

汽车周刊

拿起手机,扫右边的二维码,关注《新民晚报》汽车官方微信——XMAN,即有机会赢得“新焦点”洗车券一份。

关注后输入您的:【姓

名+性别+联系方式+爱车品牌及车型(有车)+车龄(有车)】,就能变身我们的专属汽车会员,有机会赢得我们送出的“新焦点”价值560元汽车光触媒一次。



本报事业发展部主编 | 总第 600 期 | 2015 年 8 月 26 日 星期三 责任编辑:张 云 视觉设计:竹建英 编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

“出口霸主”奇瑞为何内销“肌无力”

国人不那么待见的国产车,但在国外可受欢迎了,这不得不说是中国汽车界一个奇怪的现象,而连续多年出口第一的奇瑞就是一个很好的样本。

墙外开花

近日,据中汽协的一组出口统计数据 displays,今年7月份奇瑞乘用车出口9190辆,同比增长8.3%,蝉联国内车企第一位,占当月中国品牌汽车总出口的26.4%。1-7月,奇瑞累计出口59655辆,占中国品牌乘用车出口总量的26.6%,稳居国内汽车出口第一位置。

要论奇瑞的出口大国,俄罗斯算是一位。据统计,奇瑞在进入俄罗斯市场以来,累计保有量已超过18万辆,成为当地成长速度最快的汽车品牌之一。凭借良好的市场表现,2014年,奇瑞汽车荣获俄罗斯“最受欢迎中国汽车品牌”称号。另据俄罗斯新闻网站lenta的报道:“一些主流车企在2014年12月份贬值后上调了价格。特别是欧系的Mercedes-Benz、Volkswagen和BMW,日系的Nissan,美系的Ford以及中系的Chery,变得更贵了”。

听明白了吧,热销的奇瑞,在俄罗斯还涨着价卖。

据此前奇瑞汽车董事长兼总经

理尹同跃的表态,奇瑞已连续12年位列中国汽车出口榜首。除了俄罗斯外,目前在伊朗,奇瑞的市场占有率已达5%,成为当地市场主流品牌之一;在南美,今年上半年在阿根廷汽车市场整体下滑的形势下,奇瑞汽车逆市增长44%;今年6月份,奇瑞完成巴西工业园项目签约。

内销外行

虽然奇瑞的出口数据出色,但是令人纳闷的是,出口独占鳌头的奇瑞在国内市场却卖得不咋地。

翻看7月的国内轿车销量榜,奇瑞A3三厢(1839辆)排在第88位,奇瑞风云2两厢(1784辆)排在第89位,奇瑞E5(1621辆)排在第93位,这是勉强挤进轿车前100强的奇瑞三款车。奇瑞曾经力推的艾瑞泽3,其7月销量仅仅为415辆。在SUV榜方面,奇瑞瑞虎3(8004辆)排在第17位,奇瑞瑞虎5(4699辆)排在第31位。这一销量成绩单看似不错,但与哈弗H6、传祺GS4、瑞风S3、长安CS75、幻速S3等相比,就相形见绌了。

2006年4月,奇瑞以当月销售3.19万辆的成绩杀入国内轿车销量第四名,超过大批合资品牌。自此数年成为中国自主品牌的佼佼者,并被业界冠以中国品牌“旗手”美誉。

但最近五年,奇瑞在自主品牌

阵营中的老大地位已被取代,其陷入漫长而痛楚的转型期,销量随着转型而震荡:根据奇瑞官方公布的数据,2012年奇瑞整体销量为56.33万辆,2013年销量跌至42.32万辆,2014年略微上涨3.79%至44.1万辆。其整体销量排名在长安、长城之后,跟比亚迪、吉利相当。奇瑞品牌今年上半年累计销量为197709辆,不足预期销量目标五成,年度目标也不得不从43万辆调整到33万辆。

若再横向比较,奇瑞无论整体销量抑或是增幅,都远逊色于吉利、长城等对手。以吉利为例,上半年累积销量达25.2万,同比增长35%;长城汽车上半年成绩同样出色,销售逾36万辆,同比增长28%。如今,奇瑞的月销量徘徊在3万辆左右,称不上大滑坡,但也不太乐观,整体已然跌出一线中国自主品牌之列。

