

## 2013年度C-NCAP第四批车型评价结果发布

## 自主、合资品牌已无明显差距

□ 本报记者 何晓亮

## ■数字车市

## 45.6%增长

沃尔沃汽车集团中国区宣布,2013年12月在华销量增至6685辆,在实现同比增长53.5%的同时,成为全年最高销量单月,增速继续引领中国豪华车细分市场。至此,沃尔沃汽车在中国第二本土市场累计销量达61146辆,同比增长45.6%,超额完成全年销售目标,成为推动沃尔沃全球市场复兴的中坚力量,也完美实现了亮剑之年的战略规划。

## 41.5%股份

意大利汽车制造商菲亚特1月1日与美国汽车工人联合会达成协议,将向后者收购其持有的美国第三大汽车公司克莱斯勒集团41.5%的股份,从而完成对克莱斯勒的全面收购。

该项交易预计将于1月20日之前完成。据路透社报道,根据美国汽车工人联合会出售股份的价格以及额外的7亿美元计算,克莱斯勒的市值为近105亿美元。

## 13.1%增长

据中国汽车工业协会统计,2013年1—11月份,共销售中国品牌乘用车646万辆,增长11.5%,占乘用车销售总量的40%,同比下降1.3个百分点。1.6升及以下轿车市场份额小幅提高。1—11月份,共销售1.6升及以下轿车780万辆,增长13.1%,占轿车销售总量的比重为72%,同比提高1.2个百分点。

工信部报告分析认为,在居民汽车保有量持续快速增长的情况下,我国能源、交通和空气质量压力不断加大,采取限购政策的城市恐将进一步增多,明年汽车产销可能在今年高位增长的基础上有所回落。

## 不到4%

日前从中科院获悉,中科院科研人员对北京地区PM2.5化学组成及源解析季节变化研究发现,北京PM2.5有6个重要来源,分别是土壤尘、燃煤、生物质燃烧、汽车尾气与垃圾焚烧、工业污染和二次无机气溶胶,其中,汽车尾气所占比例不到4%。

科研人员对2009年至2010年不同季节在北京城区采集的121个特氟龙和石英膜PM2.5样品进行分析,探讨不同季节影响北京PM2.5的主要贡献源。这一成果已发表在国际期刊《大气化学与物理学》上。

## 168万辆

1月2日,北汽股份为自主品牌乘用车制定了2014年的目标。北汽股份副总裁陈良表示,2014年北汽股份产销量(包括自主品牌乘用车、北京现代和北京奔驰)要挑战168万辆,其中自主品牌乘用车将挑战37万辆,同比2013年的20万辆增长85%。

2013年,北京现代已实现年产销突破100万辆,累计产销量突破500万辆。目前三个工厂产能100万辆,新工厂建设迫在眉睫。

## 4.81亿元

1月2日公告称,拟以不低于7.13元/股的价格,向不超过10名特定对象非公开发行不超过6750万股股份,募集资金不超过4.81亿元,将用于“特尔佳生产基地建设一期”项目。

公告显示,该项目总投资为5.62亿元,公司承诺资金不足部分自筹解决。项目完成后,可形成年产10万套液力缓速器的能力。经初步预计,项目达产后年新增销售收入约12.2亿元,净利润1.6亿元。

据预测,OEM市场缓速器年需求量在2014年—2016年将分别达到22.1万套、48.54万套、65.17万套。特尔佳认为,公司产品目前在国内汽车缓速器市场的占有率约为40%左右,待募投资项目建设完成,10万台液力缓速器产能逐步释放后,公司总产能应在市场需求量的20%以下,完全能够被市场所消化。

中国汽车技术研究中心1月3日公布了2013年度C-NCAP第四批13个车型(4个A类乘用车、2个B类乘用车和7个SUV)的评价结果。结果显示,参评车型总体表现良好,大多数车型达到5星级水平,而自主品牌与同类合资产品之间已无明显差距。

