



加速转型 抢占公路车市场的制高点

——写在上汽依维柯红岩杰卡和全新杰狮畅途版荣耀上市之际



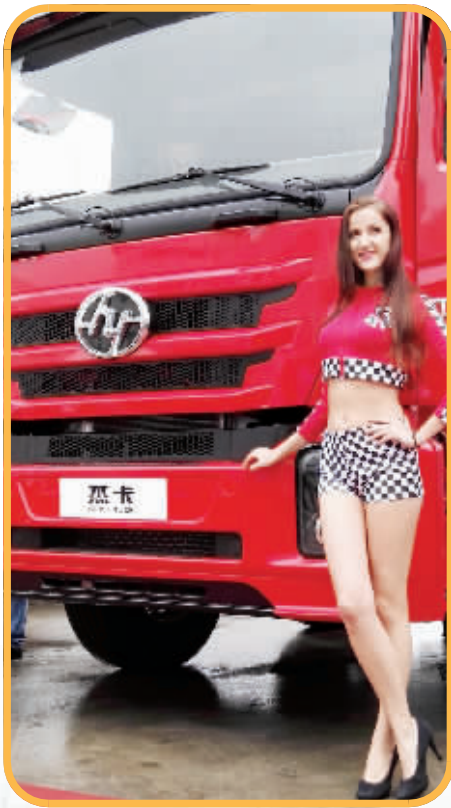
● 股东方代表上汽商用车事业部副总经理袁根



● 上汽依维柯红岩销售事业部总经理曹宗强



● 上汽依维柯红岩副总经理毛利达



▶▶▶ [上接 P1] ■ 本报记者 于丹

其次,公司推出了“仅收取定金、不强制买断、销售不成功仅承担调拨运费”的针对经销商的库存支持策略,降低经销商的资金成本,鼓励其全力推广两款新品。与此同时,上依红将从9月下旬启动“中国重卡,欧洲动力”(针对杰卡)和“王者风范,畅享钱途”(针对全新杰狮畅途版)的行销推广计划,为这两款产品的上量提供各种营销支持。

魅力不尽 效率更高

“红岩双杰”到底有什么魅力,从一上市就能征服大众,获得诸多好评?在记者进一步的了解中,终于弄清了其深刻的内涵和魅力所在。

红岩推出杰狮系列车型以来,已受到行业及用户的广泛认可,在物流领域取得不错的口碑。本次发布的红岩杰卡是全新整车平台,采用定制研发思想,侧重能源、工业设备、日用百货和建筑原材料等多个运输领域,不仅沿袭了杰狮产品安全、舒适、省油、可靠等诸多卓越性能,更是在整车自重上进行了全方位“减负”,整车最低自重仅6.91吨,不愧为具备低自重、低油耗、高舒适、高安全、高效率等显著特点的又一款中短途运输利器。

轻量化、低自重。红岩杰卡采用前、后少片簧轻量化悬架,增大后板簧距,提高整车稳定性、舒适性;轻量化设计的双层车架,有效提高车辆侧倾稳定性,同时双层车架提升了车架强度、抗扭性能;红岩杰卡还采用了铝壳变速器,不仅减轻重量,在散热性方面也优于传统铁壳变速器。轻量化创新设计与成功应用,多拉快跑、运营更高效。

高舒适性、高可靠。杰卡采用当今潮流的环绕式仪表台,视野开阔,令驾乘者心情愉悦。驾驶室四点悬浮与整体后移技术成熟可靠,乘坐更舒适、行驶更安全;杰卡产品在国家襄樊汽车试验场进行了各种路面测试,里程达到10万公里,同时用户测试总里程也超过了100万公里,保证了杰卡产品的可靠性。

高性价比、低油耗。红岩杰卡系列产品沿袭了红岩家族重卡注重空气动力学基础上的经典造型,空气阻力小,燃油经济性好;可以区分导向轮和驱动轮,增加驱动力、降低油耗、提升稳定性;同步匹配欧标Cursor9发动机,燃油效率高、动力爆发强、运行噪音低、成本更优化;C9发动机超长换机油周期,6万公里更换一次;超长三包期:3年30万公里,让客户用得放心、更省心、更舒心。

全新杰狮畅途版,更是上汽依维柯全新重磅力作。在对该车的体验之后,记者



● 上汽依维柯红岩杨汉琳总经理亲手将象征150辆红岩杰狮牵引车的金钥匙交给了购车单位代表龙穴街商会会长吴家麒手中。

对上汽依维柯红岩总经理杨汉琳进行了采访,更深刻地感受到全新杰狮畅途版的非凡不俗!

全新外观,引时尚。产品设计由依维柯都灵造型工程师亲自担纲,中外专家历时6月,在IVECO STRALIS欧洲风格基础上全新设计整车外观,彰显时尚与力量的有机统一,整车配置立体效果面罩栅格与金属大LOGO,更显豪华与大气,车辆烟熏前大灯、前侧分气道双导流板,潮流自现,霸气而不张扬,蕴藏力量与自信。

高效系统,强心脏。针对物流领域载体裁衣,适应轻量、高效市场趋势,在欧洲市场赢得诸多赞誉的最强心脏——Cursor13发动机,以480马力出现在全新杰狮畅途版上,超长换油周期,126万公里国际寿命,磅礴激情,畅意驰骋;配置2.846速比驱动桥,动力传递效率更高,速度与效率双兼顾;加大空滤器进气量,进气量更充足,进气阻力减小,排气管加大,排气阻力减小,燃烧更充分,油耗更低;阀类采用VOSS复式快插接口,使用更便捷,维修更高效;全新配备源自意大利FPT技术的系列车桥,承载能力更强,运输效率更高。

