



长城炫丽已经退出北京市场。

图/CFP

长城汽车将停产炫丽

精灵、酷熊、凌傲等车型已先后停产

长城汽车一贯的稳健策略已初显成效,但如今渐涨的浮躁情绪又给未来埋下些许隐忧。记者上周从知情人士处获悉,哈弗M1已经停产;长城炫丽也将停产,厂家正在消化库存。而根据未来轿车只做A级车的战略使得曾在去年上海车展亮相的长城汽车旗舰轿车C70概念车,量产计划暂时搁置。

定位失误成本过高致多款轿车停产

事实上,哈弗M1是基于长城汽车第一款轿车——长城精灵改造而来。在过去两年中,长城汽车轿车系列已有凌傲、酷熊、精灵等车型停产,与精灵同平台的哈弗M1,也在精灵轿车停产不久后退市。对此长城汽车一位内部人士介绍,“M1停产主要是由于其车身太小,购买人群有限。”但实际上,成本过高导致生产近乎亏损,也是M1停产另一重要原因。

一位行业分析师介绍,成本过高、定位失误是过去几年长城汽车多款轿车停产的共同原因。

轿车缺乏清晰战略

目前长城汽车轿车产品已有腾翼C30、C50、C20R和V80等,但仅C30一款车畅销。2011年,长城汽车销售19.5412万辆轿车,超过了长城SUV的销量,其中腾翼C30为15.5693万辆,比重接近80%。

从去年开始,长城汽车产品战略有所转向,企业高层在公开场合多次表示,今后长城汽车要把SUV作为首要战略重点,轿车则只做A级车,长城汽车董事长魏建军表示不会再做比C50更大的车型。这意味着,长城C70概念车将最终不会量产。他还表示,哈弗SUV将在未来长城汽车发展中占据绝对比重,且产品覆盖A级、B级、C级和D级各个领域。

在去年上海车展,长城汽车发布腾翼C70(现命名长城C70),作为旗下旗舰车型。车身尺寸分别为:4945毫米、1865毫米和1480毫米,轴距2800毫米,曾计划搭载2.0T发动机。在今年北京车展,长城汽车又将轿车产品名称“腾翼”更改为“长城”,魏建军再次强调,更名后长城轿车仍会在A级车市场精耕细作,并无B级轿车的开发与销售计划。

对此,一位汽车行业分析师认为,放弃“腾翼”命名是由于其在消费者中认知度尚不高,但认知度提高本就需要一个过程,“长城”既是轿车品牌又是企业品牌,与风骏皮卡、哈弗SUV并列,更易造成消费者认知模糊,这也凸显长城在品牌规划上缺乏一个清晰的既定战略,过于浮躁。

产品战略难支撑130万辆目标

事实上,长城汽车在轿车产品后续研发上始终无法跟上市场和企业发展节奏。长城汽车现阶段产品储备仍集中在SUV领域,相比之下轿车产品规划则显得单调,没有全新车型研发规划,短期或只针对C50做小改款。

据悉,长城汽车未来5年内将推出20余款新车,其中包括长城轿车6款、哈弗系列11款、风骏皮卡3款、新能源车7款。另外,长城计划将在2015年实现130万销量目标,150万产能目标。

