

新闻热线:010-58884102

E-mail:jj0105@126.com

■主编 矫阳 责编 姜靖

■数字车市

80万辆

11月份全球各单一市场新车销量排名座次变化不大,中国实现两成以上的大幅增长,远远超过第二名的美国80万辆。巴西市场虽然已经连续下滑21个月,但由于市场基数较大,仍然位列前11.11月份位居第六位;而俄罗斯车市经历一年多的大幅下滑,11月再次同比下跌四成以上,再次被增长强劲的意大利超过,位居第十名以外。

6%

石油输出国组织 OPEC 日前发布了一份《2015年全球石油展望》报告,其中指出,到2040年全球乘用车中仅有6%不使用燃油,商用车中的比例仅为5.3%。“未来数十年中电池等技术的成本可能会削减30%至50%,同时性能也会提升,但由于仍有许多不便,以及消费者持观望态度,难以实现较大的市场影响力。”

5公里

2017年,北京市将实现平均每5公里有一个公用充电网点。24日,北京市发改委公布《关于北京市新能源小客车公用充电设施投资建设管理办法(试行)》。其中规定新建居住类建筑将按照停车位100%配建充电设施或预留安装条件。此外,充电收费也将要求必须支持银联卡支付方式,保证一卡通用。

5—10年

由中国社会科学院世界经济与政治研究所、社会科学文献出版社共同发布的《世界经济黄皮书:2016年世界经济形势分析与预测》指出,在未来5—10年内油价都将保持在低位,中国可考虑减少对能源消费的补贴,增加对石油消费征税,将所得税收用于补贴中低收入群体。

95%

到去年中旬为止,全国已有95%地级以上城市限制外地车不能达到环保要求的老旧车迁入。业内有统计称,国五标准以上12个,国四标准以上261个,国三标准以上51个,国二标准以上仅2个,这种现象已经开始导致车源丰富的一二线城市6年以上老旧二手车外迁难度逐步加大。

1.21

据J.D. Power公司最新价格报告显示,11月份总体库存深度环比上升,平均为1.21,经销商库存压力环比上月有所增大。单店平均库存周转天数为33天,平均在库车龄为45天。11月份除了美系车库存深度环比上月有所下降外,其余各车系库存深度环比皆有小幅上升,自主品牌平均为1.33,略高于其他车系,其次为日系车1.25。

格尔夫再获“最省油车型奖”

科技日报讯 近日,江淮格尔夫K6凭借其领先的节油优势及卓越的性能,荣获第八届中国国际卡车节油大赛“最省油车型奖”。

在试驾员吴坤看来,针对中短途高效物流打造的K6,动力性和节油性能在此领域相当出色。K6搭载的是江淮和美国纳威司达共同研制开发的(MF4.8)迈斯福发动机。目前有165马力最大扭矩600Nm、190马力最大扭矩720Nm两种动力段可供选择。最大扭矩转速范围非常宽,这让K6这款车在起步和加速阶段性能更好,适应的路况环境也更广,从而达到更优的经济性。通过引进吸收美国AAM技术优化的后桥,提升动力传递效率。另外他认为K6的低速稳定性也是亮点,在测试过程中拉10吨货物也是在颠簸的路面上,车辆只需挂2档,发动机每分钟转速在600—700区间内便可平顺前进。

在本届节油赛中,K6不仅展现出其在动力性能及节油性方面的优越性,同时展现出品质过人及高耐力的综合素质。据江淮重卡相关负责人表示,格尔夫K6的推出将引导物流用车市场的升级换代。(张欣)

1999年12月18日,“谋于陋室,成于荒滩”的奇瑞汽车迎来第一辆轿车“奇瑞”下线,16年后的2015年12月18日,奇瑞汽车迎来第500万辆汽车下线,由此成为第一个乘用车产量突破500万辆的中国品牌汽车企业。

奇瑞汽车董事长兼总经理尹同跃表示,跨越16年的两个12月18日,是历史给奇瑞的两个“原点”:从第一个原点起航,实现从无到有、从小到大;第二个原点,奇瑞从500万为起点再出发,为将奇瑞打造成具有全球竞争力的汽车品牌再次出发。

坚持创新:中国品牌的“马拉松”

奇瑞公司成立18年来,依靠“模仿创新”“集成创新”“正向开发”的成长路径,每年投入营业收入的5%—10%,10多年来累计研发投入达到300亿元人民币,形成了从传统汽车到新能源汽车,从整车到发动机、变速箱、关键材料、关键装备等核心技术,从设计、开发到试制、试验的比较完整的自主创新能力。

