



● 中华 V5FL

变形记:华晨中华新 V5、中华新 H530 即将闪耀登陆

这个春天,人们透过雾霾看见了新能源汽车的强势劲头;人们也透过日内瓦车展看见汽车品牌的出位创新;宝马“毁三观”地首发 2 系 ActiveTourer 和 4 系 Gran Coupe;沃尔沃 Drive-E 统一四缸、2.0 升的大胆突破……

在捋日立新的路上,除了三三两两的中国车企意图改装变形,其他的 Cars 哪去了?

在 4 月举行的北京国际汽车展览会上,中华新 V5 和中华新 H530 携手其他同门精品共同亮相该车展。在“汽车让未来更美好”的主题背景下,华晨汽车将展示中华——国民精品车、金杯——卓越商务车两大平台产品的品质蜕变,以及在倡导品质消费背后的精致生活新主张。

中华新 V5 和中华新 H530 的车身轮廓与现款车型十分相像,但在秉承原时尚动感、大气优雅的造型基础上,更增强了外形设计的层次、立体感,提高了中华新 V5 和中华新 H530 作为新一代城市高端车的观赏、选购价值。例如,中华新 V5 进气格栅采用镀铬外框,亚光灰直瀑式线条与凸起的“中”字给人以动力十足的感觉;中华新 H530 尾灯内部采用了 LED 光源、内嵌电镀条及全新双五幅铝合金轮毂,从而融入更多极具代表性的时尚元素等等。

另外,中华新 V5 和中华新 H530 整车品质上也有了极大飞跃。中华新 V5 围绕动力、安全、人性化科技、内饰、底盘、NVH6 六方面作出了巨大调整;中华新 H530 则围绕动力、人性化科技、内饰、NVH6 四方面作出更新升级。

在动力性能方面,中华新 V5 和中华新 H530 均有采用升级版 BM15TB 发动机。升



● 中华 H530FL

级版 BM15TB 型发动机在 11.2(MT)/12.9(AT) 加速时间内最大功率可达 1100kw,最大扭矩为 220N·m,可提供更好的动力性能与操控体验;在底盘性能方面,2014 款中华新 V5 全系标配“225/55R17”米其林轮胎,且在两驱前轮驱动的基础上升级到四驱系统,全面提升整车驱驾的便捷性、安全性、高加速及高通过性,同时也降低了油耗;在人性化科技、内饰方面,中华新 H530 全系标配大屏多媒体系统、全新用户操作界面、及倒车可视、导航、影音等系统功能等,且分别优化了仪表功能、主动稳定控制系统、内空间配置等,综合增强整车品质性价比。

目前,依据汽车工业研究所提供的数据显示,作为华晨新车代表的中华新 V5 和中华新 H530 在制动性、加速性、主动安全配置、动力油耗方面,均以绝对优势领先于同级别产品。例如,这两款车分别在制动性方面高出竞品 0.7-3.43 点,这首先意味着华晨新品在安全驾驭方面提供了有力保障,加之其他方面的补充完善,中华新 V5 和中华新 H530 正在自主高端品牌的征程中实现着自我的超越。(杨爽)

荣耀 20 载 2014 沃尔沃中国公开赛深圳圆满落幕



● 第 20 届沃尔沃中国公开赛合影

4 月 27 日,第 20 届沃尔沃中国公开赛在中国深圳正中高尔夫球会荣耀收杆。156 名球员为所有高尔夫球爱好者呈现了一场精彩绝伦的高尔夫赛事。最终,法国选手亚历山大·列维以 269 杆的绝对优势摘得沃尔沃中国公开赛桂冠。

作为中国职业高尔夫运动的启蒙赛事,沃尔沃中国公开赛自 1995 年创立至今,历经 20 年的成长,逐渐成长为亚洲屈指可数的高尔夫顶级赛事之一,并自 2004 年加入高尔夫欧洲巡回赛事后,刻下了深深的中国印迹。

