

市场走势
 | ShiChangZouShi

联姻后相中小排量SUV 捷豹路虎合资车“出炉”

由于捷豹路虎与奇瑞汽车的新合资公司即将获批,这家新合资公司在中国的产品布局也逐渐浮出水面。《每日经济新闻》记者日前独家获悉,除了合资新工厂一期设计生产能力为年产13万辆乘用车外,双方还考虑远期通过扩建等措施,实现年产25万辆乘用车的产能。

刘旭 祝贺

知情人士告诉每经记者,在一期13万产能规划中,具体车型包括揽胜极光3.4万辆,神行者2代4.3万辆,合资品牌汽车2.3万辆,捷豹轿车3万辆。

在动力总成方面,双方合资的发动机工厂初期按年产能13万台进行规划,远期拟扩展到25万台的生产能力。除了此前媒体报道的2.0T GDI及路虎3.0V6发动机以外,双方还将生产1.6T GDI发动机,以满足SUV车型日趋小排量化的市场趋势,以及日趋严格的乘用车燃油限值标准。

对此,捷豹路虎全球首席执行官施韦德在北京车展上曾向《每日经济新闻》记者表示,中国市场对于小排

如今,大众针对中国市场的多款“特供车”,除了已经提到的上海大众的朗逸、帕萨特领驭、桑塔纳等,一汽大众的捷达、宝来也同样赢得了非常不错的市场份额和用户口碑。而且,大众还有意将在中国的“国情战略”进一步向前推动以保证领先优势。

余建良

时至今日,把“本土化”这门功课做得最为出色的当属德国大众汽车。凭借着最早进入中国的先发优势,大众对中国国情的了解和对本地消费文化有充分把握,上海大众和一汽大众这两家合资公司成为大众攫取市场份额和巨额利润的利器。现今,大众依托针对中国“国情战略”的推进,试图对潜力巨大的中国市场实现更进一步的渗透。

量车型有非常高的市场需求,这也是全球市场的一个趋势。因此,在路虎神行者2代以及揽胜极光上,都采用了小排量发动机。

车型规划出炉

捷豹路虎通过与奇瑞汽车的合资落地,在中国已经进入环评阶段,目前尚待政府部门审批。与此同时,位于江苏常熟的生产基地也在紧张准备。根据规划,2014年中,合资公司首款车型将正式下线。

由于中国SUV市场的高速增长,以SUV车型见长的路虎品牌无疑将率先进行本土化生产。数据显示,揽胜极光和神行者2代的热销支撑了路虎品牌2012年第一季度在中国市场105%的增长。

上述消息人士向记者表示,先期投产的工厂将生产揽胜极光和神行者2代两款路虎品牌车型。之后,合资工厂将陆续投产合资品牌车型和捷豹车型。

据悉,揽胜极光与神行者均是由D8平台生产,在合资工厂生产的奇瑞品牌是在G6车身平台上研发,而后期导入的捷豹品牌轿车为D7a车身平台打造。根据此前媒体报道,在合资自主品牌方面,合资公司有望通过原有捷豹品牌车型进行打造。

去年8月30日,国家工信部公布了《乘用车生产企业及产品准入管理规则(征求意见稿)》,并从今年1月1日起实施。该文件提出:新建汽车生

产企业投资将不得低于8亿元;要建立产品研究开发机构,且投资不得低于5亿元;新建投资项目投资总额也不不得低于20亿元,其中自有资金乘用车、重型载货车生产企业投资项目应包括为整车配套的发动机的生产。

“发改委对路虎国产项目审批的条件很明确,就是要求双方要有实质性合作,而不仅仅是为了增加产能。”奇瑞汽车相关负责人告诉记者,在自主品牌、核心技术这两点成为项目审批时的重中之重。从目前情况来看,合资公司已经满足所有审批要求,预计今年下半年合资公司将正式获批成立。

首推小排量SUV

从目前披露的合资公司细节来看,捷豹路虎与奇瑞汽车共同研发、生产2.0T GDI发动机已无悬念。据悉,目前奇瑞汽车研发2.0T GDI发动机由来已久;在与捷豹路虎合资后,将有很多原捷豹路虎工程师入驻奇瑞研发团队,双方将共同研发发动机。

