

【车市风向】 | QishiFengxiang

人事调整信号频闪

昌河铃木业务或将“注入”长安铃木

□ 李绍仪

据时代周报报道,继一汽、上汽、福田等车企的人事大调整之后,长安汽车集团近日宣布了三项重要的高管人事变动。

7月4日,中国长安集团宣布了新一轮的人事调整:原长安汽车集团副总裁邹文超接替徐留平任中国长安汽车集团总裁,同时兼任昌河汽车和哈飞汽车董事长;朱华荣任中国长安汽车集团党委副书记,同时兼任长安汽车工程研究总院院长;张宝林任兵装集团总经理助理,不再担任中国长安汽车集团党委副书记。

由于邹文超由之前哈飞汽车与昌河汽车董事长的职位升任长安汽车集团总裁,由原来主管中航系车企变为全面主管,因此,有分析认为,这次人事调整预示着长安集团旗下兵装系企业与中航系企业深度整合的信号,长安集团通过人事调整逐步完成对哈飞汽车的资源整合。与此同时,停滞近一年之久的长安铃木与昌河铃木整合大幕亦将再次启动。

事实上,早在两年前,在昌河汽车调整并入新长安汽车集团之后,长安集团的高层也在不同场合表示,正在研究长安铃木与昌河铃木的整合方案。根据当时提出的整合计划,未来昌河铃木业务将并入长安铃木中,除了销售渠道将暂时维持现状外,昌河铃木的品牌名称将不再保留,统一采用长安铃木品牌。然而,关于具体的整合时间表和方案迟迟没有踪影。

对此,长安汽车集团综合管理处副总经理梁栋表示:“2009年徐总(徐留平)的确提过这样的想法,但这个只是一个可能性较大的方案,具体的方案和执行时间目前都尚未清楚,起码在我的层面上还没有收到消息说要正式整合。”他告诉记者,今年8月份哈飞将发布品牌新标志,但昌河汽车方面可能会作出调整,具体发布时间现时未能确定,但肯定会在年内完成这一工作。

而重庆长安汽车新闻发言人江爱群亦表示,关于铃木方面的整合现时还没有具体的思路,至于昌河铃木是否并入长安铃木也还在讨论当中。

长安的“拖延术”

值得注意的是,在长安铃木和昌



◎长安铃木

河铃木整合事件中的另一主角铃木汽车却始终保持着沉默态度。

事实上,较早前,急于改善中国业绩的铃木汽车曾大力推动两家合资企业的销售网络与进口车网络的整合。但由于两家合资企业身处不同集团,利益不一致,铃木大力推动的三网合一计划中途搁浅。

尽管近年来中国市场爆发,各大汽车厂商在华业绩大幅提升,赚了个“满堂红”,但在早年进入的铃木公司却始终未能在中国市场上“大展拳脚”。业内普遍认为,由于长安铃木和昌河铃木两公司在机构设置和资源分配上多有重复之处,如果两家车企将生产资源与销售网络进行整合,不仅可以化解销售渠道上的冲突,而且可以将利益最大化,提高铃木车型在中国市场的整体竞争力。于是,迫切想要在中国汽车产业盛宴中分一杯羹的铃木,悄然开始了对长安铃木和昌河铃木的整合。

由于铃木的进口车业务已基本纳入长安铃木的渠道中,国产新车也将长安方面作为优先考虑对象,先后引入尚悦、天语 SX42011款两款新车,在两家合资公司中,长安铃木有着明显的优势。另一方面,由于铃木汽车的“重点支持一家”的倾斜政策影响,车型严重滞后且迟滞等不来新产品的昌河铃木,市场销量出现大幅“跳水”。今年1-5月,昌河铃木旗下利亚纳、北斗星两款车型销量直线下滑,特别是利亚纳车型月销量已不足2000辆。这样的业绩使昌河铃木在铃木中国前5月市场销量中仅占26.51%。

