

## 长安标致雪铁龙换帅 急救DS品牌 在华销量

豪华品牌人事动荡仍未停止,这一次轮到进入中国仅一年多的长安标致雪铁龙。日前有消息称,现任法国标致雪铁龙集团品牌部备件和服务部长Gilles Boussac将接替阿博德,出任长安标致雪铁龙集团总裁。记者获悉后,第一时间联系长安标致雪铁龙相关负责人,消息得到了证实。

自去年年初,奔驰打响价格战第一枪后,几乎所有品牌都自发或被动地陷入价格战泥沼当中。蹊跷的是,随着价格在去年年中逐渐企稳,豪华品牌又开始相继在年内人事变动。自去年下半年以来,奥迪、路虎捷豹、奔驰、沃尔沃、宝马、雷克萨斯、长安标致雪铁龙等近八成豪华品牌高管都出现变动,全部涉及副总以上级别,级别之高,规模之大,近年罕见。

“安内”工作渐近尾声,矛头开始转向。2013年豪华车“攘外”之战一触即发。

### 导火索或是新品入市

首先打破平静的是本周上市的国产凯迪拉克XTS,其目标锁定在奥迪A6L和宝马5系所在的C级车市场,作为凯迪拉克品牌复兴计划的急先锋被寄予厚望。从凯迪拉克XTS未上市前就已铺天盖地展开宣传攻势来看,新一轮C级车市场的交锋“鲶鱼”宣传汹汹。号称是奔驰E级有史以来最重大改款的2014款奔驰也将于今年上市,为竞争激烈的C级车市场再添一把火。

不只是C级车,豪华SUV市场同样剑拔弩张。记者获悉,国产Q3已经确定将于3月底正式上市。去年实现国产的宝马X1销售39224辆,同比增长148.2%,成为去年宝马三大畅销车型之一。瞄准X1手上丰厚市场份额的国产Q3上市后,必然也将引起宝马X1的营销反击。此外,3月份MINI也会有一款X1、Q3价格相仿的小型SUVMINIPaceman上市。

此外,奔驰全新A级车将于上海车展前后上市,目标锁定奥迪A1、MINICOOPER、CT200b。奔驰车系表现最好的S级今年也将迎来全新换代。今年不会简单重复价格战在去年奥迪年会上,奥迪执行副总葛树文指出2015年前国产豪华车的产能将达到238万辆,国产豪车数量增至25款。可见,今年乃至未来三年的豪华车市场竞争只会日趋激烈,作为大规模杀伤性武器的价格战今年恐难避免。不过,去年的惨痛教训也让豪华品牌不愿意再简单地重蹈覆辙。

数据显示,去年的价格战从1月份由奔驰发起,在2月份达到价格谷底后有所回升,但五六月份又急转直下,再一次突破价格底线。在杀敌一千自伤八百的价格战中,豪华品牌利润遭遇前所未有的重创,随后整个下半年价格基本趋于平稳。

价格战不会被简单重复,服务战的苗头却已初现。去年底,奔驰宣布延长其3年不限公里数保修计划。记者日前也从奔驰经销商了解到,虽然目前并不像网上流言所说的售后服务和配件价格全部官方八折,但各种售后服务项目也经常有七折、八折的促销优惠。新品牌长安标致雪铁龙也把售后服务作为其突破点,去年底长安标致雪铁龙4S店70%服务份额的快修服务上推陈出新,引入WRC赛车快修理念。两个技师的分工、走位基本参照赛车现场的流程,给顾客创造更加奢华的体验。于1月底在北京开业的亚洲首家奥迪数字城市展厅,也把服务体验放在了重心,其为顾客实现数字化产品展示和个性化定制服务功能。(陈强)

### 链接

### 换帅或与PSA急需提升DS在华销量有关

据悉,Gilles Boussac将接替阿博德出任长安标致雪铁龙公司总裁一职。该提议将于2013年2月27日由长安标致雪铁龙董事会审议批准。现任长安标致雪铁龙集团总裁阿博德将出任标致雪铁龙集团全球整车项目研发负责人职位。Gilles Boussac为现任法国标致雪铁龙集团品牌部备件和服务部门负责人,曾担任标致品牌产品规划负责人、神龙汽车有限公司副总经理等职位。

