

新闻热线:010—58884102
E-mail:jj0105@126.com

■ 责编 姜靖

打破中高端商务车市场的外资垄断

宇通T7商务车展开高原品质测试

□ 本报记者 何晓亮



一直以来,国内中高端商务车这一细分市场,长期被合资品牌产品近乎垄断。为了打破合资品牌在中高端商务车市场的“一家独大”格局,宇通推出了T7,并开展挑战各种极端环境的“新长征”,代表中国品牌开始了突围与自我超越。近日,宇通

T7“新长征”走到了雪域高原,在西藏拉萨进行了一次高原极限测试。本次测试的静态评测包括空气质量测试、空调制冷测试和车内噪音测试;动态评测项目包括S弯操控性测试、时速0—80公里加速性能测试、时速60公里—0紧急制

动测试、最小转弯半径测试、平顺性测试、爬坡性能测试、超越加速性能测试共7项。

经过测试,宇通T7的车内甲醛含量为0.040.04MG/m³。怠速工况下,空调开启车内噪声,最高58db,最低57db,0—80加速性能测试,加速时间为24秒,60—0紧急制动测试制动距离为21.1米,最小转弯半径为7.3米。

据宇通介绍,为保证评测结果科学合理,数据真实可信,评测采用了GPS测试仪、甲醛测试仪、分贝仪、倾角仪和温度测试仪等诸多先进设备,并保证每一组数据都完全公开,展示给现场所有参与评测的人员。

值得一提的是,在本次测试过程中,宇通T7还跨越了海拔高5231米的唐古拉山口。此处空气含氧量只有海平面的六成,所以一般车辆路过唐古拉山口,会有明显的高山反应,但宇通T7轻松跨越了这样的考验。

可以说,“新长征”活动既是一次品质见证之旅,更是一次用户市场调研。经过9年“精雕细琢”研发而成的T7,其推向市场的过程也定然是一个严谨的过程,而此次的“新长征”之旅正是为了增加这份“严谨性”——力求通过市场调研,将“用户的声音”纳入到T7正式大批量进入市场前的持续优化与改进之中,使其更加完美。

作为一款面向机关团体、商务接待、旅游租赁等高端细分市场的中型客车,宇通T7历时9年研发而成,其研发过程经过了诸多测试和实验验证,该车不仅通过了“三高试验”,还是首款通过国家标准侧翻试验的半承载式冲压车型。

从自身素质来说,T7也具备了挑战者的素质。从外观上看,T7的镀铬进气格栅在提升车头整体性同时,营造出更多尊贵感,下方采用了LED日间行车灯,在竞品车型中很少被使用。而流畅的车身腰线以及车尾平直有力的设计,更加显示了其高贵的气质。

宇通T7的驾驶室区为上黑下米设计,中间腰线结合左右侧出风口由亚光银的装饰亮条贯穿,并与门护板装饰亮条呼应。仪表盘和发动机罩为一体化设计,提升了整体层次感。

宇通T7搭载美国通用品牌进口6.0L V8汽油发动机,额定功率达到232kW/4400rpm,最大扭矩为490Nm/3800—4400,动力强劲且完美通过适应性标准,相比柴油机更能显著降低噪音。值得一提的是,V8作为内燃机的一种汽缸排列型式,一般使用中高端车辆上,单凭这一点,就足以秒杀竞品车型。

北京买纯电动客车最高补50万

北京市财政局、市科委等部门日前发文,明确了对纯电动客车补贴的细则:今、明两年购买纯电动客车可享受最高补贴都是50万元,而2017年的补助标准要在2016年的基础上下降20%。

日前出台的《关于购买纯电动客车有关财政政策的补充通知》明确,在中央补贴的基础上,北京市纯电动客车的补助按中央标准1比1确定。2015年根据车长,从小于6米到大于10米,补助标准为30万至50万元。2016年根据单位载质量能量消耗量、车长和纯电动续航里程,补助金额为24万至50万元。而2017年的补助标准将在2016年的基础上下降20%。值得一提的是,行政事业单位使用财政资金购买纯电动客车的,不纳入《通知》规定的补助范围。此外,汽车生产企业享受中央和本市财政补助的总额,最高不超过车辆销售价格的60%。

京津冀超限车辆标准将统一

来自交通运输部消息,京津冀三地将实现治超一体化,超限车辆标准将统一。相关政策有望在年内出台。另外,三地还将联手,加快打通首都绕城高速,更好地分流大货车。

京津冀治超一体化包括三地超限案件的移送处罚、超限检测认定标准、高速公路收费、货车监测执法以及黑名单制度的一体化,三地治超举报电话将统一,共用一个号码。据了解,今年,京津冀治超一体化有望出台政策。