另外,记者了解到,在发动机配套方面,由捷豹路虎和奇瑞汽车共同研发的T GDI发动机将在大部分合资车型上搭载,此外,合资工厂先期还将生产路虎3.0L V6发动机。

除了2.0T GDI发动机外,双方还将同时研发1.6T GDI发动机。据《每日经济新闻》记者了解,研发更小排量的发动机是基于以下两点原因:首先中国市场的独特需求决定了小排量



SUV的销量增幅看涨;其次为捷豹路虎供应发动机的福特汽车,同样在中国市场加速布局小排量SUV车型。

此外,在国产化之后,捷豹路虎有望在中国市场推出2.0T以下车型,以满足中国SUV细分市场日趋小型化的趋势,同时也计划与其进口车型区分销售。资料显示,常熟发动机工厂将成为捷豹路虎全球首个英国以外的发动机厂。根据合资规划,合资公司计划生产小排量、增压式的发动机。这是由于“小排量和增压式的发动机可带来出色的燃油经济性,高性能和良好的驾驶性能”。

资金缺口较大

日前,国家环保部发布了《2012年4月9日~4月13日环境保护部受理环境影响报告书情况》,奇瑞捷豹路虎汽车有限公司年产13万辆乘用车合资项目赫然在列。其中特别提到该项目总投资120.9533亿元。

根据记者了解,奇瑞捷豹路虎汽车有限公司注册资本为70亿元人民币。出资比例为奇瑞汽车50%、捷豹汽车5%、路虎汽车20%、捷豹路虎汽车贸易(上海)有限公司25%。

细数奇瑞汽车近年来在研发技术以及渠道扩张上投入较大,而自主

品牌汽车整体下滑使其经营状况并不理想。由此,近百亿元人民币的资金投入,对于奇瑞汽车而言并非易事。可见,奇瑞汽车目前资金缺口严重。分析认为,与捷豹路虎合资正是奇瑞汽车可获取现金流、拿到贷款的好机会。

3月22日,奇瑞和捷豹路虎正式敲定合资计划,双方拟按照50:50股比在华组建合资企业,生产销售捷豹路虎以及合资自主品牌车辆。按照计划,该合资工厂总投资额高达175亿元,将包括一个整车厂和一个发动机厂。

与此同时,与捷豹路虎常熟工厂一街之隔的观致工厂投资刚刚落定,70亿元的观致常熟工厂仍需委托中国进出口银行筹款30亿元,该工厂到今年年底才可预备生产汽车。

此前,奇瑞汽车2010年9月公布的公司“中期票据募集说明书”显示,其未来5年内共计有近115亿元的项目资金需要投入,加之后续的合资项目,奇瑞在2020年前将有接近300亿元的资金需求。

为此,奇瑞从去年下半年开始先后出售奇瑞实业100%股权、徽商银行2亿股权、郎溪奇瑞出租汽车有限公司60%股权,同时加快推动IPO进展。

大众的中国“国情战略”步步惊心



有研究机构统计后得出这样一组数据:2011年,从第二代捷达、第二代帕萨特和第四代捷达研发出来、仅在中国市场上出售的专有车型,就已经占到大众在中国市场总销量的57%,我们将这些专有车型称之为针对中国市场的“特供车”。因为这些车型均来自于已有的成熟平台,售价相对更为低廉,车身加长加宽,对中国消费者投其所好。如根据第四代捷达改款而来的朗逸(于2008年正式推出),可视作是大众针对中国“国情战

略”打出的最漂亮一张牌,该车在去年占到大众中国市场总销量的17%,是大众旗下销量最大的一款车型。朗逸的成功也使得上海大众被正式纳入到大众全球的开发体系当中。可以说此时的大众已经开始享用本土化战略带来的丰硕成果。

当然,大众也并没有在上世纪80年代一进入中国便意识到本土化、尤其是向中国市场推出“特供车”的战略重要性,一款桑塔纳生产销售20多年也足以说明大众对中国市场的

战略仍有其保守的一面。虽然90年代推出了加长版的桑塔纳2000,但远没有提升到“国情战略”的层面。

事实上,因为本土化的深入不够到位,大众在中国市场也曾遭遇过诸多挫折。如上海大众10年前推出POLO时就因定价过高而无法打开局面。时任大众董事长的毕睿德对此无奈地表示:“我们提供的是一款技术复杂的小车,而中国人喜欢的却是简单的大车。”随后,大众开始认真研究起这个巨大新兴市场消费者的特别需求,并通过一系列的本土化适应性改进(同时还大大地降低了成本)来满足他们。时隔不久之后,上海大众在帕萨特B5的基础上自主开发推出的帕萨特领驭一举获得成功,大众开始慢慢摸到中国消费者的心思。

