

汽车市场“微增长” 自主突围正当时

根据中国汽车工业协会发布的数据,自主品牌乘用车市场份额9月份环比和同比均有小幅提升,止步“十二连跌”。多位专家表示,这是汽车市场回归理性的表现。随着我国汽车市场步入“微增长”“微利润”的新常态,自主突围正当其时。

自主品牌进入相持阶段

据统计,9月份自主品牌乘用车共销售65.36万辆,环比增长19.89%,同比增长6.98%,占乘用车销售总量的38.54%,占有率环比提升1.41个百分点,同比提升0.19个百分点,终止了自2013年9月份以来连续12个月的下跌态势。

尽管业内普遍认为,短期的销售数据并不能说明自主品牌已经复苏,但是止跌的迹象仍然让车企和消费者都看到自主的希望。东风汽车公司总经理朱福寿认为,自主品牌市场占有率的下降,并不完全是自主品牌失意的表现,而是政策因素带来的表面繁

荣现象的回归。汽车下乡、消费税等政策对自主品牌的推动作用是很大的,所以说,这几年的下降,是回归到正常的水平。

对自主品牌市场占有率止跌,朱福寿认为也是一个正常的反应。“目前自主品牌与合资品牌还处在一个相持阶段,尽管存在着危机感,但是危机不等于没有机会,关键要找到我们自主品牌本身发展的短板,踏踏实实地推进我们自主品牌自身的战略。”

“微”常态下自主突围

“汽车产业发展的新常态,以两个‘微’为代表,一个是微增长,一个是微利润,这代表了前所未有的竞争。”北京现代汽车常务副总经理刘智丰表示。

朱福寿也认为,微增长是当前汽车产业发展的新常态。2011年汽车行业增速是2.45%,2012年是4.3%,2013年受前两年低速的影响,达到了13.9%。今年从5月份开始,每个单月增长都没有超过7%,预计全年

增速也不会高于7%。

新常态下汽车产业需要自主突围,实现自主发展。江淮汽车股份有限公司总经理项兴初认为,12连降虽然对自主品牌有危机,但危中也有有机,品牌建设不是一天两天可以迅速提升的,从这个意义上讲,可以使行业能够更好地静下心来,踏踏实实地围绕客户需求、品牌建设、品牌的忠诚度来做事,未尝不是好事。

自主品牌应该“走出去”

中国车企正积极走出国门。据商务部对外投资和经济合作司商务参赞陈林介绍,截至今年9月底,经商务部核准,中国企业在汽车领域的境外企业和机构共计852家,中方投资额为96亿美元,其中整车企业有50家,中方投资总额是41.67亿美元。

但是,意大利著名汽车设计公司宾尼法利纳首席执行官SilvioAngori坦言,中国还没有一个非常成功的自主品牌。“中国汽车企业

大部分是合资,外国消费者没有认同中国自主品牌汽车的定位,对它们的质量也没把握。”

韩国汽车进口商和经销商协会执行董事尹大成也表示,在北京和上海车展上,几乎所有的中国汽车品牌以及全球品牌都会参加,而在巴黎、首尔等主要国际车展上,只有一两家中国本土品牌参加,充分说明中国自主品牌汽车国际化程度还很低。

“世界上没有一个真正的汽车强国不是国际化的,也没有一个可持续的汽车企业不是国际化的。”陈林说,中国车企要“走出去”,首先要改变发展模式,企业应该制定切实的发展战略,加强自身储备,清晰发展路线,不要强求并购海外大企业。

尹大成表示,中国汽车企业可以考虑做多面尝试,比如改变平台生态系统,尝试以海外并购做跳板、加入移动服务、寻求从新概念汽车上突破等。

(皮曙初 王贤 陈俊)

中华新 V5 升级上市 1.5T 发动机火力全开

近年来,代表着先进科技的T动力涡轮增压技术开始一路走俏,受到大众的普遍认可与追捧。市场中,许多车型因搭载该动力技术的发动机而赢得更为广阔的销售市场。

在全新上市之际,升级版中华新V5不仅将T动力品质展现得淋漓尽致,还通过车身360°的创新突破斩获了市场的高度好评,概括来讲有四点突出表现:一看外观时尚,坐空间舒适,三开动力悦享,四用节约经济。今春首度绽放之时便获得国内最权威、最具影响力的汽车评选,获得北京车展特别奖(车型)。在当今高手如云的汽车竞技场,中华新V5秉承卓越科技更胜一筹!