不知道是奇瑞把主要精力都放在出口了呢?还是俄罗斯消费者比国内消费者更好伺候?或者是奇瑞在海外市场通过低价换市场?奇瑞如此这张海内外截然不同的销量成绩单,确实令业界大跌眼镜。

这种被国内市场边缘化的产品出口国外,在短期来看当然是可以达到快速消化产能,促进企业发展的作用。但是,从大局和长远的角度来看,这样的做法显然是在杀鸡取

卵。从根本上来讲,边缘化的产品本身是不具备强大的产品竞争力的,之所以能够在海外一展拳脚的原因,还是得益于国外新兴汽车市场的不完善。一旦市场竞争变得激烈,那么这些边缘化产品就必然难逃第一批被淘汰命运。事实上,连年下滑的国内整车出口量已经在说明着这个问题:出口产品的竞争力不足。

多事之秋

奇瑞近期还不断传出内部中层以上领导离职的消息,包括销售公司总经理、副总经理、公关总监等等。奇瑞向来都是个离职率很高的车企,但是中高层领导如此集中离职还是很罕见的。据不完全统计,销售公司的离职率至少在10%。

除了人事变动外,销量下滑、库存积压、迟迟没有新产品上市等话题一度将奇瑞推向头条。奇瑞陷入了多事之秋。

8月11日,奇瑞汽车董事长兼总经理尹同跃出现在了中国汽车工业协会月度信息分析会上。面对各种质疑,他表达了“绯闻多的演员才是好演员,绯闻多的企业才是好企业”的观点。他还认为,奇瑞现在正处在非常好的时候,库存方面达到了历史最低,品牌和品质也是空前强大,并不像外界传言的那样不堪。

奇瑞真的空前强大了么?车型销售数字和排名,至少扇了自己一个大耳光。

有媒体评论说,奇瑞的人事架构出现了奇怪的一幕:上一任销售公司总经理黄华琼刚辞职,接替其位置的是搞研发出身的高新华。目前销售公司的人事格局,实际上是一个没有销售经验的团队在管销售,如同语文老师去教数学,最终能教得好吗?经销商们为此捏一把汗。

“很重要的原因是组织架构的问题。”媒体如此把脉道。与吉利采取事业部制、直接决策不同,奇瑞的8个大区,并没有决策权,所有的营销策略都要经过层层审批,从建议到决策的过程,往往需要一个月左右,最终即便方案审核通过,也早已贻误商机。

古语云:“用人不疑,疑人不用。”在这方面,高管离职频繁的奇瑞似乎一直在犯着大忌。

顿悟不怕晚,只怕不反思。对于奇瑞来说,是时候摘下眼镜,好好擦干净,再往前走;攘外必先安内,是时候把架构理理顺了。既然曾经是中国自主品牌的第一面大旗,为什么不在世界最大的汽车市场上用新车和销量来证明自己,重回巅峰呢?既然颇以出口全国第一为自豪,为什么不墙内墙外同绽放呢? 罗裕

坐拥X1,在哪儿都能遇见风景



每个人的心里都怀着不期而遇的渴望。对于生活在水泥丛林里的我们来说,拥堵、嘈杂、污染、繁忙,时时充斥着生活的方方面面,于是某一日,若抬头望见天空突变湛蓝、雨后惊挂彩虹,晚霞不经意间金红灿烂,人们定会在朋友圈内向全世界分享这份难得撞见的风景。假使你可以驾驶着同一辆车驶离围城,开向不知终点的远方,翻越不知高低深浅的山河,穿透不知阴晴冷暖的气候,你的心里是不是会泛起终于奔向自由的欣喜。

一个人寻找自由的愿望,如果得到一部车的相助,无疑是人类的智慧对自己的莫大奖赏。自BMW开创X家族始,X就被赋予了一种探索精神。在自由、率性、行动等元素的倡导下,即便是驾驶最为紧凑的X1奔走在西藏这块生存与死亡交契的地平线上,也丝毫不会影响到你挑战这种秘的世界屋脊,纵情驰骋雪域高原,征服极端复杂路况,去美美撞见不期而遇的风景……