据介绍,本批车型的试验自9月10日开始,至12月19日结束。中汽中心表示,参评车型整体之所以有良好的成绩,一方面在于为适应新的评价规则,许多车型进行了不同程度的改进升级,安全性能得到进一步提升。另一方面,车辆安全配置比例越来越多,更多的车型在开发目标设计上考虑了各种安全配置的增加,例如驾驶员侧安全带提醒装置和ISOFIX固定装置配置率已基本达到100%,副驾驶侧安全带提醒装置也有了很高的配置比例,并且已有车型将ESC系统作为全系车型的标配。

对于自主品牌的表现,中汽中心主任赵航在接受采访时表示,这体现了自主品牌产品近年来在安全性方面所取得的迅猛进步。

中汽中心表示,上述车型用于碰撞试验的车辆全部由C-NCAP管理中心工作人员严格按照C-NCAP程序直接从各品牌经销商处购买,用于评价的驾驶员座椅均由车辆经销商处购买,并在媒体和管理中心专业技术人员的监督下从商品车上直接拆卸。按

照《C-NCAP管理规则(2012年版)》依次进行排放油耗测试、三项碰撞试验以及鞭打试验,最后分别按照C-NCAP规程进行评分和星级评定。对于配置了ESC(车辆电子稳定控制系统)的车辆,管理中心还有专业技术人员对由具有专业检测能力的第三方国家级检测机构出具的该系统的技术性能检测报告予以审核并确定是否可以获得C-NCAP的加分。至此,中国汽车技术研究中心完成了2013年度全部38个车型的试验评价。总体包括小型车1个、A类车型17个、B类普通车型9个、SUV车型10个、MPV车型1个,共涉及33个乘用车生产企业。其中,进口车型6个。C-NCAP管理中心已于去年12月27日组织召开了汽车行业C-NCAP年度交流会,将年度评价总结情况和规则研究的内容向行业进行了汇报和沟通。

为继续顺利开展2014年度的C-NCAP评价工作,C-NCAP管理中心已于去年11月份根据新上市车型的情况统计,确定了2014年度候选车型。目前,2014年度的第一批评价车型和试验计划基本确定,试验将于2014年1月14日开始。新的一年,C-NCAP将继续秉承公平、公正、公开的原则,一如既往地严格按照《C-NCAP管理规则》开展C-NCAP评价工作,希望社会各届继续予以

## ■行业观察

## 中国汽车何时不再“傍大款”？

□ 孙勇

去年12月16日,一波三折的东风雷诺项目终于修成正果,在武汉举办了隆重而热烈的签字仪式。一媒体同行戏称:“东风公司终于又傍上一位大款了。”虽是戏言,但话却不假,要形容过去十年中国汽车行业最盛行的风气是什么?简而言之,就是这个词:“傍大款”。

过去十年,是中国汽车市场爆发性增长的十年,也是跨国汽车公司大把捞金的十年,更是“傍大款”之风最为盛行的十年。

在“傍大款”的行业中,走在最前面的当属几家国有大型汽车企业集团,一汽、东风、上汽、北汽、广汽等几家大公司基本上家都找了两个以上的合资伙伴,来对抗跨国汽车公司“一拖二”(一家跨国公司可以找两个整车合作伙伴)的政策,同时用巨大的诱人的市场需求“迫使”跨国汽车公司将更多的品牌、更高端的产品拿到合资公司旗下。不仅奔驰、宝马这些过去从未考虑在华生产的品牌来到了中国,连一些小众品牌,如捷豹、路虎、英菲尼迪等也纷纷至来,成了国内汽车企业的“如意郎君”。至今,几乎所有跨国汽车公司均以“大款”的姿态驾临中国市场,并找到了“心仪的对象”,过着幸福美满的日子。