据北京市交通委治超相关负责人介绍,京津冀治超有望实现案件移送的电子化,使之更加快速、便捷。三地将建立高频次的会商机制,并有望免费共享治超资源和方式。此外,三地还将联手,加快打通首都绕城高速,更好地分流大货车。

河南新能源客车最低补贴10万

近日,河南省财政下达专项资金4亿元,专项奖补全省范围内新能源客车推广应用及充电设施建设。

与2014年相比,2015年政策有两大亮点:一是新能源客车补贴范围扩大至所有购车消费者,而不仅仅限于公交领域。根据车长的不同给予每辆10—25万元补贴。二是首次将基础设施建设列为支持对象。实行示范补助与综合奖励并行的奖补方式:对国家新能源汽车示范城市郑州、新乡两市给予示范站定额补助,同时,对所有城市新建充电设施按照一定标准给予综合奖励。

“该专项奖补资金的拨付不仅是当前落实稳增长财政政策的一大重要举措,也对刺激我省新能源汽车市场消费,带动河南省内新能源汽车产业链发展,推动节能减排和大气污染防治意义深远。”河南省财政厅有关负责人说。

绅宝D50 CRC张敬站表现出色

近日,2015中国汽车拉力锦标赛(以下简称CRC)张掖站圆满落幕,绅宝D50创下不俗成绩。

张掖站比赛全程约700公里,其中特殊赛段约221公里。全程均为砂石路面,多S型急转弯,大角度弯道更是稀松平常,加上戈壁参照物少,方向辨识难度加大。作为SAAB 9-3的继承车型,绅宝D50采用双独立悬挂,可应对起伏赛道产生的冲击力与过弯侧倾力。57:43的同级最佳轴重比,以及从SAAB继承而来的后轮随动转向技术,确保了它在较高速度下,平稳入弯、出弯,抢占弯道先机,赛场上从容游刃有余。(何晓亮)

北京充电桩本月每度开收0.8元服务费

据媒体报道,8月1日起,北京电力负责建设运营的电动汽车充电桩(站)将开始收取充电服务费,在原充电电费0.8745元/度电的基础上,按照0.8元/度电收取充电服务费。

今年5月,北京市发改委公布消息,6月1日起电动汽车充电服务费按充电电量收取,每千瓦时收费上限标准为当天北京92号汽油每升最高零售价的15%。由于计费系统的调试需要时间,电力系统的充电桩设置为8月1日零点开始

计费。收费标准也会在各个充电站公示出来。北京当前92号汽油油价为6.29元/升,按照油价的15%计算,充电服务费的上限大概在1元/度电左右。北京电力此次设定的0.8元/度电的充电服务费价格低于发改委设定的上限,收费价格暂时不会根据油价的变动实时浮动。

此前,电动车车主在北京电力运营的公共充电桩上充电,只按照0.8745元/度电的价格收取充电电费,现在要加收0.8元/度电

的服务费,充电成本大约为1.6745元/度电。目前,北京每度电8毛钱的收费水平在国内其他地区相比,处于中等水平。据不完全统计,目前,全国已有上海、江西、合肥等十多个省市先后出台了充电服务费标准。其中,江西收费标准较高为2.36元/度电(含电费),而青岛则较低,为0.65元/度电。

国网北京市电力公司表示,收取充电服务费的初期,会对运营成本产生一定弥补,

但仍仍谈不上盈利。电动车市场仍处于市场培育期,只有以后有大量的电动汽车来充电,才能产生经济效益。充电服务费的收取能让充电设施建设运营企业有个清晰的盈利模式,以吸引更多企业参与到充电桩的建设中来,从而方便广大电动车车主。

实际上,几家社会资本运营的公共充电站早已开始陆续收取充电服务费,价格基本都在0.8元/度电左右。(柯宗)

谈车论道

淘汰黄标车不要造成新浪费

□ 贾新光

最近,义乌网有一篇文章《航拍机记录义乌汽车坟场》受到关注,文中说,从去年9月下旬开始,义乌市治理黄标车,鼓励高污染排放车辆提前淘汰,截至目前已淘汰各类黄标车1.4万多辆。从视频中看,淘汰的旧车堆积如山,场面确实壮观。

按有关部门《2014年黄标车及老旧车淘汰工作实施方案》,以及2014年《政府工作报告》,2014年淘汰黄标车及老旧车的任务是600万辆,而据环保部的统计,2013年高排放的“黄标车”占汽车保有量的13.4%,大约有1300万辆,这些车都将很快被淘汰。新的问题来了:这些报废车辆如何处理?如果都像义乌这样堆积,大约要占满100平方公里。不仅如此,报废汽车如果不能妥善处理,将对环境造成严重污染。更可怕的是,