上述汽车业内人士介绍,尽管SUV利润相对高,但毕竟是小众产品,很难在销量提升上起到主要贡献,这显然不足以支撑长城在2015年实现130万辆销量目标。

近年长城汽车停产车型

精灵:2008年上市,2009年停产,长城汽车进军轿车领域处女作,最高月销1000多辆。

停产原因:成本过高,超出其目标用户消费能力,零配件供应不上也使得生产出现困难。

酷熊:2009年3月上市,2011年初停产,总计销售1.3万辆左右。

停产原因:主打小众市场,外形过于个性,很难被普通消费者接受。

凌傲:2009年11月上市,2010年4月停产。

停产原因:外形设计有个性,但与长城汽车客户群体的审美观不符,且价格没优势,销量过低。

炫丽:2008年底上市,2012年停产。

停产原因:这是长城汽车生产历史最长的一款轿车,不过当腾翼C30推出后,炫丽在价格和外形上的优势逐渐丧失,长城汽车以炫丽为基础打造了哈弗M4,故原车型计划停产。

本组稿件采写/新京报记者 尹蔚

后市场

丰田与四维图新成立合资公司

新京报讯 (记者谢涛)上周三,丰田汽车公司(以下简称丰田)宣布,将与北京四维图新科技股份有限公司(以下简称四维图新)一起致力于中

国车载导航地图信息传输服务,成立北京图迅丰达信息技术有限公司,其中四维图新出资比例为51%,丰田出资比例为39%,北京美达雅科技开发

有限公司(日本丰田媒体服务公司在北京的全资子公司)出资比例为10%,注册资本金为920万美元,计划从2013年开始提供相关业务服务。

商用车

上汽称其独占LDV汽车技术及产权

新京报讯 (记者魏学珍)在东风御风上市前日,上汽集团的一则声明让国内两个集团陷入口水战的舆论风波中。上周,上汽集团旗下的上海汽车商用车发布公告称,上汽集团独占性地收购了LDV公司轻型汽车技术及商标的全部知识产权和权益。“除上汽集团外,国内任何企业都未以技术转让方式引进过LDV技术。”

上汽称未发现其他公司与LDV有技术转让

上周二,东风集团旗下的轻型商用车御风在杭州上市,就在该车上市前一天,上汽集团发布声明,“英国LDV公司破产后,上汽集团对英国LDV公司进行了全面的尽职调查,未发现该公司对任何国内企业进行过技术转让和知识产权方面的交易。”上汽集团介绍,之后全资子公司上海汇众汽车制造有限公司从英国ECO CONCEPT LIMITED独占性地收购了LDV公司轻型汽车技术及商标的全部知识产权和权益,而随后正是基于上述轻型汽车技术,上汽研发和生产了大通商用车。

上汽集团上周发布的这则声明虽然并未对东风侵权点名道姓,但一位内部人士表示,东风御风在做产品介绍时,频频提及“引进英国LDV技术”,并且提出与上汽推广大通V80“8项服务承诺”高度吻合的“8项售后服务承诺”。

东风曾接触LDV

LDV公司原为位于英国伯明翰的一家轻型商用车制造商,主要生产厢式货车、轻卡和小型客车,其中MAXUS是LDV的最新系列产品。2009年,上汽集团利用LDV公司陷入财务危机并停产的机会,出资近30亿元收购了该公司的有形资产(工厂设备)及无形资产(技术、品牌等)。而在此前的2006年,东风集团曾先于上汽与LDV接洽,并于2007年就技术转让的协议初步达成协议,然而2006年8月1日俄罗斯Gaz集团出资5000万英镑成为英国LDV新的股东,而新股东拒绝将LDV轻型商用车技术出售给东风集团。东风集团上周表示,东风御风并非抄袭的产品,而是自主研发后的新车。

活动



新福克斯百公里综合油耗3.55升

新京报讯 (记者魏学珍)定位“小油耗大动力”的长安福特新福克斯于6月16日在三环举办了三环节油挑战赛,在本次比赛中新福克斯1.6L车型的百公里综合油耗只有3.55升。

新福克斯共有两个排量车型,其中2.0L使用了2.0GDI发动机与powershift6速双离合变速器,最大功率和扭矩分别达到125千瓦和202牛米,发动机燃油经济性较老款提升了20%,二氧化碳排放降低了15%;新福克斯1.6L使用了可变正时气门技术的1.6L Ti-vct发动机与powershift6速双离合变速器,最大功率和扭矩分别达到92千瓦和159牛米。长安福特方面介绍,在全国拥堵指

数最高的北京三环主路上举办节油挑战赛,在拥堵路段比赛对参加本次比赛的选手是一次极大的挑战。

所有参赛选手在同一油枪下等待加油,加油到直至油枪跳枪,大赛组委会会即刻把油箱盖封上专用比赛封条,待比赛结束时方可由大赛组委会再度开启。赛程中,几乎每一位参赛选手都在驾车过程中减少制动次数,甚至连变线都小心翼翼,生怕增加里程的同时也增加了油耗。经过了一个半小时的交锋,2号车主以53公里耗油1.88升(折算百公里油耗为3.55升)夺得新福克斯1.6L组冠。长安福特方面表示,6月26日长安福特还将在北京举办一次四环节油挑战赛。