外形时尚,内秀超凡

作为华晨中华剑指自主高端的上乘之作,中华新V5的外观优雅升级、时尚大气,在都市SUV领域的竞争力毋庸置疑,堪称完美演绎。整车新增了立体化外形设计,使得外观更为丰富饱满。进气格栅采用镀铬外框,亚光灰直瀑式线条,与凸起的“中”字logo给人动力十足的感觉。超靚前灯组与个性鲜明的前格栅完美结合,更显大气时尚,通过细节升级提高了观赏性和性价比。

同时,中华新V5也彰显出超凡的内秀风采,舒适的人性化科技和底盘性能方面分别做了优化升级,符合人体工程学的内饰设计,提升内饰工艺,高档皮面座椅,提高乘坐的舒适性。全系标配大屏多媒体系统,全新用户操作界面,以及倒车可视、导航、影音等系统功能,分别优化了仪表功能、主动稳定控制系统、内空间配置等方面,综合增强整车品质性价比;在底盘性能方面,中华新V5升级至四驱系统,后悬架系统升级为多连杆独立悬架,全面提升了整车的驾驶便捷性、安全性、高加速及高通过性。

悦享 T 动,环保节油

依据汽车工业研究所提供的数据显示,中华新V5在动力性能、制动性能、主动安全配置等方面,目前均以绝对优势领先于同级竞品车。

中华新V5采用升级版BM15TB发动机,其卓越、澎湃的动力系统以超越者的姿态给消费者带来前所未有的震撼、畅意体验。高性能的涡轮增压器使T动力发动机拥有更高的进气量,提高燃烧效率,发动机的功率和扭矩也得到大幅提升:升级版BM15TB发动机的输出功率达到了110kw/5500-6000rpm的水平,表现十分抢眼;扭矩平台更是从2000rpm持续转速至4500rpm,最大输出220Nm的扭矩峰值。华晨中华的工程师在着手提高T动力发动机输出的同时,兼顾了燃油经济性和排放标准的考虑,使得中华新V5的百公里油耗仅为7.3L或7.6L,在绿色环保、节能减排等诸多方面均有突出表现。

革世创新,“芯”动来袭,中华新V5绝对是领先同侪、迎合市场的诚意杰作!

(曹红梅)



9 月销量再度突破 1.5 万 高尔夫市场赛场双丰收

日前,全国乘用车市场信息联席会最新销量统计数据出炉。数据显示,2014年9月,高尔夫月销1.566万辆,同比增长61.9%,以绝对优势在A级两厢车市场拔得头筹。在汽车行业“金九银十”的销售旺季中,高尔夫收获了“成色”十足的黄金九月。

高品质成就市场佳绩

众所周知,优秀的产品力与领先的技术配置是强劲市场表现的根基之所在。作为A级两厢车的标杆车型,全新高尔夫在动力操控、科技配置及安全标准等方面具备领衔市场的绝对实力。

全新高尔夫全系搭载了大众汽车集团全新EA211系列发动机,匹配7速DSG双离合变速箱,Tiptronic 6挡手自一体变速箱和经典的5挡手动变速箱,动力澎湃的发动机与输出平顺的变速器完美配合,令全新高尔夫充满驾控乐趣。与此同时,得益于大众集团最新的MQB平台,全新高尔夫配备了电子手刹、Auto Hold及ACC自适应巡航系统等多



●全新高尔夫在动力操控、科技配置及安全标准等方面皆具备领衔市场的绝对实力

项高科技配置。这使全新高尔夫稳固了其在紧凑型车市场“科技领导者”的定位。

在安全方面,全新高尔夫不仅应用了超高强度钢板与激光焊接技术,还配备了ESP车身稳定系统、ASR牵引力控制系统、MKE疲劳提醒系统、MKB多次碰撞预防系统等众多创新安全系统。凭借精良的材质、先进的工艺与领先的配置,全新高尔夫刷新了同级别车型的安全标准。