在看到在华两家合资企业的中方母公司变成一家后,铃木汽车乐观地认为,两家合资企业可以整合为一家,这意味着铃木可以在中国寻找第二家合作伙伴。因此,去年7月,铃木单方



◎昌河铃木

面表示“正与多家公司接洽,计划在中国成立一家新合资公司”。然而,铃木却没有想到,此举令长安“暴怒”,并导致双方合作关系一度跌入冰点。

在长安看来,在已有两家合资企业均没做好的情况下,铃木再起“异心”实在有如“陈世美”般不可忍受。更重要的是,长安一边与法国标致雪铁龙成功牵手,另一边受到福特频频表示要加深战略合作伙伴关系好的情况下,铃木对长安而言地位已大不如前。

长安铃木之利好

一个未被证实的说法是,作为整合长安铃木与昌河铃木的谈判筹码,长安对铃木提出的要求是,承诺今后5年内在华不再找第二合作伙伴。长安方面希望借着这5年的时间,把铃木主要的微车产品引进来,学习其微车技术,发展自主品牌。

对于长安与铃木之间的“对峙”,江爱群表示:“实际上,双方都是希望要把中国市场做好,但由于对这个市场的认识不同,理念也不一样,很多想法和角度都会有所不同,所以目前双方的合作方案仍未确定,仍在商讨中。昌河铃木与长安铃木怎么整合,并不是简单说了算,而长安铃木要做大做强也是肯定的,但是具体路径怎么走,双方需要更多沟通,达成共识。”

无疑,按照将昌河铃木并入长安铃木的方案,一旦整合正式启动,对于长安铃木来说将是一个重大的利好消息。

张志勇认为,如果长安与铃木之前关于“5年内不得在中国再找合作伙伴”的条件成立,那么整合之后,无论是在产品、质量还是渠道上的拓展,长安铃木将能得到来自铃木的更大支

持,这将使长安铃木获得市场的扩大。

但他强调:“但是双方的整合并不能带来什么,对于长安本身的发展具有市场意义,却没有长远的品牌的意义,只能说是将不适用于在市场继续存在的品牌淘汰而已。”

尽管长安铃木和昌河铃木增长乏力的销量业绩与市场地位使得整合势在必行,而长安铃木看起来“日子过得还不错”——去年长安铃木销量突破20万辆,今年上半年销量突破11.8万辆,同比增长高达15%,但与早年间奥拓“风靡一时”的盛况相比,长安铃木今日的发展显然还远不能够让铃木汽车满意。

“铃木是小车王,但长安铃木的发展并没将铃木的这一优势完全体现出来,主要的原因在于市场对于小型车的不买账。”张志勇认为,尽管目前国内市场上开始出现一个发展精品小车的趋势,“但是长安铃木没有精品的价值,至少在传播上力度不够,没有表现出精品应有的气势。”

——【专家观点】——

汽车专家、全国汽服委汽车咨询专家委员会秘书长张志勇认为:“人事调整肯定会对公司的整合布局起到一个重新开始的作用,长安集团自从实施大的并购以来,整合的速度并不快,最大的问题在于人事。长安的品牌整合是最现实的,而拖住铃木寻找第二个合资伙伴只有短期的利润意义,却不能带来长安自主品牌的根本性的突破。”他表示,铃木的整合也只是这次人事调整的一个部分内容而已,它牵涉到的远比铃木要大,哈飞、昌河、长安的整合才是最重要的。

东风商用车重卡新工厂开始试生产



◎图为日产汽车 COO 志贺俊之视察首台东风天龙下线。

□ 李江

近日,东风商用车公司重卡新工厂的重卡试制生产线缓缓驶下在这里装配的第一辆东风天龙,此举标志着东风商用车公司8万辆重卡新工厂一期新装配线正式建成。

母公司代表东风公司副总经理童东城、欧阳洁、日产汽车公司首席运营官志贺俊之、以及东风有限总裁中村公泰、副总裁几岛刚彦等合资双方领导出席了这一下线仪式,共同见证这一具有里

程碑意义的时刻。

志贺俊之表示,他对东风商用车公司合资8年来的变化之大,对新工厂具有全球标杆的制造水平感到很吃惊。他认为:“东风商用车所具备的实力,走向世界的机会是很大的。我相信 DFCV 一定能够成为全球品牌。”

东风商用车公司总经理黄刚表示:“重卡新工厂的试生产,将确保天龙重卡的高品质,是我们保持领先地位和用户信赖所采取的必要举措。”

