

汽车工作室主编 值班主任/陈湘宁 主编/左贵生 美编/何子利 2009年7月29日 星期三

中兴威虎 长春车展新装上阵



本报讯 7月起,中国轻卡市场全面迎来“国3时代”。在这场“国3”大考之中,作为中国轻卡市场领导者,中兴汽车的表现让人惊艳。在刚刚开幕的第六届长春国际汽车博览会上,中兴宣布旗下全系产品完成国3转换,同时换装后的威虎皮卡将保持原有售价不变,从而使消费者能够轻松享受国3新体验。

对于国内不少汽车企业来说,国3标准的出台带来了成本陡增的难题。据统计,每升级一辆车为国3标准,成本会增加5000元-15000元不等。于是乎,厂商通过提价的手段来转移技术升级的成本似乎在不情之中,毕竟“羊毛出在羊身上”。然而,中兴意料之外的不提价举措,无疑让其成为了厂商之中的“另类”。那么,到底是什么促使中兴做出此次重大决策的决定?

经过走访,记者了解到,威虎皮卡“提质不提价”的底气原来在于其采用的最新电控VE泵技术。据中兴技术专家介绍,与目前普遍使用的高压共轨技术相比,电控VE泵技术有两大优势——燃油适应性好,维修成本低。高压共轨喷油系统对于燃油品质有着非常高的要求,否则将严重影响其工作性能,并缩短使用寿命,而电控VE泵则不存在油品适应的问题,非常适合中国国情需求。另外,无论是高压共轨系统还是电控VE泵,最多行驶5万公里就需要更换一次喷油嘴。按照当前市场价格计算,高压共轨系统的喷油嘴一套(4只)要8800元,而电控VE泵仅仅需要1020元。考虑到对于以“工具车”为主要用途的皮卡产品而言,5万公里的里程基本只是其正常寿命的1/4,两种技术的维护成本差距就更加明显了。

威虎皮卡的卓越品质也为其赢得了海外市场的赞誉。此前,中兴威虎实现了单批6000辆出口到利亚,刷新了之前由自己创造的中国单批汽车出口纪录。而此番在长春车展的不提价举措,必将进一步提高威虎皮卡在国内市场的竞争力。

向上还是向下?对于下半年车市的走向如何,人们莫衷一是,“无法判断”就成了我国下半年车市的最大特征。在宏观经济环境难以研判、车市走向不明的情况下,对市场反应保持必要的谨慎十分必要。随行就市、保持供需的基本平衡,才能实现车市的健康发展。但从终端的市场情况来看,上半年的缺货现象已经得到解决,一些厂家大幅调高产能,压库的苗头甚至开始出现,这对于车市的健康发展来说,并不是好现象。

不确定因素增多 下半年车市走向成谜

压库隐现

6月份是我国车市传统淡季的开始,但是从产销量来说,车市并不淡。中汽协的数据显示,今年6月汽车产销比5月仍有小幅度的增长,生产115.31万辆,环比增长4.18%,同比增长37.73%;销售114.21万辆,环比增长2.00%,同比增长36.48%。

对于淡季中的反常表现,汽车专家贾新光对CBN记者表示,从6月份的销售数据来看,厂家有向终端渠道压库的嫌疑。经过6月份的这一轮压库,估计市场上的缺货现象将会基本消失。

他表示,从全国汽车交易市场的销售情况来看,多数市场6月销量都是下降的。从包括北京、深圳、武汉、重庆、成都、西安等城市的汽车交易市场公布的销售情况来看,6月的销量比5月有大幅的下滑,基本上降幅都在10%以上。这些城市基本上能够代表全国的销售情况。

广汽乘用车副总经理李粤对CBN记者表示,从6月份以来,市场就进入了淡季,终端表现一般,市场比较平淡。他表示,现在除少数个别品牌之外,基本上不存在缺货的问题,库存已经比较充足了。如果厂家下半年调整销售任务的话,很有可能会出现压库的现象。

对于上半年的车市来说,6月份应该是一个转机,各个厂家的库存应该都比较充足了。去年下半年,各个厂家对今年上半年的市场预测普遍悲观,降低了销售预期。今年第一季度,不少的厂家其实是在消化去年累积的库存,从而导致市场上出现了缺货现象。

