牌日系豪车雷克萨斯和英菲尼迪，正是凭借对进口车结构的调整，这同时使其成为了国内车坛上的新秀。

为了占领市场和降低车价，走国产化道路是豪车们必然的选择。不过，对于眼下多数豪车品牌而言，即便进行本土化改造，能否达到厂商预期也还很难预料。虽然奥迪在国产化上已经取得了成功，但对于后来者而言，国产化后是否还能保有等同于进口车型的品质，被消费者继续认可，是考验其降为“平价”的一道难关。
(摘自《北京商报》蓝朝晖 / 文)

心平气和看召回

汽车宣布召回130万辆汽车。

福布斯杂志2月份曾对汽车史上所有召回进行了回顾和总结，并列出了10起规模最大的召回事件。这次“出尽风头”的丰田汽车，居然只能排在第六位。

排在前五位的召回事件分别是：1、福特，1490万辆，原因：巡航控制开关不良；2、福特，790万辆，原因：点火开关存在短路隐患；3、通用，670万辆，原因：节流联动装置故障；4、通用，580万辆，原因：后部控制臂螺旋松动隐患；5、福特，450万辆，原因：巡航控制开关故障。

而且，随着政府对汽车安全的要求更加严格，车主权利意识的不断提高，召回数量在不断增加。比如，韩国的召回数量10年

间翻了上千倍，1992年只有1100辆，2000年有56万辆，2001年57万辆，2002年129万辆。

根据中国质检总局的资料，中国市场的汽车召回频率也在逐年上升，2004年有10次，2008年有47次，2009年则达到了57次。召回次数最多的是奔驰，达到了19次，基本都是进口车型。当然，这并不说明汽车质量下降了，而是法规和厂家的质量意识都越来越强了。

很多人一定会问，为什么召回就是无法避免呢？汽车制造已有100多年的历史，难道就没有质量完美的汽车存在吗？可以肯定地说，没有。汽车是一个复杂的合成体，由两三个零配件组成，任何车型都无法完全规避瑕疵和

缺陷。相当部分的故障只能在大量、长期使用中去发现和改良。

不仅汽车，就连对可靠性要求更高的飞机也是如此。质量最可靠的波音客机，从737到777机型，都经历过多次召回。甚至，波音飞机每次都要花巨资调查空难原因，有的调查甚至长达十几年，原因就是：尽管不愿看到，但飞机品质经常不得不通过事故去改进。

最后再回到汽车召回上，从某种意义上说，它也为汽车企业提供了树立负责任、值得信赖形象的机会。而对于中国的汽车消费者而言，召回也称得上是维权“启蒙运动”。

(摘自《中国经济周刊》李铁 / 文)

世界最昂贵汽车钥匙

约合人民币23万元

据英国媒体报道，瑞士名表公司不久前推出世界上最昂贵的汽车钥匙，要价21850英镑(约合人民币23万元)。而对于经典影片《007》系列的“粉丝”们来说，无疑多了一次过过瘾的机会。

这个昂贵的钥匙系统安装在一块手表里，可以开启阿斯顿·马丁牌豪华跑车。设计者花费了大力气才将发射信号的装置缩小到适合安装

在手表里，又用了18个月时间才把整个手表安装完毕。它与詹姆斯·邦德用的那些工具表并不是同一种风格。它看起来是手表，但是按压8点到9点间的位置，车门将自动打开；按压相反的方向，车门将关闭并锁上，同时按压这两个位置，车灯将闪光。
(摘自《信息时报》陈笛 / 文)

汽车界那些世界“之最”

在科技日新月异的今天，地球上满布着各种各样的汽车，俨然就是一个自成一体的汽车社会，就让我们一起来看看这个汽车社会中的各种“之最”。

世界上最快的汽车

1678公里/小时

这款超音速汽车BloodhoundSSC是由1997年曾创造世界纪录的ThrustSSC(时速达763英里)的设计者RichardNoble和AndyGreen设计出来的，将欧洲“台风”战斗机喷气式发动机和一种混合火箭发动机作为动力系统。

当推动力达到300英里/小时(约合483公里/小时)的时候，就转换成固液混合火箭，这款超音速汽车可以获得每秒9.8米的驱动力，直到速度达到1043英里/小时(约合1678公里/小时)。

世界上最快的量产汽车

435公里/小时

最快的汽车BloodhoundSSC可以说是一个实验品。在2007年10月9日创下了时速257码(413公里)的吉尼斯纪录，2009型再次发威，最大时速可达270码(435公里)，足以让每个爱车一族都得“红眼病”。

世界上最小的载人汽车

1.37米×1.04米

谈到小车(A0级)，虽然我们已经有不少选择，如：大众波罗铃木雨燕雪铁龙C1或者最近的奔驰Smart，但是对于PeelP40来说，它们还是太大了。产自1963年的PeelP40才是世界上真正最小的量产车，前无古人，估计后无来者了。它长54英寸(1.37米)宽41英寸(1.04米)。单单牌照就占用了车子后部的不小面积。至于停车位，只占用了不到1/3个标准停车位。

世界上最大的运输车

美国航天局的“爬行者”

美国航天局的“爬行者”的尺寸算得上世界最大的运输车。它是一个像盒子一样的矩形钢结构，长41.2米，宽34.7米，高6.1米，自重2722吨，加上火箭、飞船、发射架和发射平台，总重达8100多吨。它的前一后呈对角线的位置上，安装着两个驾驶室，因此前后都能开。驾驶室里安装了监视仪器、操作控制设备、电子设备，以及世界上最大的雨雪擦拭器和最慢的速度计。

(摘自《海南特区报》)

入厂养护 小心车被“借用”

案例：保养后发现油少了一半

去年10月中旬，朱先生将车送到汽修店做保养，取车时发现油箱仅剩下一半的油。“明明记得做保养前加满了油，怎么少了那么多？”朱先生在回家路上，觉得有点不可思议，立即掉头返回汽修店交涉。该店员工对此解释到，做保养时会用掉一些油。他投诉了一段时间都没有回音，只能自认倒霉。

潜规则：修理厂可能“借用”你的车

在车行做维修的朋友告诉朱先生，有可能是汽修店将他的车“借用”了。因为维修店的员工经常偷偷“借用”客户车辆，用掉了部分燃油。惠州一家东风本田4S店售后服务负责人也向记者透露，这种情况时有发生。车主将车放在维修厂保养维修，约定时间取车，容易让汽修店的员工钻空子。

特别是遇到需要用车的时候，汽修店的员工就会将车“借用”。朱先生的车被借用被发现，是维修厂不聪明，一些聪明的汽修店做法就会更隐蔽，用完车后加上油，这种伎俩显得更加高明，更难以被发现。

支招：签协议减少可乘之机

广东尚典律师事务所邹朝贵律师分析，朱先生的遭遇不排除维修人员监守自盗“偷油”的可能。如果能取证，车主可要求修理厂承担赔偿责任。虽然厂方没有直接借用车主的车，但在其职责范围内未尽到责任。

惠州汽车贸易协会副会长陈小卡表示，车主要防范此类风险，应尽量避免让车辆在修理店过夜，车辆入厂时。可要求修理厂确认油量表油量，一旦损耗超出合理范围，可依此向修理厂索赔。

(摘自《南方网》黎秀敏 / 文)