根据计划,重卡新工厂第一条总装线试生产三个月后,将于9月份正式投产运营。根据今年市场趋势,到今年底,新重卡装配线计划排产1万辆。新工厂集整车装配、测试试验、储运交付于一体,致力于制造管理达到国际标杆水平,成为绿色环保生态工厂。

10 大静音技术 79 项安全配置

全新一代迈腾构筑安全新“静”界

近日,记者从一汽-大众获悉了全新一代迈腾的部分配置文件。从这份文件可以看出,全新一代迈腾在车内静音控制和安全配备方面,都超越了目前市场的主流 B 级车,甚至达到并超过了部分 C 级车的水准。

现款迈腾一向以科技形象著称,换代之后的全新一代迈腾显然在这方面又有很大提升。那么,这些技术和配置究竟会对驾乘带来哪些改变?抛开晦涩难懂的技术术语,让我们深入解析全新一代迈腾的静音技术和安全配备。

10 大核心技术 打造最高“静”界

众所周知,车辆行驶中所产生的路噪、风噪以及车辆自身运行所产生的噪音不可避免,这也成为影响高级轿车舒适性的重要因素。对于全新一代迈腾来说,除了TSI+DSG 动力总成一贯的低震动、低噪音优势,十大静音技术再次将其静音表现提升到更高水平。从获得的配置表来看,十大静音技术可以说从减少噪音源、隔绝噪音、吸收噪音三个方面着手,最大限度地保证车内安静与舒适。

在减少噪音方面,全新一代迈腾低风阻的车身设计功不可没。风阻系数是衡量一辆汽车受空气阻力影响大小的标准,风阻系数越小,说明它受空气阻力影响越小。目前,大多数轿车的风阻系数在 0.28-0.4 间,而全新一代迈腾达到了 0.28,这也是历代大众品牌 B 级车型的最低风阻系数。

更重要的是,基于优化的 PQ46 平台,全新一代迈腾采用了悬架与车身的柔性连接。简单地说,就是在副车架与车身连接点处增加了特殊设计的 4 个橡胶铰链,以减小车身振动,从而降低噪音。

在隔绝噪音方面,全新一代迈腾拥有 6 项核心技术,通过多种隔音材料和技术,将行驶中的噪音隔绝到最小状态。其中,5 层前风挡玻璃、车门无缝三层密封条、加厚 22% 的后门玻璃及后三角风窗玻璃将风噪最大限度地隔绝在外。而对于传入车内的噪音,全新一代迈腾在手套箱和后备箱采用了环保且具有高吸声率的 PET 材料吸音棉,同时吸音棉面积增加为原来的 3 倍,将噪音对驾乘者的影响降至最低。采用搪塑工艺的软质蒙皮、门护板储物箱的织绒材质等,

综合来看,十大静音技术带来的是超低噪音、安静清新的车内舒适环境。即便高速行驶,也不用刻意提高声调或伸长耳朵,也同伴交谈,这样的静谧氛围往往只属于那些价格让人咋舌的豪华品

牌。但随着全新一代迈腾的上市,这样的享受将变得轻而易举。

79 项安全配置 构筑安全“堡垒”

德系车向来注重安全,无论在材料应用还是电子装备配置上,近几年来都得到了市场的广泛认可,并引领着国内 B 级车市场的发展趋势。对于全新一代迈腾,其拥有的 79 项主动与被动安全配置,也正体现了德系高级车全方位的安全理念。

在主动安全方面,全新一代迈腾拥有 51 项安全配置,通过最新科技降低交通事故的发生几率。在这些配置中,车辆自适应巡航控制系统(ACC)、智能泊车辅助系统(Park Assist)成为最大亮点。

全新一代迈腾装配的车辆自适应巡航控制系统,可以对车辆的纵向行驶速度进行自动控制,从而实现保持车辆速度以及保持车辆间距的功能,以减少驾驶员的驾驶操作量,提高车辆的乘坐舒适性和安全性。

智能泊车辅助系统的应用为城市停车提供了更加智能化的选择。它可以帮助驾驶员找到合适的停车位,并辅助倒车入位。此外,隐藏于后部 Logo 内的倒车摄像头,除了能够给驾驶员提供清晰的车后路况的图像,还能够精确计算并显示倒车行驶轨迹,帮助驾驶者在倒车时实现精准驾控,保证了倒车安全。这样的配备对于技术不够纯熟的驾驶者来说,可谓相当实用。

