

一汽自主品牌战略复兴 能否把“红旗”扛起？

一汽集团总经理徐建一对红旗品牌的承诺并不只是“动动嘴”，这次是红旗第四度出现在人们的视野里，也是红旗品牌的第三次复兴，对此，有业内专家表示，一汽对红旗品牌的复兴，标志着一汽自主品牌战略正在全面启动。而这一次，红旗究竟能够走多远？



日前，一汽轿车发布公告称，公司将投入31.1亿元，主要用于自主品牌轿车生产线和发动机生产线项目。其中，有17.85亿元资金用来投建C131产品，计划在2013年达到年产C131新车型3万辆的目标。一汽轿车总经理张丕杰近日对《中国经营报》记者表示，C131产品就是指红旗品牌的新车型，计划于2011年底前恢复生产。

红旗复兴

“一汽要把红旗做起来，这是一种期盼。”徐建一在回应媒体对红旗品牌迟迟不前的质疑时曾明确表示，红旗正走向复兴之路。

据了解，一汽此次复兴红旗的投资达17.85亿元，主要用于新增建设投资及铺底流动资金，其中，新增建设投资17.49亿元，铺底流动资金0.36亿元。而C131项目定位于高端C级车型，将在生产高级车的红旗H平台上实现量产，其量产后的主要动力选择包括2.0T、2.5L、3.0L发动机，市场层面的主要竞争对手包括奥迪A6、奔驰E级等高端车型。

同时，除C131车型外，该生产线还将推出其他较低版本的红旗车型，以抢占更多的市场份额。这也正好暗合了徐建一在4月宣布的“2012年将有四款完全自主研发的红旗轿车上市”的说法。

“其实，我们对红旗新车型的研发，在2008年年底红旗与奔腾（一汽的自主品牌产品）并网时就开始了。目前生产准备工作已接近完成，就等2011年底复产。”张丕杰说。

红旗C131车型将放在一汽轿车第二工厂里进行生产，该工厂将于今年四季度投产，设计年产能达20万辆，届时一汽奔腾将率先入驻，红旗随后跟进。

红旗使命

“投建新红旗不仅是市场发展的必然，也是一汽的历史使命，更是一汽突破自主品牌瓶颈的机会。”一汽轿车公关部一位负责人表示。

红旗作为国产高级轿车的代表，曾经一度辉煌，但在近十几年的市场化推广过程中，却走了不少弯路。

1958年8月，建国十周年前夕，中央有关部门向一汽下达了制造国产高级轿车的任务。当时，一汽以借来的一辆克莱斯勒高级轿车为蓝本，根据中国的民族特色进行改进后，以手工制成了一辆高级轿车。时任吉林省委第一书记的吴德正式给轿车命名为“红旗”，这也是红旗第一次出现在人们的视野里。

之后，红旗一直是我国中央层面在举行大型事件时的指定用车。然而，该品牌在近十几年的市场化运作中，却不停地遭遇“滑铁卢”。

为了提升红旗轿车的技术含量，20世纪90年代，一汽买断了大众奥迪100车型的知识产权，并以此为基础开发出了“小红旗”的各种产品，从而完成了红旗从“官车”到家用轿车的转型。

但由于后来奥迪不愿在技术上持续输出，以及合资品牌中高级轿车陆续驶入中国市场，“小红旗”的市场竞争力逐渐降低。于是，一汽开始为红旗重新选择技术来源，这一次，技术合作对象换成了丰田。2006年，一汽从一汽丰田处得到majesta车型平台，生产高

端轿车红旗HQ3。

HQ3被一汽寄予厚望，不过，由于过于依赖丰田技术，使得HQ3从诞生之日起便与国人的民族情绪形成了抵触，舆论讨伐目标直指一汽的自主路线。此外，加上售价过高（49.98万元~68.88万元，比奥迪A6和宝马5系的产品均价还高出不少），HQ3销售遇到了极大阻力——据一汽轿车的2007年财务报表显示，当年红旗品牌亏损达4995万元，同时，2008年一季度公司继续亏损。之后，HQ3就处于半停产状态，现在市场上销售的车型几乎全都来自于库存。