而在第一季度市场反应出乎大家去年意料的时候,厂家纷纷开足了马力,扩大生产,补充货源,经过第二季度的持续补货,现在终端

市场的缺货现象已基本消失。现在对于终端的经销商而言,最担心的就是厂家的压货。如果持续压库,第四季度必然会出现价格大战,这将吞噬上半年的利润。

谨慎乐观

对于下半年的市场走势,谨慎乐观是一个出现频率很高的词。在7月份的东风日产企业战略发布会上,东风日产副总经理任勇表示,下半年车市整体是乐观的,但是还要保持谨慎。

他表示,对于下半年而言还是有很多的确定性,进入6月份,顾客来店量有所减少,订单量也随之减少,说明增长的势头减弱了,进入七八月份销售淡季之后,增长可能会进一步减弱,因此对于下半年来说,应该不会有很旺盛的增长势头。

贾新光表示,现在大的经济环境还不稳定,油价也在一个敏感期,政策利好的刺激作用也在减弱,整个下半年车市没什么利好的

消息,很难判断会如何发展。在这样的一个市场形势下,厂家应该淡化销量目标,在保证利润的基础上,进一步完善供应商的配套体系,争取“以销定产”,紧跟终端市场变化作出实时的反应,避免市场出现突然的变化。

实际上,不少的厂家对此也有着非常清醒的判断。任勇分析说,东风日产下半年没有设定新的销售目标,不想因此给经销商增加更多压力。

广汽本田执行副总经理姚一鸣在上月底接受CBN记者采访时也表示,有了上半年打下的销量,下半年将随行就市,“下半年只要按我们的计划推进,就肯定能超过原来的设想。”

但是,下半年市场的一个变数在于,上半年错过了市场机会的几个厂家,或许下半年有再“搏”回来的心态。这可能会造成市场供应的增加,从而导致上半年趋于稳定的价格体系遭到瓦解。

北京将研究新系统 可以通过手机预约停车位

本报综合消息 北京市交通委主任刘小明15日透露,北京市将研发一种“动态停车诱导系统”,以方便市民出行。

市交通委信息中心主任王刚解释说,通过“动态停车诱导系统”,司机在出发前或在途中,便能通过手机等各种终端了解目的地的停车位信息,甚至通过手机直接预约一个停车位,然后驱车“直奔”停车位,不必再为了找停车位开车“转圈”。

投保如何面对“老王卖瓜” 分清利弊选渠道

电话车险起步最早,其业务已经基本覆盖了全国;虽然平安电话车险已经占据了80%以上的市场,但人保和太保也开始看好电话车险业务,开始在部分城市起步。

对于中介车险投保模式,一位从事车险多年的业务经理对记者表示,选择中介投保首先是要选择如知根知底的可靠中介,以免在投保过程中被误导,花了冤枉钱。中介投保的价格和4S店一样,会比电话车险价格偏高,因为中介也是需要从中赚取利润,而面对保险公司最大的好处就是直接和安全。

欧盟批准菲亚特 收购克莱斯勒

菲亚特将拥有新克莱斯勒35%的股份。此外,在还清公共债务的前提下,菲亚特还可能进一步提升持股比例,以实现绝对控股。

菲亚特收购克莱斯勒后,将为新克莱斯勒生产中小型汽车提供技术、平台以及发动机,而新克莱斯勒则可以在环保型汽车等方面给予菲亚特支持。此外,新克莱斯勒还能分享菲亚特在企业治理方面的经验,并利用菲亚特的国际销售网络打开市场。

本报综合消息 欧盟委员会24日批准意大利菲亚特汽车公司收购美国克莱斯勒汽车公司,从而为两家公司“联姻”扫除了一道法律障碍。欧盟委员会当天发表新闻公报说,菲亚特收购克莱斯勒不会对欧盟汽车市场竞争构成威胁,因此予以批准。

克莱斯勒今年4月申请破产保护,6月与菲亚特达成协议。根据协议,菲亚特起初拥有新克莱斯勒20%的股份,在实现合同规定的目标后,菲

汽车发动机故事之 V6 传奇

名词解释

L4——直列四缸发动机简称,指发动机四个汽缸按同一角度成同一平面直列布局。

V6——V型六缸发动机简称,指发动机六个汽缸按一定夹角成V形对称布局。



传奇的日产 VQ 发动机

日产旗下最招牌的发动机莫过于神奇的VQ系列V6发动机,这款发动机不但位列世界公认最权威的《Word's Auto World》“全球十佳发动机”大奖,而且是从1995年以来连续蝉联了14年,这在汽车发展史上都是个传奇。事实上,日产在全球的高端产品,如新款的英菲尼迪轿车、赫赫有名的Z350跑车以及刚刚重生的“东瀛战神”GTR超级跑车都配置的是VQ系列发动机。

