

汽车周刊

岁末车市呈两极分化新特征 B12

全新福特“野马”全球首发 B12

试驾非跃 3.6L 智能全驱版 B15

本报事业发展部主编 | 总第519期 | 2013年12月11日 星期三 责任编辑:张云 视觉设计:窦云阳

11月车市保持火爆节奏高增长

年末进入旺销库存增加

乘联会分析人士表示,由于近期的经济和消费信心转好,考虑到9月的提早三包和节能车补贴阶段性退出带来的增量,而10月的正常实施三包后带来的进一步增量,因此9-10月的零售超预期带有政策性消费节奏波动的结果。11月的零售走势尚未体现超强增长的态势,但随着雾霾天气加重和部分省市开始限行限购的政策铺垫,年末的销售旺季还是可预期。由于9-10月的零售较强,而渠道库存没有大幅增长,考虑到12月的销量结转惯例,经销商加强库存的态势在11月初较明显。

乘联会还预测,明年春节在1月份,会使春节前的销售高峰提前到12月下旬就启动,这样会使12月销量更高,大多数厂家能超额完成营销计划。每年12月份都是全年销量最大的月份,由于藏销量造成近几年来第二年1月份的统计销量都比前一年的12月大,估计今年也不例外。明年的市场变量较多,厂家雪藏的销量肯定比去年同期多,这是中国的统计特色之一。

乘联会表示,作为国民经济的首行指数,汽车市场连续三个月在高基数上的高增长,说明国民经济

刚刚过去的11月,国内乘用车市延续了金九银十的火爆,从月初到月底一直持续旺销,销量保持了高增长节奏。全国乘联会上周公布的最新统计数据显示,11月份国内乘用车销量达到163.1万辆,环比和同比分别增长7.6%和14.9%,而狭义乘用车的批发销量为157.6万辆,同比增长高达21.4%。

已经软着陆,可以肯定的是,如果未发生重大影响经济发展的事件,明年GDP增速肯定比今年高。用1-11月累积销量算出的市场占有率,今年自主品牌乘用车微幅下降,日系汽车是大幅上升。另外乘用车出口负增长已成定局,主要是合资企业出口大幅度负增长造成的。

日系持续反弹韩系受阻

在乘联会公布的11月狭义乘用车企业批发销量排行榜上,上海通用、一汽大众和上海大众分列前三名。而在广义乘用车企业批发销量排行榜上,上汽通用五菱以130656辆的成绩紧随上海通用之后排名第二。

上海通用公布的统计数据显示,11月其旗下别克、雪佛兰、凯迪拉克三大品牌批发销量达146057辆,1-11月的累计销量达到1444053辆,实现了12.7%的同比增长。11月,迈锐宝、XTS和SRX创出单月销量新纪录,凯迪拉克

ATS自广州车展上市后,仅十天就取得了928辆的销售佳绩。豪华车、中高级车销量的持续提升,使得上海通用汽车实现了市场规模与销售“含金量”的同步增长。

与此同时,通用汽车及其在华合资企业国内销量同比增长13.3%至294500辆,创11月销量的历史新高,这也是2013年以来次高单月销量。1至11月通用汽车在华累计销量同比增长11.4%至2889368辆,并预计将于12月中旬首次突破300万辆大关。

在德系和美系持续强势领跑的同时,日系车在11月也延续了强劲反弹走势,夺回部分市场份额。

当月本田汽车在华两大合资公司广汽本田和东风本田共销售国产汽车83013辆,相比2012年同期增长101.5%,创单月销量的历史新高纪录。其中,广汽本田11月销量为47086辆,同比增长222.1%。东风本田11月份销量为35927辆,同比增长179.6%。两家公司均创下11

	轿车	MPV	SUV	微客	合计
11月产量	1176697	151537	310920	128217	1767371
10月产量	1051151	135327	276043	107447	1569968
环比	11.9%	12.0%	12.6%	19.3%	12.63%
同比	18.2%	57.8%	74.1%	-19.7%	23.6%
1-11月累计	10900116	1171131	2698934	1440857	16211038
累计同比	11.7%	35.3%	50.8%	-8.0%	15.9%