此次人事调动或与PSA迫切希望高端品牌DS贡献更多利润有关。日前,PSA发布2012年度财务报告,数据显示PSA集团全年亏损额度达到50.10亿欧元。去年PSA全球业务仅有中国市场盈利。自去年开始销售以来,DS系列车型在中国总销量仅有数百台,远远低于PSA集团对其前景的预期。而未来两年正是DS能否在华扭转局势的关键。据悉,长安标致雪铁龙首款国产车型DS5将在今年下线上市,明年还将有三款全新车型密集发布,其中包括一款SUV。



## 乘用车裹足不前

虽然在接受媒体采访时一直坚称在萨博的争夺战中“没有损失,只有遗憾”,但在整个乘用车的通盘计划上,让庞青年感到遗憾的又岂止是萨博项目。

一个极端的例子,青年莲花汽车目前在北京面临退市的尴尬局面,仅存的一两家4S店目前也仅保留维修保养功能,近乎停滞状态。

北京市场固然是个例,北京地区率先实施的“国5”排放标准将青年莲花此前的新车L5排除在市场之外,摇号限购的政策也对自主品牌的整体生存造成影响。但从全国的销量数据来看,青年莲花的状况亦不容乐观。

相关数据显示,在预估无法完成原定6万辆的2012年销量目标后,青年莲花下调全年销量目标至5万辆,但最终销量统计数据仍只有4万辆左右,而这样的销售业绩也最终导致青年莲花的销售团队调整。

在青年莲花项目裹足不前的情况下,庞青年目前则又找到了世爵凤凰汽车、新能源汽车和动力电池三个新的兴奋点。但在媒体和业内人士已厌倦了青年汽车和世爵汽车跌宕起伏的戏码,新能源市场前景暂不可知的情况下,庞青年目前能获得多少人的认同,则仍是一个大大的问号。

### 乘用车项目裹足不前

仅从销量与时间上来看,庞青年在乘用车的路途上走得并不顺遂。

从2004年进入乘用车市场以来,庞青年在这一领域已鏖战8年,收效甚微。青年最高只有4万辆左右,这与风神、传祺等新兴自主品牌一两年内即超越这一销售数据形成鲜明对比。

2004年,青年与中国贵州航空工业(集团)(以下称“贵航”)合作,借助贵航云雀的“壳”得到轿车产品的准生证,但却苦于没有成熟的乘用车造技术与研发实力。2006年,青年集团通过与英国莲花汽车科技工程公司的合作,成立了青年莲花联合研发中心,至2008年青年莲花RCR竞速终于上市。

在2011至2012年间,庞青年及青年汽车因介入萨博收购案而备受行业瞩目,却无功而返,其在乘用车上的努力受

挫。而截至2012年底,青年乘用车的销售同比增幅高达60%以上,但具体数字却不过4万余辆,庞青年为乘用车准备的产能却已高达20万左右。这样的业绩直接阻断了与莲花工程的合作深化,并导致了青年莲花销售团队的重组。

而在2012年11月4日青年集团总部所在地金华召开的媒体沟通会上,青年莲花销售公司总经理黄志强没有出席,虽然青年莲花公司口径一致地表示,黄志强本人将返回集团工作,继续担任集团副总裁。但从相关知情人士处获悉,黄志强目前已离开青年集团,销售公司则由杨军负责。

在经历了上述一系列变化之后,与青年集团合作9年的“贵航”亦表示不看好自己的合作伙伴,宣布对外出售其所持有的31%贵航青年莲花汽车有限公司股权,挂牌价格为1100万元,退出与青年莲花的合作。

### 世爵剩余价值几何?

而在青年莲花业绩惨淡、收购萨博项目无果之后,青年汽车则采用迂回战术与世爵进行合作。此外,庞青年还宣布青年汽车的未来战略要点在新能源项目。

1月23日,青年汽车与济南高新区管委会举行签约仪式,青年汽车集团宣布将在高新区投资建设世爵凤凰汽车、新能源汽车和动力电池三个项目,总投资额达48亿元。

“世爵凤凰汽车”这一项目则是源于庞青年在萨博梦想上的迂回战术——直接与萨博的母公司进行合作。2012年12月6日,庞青年与世爵董事长兼CEO维克多·穆勒(Victor Muller)签署协议,青年出资1000万欧元收购世爵29.9%的股份,另外出资2500万欧元,占股75%,与世爵成立合资公司,生产高端SUV和跑车。

不过,按照目前的情况来看,世爵手中目前有多少萨博的核心技术尚为未知,由于萨博的产品线和核心技术人员都未有所保留。因此,即便青年莲花获得萨博的相关技术也并不比重新开发容易。

