

# B10车谈/国际

■ 一周谈

## 自主品牌车企可尝试资源共享

广汽与奇瑞闪电联姻后发布公告称,未来3年内两家企业将在技术研发等领域展开合作。目前,虽然两家企业合作的更深层次原因尚不得而知,但或许这对国内自主品牌车企(以下简称自主品牌)的发展提供了借鉴——即优势互补、资源共享。

一个企业的产品竞争形态有3个阶段,分别为价格阶段、产品阶段和品牌阶段。对于自主品牌产品而言,目前还处于价格阶段,而合资品牌车企(以下简称合资品牌)的产品处于产品阶段或品牌阶段。在市场高速发展的状态下,处于价格阶段的产

品在销量方面与另两类产品没有明显区别。但当汽车销售进入微增长后,处于价格阶段的产品竞争力弱的软肋被放大,近两年自主品牌市场占有率下滑就很可能说明问题,而且其品牌溢价能力明显弱于合资品牌产品。

对于自主品牌而言,让其短时间内推出与合资品牌水平相当的产品还不太现实,而在合资品牌逐渐挤压市场空间的形势下,自主品牌的发展越发艰难,强者愈强弱者愈弱的局面将出现在国内汽车行业。同时,先天不足的自主品牌去抗衡跨国车企,本就不是一个量级的较量,而自主品牌们又各自为战,更是

放大了自身的短板。广汽与奇瑞的联合似乎给出了一个可以尝试的方向,自主品牌可以在基础研究、零部件供应等方面开展合作,不但可以快速提高车辆品质,也可以减少资金投入,少走弯路。

自主品牌亟待提高的是最基本的汽车制造技术,如动力匹配、发动机和变速器等动力总成制造工艺、电控系统布置、可靠性和耐久性等基础环节。而经过多年的发展,各个自主品牌或多或少掌握了部分核心技术,如果这些技术或研发经验在一定框架下共享,相信这无论是对于企业本身,还是中国汽车工业而

言都是一件好事。

而且,联合开发也不乏先例,即将上市的东风雪铁龙C4L将搭载的1.6HTP发动机,是标致雪铁龙集团与宝马公司共同研发;戴姆勒将与雷诺日产联合开发4缸汽油发动机的消息已经被披露。作为跨国车企,他们的研发实力和资金储备都要远胜于我们的自主品牌,但他们还是在一些领域采取了联合研发,相信这不是什么领导意志,而是利益最大化的考量,双方互相借鉴优势,减少研发周期和资金投入。国际领先车企尚且如此,“一穷二白”的自主品牌为什么不可以去尝试一下呢?本就

什么还怕输吗,这样做也许还能离成功更近点儿。

和这些跨国车企相比,自主品牌间联合研发和共享零部件资源等还存在一些壁垒和约束,需要多方的共同推动,但更需要的是自主品牌们有一颗要发展的心。经过十几年粗放型增长和销售微增长的到来,中国汽车行业已经进入到精耕细作的时代,对于产品同样如此,产品优劣的根本在于技术、工艺和管理,也就是常说的核心竞争力。当在宽松环境下单打独斗多年后还未达到目标时,尝试一下改变未尝不可。

□何亚军

## 疾风

上周,兰博基尼 Aventador 敞篷版 Roadster 正式发布,起步价为445300美元。新车将沿用6.5升V12引擎,最大功率516kW,最大扭矩690Nm,并配备全轮驱动系统,百公里加速为3秒。新车采用可折叠的碳纤维硬顶,车身采用轻量化的高强度碳纤维复合材料打造,同时还可保证其拥有足够的车身刚性。

(梁静晶)



## 重生

丰田早前曾透露将在未来分别开发出定位高于和低于GT86的两款跑车,其中级别更高的车型应该是新一代的Supra。丰田近日再次对外宣布将尽快完成该车型的开发并正式实现量产。老款Supra凭借一款强度极高的直列六缸引擎在日系性能车界赢得“直路牛魔王”的绰号。作为这款经典车型的后继者,全新Supra据闻将匹配一台3.5升V6引擎。

(梁静晶)



对超豪华市场预测悲观

## 大众考虑是否投产兰博基尼SUV

新京报讯 (记者尹蔚)据外电上周报道,考虑到2013年超豪华车市场需求将停止增长,大众集团开始犹豫是否批准兰博基尼SUV“Urus”项目。不过,兰博基尼CEO斯蒂芬·温克尔曼表示,即便大众放弃支持Urus,兰博基尼也将继续开发这一车型。

