

车·动态

海马发力共享车市场

与易鑫金融签20000台福美来大单

■ 本报记者 罗孝平
实习生 王晓娟

11月25日,海马汽车在公司总部海口召开新闻发布会,宣布与易鑫金融达成20000台共享车采购订单的战略合作。这也是各地网约车新政落地后,国内汽车行业曝出的最大共享车订单。据介绍,20000台车的合约将在2017年全部履行完毕。

月初,随着《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》的正式实施,各地的网约车细则陆续出台,共享车市场面临整肃和洗牌,不少车型被网约车准入指标的高门槛拒之门外。

不过,随着汽车共享经济的异军突起,共享车市场发展趋势不可逆转。新政策的出台对广大车企而言既是挑战,更是机遇。抓住机会,创新变革,则有望分得共享经济红利。而海马汽车福美来旗下的两大车型——福美来七座版和福美来专车版便是新政施行之初的首批获益者。



签约仪式现场。

本组照片均由本报记者 罗孝平 摄

为什么是海马福美来？

易鑫金融CEO张序安表示,海马汽车是一个有着20多年积淀的企业,此次签约的海马福美来专车和7座版完全能够满足共享车市场的需要。

作为2016年9月上市的多座版

家用轿车,福美来七座版具有超大空间、舒适安全等优点。可最大限度满足多人集体出行、商务接待、载物等需求,从众多车型中脱颖而出,成为了汽车租赁市场的先行者。相对于

福美来七座版的适合多人出行优势,福美来专车版在整车尊享驾控方面同样惹人注目。据悉,福美来专车版是在海马M8的基础上针对共享车市场进行升级的定制版本,是福美来

品牌升级后的又一重磅举措。

这20000台车将以什么身份进入共享市场呢?张序安介绍,租赁、自驾、专车市场等,均有可能,将分批在2017年履行完合约。

树立共享车市场典范

海马汽车集团执行董事、一汽海马汽车总经理卢国纲表示,进入专车市场不是偶然为之,是海马的全新战略。自今年9月底以来,海马汽车开启聚焦福美来品牌的全新战略,将福美来从产品品牌升级为品类品牌,继福美来轿车、福美来七座版后,再将福美来专车版纳入福美来品牌体系,并与福美来七座版

一道作为福美来家轿品牌下的首发明星组合,进军汽车租赁市场以及“互联网+汽车金融”时代的家庭用车市场,则是福美来品牌新变后的一大重要营销举措。

卢国纲说:“借力此次合作,福美来品牌正式开启共享车模式,一方面希望可以帮助有用车需求的用户提供更加灵活方便、更高性价

比、更丰富的车型选择;帮助用户避免不必要的消费,以租赁代替购买,养成更加共享和环保的出行方式;另一方面,希望可以缓解大城市公共交通无法消化的出行需求。”

业内人士,共享车经济的发展,对汽车行业而言既是挑战也是机遇。此次海马与易鑫金融的联

袂合作,不仅是一汽海马以市场为导向的积极应对,更是其在“互联网+共享车+汽车营销+移动出行”方面做出的前瞻布局。“我们有理由相信,海马携手易鑫金融饮得共享车市场头啖汤的同时,也必将成为汽车业和金融资本开展互联网营销创新的理想范本。”卢国纲信心满满。

链接

易鑫金融是中国领先的互联网汽车金融交易平台,易鑫金融旗下的易鑫车贷APP及daikuan.com为广大消费者提供新车贷款、二手车贷款、车主贷款,汽车租赁以及汽车保险等全方位的汽车金融服务。目前,累计服务用户超1000万人,日均线上个人车贷需求金额20亿元,资产规模近200亿元。

车·窍门

爱车如何
度过磨合期

买车容易养车难,爱车怎样安全度过磨合期?

一般来说新车的磨合里程约1000—2500公里,进口车会更多一些,约在1500—3000公里。

1.起步前先预热。要给发动机时间让它充分润滑,尤其是在冬天温度低的时候,油温、发动机各部件温度都不一样,冷车启动先预热30—40秒。

2.尽量匀速行驶。磨合期内,国产车规定在40—70km/h以内;进口车则规定在第一个1000公里内,当油门全开时,车速不超过最高车速的80%。磨合期的发动机转速应严格规定在2000—4000转/分间,所以切记不要长时间用一挡或高速挡行驶,并且各个挡位都不要让车速达到极限。

3.不要盲目拉高速。磨合期内可以将新车开上高速,以90—100km/h的速度匀速行驶一段时间,有利于发动机各部件得到较充分的磨合,但不能极速行驶,那样会损坏发动机。

4.不要急刹车。磨合期内不要急刹车,因为紧急制动会使磨合中的制动系统受到冲击,还会加大底盘和发动机的冲击负荷。在最初的300公里内,最好都不要急刹车。

5.减负勿超载。磨合期内装载不能超过额定载荷的75%,如果负荷过重会导致发动机、变速箱负荷增大,造成早期的过度磨损,直接缩短发动机和变速箱的使用寿命。



福美来两款车型加入共享市场。

对豪华车需求回归理性

中国进口车市总体将“稳步走”

11月26日,“第十三届中国进口汽车高层论坛”在北京举行。

论坛认为,进口车市场经历了一轮新的调整,具有两个特点,一是随着中国经济步入新常态,以及相关的政策影响,消费者倾向发生变化,对于豪华车的需求回归理性。二是2004年以来持续推进的进口车国产化,导致供大于求、以价换量、经销商竞争不良局面,而经过这一轮的调整以后,进口汽车市场前景总体会趋向于平稳。