神秘西藏 感观之旅

夏日八月,一场以“不期而遇寻找自由之地”为主题的BMW X1西藏探寻之旅在海拔4000米的高原上展开,60名试驾员驾驶BMW X1 xDrive20i晋级版纵情驰骋近千公里,通过山路越野驾驶和泥地涉水驾驶,综合体验了X1在高原极端环境下的卓越性能。

为期6天的旅程中,从被称为“太阳宝座”的林芝地区到“日光城”拉萨,越过海拔5013米的米拉山口,穿过工布人民的“母亲河”尼洋河,我们不仅亲身体会了近2000米的海拔落差,经历了从山地到平原、从高原到森林的路况变化,也鲜明地感

受了拉萨地区的干燥和林芝地区的湿润之间仅一山之隔的独特景致。而云雾缭绕中,惊鸿一瞥白雪顶的南迦巴瓦峰如高清画面的醉情一刻更是让人流连忘返。

林芝地区的“鲁朗林海”,海拔3700米,两侧青山由低到高分别由灌木丛和茂密的云杉、松树组成。队员们在此采摘食材、拜访东巴才古村,体验了回归自然的简单生活。华晨宝马总裁兼首席执行官康思远先生不禁感叹:“在美丽而神秘的西藏,探寻似乎永无穷尽,各种感官带来的体验让我们重新认识世界。”

在日光照耀的拉萨,无论是攀爬900多级石级登上布达拉宫,还是在“朝圣者的圣地”大昭寺感受藏式宗教建筑的千年典范,抑或是欣赏极具当地特色的藏族舞蹈,不期而遇的悠久文化遗产留给我们的的是对生命和心灵的感悟。

距离拉萨西南方向220公里处坐落着西藏三大圣湖之一的“天鹅池”羊卓雍措,湖光山色,景色如画,仿若仙境。在这里,队员们驾驶着X1 xDrive20i晋级版在4000多米

的盘山公路上疾缓自如、潇洒过弯、兴奋异常,丝毫感觉不到只有平地7成氧气的稀薄空气对人和车带来什么“高原反应”。

全能掌控 自由驰骋

青藏高原自然环境颇具挑战,海拔高、空气稀薄、气温低,此地的沙石路和平原上的亦大有不同,石块棱角分明,车辆常须在根基不稳的石块上颠簸跃行,令底盘备受折磨。因此,在青藏高原试驾被认为是检验汽车品质的“试金石”。

此次伴随我们的BMW X1 xDrive20i晋级版今年6月刚刚上市,

在维持原价格不变的基础上,新增许多豪华装备。越级的豪华配置让X1晋级版即使是在西藏这样极端复杂多变的路况下,依然有着最佳的驾乘舒适性。顶尖的Harman/Kardon环绕音响系统,高频清晰亮丽,低频厚实有力,声音还原真实。为试驾队员带来了几近完美的艺术享受。

客观地说,高原缺氧的自然条件,人对车都是不小的考验。途中穿越海拔5013米的米拉山口时,队员们普遍担心高海拔也会影响发动机功效。而令他们意想不到的,在空气十分稀薄、汽油燃烧不充分的情况下,通过油门施压,所驾驶的X1

xDrive20i晋级版的动力高效强劲,输出源源不断,依然能够提供BMW固有的驾驶乐趣。

奇迹源自2.0升涡轮增压发动机。它凭借双涡轮单涡轮增压、高精度燃油直喷和Valvetronic电子气门三大尖端技术,动力输出强劲顺畅、稳定性高,与8速手自一体变速箱搭档,将口碑卓著的平顺与燃油经济性完美结合。加上发动机节能自动启停、制动能量回收以及ECO PRO节能管理模式等技术的应用,使得X1的综合油耗堪比小型轿车。

整个探寻试驾之旅中,无论是自然的山地越野路面,还是涉水、泥泞、坑洼、乱石等路面,X1 xDrive20i晋级版均全面发挥了其卓越的越野性能。领先的xDrive全轮驱系统能够主动预判,并在0.1秒内将动力传递至附着力最好的车轮,实现前后轮0-100%动力无级分配。得益于自动差速制动系统ADB-X、HDC陡坡缓降功能、动态牵引力控制系统DTC等配置,以及轻灵、精准的转向和扎实的运动底盘,BMW X1为我们“不期而遇”的探寻之旅带来了可期的驾驶乐趣。

张云