“作为中国第一个自主品牌轿车，红旗品牌的复苏对于国人的意义自不必说，因此一汽集团肩负着国人的期望。但一汽更看中其现实意义。一汽轿车的公告中称，目前中高级商务用车市场已全面启动，而合资品牌的中高端车型却占据着主导地位，因此，红旗品牌亟须利用品牌的知名度提升产品在终端市场的号召力。”一汽集团新闻发言人高原对《中国经营报》记者表示，“对整个一汽的自主品牌而言，新红旗的启动也有助于解决一汽自主品

牌长期依赖于奔腾品牌的现实，进而完善产品谱系，完成全面覆盖中高级轿车市场的战略布局。”

问题待解

不过，对一汽而言，虽然准备投入巨资复兴红旗，但红旗的问题并不是用钱就能完全解决的。

“品牌分裂是红旗车型销量一直低迷的关键原因之一。”汽车业知名分析师贾新光对此表示，红旗自诞生之日起就是“御用”车型，但在从“官车”向家用轿车转型后，当年“国车”的风采现在已经大打折扣，“同时，随着国外中高端车型的进入，红旗在‘官车’领域的地位也日渐衰落。”

此外，有业内人士认为，红旗若想真正实现复兴，最关键的还是要解决产品对外资技术的过度依赖的问题。

据一汽轿车发布的公告显示，公司还将投资近7亿元用于自主发动机4GC项目的建设。“该发动机项目为新建项目，主要是为了配套新红旗项目及未来的其他红旗产品，当然也包括奔腾系列的中高端车型。”上述一汽轿车公关负责人透露。

不过，新红旗计划在2011年底前复产，而一般而言，一个新的发动机项目从研发到集成再到调试、配套，成熟期最起码需要2~3年时间，届时，肩负复兴任务的新红旗将以什么面貌再次面世呢？

对此，该一汽轿车公关负责人似乎有些答非所问：“新红旗的市场策略将更具多元性，公司将合理选择产品市场切入点，改进营销方式，拓展客户群体，完善服务网络，以保证预期目标的实现。”

也许，对刚刚发布红旗复兴计划的一汽而言，如此追究细节显得有些“吹毛求疵”，但留给一汽的时间显然已经不多，尤其在上汽借助罗孚技术和品牌逐渐将荣威和MG车型打造的风生水起之时，一汽作为“共和国汽车工业长子”，显然需要加快速度。

（摘自《中国经营报》岳伟/文）

北汽股份9月25日挂牌 两年内登陆A股市场

随着中国步入从汽车大国向强国的历史拐点，各大汽车集团纷纷加快了转型步伐。上海证券报记者独家获悉，北汽集团的上市平台——北汽股份将于9月25日正式挂牌，两年内北汽股份将登陆A股市场。

随着北汽股份股权方案尘埃落定，北汽股份挂牌进入倒计时。9月25日，北汽股份将在北京正式挂牌。北汽控股、首钢股份、北京国资经营公司、现代创新控股、北京国资经营

中心、北京能源投资集团等多家股东将出席成立仪式。北汽集团、北京现代汽车有限公司董事长徐和道告诉记者，“北汽股份计划两年内上市。再给我几年时间，一个焕然一新的北汽集团将出现在大家面前。”据悉，2010年，北汽集团计划产销150万辆汽车，实现1500亿元的营业收入；2011年销售200万辆，实现2000亿元的营业收入。

据悉，北汽集团准备两条腿走

路。第一，短期内将借力合资品牌，提升盈利能力、培养技术及管理人才。第二，长期则筹备做大自主品牌，如通过海内外收购及自主研发，培育强有力的自主品牌，并通过对外合资合作，做大产业集群。

在借力合资品牌上，北汽集团选择了进一步做大北京现代。徐和道称，“9月，北京现代三厂将开始动工建设，计划2012年达产，届时北京现代产能将达到100万辆的产销规模。

北京现代销量将进一步提振北汽集团总销量。”与扩张产能同步而行的是扩大产品图谱，尤其凭借瑞纳挺进经济型车市场。徐和道称，“北京现代未来三年将推出五款轿车，包括A0级轿车瑞纳、紧凑型车及中级轿车，覆盖7万元至23万的主流轿车市场。作为北京现代的战略车型，瑞纳希望在容量较大的A0级市场占据更多份额，最终推动北京现代登上销量前三的宝座”