沃尔沃汽车是首个积极参与中国高尔夫赛事的国际品牌以及冠名赞助中国高尔夫职业赛事时间最长的赞助商,见证和推动了中国高尔夫运动从无到有,从有到精这一辉煌发展历程。伴随着高尔夫运动 20 年来在中国的不断普及和发展壮大,沃尔沃汽车在中国的成长步伐也不断加快。

2014 年是沃尔沃汽车的中国年,沃尔沃汽车已开足马力,2 月份引入 Drive-E“E 驱智能科技”与全新设计语言等创新成果,

双星无内胎加装内胎垫带新技术获发明专利

记者从国家知识产权局获悉,双星轮胎无内胎加装内胎垫带技术获发明专利,双星新近研发的骏固品牌植入该项专利技术,具有“超强耐载性、超高适应性、超优舒适性”三大突出特点,特别适合中短途货运车辆使用。

据悉,双星骏固轮胎的超强耐载性体现在无内、有内设计属于世界首创,压不垮、颠不破,双星研发人员在创新结构设计的基础

上,打破传统设计观念,无内胎轮胎加装内胎、垫带后使用,增强轮胎气密性及与轮胎的过盈配合,有效提高轮胎承载能力。骏固 13R22.5 轮胎,在工矿路况装车验证过程中,2 个月未出现任何损伤。目前,双星骏固轮胎已在河北唐山装配使用,性能突出、优势明显,当地用户口碑较好。

(本报记者 何沙洲 特约记者 陈雪梅 郭宁)

东风德纳车桥襄阳工厂启动新工厂生产线物流设计项目

日前,东风德纳车桥襄阳工厂召开新工厂生产线物流设计项目启动会暨项目 CFT 培训说明会。会议对项目开展进行了部署,并从物流系统设计的必要性、生产线物流设计内容和要素、生产线物流设计方法、生产

线物流设计原理原则、供给物流方式设计注意要点、现场布局设计注意要点、器具设计注意要点、项目管理要求等 8 个方面,对项目组成员进行了物流理念和方法的培训。(宋慧萍)

广饶轮胎掀起产业转型风暴

在山东广饶县这块面积仅为 1138 平方公里的土地上,轮胎企业遍地开花,像兴源集团、山东金字轮胎公司、山东恒丰轮胎公司、盛泰集团等入围 2013 年度全球轮胎 75 强排行榜的知名企业均坐落于此;拥有“3A”“双丰”“盾轮”等多个驰名商标,年产子午线轮胎 1.5 亿条,产业总量达 1000 亿元,约占全国的 25%、全省的 50%,是我国名副其实的“轮胎之都”。

近日,记者走进广饶,通过采访了解到,面对日趋激烈的国际市场竞争,广饶的许多轮胎企业在经营策略上开始寻求转变。在政府的政策扶持和引导下,通过筹办中国(广饶)国际橡胶轮胎暨汽车配件展览会等方式,迅速掀起了一场产业转型风暴。目前,广饶的轮胎产业正在由原来的价格竞争转向技术革新和追求品牌差异化。

产品走向高端

我国的轮胎产业在汽车工业高速发展的带动下,从 2002 年起已经连续 10 多年位居世界前列,产量上虽然取得了可喜成绩,但在产品技术提升方面却相对滞后。

目前,国内轮胎企业越来越多,产量也越来越大,消费市场增长的速度明显赶不上轮胎的生产速度。单纯追求量的增加,而技术升级却进展缓慢,各品牌轮胎同质化现象严重,致使中低端轮胎产能过剩,而高端领域的产品缺少市场竞争力,难以实现深度发展。同时,在国际市场上,我国轮胎出口也正遭受着各国贸易壁垒的阻击,价格优势已经不复存在。对此,山东永盛橡胶集团有限公司全钢销售部经理满令贤表示,随着中低端轮胎市场的“价格战”进入白热化,轮胎企业应该尽快升级生产技术,向全球消费者证明中国生产的轮胎不仅性价比比高,而且质量好,必须把握住这一市场趋势迅速调整生产结构,积极抢占中高端轮胎市场,打造出世界轮胎行业响亮的“中国制造”品牌。

