

【**汽车风向** | QishiFengxiang

酝酿多时的节能汽车补贴政策即将走向前台,据悉,新政将入围产品的平均油耗门槛由 6.9 升提升至 6.3 升,单车补贴 3000 元标准不变,该政策将于今年 10 月 1 日正式施行。此举对于促进我国汽车企业提高节能减排技术的积极意义是毋庸置疑的,但势必对自主品牌的生产厂家及经销商销售带来一些冲击。

节能补贴新政 10 月实施 自主品牌遭遇正面冲击

□ 蓝朝晖

节能补贴新政将于今年 10 月 1 日正式施行。这是国家财政部经济建设司处长向弟海在 2011 年中国汽车产业发展国际论坛现场向媒体透露的。

据北京商报报道,节能汽车补贴新政一出,市面上七成享受节能补贴政策的原“节能车”将不再享受政策的优惠。在消费旺季即将来临之际突然收到政策变动的消息,让很多车企及经销商感到措手不及,尤其是自主品牌,更将受到新政的正面冲击。一时间,车企和经销商都为之震动。

车企内部研讨对策促技术升级

面对即将调整的“节能产品惠民工程”政策,入围补贴目录的汽车企业纷纷表示均已接到通知,并在公司内部开始着手研究对策,以减少因补贴的退出而造成的市场损失。

上海通用媒体关系及企业传播经理刘葳漪告诉记者,作为国内“节能产品惠民工程”的最大受益者,目前旗下雪佛兰品牌全系以及别克品牌下的君威、英朗等车型都入围了补贴目录,即使在新的补贴政策下,综合工况油耗标准提升 10%,上海通用仍会有近 70%的车型入围,企业对此并不担心。

记者了解到,目前在合资品牌中,



包括大众、奔驰、奥迪、福特、通用等在内的欧美系车企,几年前便开始在全球推行发动机小型化,更多新动力总成的技术已经应用在向中国投放的车型中,因此多数车型将轻松迈入更为严格的油耗门槛。

对此,奇瑞汽车销售公司副总经理王朗坦诚地表示,提高单车油耗标准,让国内自主品牌汽车企业感到很大压力。奇瑞入围的车型中,多数将面临出局,目前仅有搭载新一代发动机的奇瑞 A3 三厢能符合新油耗标准。

据了解,由于目前自主品牌车型大多搭载自然吸气发动机,将油耗降低 10%的困难非常大,而合资品牌搭载涡轮增压、缸内直喷发动机的车型则将轻松过关。记者在采访中发现,国内自主品牌汽车公司为降低油耗标

准,预备技术升级展开新一代发动机研发的车企不在少数,其中比亚迪、长城等车企已着手开始了更节油发动机的开发。

经销商将面临更大困境

车企技术升级需要一定时间,但经销商卖车却是刻不容缓,因此,面对节能补贴门槛的即将提高,最难受的当属冲在市场第一线的经销商们。记者走访京城各大汽车交易市场时,多数经销商表达了对新政实施后销售的担心,有经销商表示,这是目前汽车消费仅存的一个刺激政策,如果优惠缩水,肯定将加大消费者的观望情绪,卖车势必受影响。

“本来销售情况就不好,3000 元

补贴取消后,为了争夺客户,我们店肯定得自己加大优惠,那样亏损就大了。”采访中,一位广汽本田 4S 店的负责人这样说。

此外,从目前的车市情况来看,仍然处于较低迷的状况,消费者持币待购的观望心态比较明显。这时候如果优惠缩水,对于大多数车型,特别是车市中所占比率很高的经济型车来讲,影响会很大,更有可能导致刚刚有所复苏的车市继续下行一段时间。

中国汽车流通协会有形市场分会会长苏晖认为,新政策将对自主品牌产生巨大的冲击,包括奇瑞、比亚迪、吉利等在内的自主品牌汽车将无法进入国家鼓励补贴的范围。

有利于车企技术提升

虽然 10 月 1 日开始提高节能补贴入门门槛,专家纷纷认为将有相当数量的车型退出补贴范围,对市场会造成一定的影响,但对于促进我国汽车企业提高节能减排技术的积极意义是毋庸置疑的。

汽车专家董扬称,提高 3000 元节能惠民补贴门槛,对于企业而言压力很大。但节能补贴门槛的提高,将让更多车企积极研发新技术,满足补贴要求,从长远来说,对车企是十分有利的。

中国汽车流通协会副秘书长罗磊也认为,从 6.9 升提升到 6.3 升,技术

上存在巨大的差异,新政策实施后,相信很多车会被挡在门槛之外。“短期内自主品牌的市场份额会受到一定影响,但这也促使自主品牌在自主研发上下功夫,提高自主创新能力。”罗磊说。

据了解,此前因一系列的国家鼓励汽车消费政策,令自主品牌市场份额提升,同时也超出了靠其自身竞争力该达到的水平,节能补贴门槛的提高将促使国内自主品牌加快技术转型,真正实现节能减排。