据其他媒体的爆料,青年想借助萨

## 青年汽车未来胜算几何?



青年汽车集团董事局主席庞青年出席活动。

博的Phoenix凤凰平台制造新车,但是Phoenix在当年展出时仅仅只是一台并未量产的概念车,它距离量产还有多远很难说清。

据业内人士分析:萨博所谓的凤凰平台实际上包含了5大总成和12个技术模块,而目前为止上述模块可能只开发完成了2个。后续开发时间至少需要耗资2-3年并且“余下的10个模块需要持续投入巨额研发资金,并且在时间上也不是短期就可以成型的。”凤凰平台如果想要实现真正的量产恐怕还要等上一段时间”,该人士称。因此就目前青年莲花的状况而言,基于上市,目前看上去还很遥远。

而青年汽车与世爵汽车之间的反复纠缠,已被瑞典当地媒体援引业内人士的说法指称为“在瑞典已成为不受欢迎的车企,其与世爵的结合完全被认为是一个国际化的汽车项目,再到中国国内获得地方政府政策支持”。

在新能源项目上,和比亚迪、江淮等在新能源领域储备了多年的企业相比,庞青年的这一最新战略项目更像是突然冒出来的。庞青年曾对外界表示,公司的技术先进电池称为“纳米碳电池”,自己是搞技术出身,参与了该电池的研发。但在国家知识产权局的官方网站上,记者未从“青年汽车”申报的专利中检索到关于电池技术的信息。

在目前新能源汽车市场并未破冰的情况下,庞青年的新能源客车和动力电池项目仍将面临推广和运营难题。(潘文凯)

## 英国将大力推动氢燃料电池汽车发展

据英国《金融时报》消息,英国政府将大力发展氢燃料电池汽车,计划在2030年之前使英国氢燃料电池保有量达到160万辆,并在2050年之前使其市场占有率达到30%-50%。

英国商业部长Michael Fallon表示,鉴于近期英国汽车制造业逐渐复苏,以及整个汽车行业对汽车环保要求日益提高,英国将着力于吸引氢燃料电池汽车相关的投资项目。Michael Fallon向《金融时报》透露:“我们希望看到世界级该领域专家及公司能够在英国建立投资项目。”

日前,英国政府宣称氢燃料电池汽车发展计划是UKH2Mobility(UKH2Mobility是英国政府和跨产业合作计划的代号)的一部分,政府将从2015年起实现氢燃料电池汽车本土化生产,并自行研发相关技术,另外还将建设氢燃料补给站。



据悉,现代汽车和丰田汽车准备在2015年之前在全球出售它们的氢燃料电池汽车。在英国政府的推动下,它们或将成为氢燃料电池汽车的开发及制造中心。

近期的一项民意调查显示,英国新车购买者中约有10%愿意购买燃料电池汽车。英政府认为,一旦氢燃料电池汽车进入量产阶段后将降低成本,届时其在英国的年销量将超过30万辆。

UKH2Mobility计划中的一份报告显示,要支持氢燃料电池汽车发展,早期必须在英国人口密集及交通发达地区至少建造65座氢燃料补给站,而到2030年,这个数量将达到1150座,总耗费将达到4亿英镑。报告中还指出,如果成功推行氢燃料电池汽车,那么到2030年英国一年内所有汽车二氧化碳碳排放总量将减少300万吨。(盖世汽车网)

## 现代汽车全球率先批量生产氢燃料电池车

2月26日,现代ix35燃料电池车批产型号在蔚山工厂下线,现代汽车自此成为全球首个批量生产零排放氢燃料电池车辆的车企。

现代汽车计划到2015年在全球范围内总计生产销售1,000辆ix35燃料电池车,同时面向公共交通运输和个体购车者。首先以欧洲市场为目标,欧盟业已建立了氢燃料路线图,并启动氢燃料加注站建设工作。

现代汽车还表示,今年4月将向丹麦和瑞典分别销售15辆和2辆氢燃料电池车。(盖世汽车网)



## 新能源第二条战线 中国氢燃料电池掉队

中国电动车正在退烧,欧美车企已经对氢燃料电池汽车热度不断升温,而这一次我们又掉队了。

1月24日,宝马与丰田联盟,计划到2020年联合生产一款氢燃料电池汽车。4天后戴姆勒、福特和日产汽车也宣布在2017年之前共同推出一款氢燃料电池汽车。预期激烈的竞争前景使得国际车企巨头纷纷抛弃前嫌,和竞争对手抱团应对。