在谈及为何首选扩产北京现代时，北汽集团高层指出两大理由：第一，北京现代是北汽股份旗下盈利能力最强的资产；第二，北京现代经营形势较好。徐和道明确指出，“2010年，北京现代产销两旺，预计全年销量将达70万辆，超额完成既定年销67万辆的目标。预计2010年北京现代销量将占北汽集团总销量的46%。”

（摘自《上海证券报》）

折戟一年仍不死心 北汽二次谋求收购力帆

业内人士认为，从近期北汽火速联手重庆银翔、收购广州宝龙轻汽等行为不难看出，在收购福汽、长丰等国内车企未果，且试图海外抄底折戟后，北汽已将兼并重组的重点放在了实力较弱的民营车企身上。

虽然去年北汽收购力帆的绯闻最终自行散去，但这件事儿远没有结束。

记者近日从知情人士处获悉，北汽和力帆日前又开始了悄然谈判，但双方对此仍保持极度低调。北汽今年将继续以民企为目标的疯狂并购，众泰谈判已经在进行之中，下一个目标或许就是力帆。

重庆辖内的车企并不多，主要就是长安系、东风小康和力帆，“那么现

在来看最有可能被并购的就是力帆。”业内人士分析认为。

一位已经离职力帆的人士认为，力帆要向前发展需要充沛的资金和良好的平台，“如果能够被北汽收购，应该是一件好事。”坊间流传的力帆上市一事已经持续数年，但至今未果，力帆已经遇到了融资瓶颈的问题。

“以前确实谈过，现在的情况还无法对外透露”，力帆内部一位高层语气暧昧。他坦承，北汽曾欲收购力帆未果，但是现在车企间广泛接触已是平常事。该位高层指的就是去年5月传出“北汽有意兼并重组力帆汽车”，据称后来尹明善开出“保留品牌和经营权”两大条件而未被北汽接受。

除了力帆，北汽近期更加确凿拿下的并购计划便是众泰。在坊间传言四起时，北汽董事长徐和谊在瑞纳上市时接受本报记者采访时也没有对此表示否认：“未来会有很多消息发布，请大家听消息吧。”众泰方面则对此回应：“我们不排除和北汽的合作，确实有这种想法。”（摘自《京华时报》）

证威麟X5在进行越野时有足够的位移角度，同时经过颠簸路面的舒适性要好一些，不会出现钢板弹簧常有的强烈弹跳现象。威麟X5出色的越野能力在经历了达喀尔拉力赛多重复杂路况的检验后，更是得到了市场认可。

城市骑兵——轿车化城市跨界SUV

随着城市化的高速发展，城市生活方式引导越野功能的转变。从吉普公司第一辆城市SUV切诺基问世，城市跨界派开始诞生。切诺基取消了车体梯形底盘大梁结构，用承载式车身结构，提高舒适性的同时，降低了车重，保存了硬轴悬挂以保留一定的越野能力。如今，更多的车商将SUV车的硬轴悬挂换成了独立悬挂，SUV

的越野性能就进一步损失殆尽，甚至部分城市SUV本身就没有越野车的功能。目前流行的车型有奇骏、逍客、汉兰达、陆风、途胜、狮跑等，也包括小吉姆尼、瑞麒X1等所谓的迷你SUV。这类车型应对一般的郊游还是没有问题的，但相比另一派纯越野车型，就少了些面对艰苦越野路况的强悍。

目前SUV市场仍然将继续走热，SUV的车型也越来越多，提醒准车主们在选择SUV车型的时候，可以从底盘悬挂来分一下车型，按需选择适合自己的SUV。如果是痴迷跋山涉水，热衷体验越野激情，那么一定要选硬派真越野车型；如只用来城市代步呢，偶尔自驾游玩，可以选择偏向轿车的跨界SUV。（摘自《新浪汽车》）

■豪车看台I

完全采用21世纪最新汽车技术，这款中国豪车的驾乘舒适性、操纵性和稳定性都可与国外豪车比肩，将于今年底或明年初正式上市。

自主豪车 瑞麒 G6 剑指高端

国内车市20万元以上区间一直由进口和合资品牌独领天下的局面即将被打破，有消息显示，历时多年，凝聚着东西方100多位汽车工程大师灵感与心血的中高级豪华轿车瑞麒G6，有望于今年底或明年初与国内消费者见面。此前，权威机构公布的2010年前8个月中高级轿车销量排行榜显示，20万元及以上区间的国内高端轿车市场，仍然由国外品牌唱“独角戏”。瑞麒G6实力不菲，它的推出，无疑将使中国汽车品牌正式迈出攻占高端市场的实质性步伐，此前由合资品牌盘踞的20万元市场高地，将迎来一个完全采用21世纪最新汽车技术、真正意义上的自主中国豪车。