对于自主品牌而言,由于技术改进困难重重,提高油耗标准后,市场份额注定会被合资车企短暂蚕食。对此,国家信息中心信息资源开发部主任徐长明直言,“由原材料、劳动力成本上升造成的企业竞争力下降,将是未来几年自主品牌车企需要面对的问题,在这个状态下政府应该出台一些保护自主品牌的措施”。

【专家观点】 新政将考验车企

专家普遍认为,虽然节能补贴门槛的提高在一定时间内让车商们头疼,但从长远来看,对车企的研发能力却是一种考验。适者生存,中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬表示:“毕竟节能补贴政策推出的目的不是为了拉动车市,而是为了鼓励车企的技术升级。”

内的全系车型亮相成都车展,其他车型还有 S40、S80L、XC90、C30 和 C70,结合全新展台风格,展现“以人为本”的品牌战略,为成都市场带来更多豪车选择。

除此之外,在成都车展上上市的新车型还包括新思域、长城腾翼 C50、标致 308、帕萨特 1.4T 等一些极具看点的车型。

(鲁韧)

【**市场聚焦** | ShichangJujiao

广东车市 影响或许没有 想象中大

新政虽然对车市有影响,但不会很大。

在广东,对于节能减排政策大多数经销商认为,政策改变对车市的影响并不会很大。长城广东有道店总经理张锡昶认为,政策不会在 9 月引起哄抢现象,也不会对下半年车市造成过多不利的影响。“车市的整体形势趋淡已经成为必然趋势,主要原因还得归咎于目前的经济形势以及前两年车市过猛增长,提前消耗了正常增长需求。”尽管政策取消可能对一些品牌的一些车型销售带来不利影响,但对于大多数品牌而言,竞争车型主要集中在小范围内,竞争车型之间在技术水平上往往不相上下。新标准的门槛提高后,同时享用节能补贴的竞争车型将面临同时被取消补贴的情况,但对车型的竞争不会产生直接影响,对销量也不会有太大影响。

而奇瑞禾泰店市场经理刘建宏则认为,节能减排的标准提高更多是让车企紧张。“对于大多数消费者而言,并没有节能惠民车型的概念,而更关注的是哪款车更实惠、更适合自己。”目前,车市已进入传统旺季,经销商早已铆足了劲儿进行冲刺,所有车型的优惠尺度进一步拉大,相比小排量车动辄就有上万元优惠的状况,3000 元的节能补贴对消费市场的刺激太小。

记者也从市场了解到,其实不少车型都存在“挂羊头,卖狗肉”的情况。通常入围节能减排的车型只有一两款,但享受 3000 元优惠补贴的车型却扩大到全系。但为了拉动消费,同系列其他车型的优惠都由车厂自掏腰包提高

(邵玉梅)

近 20 款新车扎堆亮相成都车展

第十四届成都国际车展于 9 月 16 日登陆成都世纪城新国际会展中心。

作为西部地区最重要的车展,成都车展虽然还比不上“北上广”车展,但重要性早已不可小觑。尤其是随着国内市场的主力,逐步向西部和二三线市场转移,成都车展也已经成为各路厂商角逐的一个焦点。而与以往的成都车展一样,“上市”显得要比“新车

发布”更为重要一些。据统计,此次在成都车展上上市的新车有近 20 多款。

梅赛德斯 - 奔驰将携旗下梅赛德斯 - 奔驰、smart、AMG、迈巴赫四大品牌集体亮相,旗下长轴距 E 级轿车 E 300 L 优雅型、全新 SLK 级敞篷跑车、GL 450 4MATIC 尊贵型 Grand Edition、smart 科比特别版等魅力车型将正式登陆中国市场。强大的车型

阵容不但全面诠释了奔驰“唯有最好”的品牌精神和对豪华、运动与时尚的深刻理解,更彰显出三叉星徽对西南地区的关注与重视。此外,来自高性能品牌 AMG 的一款“神秘车型”也将在本届成都车展上亮相。

而在 8 月 23 日沃尔沃汽车品牌战略发布会之后,沃尔沃将携包括 XC60 T5 和 S60 T5 两款全新车型在

立竿见影,三个小动作让爱车立刻省油 ——风骏皮卡节油达人给您支招

近期,正在全国举办的“挑战 256 升,风骏皮卡绿色节油训练营”活动中,活动主办方邀请节油达人——风骏车主李大姐向风骏车主传授了一些节油窍门,令大家获益匪浅。通过李大姐的指点,许多风骏车主跑出了百公里 4 升油的成绩,石家庄的一名风骏车主更是创下百公里 251 升的成绩,刷新风骏在 2010 年“全国城市汽车节油极限挑战赛(海南站)”活动中百公里 256 升的纪录。下面我们就学习几个窍门,让我们的爱车产生立竿见影的节油效果。