国产汽车超预期高速增长
进口车市呈供需双降

论坛上发布的《中国进口汽车市场发展研究报告(2016—2017)》分析,2016年,国产汽车市场超预期高速增长,预计全年市场规模超过2650万辆,同比增长超过8%。进口车市场主要受去库存和国产化影响,呈现供需双降局面,预计全年市场规模110万辆,同比下滑3%。同时,进口新能源汽车、平行进口成为新亮点。

2016年1—10月,新能源汽车进口1.04万辆,同比增长超过2.5倍。预计2016年全年进口新能源车市场规模将在1.4万辆左右,占进口汽车总量的1.3%。

2016年1—10月,平行进口汽车9.54万辆,同比增长4.8%,占比11.5%,好于进口车市场整体情况。截至2016年10月,平行进口车型达到135个,其中,2016年新增车型18个,新车型的进口速度和频率均快于往年。

随着量销低级别车型、更多品牌的国产化进程持续推进,进口车供给大幅减少,市场规模逐步下降,预计2020年进口车市场规模在90万辆左右。未来,满足车型消费升级、个性化需求和培育进口新能源汽车市场,将成为进口汽车市场供给侧结构性改革的重要发力点。

本次论坛上,来自发改委、环保部、国家认监委等代表也对各自所涉领域的相关政策进行了解读。

发改委价格监督检查与反垄断局副局长卢延纯表示,汽车产业是国民经济的支柱产业,且与消费者利益密切相关,但其竞争不尽如人意,汽车销售中限制的问题非常严重。

下一步,反垄断局将加强反垄断执法常态化,更关注纵向垄断与滥用经营者支配地位的垄断行为。今年年底前,反垄断局还将对一家汽车企业做出处罚。

据环境保护部机动车排污监控中心副主任丁焰介绍,下个月,国六排放

政策解读:
反垄断、国六排放、3C认证

标准将发布,并分6a、6b两个阶段进行实施。“6a标准是在2020年7月1号进行实施,2023年7月1号是对6b阶段进行实施。像北京、广东、上海可能会在2020年之前提前实施这个标准。”

国家认监委认证监管部处长王昆表示,2015年,获得3C认证的进口车辆将近十万辆,整体质量状况较好,但是改装车辆仍存较多问题。未来,认监委将进一步完善认证制度。目前的特殊监测处理程序将全部加到3C认证管理中,实行单车认证模式。贸易进口车辆都将通过3C认证,才能够进入到中国市场。(中经网)

车·表情



兰博基尼大中华区总经理:
中国将变成兰博基尼
全球最大市场

在广州车展上,兰博基尼所带来的Huracán后驱敞篷版、Centenario和Huracán后驱版三款车型引爆豪车馆。

兰博基尼大中华区总经理 Francesco Scardaoni介绍,兰博基尼在中国市场的进步不仅仅体现在销量上,品牌认知度上也有明显提升。2017年,兰博基尼将从产品、市场活动和服务三个方面开展工作,以支撑未来发展。

“中国是兰博基尼非常关键和重要的市场,随着2018年Urus上市,我们会非常努力地争取将中国变成兰博基尼全球最大的市场。” Francesco Scardaoni说。(中经网)

车·资讯

奥迪与上汽联姻
经销商“不乐意”

11月11日,奥迪与上汽集团在德国狼堡签署合作框架协议,上汽大众或将引进奥迪品牌进行产品制造销售。奥迪与上汽的联姻,或将影响经销商的权益,经销商表示“不乐意”。

记者从中国汽车流通协会获悉,近日,奥迪股份公司、奥迪(中国)企业管理有限公司、一汽—大众奥迪销售事业部与中国汽车流通协会奥迪经销商联合会(筹)、奥迪经销商投资人等相关代表在佛山市召开会议,就奥迪与上汽集团探讨合作一事对奥迪经销商权益的影响和解决方案进行了商讨。

据了解,此次会议上,奥迪经销商投资人代表提出以下三点诉求:第一,12月1日前,奥迪对于如何保障奥迪经销商权益做出明确的、令人满意的答复,否则,奥迪经销商将停止从厂家提车。第二,如果12月1日前未能得到明确的、令人满意的答复,奥迪经销商将组织召开中外记者会,将奥迪与经销商的矛盾公之于众,并保留诉讼的权利。第三,一汽—大众奥迪销售事业部基于不切实际的销量目标误导经销商投资人大量建设销售网点,导致经销商大面积亏损,一汽—大众奥迪销售事业部应该赔偿经销商的损失。(任民)

汽车动力电池行业
年产能门槛抬高39倍

“不是高,而是非常高。”面对《汽车动力电池行业规范条件》(2017年)(征求意见稿)将锂离子动力电池单体企业产能的门槛提高至过去的40倍,一家动力电池龙头企业的高管如此评价。

征求意见稿大幅抬高了锂离子动力电池单体企业产能的门槛。根据征求意见稿第八条,“锂离子动力电池单体企业年产能能力不低于80亿瓦时,金属氢化物镍动力电池单体企业年产能能力不低于1亿瓦时,超级电容器单体企业年产能能力不低于1千万瓦时。系统企业年产能能力不低于80000套或40亿瓦时。生产多种类型的动力电池单体企业、系统企业,其年产能需分别满足上述要求。”而此前锂离子动力电池单体企业的年产能门槛设定在2亿瓦时。

“门槛一下子被提高了39倍。80亿瓦时,意味着100多亿元的产值。”前述企业高管表示。(环球)

广告
联系

林明岳 15109805678