汽车周刊

全新君威家族齐登场 B6
国产全新DS5上市 B6
上汽欲领车联网潮头 B8

本报活动专版部主编 | 总第510期 | 2013年10月9日 星期三 责任编辑：张 云 视觉设计：竹建英

四大纠结困扰汽车三包新政

让消费者苦等八年的汽车“三包”已在今年10月1日正式实施。然而，即使到了实施之时，仍有诸多细节问题模糊不清，令广大消费者心存疑虑，纠结不安。

纠结一 退车难

与最初的版本相比，此次实施的汽车三包规定发动机、变速器、转向系统、制动系统、悬挂系统、前/后桥、车身等7类主要零部件维修更换两次以上，或者转向系统失效、制动系统失效、车身开裂或燃油泄漏等重大、突发的严重质量问题，消费者或可退、换车。不在7类之列的，退、换车几乎是不可能的。换言之，只有车身严重损坏、制动和转向系统失效以及发动机、变速箱等出现问题，才能构成退、换车的条件。

业内人士坦陈：这一版的汽车三包规定，对消费者而言，没有多少利好可言。像刹车失灵、转向失灵等消费者较常遇见的问题，三包规定都回避了，消费者最为关心的退、换车或将成为小概率事件。最后确定可以退换车的几大总成系统的技术和质量已经相当成熟，在3万公里内发生质量问题，且两次更换维修都无法解决的概率极低。在所有的‘三包’案例中，包退、包换只会占到非常小的一部分，大部分还是依照包修的政策规定来进行维修。

“新车一旦被退，涉及到的问题十分复杂，一是谁来承担车辆的折旧费？二是购置车辆涉及交纳各种税费如何处理？三是上牌新车，若要退车就无法过户，不可能实现所退车辆回购。而对于进口车，其产生的进口关税又该由谁来承担？”北京某合资品牌的经销商坦言，退换车在他们看来几乎是不可能的事情。

纠结二 鉴定难

包修、包退、包换的前提是，消费者与汽车厂商、经销商就车辆本身的问题达成一致，这需要权威的第三方鉴定机构给出公正可信的结果。现实情况是，我国汽车鉴定机构有限，基本上与汽车厂商有着千丝万缕的联系，其所做鉴定的公允性颇受质疑。鉴定机构的权威性如何被认可？实际操作的难度非常大。

汽车三包第三十六条规定，处理家用汽车产品“三包”责任争议，需要对相关产品进行检验和鉴定的，按照产品质量仲裁检验和产品质量鉴定有关规定执行。然而，“相关规定”对具体哪些规定并不明晰。这也使得不少消费者怀疑三包政策在实际操作中的效果。一旦消费者和经销商出现矛盾，由哪个部门来具体负责？仲裁权掌握在谁的手中？鉴定费由谁来埋单？今后质量鉴定方面的“扯皮”可能会导致一些汽车的退换周期拉长，车主更是要在车企与经销商之间周旋。

针对汽车产品结构复杂、零部件种类多、产品故障影响因素多等特点，国家质检总局引入了专家咨询这一快速调解方式，作为解决三包争议的主要手段。但专家库的人员构成在业内颇受质疑，专家库的技术人员多出自整车设计、制造及售后维修领域，多与汽车主机厂有千丝万缕的联系，其做出的鉴定很难让人信服。业内人士表示，只要没有一个国家级的鉴定中心，“三包”的真正落实就是一个遥不可及的梦，只能期待汽车企业的“业界良心”。

纠结三 维权难

汽车三包规定虽然出台，但对消费者而言，将来的维权之路仍然会十分艰难。主要体现在三个方面，一是汽车三包规定中的一些不确定性，将来很可能会被人钻空子；二是汽车三包规定的惩罚过轻，区区3万元罚款对车企来说简直不值一提，构不成威慑力；三是目前的条款都是框架性的规定，实施细则等都不完善。很容易陷入取证难、维权难的窘境，很难使汽车“三包”问题的解决落到实处。

不少消费者担心，如果车子出了质量问题，车主要自己举证，费钱又费力。还有人认为，车辆质量鉴定费用高昂，普通消费者难以承受。现有汽车质量方面的检测机构太少、不够中立，鉴定程序繁琐、周期较长。在多数情况下，汽车出了质量问题，都是厂家自行鉴定，这种既当“运动员”又当“裁判员”的现状，让消费者无法认可检测数据或鉴定结论。

“维权很麻烦，很费精力。”消费者李先生说，新规出台后，如果厂家不承认车辆有实际的问题，经销商又不会承担相关损失，那么车主要对问题车进行鉴定时，将会有很大困难。针对问题车辆的某个配件，在申请鉴定中所花费的时间和金钱成本，已经超过配件本身的价值，消费者难以承担这样的鉴定成本。面对维权难的未来，不少车主感到茫然。

纠结四 执行难

在厂商、经销商以及消费者这本就不平等的三角关系里，汽车三包遭遇“执行难”恐怕已是一个难以避免的事实。

首先，汽车三包只是一个部颁非强制性规章，不是立法，甚至都算不上行政法规，立法层级比较低。因此许多法学家、行业人士对于汽车三包规定能否执行到位报以担忧。

其次，新汽车三包将“瑕疵”和“缺陷”混为一谈，大而化之，用笼统的概念“产品质量”泛指。如有些部件是没有办法调整的，现在把法律赋予消费者的权利给肢解了，不单不能够保护消费者的权益，而且加重了消费者的义务，变相把生产厂家的责任给摆脱出去了。