窍门一： 加油有技巧,时机掌握很重要

加油时间很重要,很多人习惯中午去加油,大家都知道热胀冷缩的原理,气温越高,实际加到车里的汽油因为膨胀而体积减小,加进去的油少了。因此,最好是在清晨或者傍晚去加油。另外,李大姐讲到:“当加油站停有大罐车时,不要加油。因为加油站不是在卸油就是准备卸油,补充石油时的冲击力会让油内杂质翻滚上来,造成油质不好。”

窍门二： 轮胎检查记心上,充充氮气更省油

李大姐说,我们要合理使用轮胎。行驶时,如果发现车子滑行距离



◎风骏车主携车参赛。

明显减小,要立刻检查胎压。如果前轮胎压小,车子不走直线;后轮胎压小,车子转弯时容易发飘,要赶紧充气。有人认为胎压越大越省油,这倒无可厚非,但是易爆胎。近年来流行给轮胎充氮气,由于氮气是惰性气体,稳定性好,对轮胎的保护和消耗会很好。轮胎气足,摩擦力小,自然就省油。

窍门三： 空调使用有讲究,冷暖风向有不同

合理使用空调是省油的关键。首

先,曝晒后的车子不能立即启动空调,应打开窗子进行空气流通;其次,制冷时空调出风口向下吹,温度下降快;第三,当离目的地 2 公里左右时,将空调关闭,选择室外循环,这样做可干燥蒸发器表面,防止空调出现异味,省不少油。

据了解,风骏皮卡 28TC 车型采用国际先进的“德国高压共轨”电喷柴油发动机,该动力在传统柴油动力的基础上采用先进高压共轨技术,通过 ECU 精确控制燃油量,燃烧效率比传统增压柴油发动机提高 8%,油耗降低 10%以上,具有良好的节

油性。风骏 25TCi 车型则是在普通高压共轨柴油机的基础上,增加涡轮增压中冷装置,它可将发动机的进气温度由 150 度降低到 60-110 度,从而使发动机得到更多的空气供应,提高燃油率。正是这些国际先进动力技术的运用,使得风骏皮卡有了广泛的低油耗成绩。

李大姐说:“节油更多的是一种意识。大脚轰油门,在车流中快速变线,这都会增大油耗量。节油不是抠门,而是一种低碳环保的生活方式,让我们用节油的态度,为我们的家园贡献一份力量。”

(乔宇)

8 月乘用车 恢复增长 车市喜迎 “金九”

在新车托市等有利因素的影响下,8 月乘用车销量重新恢复环比和同比正增长,小跑进入“金九银十”旺季。尽管如此,据南方日报报道,乘联会日前发布的数据显示,市场仍没有明显的向好迹象。

新车托市冲击旺季

乘联会发布的数据显示,8 月乘用车产销量均实现环比和同比的正增长。其中产量达到 111.38 万辆,环比增长 7.0%,同比增长 14.3%;销量达到 104.16 万辆,环比增长 8.7%,同比增长 3.3%。

今年一直走弱的微客上月表现出止跌势头,产量环比增长 20.7%,同比增长 4.5%;销量环比增长 19.2%,同比仍下降 7%,而今年累计销量降幅比前 7 月减少了 0.4 个百分点。微客领军企业上汽通用五菱旗下的微客产品也实现了 6%的销量增长。

8 月乘用车细分市场表现最出色的是 MPV,销量实现环比增长 10.4%,同比增长 15.1%;轿车销量实现环比增长 7.7%,同比增长 4.7%;而 SUV 销量增幅明显收窄,实现环比增长 3.4%,同比增长 4.7%。

据乘联会秘书长饶达介绍,8 月车市供应充足、促销力度加大,使市场略有起色;加之部分厂家追赶产销进度,提升了批发销量,月底最后三天的批发量近 30 万辆。另外,8 月工作日比去年同期多一天,比上个月多两天;贵阳限牌使潜在用户恐慌性购车略有扩大;为接送孩子上学的突击购车现象;应对 9 月销售高峰,一些有实力、库存较少的经销商增加库存;新车集中投放减小市场萎缩,这些因素使 8 月的同比和环比销量均呈现正增长。

9 月是最好购车时间

对于 9 月的市场走势,饶达认为,如果没有重大利好因素出现,9 月份狭义乘用车(不包含微客)零售数同比增幅可能进一步收窄。但是批发数和库存数正增长会较大。

影响 9 月产销数据的因素包括比 8 月份少了 2 个工作日,比去年同期也少了 1 个工作日;很多企业利用高温假来扩大产能,9 月底又是三季度末,因此厂家压库存的力度会加大。近期国家把银行的三类保证金纳入存款准备金缴存范围,将冻结银行资金 8000 多亿元,在货币进一步紧缩下,压库存效果要比以前低,对生产和销售有不利的影响。

“十一”黄金周前的 9 月一直是三季度销量最高的月份,车市比 8 月份会进一步增长,但缺乏更有效推动力,因此增幅有限。

据乘联会分析师崔东树监测,由于节能汽车补贴延期等信息已明确,从上周末以来车市零售走势明显变强。“从目前公布的节能车补贴政策调整趋势看,9 月买车是最合算的,9 月市场的金九概念进一步强化。”

(陈志杰)