“傍大款”之风紧随着整车厂刮向了零部件行业。在中国汽车行业,整零关系从来就没有平等过,主导权基本上控制在整车厂手中。由于零部件行业没有50:50的合资

股比限制,零部件行业的跨国汽车公司要么在中国独资设厂自成体系,要么找一家能助其迅速开拓市场的对象合资,其中最受宠幸的是国内大企业集团旗下的零部件企业。其他缺乏核心技术的零部件企业不得不穷尽一切手段,攀上国外零部件公司这个“大款”,任其颐指气使,各种现象在此不一而足。除此之外,国内汽车行业其他的产品及服务供应商也是如此。从物质的表面上看好像过得风光无限,其实在精神上却过着“奴才般”的日子。自作多情地称自己是战略合作伙伴,其实人家哪用正眼瞧过你?

“傍大款”之风不可避免地刮向了经销商领域。由于品牌销售管理办法这项政策的支持,进口车市场基本上由跨国汽车公司自身设立的总经销商控制,国内汽车合资企业的市场支配地位也得以进一步加强。过去十年,汽车经销商为不丢掉大把赚钱的商机,“猛”傍这些他们眼中的大款,使得其中许多老外也“入乡随俗”,过着神仙般的日子,任期到了还舍不得回乡,对中国的生活流连忘返。这些经销商“傍大款”的主要目的,一是为了拿下更多额外的大款,二是在运营中获得更多额外的关照。

更不愿意让人看到的是,政府有关部门的个别公务员也加入到了“傍大款”行列。跨国汽车公司大都设有一位专副总裁,专事政府公关,其目的无非四点:一是更快速地获取有价值的信息;二是影响政策制定;

关注和大力支持。此外,C-NCAP将继续加大国际交流,参与国际NCAP活动,不断进行规则研究和改进,以适应和推动汽车安全技术快速及国际化发展趋势。

除此之外,去年12月26日管理中心还组织相关单位召开了《车用儿童约束系统评

价规则》方案介绍和交流会,《车用儿童约束系统评价规则》经过近三年的交流、研究和试验,各项准备工作已就绪。拟于2014年6月1日后正式实施。我们希望通过这项工作,能够给消费者提供产品选择参考信息,帮助相关企业迅速提高产品及技术水平。

2013年第四批C-NCAP碰撞成绩		
车型	星级	分数
一汽奔腾 X80	5 (★★★★★)	58.9
沃尔沃 V40	5 (★★★★★)	58.2
一汽丰田 RAV4	5 (★★★★★)	58.1
东风标致 3008	5 (★★★★★)	58.0
北京现代全新胜达	5 (★★★★★)	57.4
奔驰 A级	5 (★★★★★)	57.1
广汽本田凌派	5 (★★★★★)	56.6
克莱斯勒 300C	5 (★★★★★)	56.3
传祺 GA3	5 (★★★★★)	53.2
一汽-大众捷达	5 (★★★★★)	53.2
江淮瑞风 S5	5 (★★★★★)	52.4
陆风 X5	4 (★★★★)	51.2
长安 CS35	4 (★★★★)	47.3

三是拿到好的项目;四是处置突发的公关危机。明眼人都能看到,其作用不可小视。仅说说大众DSG就是一例,众目睽睽之下,几家政府监管部门竟无人问责。还有现在进口车暴利这事,最终会不会大事化小、小事化了?相对于前面四类“傍大款”之人,个别公务员“傍大款”不是主动地“傍”,是被别人“公关”后慢慢被动地“傍”上的。

全方位地“傍大款”给中国汽车行业带来了什么?