	轿车	MPV	SUV	微客	合计
11月销量	1095011	138161	282782	115440	1631394
10月销量	1007617	131535	263224	113675	1516051
环比	8.7%	5.0%	7.4%	1.6%	7.6%
同比	9.2%	65.6%	57.6%	-25.4%	14.9%
1-11月累计	10286097	1142475	2519894	1420665	15369131
累计同比	13.3%	38.5%	20.9%	-10.3%	17.1%

数据来源:全国乘联会

新民图表

窦云阳 制表

月单月最高纪录。

丰田汽车也宣布11月在华销量同比增长41%,达到8.98万辆。今年累计销量约81万辆,同比增长8%,丰田有望实现全年在华销量90万辆的目标。从今年9月开始,本田和丰田在华销量均连续三个月实现同比高速增长。

马自达宣布11月在华销售20465辆,同比增长67.9%。1-11月累计销售163036辆,同比减少4%。预计今年马自达在华销量将能

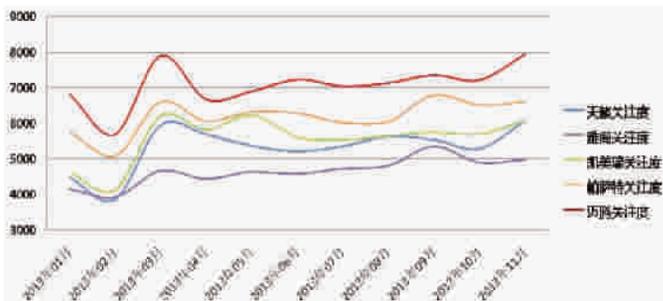
实现和去年持平,达到18.5万辆。

日系车的强势反弹,让此前乘联会高歌猛进的韩系车势头受阻。去年9月以来,韩系车从日系车的销量“雪崩”中受益不少,销量持续增长,市场份额也有所增加。但现代汽车日前宣布,11月海外市场汽车销量较上年同期下降1%,这是自2009年金融危机以来出现的首次同比下滑,而当月现代汽车在中国的销量只比上年同期增加了1%。

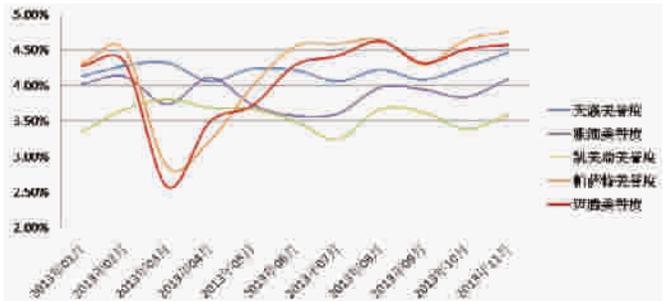
刘朝晖

日系中高级车“三叉戟”能否卷土重来

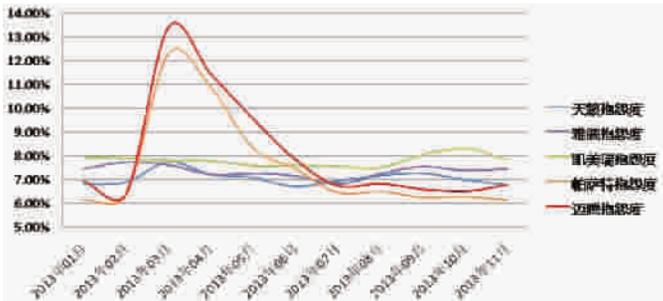
日系三强德系双雄关注度走势



日系三强德系双雄美誉度走势



日系三强德系双雄抱怨度走势



在称为兵家必争之地的国内中高级车市场上,德系和日系一直针锋相对。前几年,雅阁和凯美瑞都在中高级车销量冠军的宝座上呆了不少时间,而如今销量榜的前两位却是帕萨特和迈腾坐庄。除了传统上的德系对手,日系的雅阁、凯美瑞“三叉戟”还要受到别克君威/君越、雪佛兰迈锐宝、福特蒙迪欧,以及韩系的第八代索纳塔和K5的挤压。日系的部分传统优势正在被慢慢追赶甚至超越,已是不争的事实。