对于一个传统产业,在短时间内转型升级并非易事,到底该如何引领产品走向高端?对此,满令贤表示:“轮胎企业应视科技研发为企业第一生命力,通过加强人才队伍建设,引进国际先进的生产加工设备,进一步深化差异化发展的思路,加大研发投入,加快研发新型骨架材料、新型合成橡胶、高性能环保助剂,重点向高性能轮胎、绿色环保轮胎、特种用途轮胎方面发展。”

然而仅有这些还远远不够,发展高端产品,推动产业转型,对配套硬件也提出了较高

随着中低端轮胎市场的“价格战”进入白热化,轮胎企业应该尽快升级生产技术,向全球消费者证明中国生产的轮胎不仅性价比比高,而且质量好,必须把握住这一市场趋势迅速调整生产结构,积极抢占中高端轮胎市场,打造出世界轮胎行业响亮的“中国制造”品牌。

的要求。目前我国轮胎行业还没有全国性的轮胎试验场,轮胎试验场是推动轮胎新技术应用、新产品开发不可或缺的重要设施,也是体现国家轮胎研发水平的重要标志之一。

广饶县质量技术监督局局长彭加起告诉记者:“在已知的全球 48 个轮胎实验场中,世界轮胎巨头如普利司通有 11 个,固特异有 6 个,米其林有 4 个。然而,与此形成鲜明对比的是,我国整个轮胎行业没有一个全国性试验场,阻碍了轮胎产业的进一步发展,使我国很难从轮胎大国迈向轮胎强国。”

现在,从事轮胎产业 30 多年的广饶已意识到这一点。2012 年,在国家质量监督检验检疫总局、山东省质量技术监督局的支持下,广饶县投资 10 亿元、划拨 100 万平方米土地,在原产品质量监督检验所的基础上建立国家轮胎及橡胶制品质量监督检验中心广饶橡胶轮胎分中心,帮助轮胎企业向国际知名品牌靠拢。

提升品牌竞争力

作为全国最大的轮胎生产基地,目前全县规模以上的轮胎企业就有 48 家之多,小型轮胎企业更是多达上百家。虽然企业数量众多,但却没有一个具有像佳通、玲珑等国内知名的品牌,更没有像米其林、普利司通那样的国际大牌。并且,这 48 家轮胎企业倾力打造了上百个轮胎品牌,但目前只有 5 个全国驰名商标和 15 个山东省驰名商标,占全部轮胎品牌的 5% 左右。

“广饶县虽然是国内最大的轮胎出口基地,但是大部分都是靠价格优势抢占世界轮胎市场。在品牌竞争中,我们国内的许多轮胎企业并不占优势。”谈及品牌战略对企业的影响,山东盛泰集团副总经理苏向升指出:“目

前我国轮胎企业的品牌价值几乎为零,产品在市面上的售价仅能为企业带来很少的利润;反观国际品牌的轮胎价格,能卖到国产产品的 2 倍,甚至是 3-4 倍,产品成本和质量都差不多,多出来的利润自然就是品牌产生的价值。”

分析以上问题的原因,主要是由于国内橡胶轮胎企业起步时间较晚,在生产技术、配方、工艺和产品质量方面远不及国际知名品牌,只能走代加工、多品牌的发展道路赚取加工费用,对打造知名品牌的战略也认识不够。但近年来,随着民营轮胎企业的快速崛起,“船小好调头”的它们能够依据市场变化快速作出正确决策,通过聘请国际知名的技术团队,更新国际先进的生产设备的方式,迅速提升产品品质,与国际一线品牌差距已经变得越来越小。如今,广饶县的许多轮胎企业开始注重品牌文化建设,企业的经营策略也由卖产品转向卖品牌,就以盛泰集团来说,他们已经开始优先发展自己的“3A”品牌,为国际知名品牌代加工则成为公司的第二选择。