首先是失去了自立自强的精神与灵魂。正如一个年轻女人“傍大款”,短时间内获得了财富,但失去的是精神的独立与自我,将要忍受的是一辈子的精神煎熬。去年是中国汽车工业成立六十周年,汽车行业许多人,特别是过去参与中国汽车工业创业的老领导都对一汽、东风等国有大企业的自主创新不甚满意,对没完没了的合资充满担忧,发出了“谁是中国汽车行业的领路人”“中国汽车行业何时再有一个饶斌”的疑问,并希望国家有关部门尽快地制定汽车强国战略与具体实施措施。

其次是奢靡之风盛行。因为钱来得容易,花得也就痛快。汽车企业许多领导在家都是秘书、司机加办公室主任伺候,出外是前呼后拥,坐头等舱、住五星级宾馆是家常便饭,活脱脱的“大佬”做派。去年以来,党中央提出了力戒“四风”,可汽车行业许多地方成了“真空地带”。在去年底的广州车展

和最近两个月的新车上市活动中,请的明星一个比一个大牌,场面一个比一个奢华。今年日子好过,大家都在公关公司的帮助下拼命花钱。我一直想不通,请大牌歌星吼两嗓子与消费者买不买车有关系吗?后来我想明白了,傍大款嘛,心态有时会失落,那怎么办?用炫富来弥补嘛。

三是创新动力不足。汽车行业过去十年最让国人不满的就是一些国有大企业不实心实意国产自主品牌,将市场和利润拱手让给了外国人。我们正准备做一件事,剔除合资企业产销量后为国内汽车集团排名,让大家看看,中国汽车行业究竟谁在不懈努力地搞创新,在担当汽车强国的历史重任。

这里将“傍大款”这个现象说出来,主要是想引起各方面的高度重视,目前中国汽车行业已经走到了一个十分重要的关口,跨国汽车公司与各种力量结合在一起,形成了一个庞大的利益体,在左右着中国汽车工业的未来。稍有不慎,中国汽车行业自主品牌就可能全军覆没,中国汽车工业的强国梦也有可能化为泡影。而“傍大款”现象只是其外在的表象。

衷心地希望大家在会诊“傍大款”现象的同时,能找出其中的原因,也能找到解决的办法,最终让中国汽车业不再“傍大款”。我想这是我的愿望,也是中国汽车行业大多数人的愿望,包括目前正在“傍大款”的人在內。(据《中国汽车报》)

回长达两个月的准备时间明显过长。

事实上,召回的关联成本并不巨大,而其公关团队却采取拖延战术。据申银万国证券估算:“对于单台翼虎的左右前转向节总成更换成本约为1000元,对于召回总量80857台供需支付0.81亿元(假设),同时考虑到8万余台翼虎为个别批次需要更换以及厂商可以对供应商向上索赔,所以预计对于长安汽车2013年业绩的负面影响不超过0.4亿元,对应EPS的冲击不超过0.01元。”

近两年来,福特在中国的销量一直是呈增长态势的,而翼虎在福特所有车型中销量比例占到了将近15%,且长时间出现现车需加价的“神车”局面。此番召回,因为“前转向节生产材料未能符合福特对该材料在全球执行的材料强度标准”,说明福特在采购环节、生产制造环节和品质把控环节存在问题。(柯闻)

## 翼虎断轴门始末

4S店提的长安福特翼虎在回家探亲的乡间小路上以并不快的速度压到一个“坡型墩子”后右前轮断裂。

10月,长安福特迫于舆论压力发表《深圳客户翼虎断轴事件的说明》,称事故是由于车主操作不当,行驶中的外力作用导致驱动半轴在事故中被拉脱、轮毂转向节支架(俗称羊角)断裂;而非车主所说的“先断轴”后造成事故的情况。

11月21日,广州车展媒体日,一位翼

## 迟到的召回

## 福特翼虎“断轴门”定论质量缺陷

商取得联系,安排检测事宜。

对于召回,长安福特前后矛盾的处理方式备受质疑。2013年4月,翼虎出现“断轴门”。9月,长安福特发布通稿称,俗称“羊角”的部件,为轮毂转向节支撑件,是车辆非常重要的一个零部件。长安福特在生产翼虎时,在该零部件的设计、尺寸、形状、材料等方面均与福特全球保持一致。