人性设计,更舒适。人性化设计更加完善,卧铺加宽,安全扶手及周边照明优化,采用更隔音隔热效果最佳的隔音棉,让人驾乘途中更加安全舒适;升级车身控制器中央控制盒,舒适性、安全性进一步提高,故障诊断、CAN网络控制变得更轻松,维护更高效;升级仪表显示模式、中文彩屏清晰显示油耗、续航里程故障代码等信息,车辆系统控制更加便捷。

此外,记者了解到,红岩杰卡、全新杰狮畅途版标配“杰时达”Gen-star车联网系统,十大功能智慧集合,高效运作,全方位呵护驾驶全程无忧;上千家服务站、30余个配件中心库、专业飞行服务团队,24小时全天候应对突发情况,为高效运输提供保障。

加速转型 只待爆发

两款超凡实用,却又风流不尽的车,给人带来无尽的快感和惊艳。记者在对上汽依维柯红岩总经理杨汉琳的采访中了解到,其实,“红岩双杰”能够成长起来,能够在业界引起轰动,是公司克服市场的不利形势,大力技术攻坚和市场开拓取得的成果。

2014年8月,杨汉琳出任上汽依维柯红岩商用车有限公司总经理。杨汉琳在商用车行业沉淀了很多年。他曾担任上柴动力技术中心主任、总经理助理和上汽菲亚特红岩动力总成有限公司副总经理等职务。

就在杨汉琳接掌上汽依维柯红岩之时,有媒体评论说,他将为其带来新鲜气息和“血液”。更有报道称:“当沉寂的黑夜遇到一颗勇敢的心,一场攻坚战在酝酿中只待爆发。”

上任不久,他就带领公司员工,寻访市场。实际上,如何让优秀的杰狮产品更好地满足市场需求,扩大销量,是近年来一直困扰着上依红的一大难题。合资至今,上依红主要专注于产品的开发,陆续推出了技术先进的红岩杰狮、Cursor9和Cursor13发动机,但在商品的适应性、精准把握用户需求和快速满足用户需要等方面,上依红做得还不够好,还存在较大“短板”。“我们历次的发布会重点都在谈我们的产品有多好,发动机有多好,驾驶室有多好,更多地突出我们合资之后在技术上的优势。”杨汉琳对记者说道。

“因此,上依红更深层面的转型,是要把已有的产品和技术优势转化为市场优势,真正识别用户需求,提供用户所需的运输解决方案。”杨汉琳分析说,“接下来,我们充分利用产品的优势,把这个优势作为我们联系用户的平台和纽带,解读用户真实的需求,给他们提供一个真正能盈利的解决方案,这是我们后续转型中要更多关注的工作。”

通过分析,公司管理层认为,上依红近年来市场份额难有较大提升,与其重

型工程车的生产销售占比过大有直接关系。2015年,由于国家固定资产投资极其低迷,重卡市场中的工程车下滑超过70%,上依红等过分依赖工程车的企业更是成为下滑的重灾区。“这说明我们从工程车向公路车的转型还不够快,市场形势对我们提出了加快转型的要求。”杨汉琳对此坦言道,“发布红岩杰卡和全新杰狮畅途版,正是我们加速转型的一部分内容。”如果把“红岩双杰”的推出看作是加速转型的利器,那么接下来,上依红就要让这些“利器”尽快在市场上有所斩获。杨汉琳告诉记者,上依红今后每个季度将会推出一款新品,加快新品投放的步伐,进一步加快公司转型发展的速度。

“当前,红岩的转型可以分为两个方面,一是产品结构转型,也即工程车向公路车转型,这也是上依红从2007年合资以来一直在做的工作。”另一个转型,就是我们在定价策略上跟市场接轨。以前,红岩车型的溢价能力是比较高的,我们这次决定采用市场化的定价策略,让价格体系跟市场接轨(这也是两款产品价格令人如此吃惊的原因)。

他还说“全新杰狮畅途版被称为畅途版2.0,技术、价格都极具竞争力、诱惑力,它在原畅途版的基础上进行了26处改进和提升,比如加宽了卧铺并降低了高度,内饰改用防污材料,增加了面罩锁,改进了后视镜的布置方式。并且,全新杰狮畅途版最大的亮点在于配置了Cursor13发动机,Cursor13发动机车型被业界称为“金字塔塔尖”上的产品。而杰卡则是塔基上的车型,两款产品一款往上延伸,一款向下伸展,这无异于给红岩肋下插上双翅,拓宽了市场,也为红岩品牌50周年生日送上最好礼物。”

当前,面对严峻的市场形势,上依红在杨总的率领下正加速转型,历史铸红岩,品质铸红岩,造中国最好的重卡,上汽依维柯红岩不忘初心,只为老红岩精神的代代传承。云卷云舒,潮起潮落。在市场跌宕中,上依红有足够的资本续写传奇。正如杨汉琳总经理所说:“上汽依维柯红岩的转型表面上看是产品结构的转型,其实更深层次的转型在服务理念上,红岩将专注于如何把产品做得更好,专注于如何利用依维柯的技术优势为用户提供可盈利的整体解决方案”;“产品方面我们还是很自信的,我们还能跑得更远,在技术领先的同时实现市场的全面领跑”。