不难看出,集成了大众汽车最先进、最优

秀的技术,全新高尔夫以越级的姿态为消费者创造“五星级”出行体验的同时,持续引领着细分市场的发展方向。

卓越性能助力赛场展锋芒

除了市场上的捷报频传,高尔夫在另一个战场——CRC赛场上同样也是屡获殊荣。在2014CRC赛事中,一汽-大众车队携高尔夫战车重装出征。高尔夫战车也不负众望,不

仅为一汽-大众车队攻城拔寨、斩获冠军,并帮助车队提前锁定国家两驱组年度车队冠军。

在CRC赛场上,在业界及车迷面前,高尔夫战车展现的不仅是卓越的性能,更是充满激情和活力的品牌内涵、永不言弃的赛车精神。这一定程度上推动了高尔夫在市场上销量与口碑的丰收。

“赛场和市场是紧密相连的。当展现在赛场上的产品品质、品牌内涵与消费者产生情感共鸣,进而影响消费者的购买意向时,赛场对市场的助推作用不言而喻。”一汽-大众相关负责人表示,“高尔夫是一汽-大众各车型中品牌内涵最饱满、运动基因最丰富的车型。我们很高兴地看到通过CRC的赛事平台,更多消费者感受到了高尔夫的魅力,并加入到高尔夫族的队伍中来。”

业内分析人士指出,在竞争日趋激烈的汽车市场,对产品硬实力、文化软实力的打造与传播是制胜的关键。在此方面,高尔夫无疑是其所在细分市场的标杆。

(赵昊辰)

以品质拓展市场 以服务提升品牌 锡柴康威国四机 助力轻型车升级

今年以来,随着国四排放的深入贯彻,各整车厂对配套轻型车的国四产品产生了巨大需求。锡柴紧抓市场机遇,通过提升产品品质、升级服务水平,1-9月份,康威国四机在12家主要配套厂家的份额提升了2.7%,成为各厂家轻型车升级换代的主力配动力。

9月底,锡柴接到一汽红塔500台康威国四机配套轻卡订单,自2008年配套合作至今,锡柴已向一汽红塔提供康威发动机8万多台。为满足国四排放法规要求,今年年初,一汽红塔与锡柴又联手进行产品升级工作,开发了一系列配套锡柴国四发动机的红塔新车。期间,锡柴研发技术人员多次奔赴一汽红塔进行样机适配与整车标定实验,最终康威国四机赢得其高端产品的独家配套地位。

与此同时,康威国四发动机在时风集团新开发的某最新轻卡国四系列车型产品中也占据了首配地位。时风集团作为锡柴的战略合作伙伴,其农用车及轻卡汽车动力总成坚持选购康威系列发动机。由于该系列产品依托和移植了大功率产品的开发技术、生产手段、质量控制等体系,其动力性、可靠性、经济性等优势得到用户的认可。今年1-9月份,锡柴在时风轻卡及农用车的装机量同比增长9.8%。

今年锡柴不仅着眼于提升现有轻型车合作厂家的配套份额,还在一些重点整车厂实现了轻型车批量订单零的突破。江淮汽车是锡柴重点合作厂家,锡柴国四机与其年配套量超过3000台,但主要配套为中重卡。今年6月份,锡柴瞄准江淮进行轻卡产品开发的契机主动配合,9月份收获400多台康威国四机产品的批量订单。用户认为锡柴康威国四产品与竞品相比优势明显。据悉,该系列车型为江淮国四轻卡销量增长新的生力军,在城市短距离货运市场已成为销售主力,市场前景广阔。

除此以外,锡柴还凭借100台康威国四机的订单,成为东风汽车某工程车升级换代的主力配动力。此前,锡柴服务和技术人员在试配期间随时跟踪,多次到湖北跟踪整车实验和运行情况,经过一个多月的耐久试验,东风汽车对锡柴产品品质和服务效果相当满意,迅速推动了锡柴产品配套。

市场是验证产品的试金石,从康威国四机在轻型车市场的热销,不难看出其蕴含的技术优势和品牌价值,未来将助推更多整车厂顺利实现产品的升级。

(许兴梓)

上汽集团董事长陈虹 到上汽依维柯红岩指导工作



●陈虹工作汇报

●蓝青松参观现场

10月10日,上汽集团董事长陈虹、副总裁蓝青松一行莅临上汽依维柯红岩商用车有限公司考察、指导工作。

在听取上汽依维柯红岩工作汇报后,陈虹指出,上汽依维柯红岩要加强管理机制建设,提升经营绩效;要把各项工作措施放到市场上去检验,促进销售、提升销量;要当好一个方面的专业选手,不搞全面出击,认真做大做强自己的优势产品。公司的产品有很强的优势,要针对用户,一步步做好市场产