分析认为,在公布《说明函》之际,长安福特显然未料到两个月后就要发翼虎召回

## ——相关链接——

2013年5月,在论坛上出现一个帖子,说的是河南省安阳市一辆翼虎试驾者在行驶过程中,出现了断轴事故。

9月22日下午,深圳的车主张女士的福特翼虎1.6T自动挡越野车在路上行驶时左前半轴突然断裂,方向盘突然失控。

9月25日,在深圳龙岗的另一位福特翼虎车主,也同样在驾驶时,因汽车突然断轴发生了事故。

十一长假,某车主开着8月在上海某

## ■政策播报

## 上海新能源车租赁时租费下调

日前,中国(上海)电动汽车国际示范城市领导小组会议传出消息,上海国际汽车城的新能源车示范点,2014年有望“开”进虹桥机场、浦东机场甚至人民广场,方便返沪“开车族”。

作为全国唯一的新能源车国际示范城市,上海正在寻找适合自己的新能源车“行驶”路径。数据显示,尽管有国家和地方的新能源车私人购买补贴、绿牌免费等政策”,但由于充电不方便和可选车型还不丰富,所以截至2013年底,从沪上首个新能源车4S店购车上路的只有333辆。从商业推广角度看,时租是普及“绿车”最佳“路径”。比如在德国,目前一辆时租电动车,就可替代3—5辆传统车的日常家用。

此前,上海国际汽车城旗下的新能源汽车运营服务公司,已从市交港局拿到了首批100张电动汽车租赁牌照,已推出72辆租赁电动汽车,2014年有望让更多新能源车上路。

据上海国际汽车城总经理荣文伟透露,目前他们在开发一套软件,今后可像刷卡一样使用“一卡通”付费,还可异地租借异地还车。伴随新能源车租赁示范点逐步扩大,一两年后在沪租用新能源车会越来越方便,时租费也会降到平均每辆车十几元。

## 国四标准执行部分地区油价将涨

2014年1月1日,按照国家要求,全国汽油都将升级置换为国四标准,油品升级也将带来价格的上涨。

2013年9月份,国家发改委发布关于油品质量升级价格政策有关意见的通知,第四阶段车用汽油标准,车用汽油质量标准升级至国四标准的加价标准为每吨290元,普通柴油价格参照同标准车用柴油价格执行。

据从卓创资讯了解到,目前国内汽油升级置换工作多已完成,部分地区在12月之前完成置换的汽油按照已加价销售,包括北京、天津、上海、南昌、海南、成都等地。

其他地区也已在2013年12月陆续置换为国四汽油,但元旦前仍执行国三的价格标准,元旦后将统一执行国四价格标准(吉林省延期至2月执行),即最高零售价每吨加290元。

若以每升计算,90号国四汽油与国三汽油相比平均上涨0.22元,93号国四汽油与国三汽油相比平均上涨0.23元。

## 天津市国资改革启动涉及一汽夏利

百利电气一则关于实际控制人变更的提示性公告,透露出天津国资改革启动的信息。百利电气1月2日公告称,为促进国有资产优化配置,加速装备制造产业发展步伐,现整合重组天津百利机电控股集团有限公司(百利集团)和天津汽车工业(集团)有限公司(天汽集团),组建天津百利机械装备集团有限公司,同时注销百利集团有限公司。

一汽夏利1月2日晚的公告同样表达了相同内容。天汽集团目前为一汽夏利的第二大股东,持有公司股份449,958,741股,占公司总股本的28.21%。

根据《市国资委关于组建天津百利机械装备集团有限公司的通知》,百利集团和天汽集团整合重组,组建天津百利机械装备集团有限公司,同时注销百利集团和天汽集团法人地位。百利集团和天汽集团本部资产及负债、人员并入百利装备集团,原百利集团和天汽集团子公司作为百利装备集团的子公司。百利装备集团注册资本57.1亿元,性质为国有独资公司,列为市国资委直接监管企业。

12月27日,福特终于因为断轴问题召回翼虎汽车,至此,轰轰烈烈的断轴门也算是给了广大车主一个交代。