让人们津津乐道的是,新一代天籁不但搭载了VQ发动机,而且是最新的第四代产品:新发动机大量采用了质量更轻却更坚固的铝合金,有效降低体积及总重。在引擎活塞表面覆盖达到钻石级硬度的航天级陶瓷材料,采用F1赛车零部件的超精细研磨技术来加工曲轴,较上一代摩擦力降低40%。这使得新发动机相比上一代VQ发动机,引擎功率提升7.6%,同时油耗明显降低,运行也更平稳。

被称之为“汽车心脏”的发动机近年来一直是中国车主们关注的焦点,最近随着日系车三强——新雅阁、新天籁、凯美瑞为代表的中高端轿车在市场一路走强,关于L4(直列四缸)与V6(V型六缸)的发动机之争更成为车市中的热门话题,在市场竞争硝烟的背后,这其实折射出了汽车百年历史的一个缩影。

从“L”到“V”的发动机史话

我们常说汽车发展有百年历史,事实上,作为汽车核心之一的内燃发动机,其历史要远早于汽车,世界上第一款发动机大约在19世纪中期以来就已经诞生,是单缸两冲程的,而在此后百余年间,随着汽车排量的增大,发动机的汽缸数逐渐增加,由两缸到三缸到四缸,再到以后的六缸、八缸、十缸甚至十二缸以上。为什么发动机的汽缸数会越来越多,这一点很好理解,只有更多的汽缸才能够满足人们对于汽车功率、排量以及发动机平稳性越来越高越来越追求的追求,简直的比喻,就好比是用四匹马还是用六匹马来拉一合车。

而在发动机发展史上另一个有趣现象是,早期的发动机基本都是采用直列式汽缸布局,也就是我们所说的“L型”发动机,而此后德国人最早发明了V型布局的发动机,并迅速风靡起来,今天,几乎所有的大排量轿车和豪华轿车都采用了V型发动机(大众豪华车的W型发动机从结构上说也是V型发动机的变种),为什么大排量高端发动机会有V型取代L型的发展趋势呢?因为人们发现当大功率发动机的汽缸数越来越多时,传统直列汽缸布局存在着两大缺陷,其一是汽缸间因为不对称的相互作用,发动机运转不平稳,震动大噪音过高。很快聪明的汽车先驱们就发明了V型发动机:把发动机的汽缸以一定夹角呈V形对称排列,于是更平顺更安静更紧凑的大排量高功率发动机终于变成了现实。

从市场热销看 V6 发动机

由于V型发动机的先天优势,当前世界上的高档轿车和豪华轿车,除宝马一家



外,基本都用V型发动机,以国人最熟悉的日系高端车型来看,丰田旗下的豪华品牌雷克萨斯、本田旗下的豪华品牌讴歌(Acura)和日产的豪华品牌英菲尼迪在国内主推的车型都装备的是V6发动机(个别是V8发动机),丰田国产的最高端轿

车皇冠系列也装配的是V6发动机。然而在中高档轿车这一级别上,出于成本和技术复杂性等方面考虑,却是L4发动机和V6发动机混用;凯美瑞装备的是L4发动机,新雅阁除了顶级的3.5L版外也装备L4发动机;而晚诞生一步的新一代天

为了达到后发制人的目标,在其主流2.5L版本和高端3.5L版本上都配置的是V6发动机,并且是与英菲尼迪完全同源的颇具传奇色彩的VQ系列发动机。这正好可以作为人们对L4与V6发动机之争的一个案例样本,从数据上面来看,凯美瑞2.4L的最大功率为123KW,最大扭矩为224N.m,新雅阁2.4L的最大功率为132KW,最大扭矩为225N.m,而新一代天籁的最大功率却达到了136N.m,最大扭矩更达到了232N.m,排量相似,六缸发动机相比四缸机在动力提升方面的潜质由此可见一斑。

而对于V6发动机在运转平顺顺畅和低噪音方面的主要优势,记得去年东风日产经销商曾集中多款同级热销轿车做了多项技术对比测试,其中一项是在运转的发动机顶端放置一满杯水,新一代天籁V6发动机的当时滴水不洒的平稳表现让人至今记忆犹深。事实上,从国内车市的状况来看,目前中高端热销轿车前列的依然是新雅阁、新一代天籁和凯美瑞这日系三强,而对于选择新一代天籁的消费者而言,先进的V6发动机肯定是主要的选择因素之一。

庆 TIIDA 50 万台,东风日产车友会文昌自驾游火热报名中…… 报名热线:66826518

东风日产海口海鹏专营店 海口市南海大道65号 销售电话:0898-66826518 东风日产至诚二手车置换业务火热进行中 咨询电话:0898-66827831 东风日产三亚海燕专营店 三亚市迎宾路496号(田独镇政府对面) 销售电话:0898-38210998 网站:www.hn-nissan.com