从近两个月的销量来看,以天籁、雅阁、凯美瑞为代表的日系中高级车虽然让出了销量榜首的位置,但依然紧随德系车之后,但月销量仍然可以维持在1万台出头,比较稳定。今年3月国内上市的东风日产新天籁,在上个月的广州车展上又推出了加长轴距的新天籁·公爵。而在9月份,广汽本田全新换代的第九代雅阁也正式登场。在日系车整体销量回暖的形势下,日系中高级车是否能借助推新的节奏,在中高级车市重现昔日的辉煌呢?在此我们结合上海网慧科技提供的今年1-11月的互联网监测数据进行简要分析。

从关注度趋势来看,日系三强和德系双雄5款车型的关注度年初都处于相对低位,而后均呈缓步上升趋势。3月份帕萨特及迈腾因为大众DSG事件,以及凯美瑞增值版及全新天籁上市,这四者关注度均有提升。但从总体来看,日系三强的关注度始终落后德系双雄有一段距离。而三款日系车中,凯美瑞的关注度比较领先,而雅阁即便是在第九代车型上市

的9月,也在关注度上落后。

从美誉度及抱怨度趋势来看,除去3、4、5月因大众DSG事件爆发,导致德系美誉度急剧下降,抱怨度飙升之外,整个年度德系双雄在美誉度及抱怨度表现上均优于日系三强。

天籁的美誉分布在舒适性、内饰及性价比,即乘坐舒适性极佳,做工精细的内饰及大幅优惠导致性价比比较高。抱怨则分布在生产工艺、动力、品牌,生产工艺主要表现在塌屁股、电报音、变速箱底部的油渍等方面,动力方面的吐槽集中于2.0车型动力不足及新天籁由V6缩水至L4,品牌层面由于受“钓鱼岛事件”影响,日本车的标签带来许多尴尬。

雅阁美誉分布在空间、养车费用及动力方面。空间大是雅阁的突出优点,养车费用低和动力充足也得到网友的美誉肯定。抱怨则分布在外观、生产工艺、品牌,对外观的不满主要表现在9代雅阁国产版的镀铬大脸设计在审美上让很多网民接受不了,生产工艺方面主要抱怨噪音及车漆,品牌层面同天籁。

凯美瑞美誉分布在养车费用、性价比、生产工艺,养车费用主要体现在油耗低,大幅优惠导致性价比比较高,丰田产品质量控制口碑也还是不错。抱怨分布在动力、配置、操控,提速慢,动力偏弱,没有ESP,刹车软等是抱怨的主要来源。

以德系为代表的欧美系中高级车在近年对涡轮增压发动机和6速自动变速箱(甚至双离合)的普及,让长久以来靠自然吸气发动机和4速自动变速箱打天下的日系厂商很受伤。此

外,德系厂商也摒弃了很多成本高昂但不容易为消费者察觉的设计,更加注重所谓的“面子工程”,还加长了轴距,加上原本的性能和品质口碑,迈腾、帕萨特长时间占据细分市场销量榜首也就不足为奇。

不过天籁、雅阁、凯美瑞也在中国市场深耕多年,依然具有自己鲜明的特点,成熟可靠的动力系统和内饰的人性化设计,以及乘坐的舒适性还是被不少消费者所看重。

新天籁无论是在外形和内饰设计上都更具豪华感,第九代雅阁在内饰的豪华感上也提升不少,两者在乘坐的舒适性和空间上的表现也相当不错。这两款今年的新车在今年的美誉度和抱怨度上均比凯美瑞表现要好。不过凯美瑞在销量上的表现还是略胜一筹,基本稳定在中高级车第三的位置,其中庸的特点还是颇有市场。不过一向以细腻见长的丰田似乎在这一代凯美瑞上的内饰用料有点吝啬,让凯美瑞在逐渐“高大上”的中高级车中有档越做越低的味道。

从动力技术来看,日系三强已经落后德国领头羊太多,在轴距方面也已经不再出众,在设计和做工方面的优势也已经逐步被韩系追赶,日系中高级车传统的优势已经失去。

日系三叉戟销量虽然回升,但这是多款新车上市及大幅优惠的条件下实现的,在新产品新技术方面并无太大亮点的情况下,在产品层面被大众双雄所全面压制。加上在中日外交危机的大环境下,德系双雄领跑的格局短时间内很难撼动,日系中高级车难言再现辉煌。刘朝晖