此前,车企采用单打独斗抢夺氢燃料电池汽车的技术控制权,并伺机产业化。奔驰最新计划在2017年量产氢燃料电池汽车;本田、丰田、日产、通用等车企则认为2015年是推广的最好时机,计划在当年量产氢燃料电池汽车。

与国际车企的“狂热”不同,国内车企大多数冷眼相对。“国内车企最近5年热度确实不高,除了上汽,据我了解目前还没有其他车企在积极推动研发。”既是燃料电池汽车研究领域的博士,又兼任大连新能源动力股份有限公司副总经理的侯中军,在2月25日接受记者采访时说。

有业内人士担心,氢燃料电池汽车相对于纯电动汽车有其自身独特的优势,国内车企已经踏空混合动力技术预期,有可能再度错失氢燃料电池汽车未来市场。

### 冰火两重天

氢燃料电池汽车研究始于上世纪90年代,最初十多年国内研究几乎紧跟发达国家。“十一五”初期获得了国家较大支持,一度热度颇高。

2005年前后,曾有多家国内车企研发氢燃料电池汽车,其中包括上汽、东风、一汽、奇瑞、北汽福田等车企,但此后多数研

发者变得默默无闻,只有上汽推出了上海牌Plug-in燃料电池轿车,奇瑞和一汽推出燃料电池版东方之子奔腾,并都在2010年上海世博会上短暂亮相。

2008年前后纯电动汽车产业热潮膨胀后,氢燃料电池汽车逐渐被冷落。“汽车产业对于燃料电池技术的直接介入已经不积极,车企大多以观望为主。”侯中军说。

中国汽车工业协会副秘书长叶盛基认为,“最近几年来车企改变了对氢燃料电池汽车的市场预期,企业预期氢燃料电池汽车市场化需要更长时间。”应该比混合动力和纯电动汽车要迟一些。

但国际车企巨头似乎持有另一种观点,认为氢燃料电池汽车的产业化与混合动力、纯电动汽车的产业化并没有明显的先后关系,而是重叠的,多家车企都把2015年作为氢燃料电池汽车的产业化起点。

中国车企热度降低后,国际车企经过前期技术积累进入第二阶段,戴姆勒、福特、本田、丰田、日产、通用、现代等汽车公司进行收购燃料电池企业作为其下属零部件公司,或车企直接成立燃料电池电堆开发部门,自行开发燃料电池电堆,纷纷形成了自主的燃料电池电堆开发能力。

在产业链条上,中国也能被动,氢燃料电池的关键部件隔膜、催化剂、炭纸等材料目前主要以进口为主,主要是技术含量较高和垄断的原因,价格昂贵。

2012年前后,国际车企技术已经基本达到产业化要求。去年12月,现代ix35改款氢动力车在韩国蔚山工厂开始生产,并预计到2015年ix35氢动力版的保有量将达到1000辆;奔驰氢燃料车原计划在明年量产;本田、丰田、日产、通用的氢燃料电池

车都计划在2015年上市。

为了应对产业化的市场培育困难等障碍,与传统燃油汽车技术严守机密不同,国际巨头在氢燃料电池技术上也更为开放。丰田在上个月决定,将为宝马提供动力系统和氢气存储技术,而宝马则将应用该技术安装在2015年前设计一款车;戴姆勒在2010年安排了70辆试验车通过出租给公司或私人的方式在美国进行测试,今年早些时候也与福特和日产汽车结成氢燃料电池汽车开发联盟。

### 企业脱节研发

中国车企的氢燃料电池技术,已经全面落后于欧美日车企,特别是在电池寿命与成本上。863计划“节能与新能源汽车”重大项目办公室特聘专家王秉刚表示,国内相关企业氢燃料电池的稳定寿命还在2000小时左右,而国际先进技术已经可以达到8000小时左右。

“氢燃料电池设计寿命要达到5000小时才能达到产业化目标要求。”侯中军说。目前德国戴姆勒公司开发燃料电池B级车、丰田开发燃料电池SUV、本田公司的FCX clarity轿车和美国通用公司的E-quinov SUV都已达到相关要求。

氢燃料电池汽车成本过高是全球车企需要共同面对的问题,但中国相关数据早在2008年就已经被拉开较大差距。根据国际氢能燃料电池伙伴组织报告,当年燃料电池系统成本数据显示,美国为73美元/kW,韩国66美元/kW,而中国为130美元/kW。

列入量化计划的国际巨头正致力于成本的降低。丰田汽车宣称其氢燃料电池