此外,全新一代迈腾配备的 ESP、EPB 全新升级为最新一代系统,是目前全球大众 B 级车中最先进、最完善的电子安全控制系统。

在被动安全上,全新一代迈腾通过对材质、工艺、配置等方面的综合应用,最大限度减少事故发生时对驾乘者的伤害。除了高强度材质,车身的制作工艺也同样重要。全新一代迈腾拥有目前国产 B 级车中最长的 43 米激光焊接,全面提升了车辆焊接处的拉伸强度、剪切强度和疲劳强度。通俗来说,激光焊接实际上就像拉链一样,而普通点焊相当于纽扣,拉链很显然要比纽扣在受到外力作用时更坚固。

同时,全新一代迈腾拥有最多包括驾驶与副驾驶全尺寸气囊、前排座椅双侧气囊、后排安全气囊、前后贯通式头部双气囊等最多 8 个安全气囊的配置,而这样的配置往往出现在更高级别的豪华车中。除此之外,一体式车门、前段行人保护设计、碰撞逃离功能等十几项安全装备为驾乘者提供了最大限度的保护。(辛莉)

帕杰罗 sport 高调亮相呼和浩特车展

第三届中国呼和浩特国际汽车展览会于 7 月 15 日拉开帷幕。作为内蒙古地区最具规模、最具影响力的车坛盛事,本次车展无疑成为了内蒙古车市的风向标。受益于个性化、多用途的购车需求,SUV 在本次车展上成为热门车型,而以 SUV 车型见长的进口三菱此次车展也格外受到关注,携帕杰罗 sport、欧蓝德 EX·劲界等 4 款车型高调亮相,全面展现了进口三菱丰富的产品线及引以为傲的“感·动·力”驾驶科技。

众所周知,包括内蒙古在内的中西部地区由于地域广阔,路况的特殊性,用户对 SUV 产品有着特别的钟爱,这为众多 SUV 厂商提供了机遇。进口三菱也正是看准了这个机遇,在本次车展上带来了由多款重量级车型组成的 SUV 阵营。包括越野车型帕杰罗、即将引入中国的纯越野车型帕杰罗 sport、兼具运动性能和驾驶舒适性的都市全能型 SUV 欧蓝德 EX·劲界,以及时尚环保的紧凑型 SUV ASX 劲炫。这几款车型有着不同的车型定位及市场定位,可以满足消费者的不同需求。

在此次进口三菱展出的车型中,即将引进中国的帕杰罗 sport 是借呼和浩特车展在内蒙古地区首次亮相,可以说是进口三菱此次参展的最大亮点。帕杰罗 sport 是一款纯越野车型,



◎三菱帕杰罗 sport 正面

具有高贵的血统和精湛的技术,有着非同一般的越野性能,不仅能适应各种恶劣气候以及各种复杂路况,而且能在极为崎岖的路面上以高速行驶。相信这款车型的引进会更加符合中国用户的需求,尤其是包括内蒙古在内的中西部地区越野一族喜爱。

特别要说明的是,进口三菱此次展出的这些 SUV 车型都采用了进口三菱独有的“感·动·力”驾驶科技,从智能、动力、到操控,将三菱引以为傲的 INVECS 变速系统与 AWC 全轮控

制系统和 MIVEC 发动机这三大核心技术完美融合,让车辆可以拥有更加卓越的性能,给驾驶者带来非同一般的驾驶乐趣和淋漓尽致般的驾驶体验。

目前进口三菱 SUV 车型在内蒙古地区有着不错的销量和用户群体。尤其是在今年 1-5 月我国 SUV 车型销量同比增长 31.9% 的背景下,预计未来内蒙汽车市场依然会有一个持续的增长率,市场潜力很大。三菱汽车销售(中国)有限公司总经理饭田健治也表示,进口三菱对中国市场十分重视,而

内蒙古的经济发展也是有共睹的,特别是进口车市场的发展,内蒙古近年来一直保持了高速的增长。在此背景下开发内蒙古市场,进口三菱无疑有着更大的信心。(乐 靓)



◎三菱帕杰罗 sport 内饰