品细分工作,突出自己的产品优势,打好差异化战略。

蓝青松指出,公司有一支懂管理、有专业知识的干部管理团队,要发挥好干部的带头作用,通过有力举措,激励和调动全体员工工作积极性。要建立起一支有激情、敢喊叫的营销团队,充分发挥销售员工的聪明才智,调动员工积极性和热情。在生产组织工作中要认真做好生产线平衡工作,要从设计开始减少和规范生产流程,改善和提升生产

工作能力,提升劳动生产效率。

蓝青松等还在上汽依维柯红岩总经理杨汉琳、党委书记蓝照熙、副总经理毛利兹的陪同下参观了生产现场。蓝青松认真观看了车间的生产数据、工艺流程、质量管理等展板,详细询问了解专业厂的劳动效率、生产量、生产过程质量管控等情况,并与专业厂、车间领导、生产员工进行了亲切交谈。

(李代元)

新能源车企破解发展难题 续航里程或提升

今年以来,在强有力的政策扶持下,新能源汽车销量大幅增长,汽车厂商和相关配套企业纷纷调转“船头”扩大产能。业内人士表示,中国新能源汽车产业的最终出路是市场化,自主品牌要实现弯道超车,需要突破续航里程、充电网络、性价比的问题。

在目前补贴政策较高的情况下,续航里程和充电网络成为亟需突破的两大难题。最近比亚迪、江淮汽车、东风汽车等厂商均对外发布了全新解决方案,包括改进电池性能、提升电池管理系统以及推行无线充电,以期解决消费者里程焦虑。

业内人士表示,随着新技术应用推广,新能源汽车大面积取代传统燃油汽车有望变成现实。

续航里程有望增加

当前,全球推出的新能源汽车中,以特斯

拉的单次续航里程最长,其高配版MODEL P85单次续航里程达500公里,低配版的续航里程也达到了380公里。目前国内续航里程最长的纯电动车是比亚迪的e6,其他续航里程长一点的车型还有江淮的IEV4,但是基本上都没有超过300公里,其核心原因是电池容量不够高。

据了解,现在电动汽车使用的动力电池主要有磷酸铁锂和三元材料。江淮汽车通过改进路线,提升电池控制系统(BMS)技术,解决了三元材料电池的使用安全问题。

比亚迪正在通过改进磷酸铁锂成分,即在正极材料中加入锰元素,研发能量密度更高的电池。这种新型电池的能量密度达到了150wh/Kg,比磷酸铁锂电池提升了差不多40%,与特斯拉使用的三元材料电池相差无几。明年开始,这种电池将会在比亚迪部分车型上使用。

此外,开发高效电机同样被认为是提升

汽车续航里程的重要途径。深圳风发科技董事长周庆余告诉中国证券报记者,公司磁阻电机车载试验良好,并已经通过了广州电科院和北京理工大学的权威检测。目前公司已和多家汽车厂商签订合作协议,项目的产业化在今年四季度将开始。

无线充电技术引关注

另一项可能对新能源汽车推广起到推动作用的技术是大功率无线充电。近期,东风汽车联合中兴通讯在湖北襄阳发布了中兴-东风无线充电汽车,该车搭载了中兴通讯独立研发的新能源汽车大功率无线充电系统。

中兴新能源汽车公司副总经理田锋介绍,无线充电站线圈采取埋地模式,不占用土地。此外,无线充电公交车在起点和终点皆可充电,电池经常处于浅充浅放状态,这既保护了电池,又让车辆少装电池。“每辆车至少

省掉50%的电池,至少节省成本30万以上。”田锋称,中兴通讯的无线充电系统电能转换率达到了90%以上,较之有线充电95%以上的电能转换效率稍低,但使用更为方便。至于人们担心的电磁辐射问题,他表示,“在安全范围之内”。据了解,中兴通讯正在将无线充电模式复制到其他城市,公司构想由点及面构建全国充电网络。

记者从科陆电子了解到,公司在新能源汽车有线充电技术基础上,正研发类似中兴通讯无线充电系统。科陆电子储能事业部总经理桂国才称,“目前公司的无线充电系统正处于技术开发阶段,未来会根据市场的需要推出相应的产品。”科陆电子目前已与包括一汽在内的多家客户展开紧密合作,开发差异化产品,满足客户需求。

此外,比亚迪在大功率无线充电方面也有技术储备。

(谢卫国)