作为第一款中国真正意义上的自主研发的高端豪华轿车，瑞麒G6在整车设计理念上，整合了东西方先进主流设计思路，并追求在技术性能和驾乘感受之间的完美统一。据了解，在全新概念的高端汽车平台下打造的瑞麒G6，轴距达到了2820mm，车身尺寸及内部空间接近C级车，稳重而气派的外形拥有旗舰车型的风范；动力方面，其或将配备2.0T和3.0V6两款引擎，这两款激情四射的引擎应用了业界领先的可控燃烧率、可变正时气门、涡轮增压中冷等技术，满足了政界、商界精英对汽车动力的不同需求；在底盘结构上，瑞麒G6采用了宝马、奔驰等国外豪车常见的CDC——可变阻尼悬架系统，使这款中国豪车的驾乘舒适性、操纵性和稳定性都可与国外豪车比肩；配置上，瑞麒G6也以豪华、舒适为标准，给予用户最周到、最具人性的关怀。作为一款完全自主打造的豪华车型，瑞麒G6的实力，足以引发20万元轿车市场的结构性嬗变。

据悉，瑞麒G6将于今年底或明年初正式上市，并向合资品牌霸占已久的20万元市场高地展开冲锋。有评论认为，这款凝聚了中国汽车业尖端技术的高端车型，不仅是中国汽车制造业实力的体现，也标志着中国汽车品牌的品牌形象将发生质的转变。

相对于长期盘踞20万元以上区间的合资品牌，中国品牌在经济车型市场中更具影响力，由此也导致了其品牌形象缺乏高端气质，向高端市场挺进是中国品牌的市场出路，更是提升品牌形象的重大契机。站在一个国家汽车工业发展的角度，高端产品和品牌代表一个国家汽车工业的形象。中国汽车工业积蓄了多年的技术、研发力量，已经到了向高端挺进、提升品牌形象甚至国家汽车工业形象的重要历史阶段。

在这种背景下，产品实力可与国外高端品牌媲美的瑞麒G6，将市场目标指向20万元市场高地，有望成为中国汽车品牌向高端市场挺进首个成功案例，标志着中国汽车品牌的形象变革之路正式开启。（摘自《中国经济网》）



■时代车尚I

如果是痴迷跋山涉水，热衷体验越野激情，那么一定要选硬派真越野车型；如只用来城市代步呢，偶尔自驾游玩，可以选择偏向轿车的跨界SUV。

“硬汉”复兴 SUV 两派相争

SUV市场的增长势头依旧保持迅猛。分析近两年持续火爆的SUV市场，会发现市场需求带动新上市车型呈现两条线的发展趋势，即硬派派越野车型与跨界车型两个阵营同时发展。而正是这种两派相争的格局，促进了整个SUV市场增幅抢眼。

硬汉传奇——纯粹硬派越野车型

以军队野外作战需求下产生了早期纯粹越野车，这类车型明显的标志

是其底盘前桥为越野型高强度大摆臂结构独立悬架，断开式四连杆悬挂后桥，螺旋弹簧非独立悬架，而且底盘一般都有大梁，适合做野外牵引。野车的典型代表就是美国的吉普和民用悍马、英国的陆虎等。随着越野车的平民化，以及道路设施的不断完善，纯硬派越野车型逐渐减少，才出现了坚持越野性能的纯硬派越野车型，与采用轿车底盘和越野外形的城市跨界车型。

长久以来，越野车型以其独特魅力，拥有无数追逐者，应众多越野迷的

需求，目前市场上纯硬派越野车型开始走上越野复兴之路，并在舒适性上进行了很大提升，越来越受到市场欢迎。如为越野而生的威麟X5，采用非承载式车身、大梁式底盘的典型越野车骨架，其结构刚性强，拥有很好的耐冲击、抗扭曲性能，完全保障越野平稳性和安全性，相对于其他SUV惯用的钢板弹簧后桥，威麟X5的底盘结构采用前双叉臂加后整体桥五连杆的独立悬挂形式，配合前后稳定杆和止推杆。这种特殊的后悬挂几何设计，能够保