大量报废车流入黑市后,很多都成了东拼西凑的拼装车,成为危险的“马路杀手”。

另一方面,1300万辆报废车又是一个很大的资源。据报道,美国报废汽车拆解业市场规模已达700亿美元,占美国循环经济总产值的1/3。与之相对应的是美国国内完善的报废汽车拆解处理体系,美国国内汽车拆解企业超过1.2万家,专业破碎企业超过200家,一年可回收废钢铁1600万吨,废铝85万吨,废轮胎38.6万吨,以及超过4.6万吨的可再制造零部件,零部件再制造企业多达5万多家。

而国内汽车每年拆解量只有100万辆左右,大部分报废车辆没有得到很好的处理。据介绍,目前全国拥有回收拆解企业500多家,从业人员约3万人,回收网点近3000个。由于大量报废车辆流入黑市,导

致不少企业面临“吃不饱”的经营困境,发展受到制约。国家标准要求,报废机动车的拆解,破碎应以材料回收为主要目的,应最大限度保证拆解、破碎产物的循环利用。

汽车拆解业的发展与汽车再制造率的提升紧密相关,再制造率提升了,拆解下来的废旧汽车配件就有了用武之地。2006年,国家发改委、科技部和国家环保总局发布了《汽车产品回收利用技术政策》,要求M2、M3、N2和N3类汽车回收利用率达到90%,材料

再利用率不低于85%;M1和N1类汽车的可回收利用率达到85%,材料再利用率不低于80%。应该让堆积的报废汽车变成可循环利用的“金山银山”。



车市观察

车企搀扶下的经销商能走多远

□ 钟天骝

“从过去提车都要找关系,到现在好车也愁卖。”为某豪华车品牌4S店服务5年的销售顾问殷先生告诉中国青年报记者,每个一线的销售人员,对汽车市场丝毫的气味变化都有着最敏感的神经。

由于经济走势等多重原因,今年上半年,我国汽车产销分别为1209.5万辆和1185万辆,同比增长2.64%和1.43%,比上年同期回落6.96个百分点和6.93个百分点,产销增速明显放缓。

尽管从4月开始,上海大众、长安福特、北京现代、上海通用等多数合资车企都通过降低官方售价或其他促销方式进行销售,但车企“官降”并未带来市场回暖,库存指数不降反升。中国汽车流通协会数据显示,今年5月,经销商库存指数比预警线高出了7.3%,这已是该指数连续第8个月高于警戒线。

销量、库存压力骤增,加上央视3·15晚会会对部分4S店夸大故障谋利行为的曝光,汽车上门维修保养O2O平台的崛起,经销商的形象和利润受到了双重挑战,与主机厂关系也面临着进一步的考验。

在此局面下,以豪华车品牌为代表的各

大车企纷纷开始积极探索,推出更为宽松的商务政策,力图扶助经销商渡过难关。

降低销售目标,帮助经销商“松绑”清库存成为不少企业首选的对策。今年年初,日产在中国市场销量连续滑坡6个月,首次实现止跌回增。合资公司东风日产理性调整了今年的销售目标——100万辆,而去年的目标是110万辆。

4月,宝马中国和华晨宝马给经销商发函,宣布调低2015第二季度销量目标,称经销商只需完成85%的批售目标,即可获得单车数量奖。

面对1—4月累计在华销量2.4万辆,与去年同期相比增幅仅为0.1%的状况,沃尔沃中国销售公司总经理兼首席执行官付强5月在接受记者采访时也表示,增速低是一种健康的调整,今年不追求销量最大化。“我希望借此机会更好地释放经销商的压力,帮助经销商清库存。事实上,沃尔沃已经连续几个月批发量小于零售量。”

此外,有媒体报道,捷豹路虎也将经销商的销售目标降低10%—20%,但捷豹路虎官方对此表示否认。不过,奇瑞捷豹路虎汽

车有限公司常务副总裁朱国华间接表示,公司很早便明确“不以销量快速增长为目标,从没过要当第一,而是用一流的质量和售后服务征服消费者”。

汽车企业左手“松绑”,右手也在为经销商进行“输血”。7月5日,宝马中国和华晨宝马向旗下中国经销商下发了全新的商务政策。对宝马品牌进口和国产的车型签订目标完成率为100%及以上的经销商,分别给予每辆车1.6万及1.8万元的补贴。完成率85%及以上车型的也将分别给予补贴,补贴金额为1.3万—1.7万元。