就在近期,大众研发部门的一位负责人在接受采访时透露,大众正在考虑创建一个全新的子品牌以进入一些新兴市场。而这一下子品牌旗下的产品将会进行充分的本土化设计改进以满足当地消费者的需求和习惯。

该负责人还将已在中国市场取得成功的POLO当成案例分析,认为售价仅7000欧元在欧洲市场根本不可能实现,而本土化率的提高则可以有效解决这一问题。

去年4月,大众在德国沃尔夫斯堡的总部与上汽签署了多项协议,其中除了双方将共同支持上海大众包括自主品牌电动车在内的新能源汽车的研发,最受到外界关切就是股东双方支持上海大众基于德国大众最先进平台及发动机技术,面向中国市场开发一款C级高端轿车。应该说,汽车合资企业在中国发展的30余年历史中,这样的举动尚属首次。

同年5月,大众中国启动了面向中国公众的“大众自造”项目,虽然从活动的目标诉求来看更像是一场大手笔的营销宣传,但从中也可看到大众对“全球本土化”这一概念的理解和践行,尤其是与消费者的互动。可以肯定的是,大众的设计理念也许不会改变,但未来在中国投放的车型必然不会缺少中国元素。

欧宝或将产雪佛兰汽车

据汽车新闻网报道,通用汽车旗下欧宝部门近日表示愿意与法国标致雪铁龙公司(PSA/Peugeot-Citroen)以外的公司建立联盟关系,公司或将生产一款雪佛兰车型以充分利用过剩产能,帮助公司恢复盈利。

据悉,欧宝CEO卡尔·弗雷德里奇·施特拉克(Karl-Friedrich Stracke)近日在公司总部吕瑟斯海姆市(Ruesselsheim)告诉员工,公司管理层正在研究各种发展计划的细节,任何转入法国标致雪铁龙公司的汽车开发项目都将与法国标致雪铁龙公司的项目保持一致。

在一份公开声明中,施特拉克列举了10个让欧宝恢复盈利的关键因素,这些因素包括了:丰富公司旗下车型,生产出更多诸如全新紧凑型SUV车型Mokka和Adam微车的车型;进入澳大利亚、南美、北非、中国和俄罗斯等新市场。但施特拉克也警告称就算欧洲本地工厂全力生产也无法满足向欧洲以外的地区出口汽车。

施特拉克列的关键因素还包括了采用新战略使欧宝品牌成为产品质量和客户服务的引领者。欧宝将重新评估物料成本,寻求途径降低车型的生产复杂性以增加每辆汽车的利润空间。公司计划生产新一代Astra车型的工厂将实行三班倒来提高产量,新一代Astra将在通用汽车旗下两家欧洲工厂生产。

据了解,施特拉克还表示欧宝正在与通用汽车位于底特律的全球总部以及位于上海的国际总部的高管们讨论“是否将部分雪佛兰车型从韩国转到欧洲生产以提高产能的利用率”。他强调欧宝发展计划将于今年6月提交欧宝监事会讨论。“不论市场是否以及如何发展,这都是一个快速提高盈利能力的整体规划,而不仅仅是成本削减计划。这个计划将允许我们大大增加我们的利润、市场份额和销售量。”(尚莱)

丰田在华扩产至92万辆

饱受产能不足影响的丰田在华再度扩产。丰田中国日前宣布,总投资40亿元的四川一汽丰田长春丰越新公司落成投产,初期产能10万辆。新工厂将成为丰田在华的第7个整车工厂,新工厂投产后,丰田在华产能将增加至92万辆。

长春丰越新工厂位于长春市西新经济技术开发区,占地面积约97万平方米,该项目总投资额约40亿元人民币,初期产能10万辆。一汽丰田内部人士透露,新工厂不止一期规划,未来的产能规划达30万辆,但继续扩产的时间表尚未确定。新工厂初期将投产卡罗拉车型,未来还将投产RAV4车型。丰田在华拥有一汽丰田和广汽丰田两家整车合资公司,此前两家公司的产能分别为46万辆和36万辆。(黄菲菲)