近日,兰博基尼向母公司大众集团申请将Urus投入生产,而

大众则表示,将在数月内作出决定其是否投产。据悉,犹豫原因包括中国经济增速放缓、欧洲深陷主权债务危机,这将使得2013年超豪华车市场需求停止增长,

兰博基尼今年4月在北京车展上首发了其第二款SUV产品的概念车Urus。与Urus类似,大众旗下另一超豪华品牌宾利在3月的日内瓦车展上展出了EXP 9-F SUV概念车。由于汽车销

量增速放缓,大众可能安排两款豪华SUV延迟投入批产和销售,从而削减开支。Urus与新一代大众途锐、保时捷卡宴等采用相同的大众MLB模块化发动机纵置平台。

不过,宾利发言人克尔斯汀·萨驰未确认将延迟其SUV车型的进度,而是将继续向大众汽车集团管理层争取批准,且有望在年底获得通过。

## 质检总局:国内召回汽车已超过800万辆

新京报讯 (记者魏学珍)国家质检总局缺陷产品管理中心副主任王琰在第三届中国汽车安全技术发展国际论坛上表示,中国汽车召回总量从2004年到现在已经超过了800万辆,其中今年已实施了59次召回,共涉及275万辆汽车,是召回制度实施8年以来最多的一年。

王琰表示,根据统计,被召回的国产汽车数量约是进口汽车的10.6倍,但进口车的召回次数多于国产车。为了更好地展开缺陷调查和工程技术分析,促进汽车召回工作,质检总局正在筹建国家汽车产品缺陷工程分析实验室,目前该实验室建设正处于设备采购阶段。

东风汽车近日向国家质检总局递交召回报告,决定从本月起召回自2011年2月22日至2011年6月4日生产的配备天窗的新阳光轿车,共计24146辆。本次召回的具体原因是车辆天窗玻璃和框架粘接不充分,可能导致天窗玻璃松脱。

(魏学珍)

由于燃油箱通风阀壳体材料原因导致轻微渗漏的缺陷,奔驰中国近日向国家质检总局递交召回报告,决定从12月26日起,在华召回1525辆进口2012年款B180/B200汽车。本次召回的车辆生产日期为2012年2月28日至2012年10月8日。

(魏学珍)

由于车辆转向装置和进口及国产普锐斯混合动力系统存在安全缺陷,丰田中国联合四川一汽丰田上周宣布,决定从12月13日开始,在华召回3833辆缺陷汽车。

本次召回分两批,其中四川一汽丰田长春丰越公司生产的国产普锐斯汽车有3737辆,车辆生产日期为2005年11月17日至2009年4月22日;另外一批为丰田中国进口的2001年10月5日至2003年4月1日生产的54辆花冠汽车,以及2004年9月1日至2005年10月5日生产的42辆普锐斯汽车,共计96辆。

(魏学珍)

中汽协发布汽车整车企业出口数据显示,10月份国内汽车出口比上月回落,降幅达到21.1%。根据统计,10月汽车企业出口仅为8.67万辆。截至今年前十个月,国内整车出口年内已经累计实现87.14万辆,比上年同期增长27.5%,全年有望突破100万辆。1-10月份出口企业前五名分别为奇瑞、吉利、上汽、长城和东风,其中吉利由1-9月的第4

名提高到第2名。(魏学珍)

福特汽车近期宣布将对欧洲业务进行重组,为了进一步改善业务状况,计划在2014年之前关闭三个欧洲地区的工厂。这三家工厂后,福特汽车将裁员6200人,占福特欧洲总工人数的13%,同时福特在欧洲的产能将同比缩减18%,每年可节约成本4.5亿-5.5亿美元。

(魏学珍)

截至今年9月份,进口车销量达93万辆,增长18%,但跟很多车企年初预计的目标还是差不少。另一个趋势是排量持续往下走,3.0L以下的占84%,1.5L至2.0L排量区间的增长了60%,占比也提高到30%,明年国内整个进口车市场预计有10%的增长。

——中国进口汽车贸易有限公司董事长兼总经理丁宏祥在新浪举办的“车之极致”进口车颁奖晚会上表示  
新京报记者 梁静晶