相比宝马完成规定目标后才有补贴的举措,奥迪的10亿元现金补贴则显得更加直接。一汽—大众奥迪市场部相关人士告诉记者,这10亿元现金将会直接打入全国417家授权经销商的账户当中。“根据上半年的利润情况和一季度的网络检查情况(包括质量检查和消费者满意度等),分为几个不同的档,并乘以该经销商上半年的上牌数,以此得出不同经销商的补贴额度,单个经销商最高能拿到千万元以上”。

一汽—大众奥迪某4S店销售经理表示:

“奥迪是直接补贴现金,而且没有什么附加条件,可以更好地缓解我们的财务压力,我们的信心更足了。”

相比大多数品牌的销量下跌,一汽—大众奥迪今年上半年的市场表现堪称一抹亮色。1—6月,奥迪累计销量为26.87万辆,同比增长17.8%。目前,奥迪品牌在中国豪华汽车市场占有率为33%。

业内专家认为,从长远看,经销商的困境很可能还会持续。国内汽车市场经过了十余年的高速增长之后,市场需求下降将成为常态,微增长将成为车市主旋律。

对车企来说,应该根据下降的市场需求重新制定切实的销量目标,改变目前的利益分配机制,将更多的利益让渡给经销商以减少其损失。同时,加大力度发展售后服务、二手车和金融服务等新型业务,推出更高性价比的车型,通过引入新车型,提升经销商在当地市场的竞争力。

而对于经销商而言,完善目前已有的服务,调整自身的营利模式、提高经营能力,也是在补贴之外应对市场环境下的有力武器。

数字车市

45亿

江淮汽车发布公告,拟非公开发行A股股票不超过32907万股,募集资金净额不超过45亿元,用于投资新能源乘用车及核心零部件、高端及纯电动轻卡、高端商用车变速器3个项目。

7.85万辆

2015年1—6月,新能源汽车累计生产7.85万辆,同比增长3倍,接近去年全年的产量。其中,纯电动乘用车生产3.63万辆,同比增长3倍,插电式混合动力乘用车生产2.04万辆,同比增长4倍。

30个

滴滴快的将投入5亿元发展“滴滴巴士”业务,并计划年内将服务范围拓展至全国30个以上城市。目前用户主要通过滴滴巴士微信号等方式预定巴士,预计该服务将在未来两个月内登陆滴滴打车App。

310亿

通用集团将在未来几年陆续投入50亿美元(折合人民币310亿元)与上汽集团开发一系列包括紧凑级轿车、跨界SUV在内的多款家用车型,并使用雪佛兰车型身份上市销售。这些车型将只在印度、中国、巴西、墨西哥等销售。

10亿

鉴于上半年国内车市遭遇整体下滑的局面,奥迪将为中国经销商提供10亿元人民币(含税12亿元)的现金支持。单一经销商的最高补贴额度超过上千万元。

503.9万

德国大众集团2015年上半年共生产汽车531.4万辆,全球交付销量503.9万辆,销量超过日本丰田汽车公司,成为全球最大的汽车生产商。不过,大众在中国销量有所下滑。上半年大众在华销售汽车174万辆,同比下滑3.9%。

80%

交通运输部日前宣布,吉林、重庆、四川、云南正式并入全国ETC联网区域。至此,共有22个省份高速公路ETC联网开通,覆盖高速公路总里程近80%。今年年底,将基本实现全国ETC联网。

新材料有望提升电动车性能

英国《自然》杂志网络版7月29日发布的一份报告说,一种新型高分子介电质在能量储存和高温下使用都有优异表现,未来用于电动车制造,可降低整车重量并提升性能。

介电质是一种可被电极化的绝缘物质。它是电子、电力行业中生产电容器的材料,在宇航和电动车的动力系统上应用广泛。

据报告介绍,美国一个研究团队利用一种含氮氟硼磺胺类的高分子混合材料制作介电质,性能超过了现有的高分子介电质,可以在高达250摄氏度的环境下正常工作。另外,新材料很轻便,可塑性也强,反复弯折后依然能保持良好的功能。

鉴于如今的电动车以及宇航动力系统都会使用到介电质,这种新材料的特性可以带来很大优势。

研究人员说,现有的高分子介电质都必须在较低温度下才能正常工作。以电动车为例,当动力电池内温度达到140摄氏度时,就需要额外的降温系统才能保证一切工作正常,而降温系统将增加车的重量,也会抵消使用高分子介电质的优势——高分子介电质的密度比传统的陶瓷电容材料要低。

研究人员说,有了这种新型材料就可以生产出更高效、重量更轻的储能模块,未来电动车性能也会有很大提升。

(据新华社)