“金刚”传奇——红岩新金刚自卸车跟踪报道(二)

小档案
车型:红岩新金刚自卸车
购买日期:2011年11月、2012年2月
发动机型号:WP10.310E32、WP10.290E32
发动机功率:228kW(310马力)、213kW(290马力)
基本用途:运输土、矿粉

刘勇

黄骅之行,再次目睹了黄骅港各工地上来回穿梭的金刚自卸车。让记者进一步感受到了卡车用户群体,在选车上口碑相传的强大力量。记者对部分车主进行了采访,他们对于自己的爱车表示非常满意。

胡洪贵:自卸车也可以这么舒服

胡师傅去年11月买的车,目前已行驶了700公里,主要在黄骅港拉土和矿粉。他认为,新金刚的密封性特别好,在工地上开车再也不会弄得灰头

土脸的,整体减震性也不错,在坑洼不平的路面上,底盘对颠簸、噪音的过滤性好,一向被认为终日与“脏”“累”为伴的“工地车”驾驶员原来也可以这么舒服!

胡师傅告诉记者:“我在买车时有新、老金刚可选,新金刚要贵一点,我觉得车型越升级肯定会越先进,既然新车型出来了我就选择新的,多花点钱也值。”据胡师傅介绍,考虑到自己的用车需求,在选车时也做了一定取舍,潍柴的发动机是首选,290马力的足够用,速比选择了5.73的,“一般在工地上拉土,50吨左右,这车的动力比较足,工地的路况较松软,还有坡道,满载运行丝毫不吃力。这车的刹车

系统加大了刹车分泵的体积,刹车效果不错。我觉得唯一的劣势就是价格上没有优势,对于那些资金捉襟见肘的用户来说很可能会选择老款金刚或其他车型。”

陈超:金刚自卸给人的印象就是皮实、耐用

陈超和陈浩两兄弟合伙买了一辆新金刚,记者采访时他们正在给新车换轮胎。他们表示,由于作业环境较恶劣,大多数人买回新车来都会把轮胎换了,起码把前轮换了,以免轮胎出问题而影响正常运输。“不管哪款车,原装胎的质量都稍微差一点,为了安全,

大多数人都不会在乎再花点钱把轮胎换掉。原装胎一般可折价1750元抵给修理厂,前轮换3200元一条钢丝胎,后轮每条2200元即可,只需补上差价,也没多少钱。”陈超如是说。

说起购车的初衷,陈超表示,金刚的口碑好,售后服务也到位。金刚自卸车给人的印象就是皮实、耐用,加上外形也好看,舒适性又好,潍柴的发动机品质可靠,这车等几年后处理的时候残值也高,一般最多3年收回成本,用个5年不成问题。

两兄弟选择了310马力的发动机,陈浩说:“马力大了就有劲,在工地上干活显得轻松,油耗方面也不会比

290马力的费多少油,虽然还没有算过综合的油耗,但周围的人都说这车油耗不高,起码是在一个合理的范围内。”

高辉:金刚在矿区作业有优势

杨师傅的车已行驶了8800公里,他认为金刚自卸车密封性特别好,310马力的发动机提供的动力也异常充沛。杨师傅表示,油箱加满油1700元,拉一趟活来回24公里,这些油能拉17趟,粗算一下,百公里油耗50升上下,对于一辆拉50多吨货、行驶路况较差的自卸车来说,这个油耗可以

接受。

唯一让高师傅觉得遗憾的是他买车的时候没有长体版,买了短体版,短体版的卧铺较窄,在上面休息不太舒服。“我们拉土的时候都是排队,高峰时段一排就是一两个小时,我喜欢在这个间隙躺在卧铺上睡一小觉,可惜卧铺有点窄,长体的就舒服多了。”最让高师傅满意的还是这车的承载能力,这车有超宽车架,有整体式铸钢桥,前桥采用锻压工字梁,轴荷达9吨,前悬架的多片簧是9片,后悬架12片,板簧参数匹配得比较合理,这些都能使承载能力得到加强,在矿区作业具备的优势。

(待续)