为了让更多的企业认识到品牌价值,广饶县政府出台了许多政策,用奖励的方式鼓励各轮胎企业申报中国驰名商标、省级驰名商标,并引导企业实施品牌质量战略,通过开展橡胶轮胎行业质量提升活动,引导规模以上企业实施质量“三包”,加强质量检查,强化质量过程控制,使广饶轮胎以质量立足于国内外市场。此外,广饶县政府还将继续加大对企业的宣传力度,由政府牵头在网站、报纸等媒体宣传橡胶轮胎区域品牌,引导更多的企业走好品牌经营之路。

除此之外,每年举办的广饶轮胎展也为轮胎企业加强技术合作、扩大品牌影响力搭建了良好平台。截至目前,该展会已连续成功举办 4 届。2014 年 5 月 15 日,第五届广饶轮胎展览会将如期而至,从目前招展情况看,此届展会无论是展会规模,还是企业报名数量,都将达到历届之最。

广饶国际轮胎展组委会副主任项建告诉记者,广饶轮胎展就是为众多橡胶企业搭建起一个招商引资、商贸交流、展示形象的平台,许多企业都在借助该平台寻求技术合作或者市场突破。4 年来,广饶本地橡胶轮胎企业起到了积极带头作用,不仅踊跃报名参展,将新产品、新技术予以展示,还广泛邀请专业观众来参观采购。众多生产商、采购商、供应商看中广饶轮胎基地而来,他们更愿意直接与厂家进行洽谈和贸易。

(韩超)

助力高效物流运输 杰狮畅途版牵引车正式亮相北京车展

■ 本报记者 王建蓉

作为一种提高运输效率的方式,甩挂运输近年来出现在我们视线的频率越来越高。当今的国内物流效率低下,其主要原因就是理念未能跟上时代的脚步,固有的“一车一挂”形式很大程度上限制了效率的提升。而推动甩挂运输,采用“一车多挂”能够达到人停车不停的快运物流效果,提升车辆利用率,同时也提高物流效率。

2012 年 1 月 18 日,交通运输部正式公布第一批共 16 个甩挂运输推荐车型,上汽依维柯红岩的一款杰狮牵引车顺利入选。经过 2 年多发展,上汽依维柯红岩积累了不少甩挂运输牵引车的使用经验,在今年 4 月举行的北京车展上,隆重推出了一款针对高效物流运输市场的车型——杰狮畅途版牵引车。

车身颜色醒目,国内首次使用。第一次看到这辆杰狮畅途版牵引车的时候,不少人肯定会被它的驾驶室颜色所吸引。金属漆的宝石绿很是亮眼,这种颜色在国内产车中尚属首次使用。进气格栅中央的红岩标志也比以前的车型更大,以突出车辆品牌。

针对高效物流运输,底盘配置亮点多。事实上,驾驶室并不是杰狮畅途版牵引车的亮点,真正的重头戏在于该车的底盘配置。

以甩挂运输为发展趋势的运输模式最主要要求高效,所以在动力链的配置上,杰狮畅途版牵引车采用了上汽菲亚特红岩所生产的 Cursor 9 发动机。从 2009 年杰狮推出至今,已经有上万辆使用该发动机的车型在国内运行。更重要的是,这款发动机作为 Cursor 8 的替代机型已经在 IVECO 最新的 Stralis Hi-way/Hi-road 车型上使用,不过在欧洲销售的机型排放已经达到欧 6 标准。