再次，在新汽车三包中，并没有对生产者和销售者的责任界定给出明确的表述，相反，原本处于弱势地位的经销商却仍是责任主体，变相把生产厂家的责任给摆脱出去了。

“在中国，‘包退换’就好像是个口号一样。即使有了三包，也不会觉得更有保障，就怕下有对策，毕竟牵扯到的利益太多了。”持类似意见的消费者并不在少数。尽管国家质检总局正在努力通过一些手段来避免汽车三包沦为一纸空文，但消费者更相信“眼见为实”。

看来，千呼万唤始出来的汽车三包，政策意义远大于实际意义。因此人们有理由为此而担心。但愿亡羊补牢，将好事做好，别让消费者空欢喜一场。

李永钧

全新奔驰S级轿车登陆中国市场

9月28日晚，在黄浦江畔流光溢彩的梅赛德斯-奔驰文化中心，举世瞩目、万众期待的全新梅赛德斯-奔驰S级轿车奏响了在中国上市的华彩乐章，将这一世界汽车工业巅峰之作的领袖气质与风采，毫无保留地展现在中国消费者面前。

全新梅赛德斯-奔驰S级轿车，在中国市场先期推出四款车型，包括S 400 L 尊贵型、S 400 L 豪华型、S 400 L Hybrid 混合动力车型以及S 500 L。售价分别为人民币124.8万元、141.8万元、148.8万元和209.8万元。

“中国市场对于梅赛德斯-奔驰的旗舰车型S级轿车来说至关重要。自2009年起，中国已经连续5年成为S级车全球最大市场，去年S级在中国的销量更是超过了在全球市场份额的一半，这也使得我们非常看好全新S级轿车在中国的前景。”北京梅赛德斯-奔驰销售服务有限公司总裁兼首席执行官倪恺先生表示，“全新S级轿车的中国情结远不止于此。除了在中国市场推出的是迎合中国客户喜好的长轴距版本，早在2011年全新S级设计之初，奔驰就曾邀请100位中国S级车的客户来到德国总部参观原型车的设计，并在设计开发初期就考虑了他们的意见和中国客户的偏好。因此我们有信心，世界最佳领袖座驾全新S级轿车一定会深受中国客户的喜爱。”

豪华智能昭示未来
——解构全新奔驰S级轿车

9月26日，在上海喜马拉雅美术馆举行的一场精彩纷呈的科技之旅，从各个层面解构了全新S级轿车独一无二的设计语言和代表当代汽车工业最先进的智能科技，用最独特的方式讲述着前所未有的科技主义和对于“豪华座驾”的完美诠释。

传承了耐人寻味的经典架构和流畅轮廓的全新S级轿车，用更加显著的奔驰身线特征，造就了一如既往的优雅气质。多处细节设计进一步提升了全新S级轿车的空气动力学特性，0.24 的风阻系数再一次刷新了市场标杆。

智能驾驶系统堪称全新S级轿车的最大亮点，让这辆豪华座驾拥有了智能的“思考”能力。全新引入的立体多功能摄像头与遍布车身的雷达和传感器，可以全方位监控和分析车辆周围全方位的路况信息，并能够在必要情况下警示并辅助驾驶员操作，体现了更为人性化和舒适的安全保护。例如，限距控制系统增强版除了能与前车保持预设的安全距离外，还可以帮助车辆维持在车道中央，并在转向辅助功能的作用下可以跟随前车自动转弯。创新性的预防性安全系统可监测到横穿马路的行人，并启动自主制动，在时速50公里以下可以避免碰撞。夜视辅助系统增强版可以探测夜间行车前方出现的行人或动物，并警示驾驶员和前方行人。

全新S级轿车还是世界上首款完全不使用白炽灯泡的汽车，全身拥有500多个LED组件，不仅实现了更有科技感和现代意义的照明设计，还拥有更长久的使用寿命和更低的能耗。同时，配合智能照明辅助系统，使得车辆安全进一步得以提升。

全新S级轿车标配的ECO启动/停止功能则成为优异燃油高效性和超低排放量的有效助手，与上一代车型相比，耗油量最多可降低20%。标配7速自动变速箱增强版具备能减少滑档的新型扭矩转换器和档位比率范围更宽的ECO换档模式。

全新S级轿车的殿堂级内饰设计，更堪称个人豪华主义的典范。经重新设计的驾驶显示区集多种功能与人体工学于一身，液晶仪表板和中控台大屏幕连为一体，充满别致的视觉效果。7种环境氛围照明和全球首创的车内空气调节组件，为车内更添优雅与温馨。

基于中国市场的驾乘需求，全新S级轿车的后排座椅配备了一种基于热石原理的活力按摩功能，同时行政座椅可以向后倾斜并带有腿部支撑，让S级后部成为了一个可以全身心放松和休息的陆地头等舱。全新多媒体系统可允许乘客从任何座位操作，都能独立使用娱乐系统的媒体源。

梅赛德斯-奔驰智能互联系统无疑也是相当吸引眼球的技术，它通过话务员中心、手机应用客户端、网页客户端，并根据中国消费者的需求和习惯，提供包括便捷服务和安全服务的一系列车载智能信息服务。此外，该系统还以创新方式实现了车辆与智能手机相连，用户只需下载相关应用，就能在手机上完成诸多操作。

从上月全新E级车到本次S级轿车的上市，奔驰品牌均采用了公关市场齐头并进的组合拳传播方式。通过科技日及上市庆典一系列的活动，有效地让媒体及消费者充分体验了奔驰产品的性能，更深刻地感受到了星徽品牌的魅力。