8.7 升的 Cursor 9 发动机采用直列 6 缸、高压共轨燃油喷射技术,使用 SCR 尾气后处理方式让排放达到国 4 标准。展示用的这款车型采用最大输出功率为 390 马力的机型,在发动机转速为 1270 转时最大扭矩为 1590 牛米。

传递动力的变速箱也是车辆配置的重中之重,考虑到甩挂等高效运输对车辆的要求较高,杰狮畅途版牵引车并没有使用以前 C9 加法士特的固定搭配,而是首次将 ZF 手动变速箱引入杰狮市售车型,这也是杰狮的一次



突破。型号为 ZF 16S2231TD 的手动 16 档变速箱将动力更好的分配,使燃油效率达到令人满意的状态。

由于在甩挂运输中需要经常接挂,同时也为了提高整车的舒适性、防震性,杰狮畅途版牵引车采用了全车空气悬挂的形式。但与目前主流欧系卡车的空气悬挂不同的是,该车的空气悬挂更偏向于美国车的设计。前桥除了空气悬挂的气囊之外,还额外增加了一根抛物线钢板。而后桥悬挂是 4 气囊的形式,并且采用的是并排两个气囊共用基座的形式,这与美式重卡的空气悬挂如出一辙。

在驾驶员的座位旁边,有控制气囊高度的遥控板,驾驶员通过 ECAS 控制系统遥控板就可以控制车身的高度,以达到合适的运行状态,在限高条件下保证顺利的通过性。轮胎看上去要比普通的杰狮车型更小,这主要是杰狮畅途版牵引车采用了低扁平比轮胎的原因。

在安全性方面,杰狮畅途版牵引车全车采用汉德公司的 MAN 技术盘刹车桥,比起鼓式制动车桥制动效果更佳。此外,这辆杰狮还配备了德国 ZF 的液力缓速器和 ASR 牵引力控制系统,液力缓速器也是目前公认的最佳辅助制动装置,使用它来控制车速,不会产生摩擦而造成热衰减;ASR 属于汽车主动安全装置,该系统防止车辆尤其是大马力车在起步、再加速时驱动轮打滑现象,以维持车辆行驶方向的稳定性,实在是大给力。

驱动桥速比为 3.08,这与目前国内在售的主流进口牵引车的速比相同。小速比适合于快速运输。这辆杰狮整车总重为 8.27 吨,稍加改进,整车总重有望可以降至 8 吨左右。

由于专门针对高效物流运输打造,该车的牵引鞍座高度也是目前所有国产车中离地高度最低的一款,空载时仅为 1106mm,并且可以根据挂车牵引销的高度调节,非常适用。

长途运输中最重要的当然是油料。杰狮畅途版牵引车采用左右各 500 升的铝合金油箱,总容积为 1000 升,续航里程理论上可达到 2500 公里以上,这也是国产车中少有破千的油箱配置。

甩挂前景广阔,车型应丰富。以甩挂为主的高效运输模式可有效提升货物运输效率,主要体现在减少装卸车牵引车的装卸等待时间,从而有效增加牵引车载重行驶里程,并提高单车周转量,车辆利用率提高,减少车辆等待装卸的时间。目前国内采用甩挂物流的快运公司一般是一台牵引车配三辆甚至更多挂车,而这些挂车分别位于快运公司不同的物流点。当牵引车到达目的地后摘下挂车换上另一辆装好货物的挂车即可重新上路。

近年来,随着国家一系列政策的出台,物流行业迎来了新的发展契机,甩挂运输也日益受到越来越多的重视。近日由财政部、交通运输部联合印发的《公路甩挂运输试点专项资金管理暂行办法》正式对外公布,被纳入甩挂运输试点的运输企业和站场经营将获得专项资金的支持。这也将有利刺激甩挂专用牵引车的销售。

杰狮畅途版牵引车的亮相,标志着国内企业越来越看重细分市场,我们期待更多杰狮的细分车型能够问世,毕竟这款欧洲血统的重卡经过几年的打拼,已经获得一定的市场认可。