截至2015年上半年,奇瑞汽车累计申请专利10165件,累计获得授权专利7308件,位居中国品牌汽车企业第一位。

在国际化方面,在“无内不稳,无外不强”发展理念的推动下,奇瑞从发展初期就注重开拓国内、国际两个市场,积极实施“走出去”战略,成为我国第一个将整车、CKD

软件、发动机以及整车制造技术和装备出口至国外的轿车企业。

目前,奇瑞产品已经走进全球80余个国家和地区市场,累计出口销量超过120万辆,在海外建立了14个生产基地,同时在海外建立了1100余家经销网点和900余家特约售后服务站。

在新能源领域,奇瑞也位居国内汽车企业前列,今年1—11月,奇瑞新能源产品累计销量11355辆,同比增长59.7%。而明年4月份,奇瑞第一款插电式混合动力车型艾瑞泽7PHEV即将上市。

战略转型:打造全球竞争力的正向体系

2010年,奇瑞汽车当年销售达到68.2万辆,创下历史新高。与此同时,奇瑞意识到这种依靠追求速度、规模和销量的发展模式,是无法持续的,面对市场环境的变化,必须要调整,必须进行战略转型。

经过5年的转型发展,奇瑞对研发、生产、质量、营销、财务等九大运营体系进行优化和重建,特别是产品研发体系,按照国际标准产品研发体系和流程建立起“V字形”正向开发体系,产品开发实现了从市场到市场的闭环。在研发体系的组织架构方面,形成了以专业技术研究院和产品开发平台相结合的矩阵式研发组织架构。

产品品质的提升,带动了销量的增长,



据统计,今年1—11月,奇瑞系汽车销售47.5万辆,同比增长12.5%。在奇瑞的销量中,新产品比重的不断增加,使得奇瑞的产品结构进一步改善,赢利能力进一步增强。据统计,目前,艾瑞泽和瑞虎两大系列产品的销量已占到奇瑞总销量的70%以上,奇瑞单车平均价格从5.6万元上升到8.4万元以上。

在国际化方面,随着观致和奇瑞捷豹路虎两大合资项目陆续建成投产,以奇瑞品牌为核心,两大合资项目为两翼的“大奇瑞”的品牌架构以及依托“大奇瑞”的发展战略正式形成,基本形成从入门级到豪华级的全方位品牌竞争格局。其中奇瑞捷豹路虎定位豪华品牌;观致定位为溢价品牌,定位中高

端市场;奇瑞则定位于大众市场,面向大众消费人群。

除了奇瑞品牌销量表现良好外,观致汽车和奇瑞捷豹路虎两大项目的开局良好,其中观致汽车今年1—11月销量12246辆,同比增长107.6%;奇瑞捷豹路虎,1—11月销量20957辆,发展势头良好。

对于未来,奇瑞表示将以实现第500万辆汽车下线为契机,在战略转型第二阶段,奇瑞汽车结合“中国制造2025”规划,在集成第一阶段取得的成果和成绩的基础上,继续坚持自主创新,通过坚持“技术、品质、国际化”打造品牌,依托“技术2.0”、“品质2.0”、“国际化2.0”三大升级,实现消费者体验的升级。

500万辆产品下线 奇瑞汽车迎来“新起点”

□ 本报记者 何晓亮

尹同跃想用500万辆换什么?

□ 何晓亮

几年前,有部电视剧《我的团长我的团》很火。一群来自天南海北的滇兵游勇,一路被鬼子追着撵到了云南小镇。个个苟且偷生,几乎烂在泥里。一个小军官出身的假团长聚拢了他们。带着这群最害怕死、最吊儿郎当的人渣“废丝”,打出了那个萎靡残破年代最荡气回肠的战斗。

改编自小说的电视剧,其实并没有完全展现出原著的真正精华,那就是从第一章贯穿至最后一个字的哲学思索:人,要怎么活着。

是躺着,跪着,坐着,还是站着?如果没有那个神奇的“团长”出现,这群杂兵的命运,本该是躲在破烂但好歹有个遮挡的收容站里,吃着有上顿没下顿的狗屎猪食,得过且过,最后在敌人与自己人鄙夷的眼光里被杀死,被消灭。他们麻木,他们懦弱,他们站不直身子,他们死得其所。

这是人的本性。说得难听点,一种国民本性。原著里那段1940年代的精妙总结,今天似乎依然适用:死都不怕,就怕不安逸。命都不要,就要安逸,就这毛病。

这种人,今天分布在社会的每个角落,汽车也没有例外:他们有的把头缩到铁打的龟壳里,四肢甚至每个趾头却一刻没停过索取;有的毫无廉耻地偷窃别人的心血创造,把

资源全拿来乔装打扮,一切只图一个“大卖”;有的欺上瞒下,虚张声势说要学会自己走路,到头来不过又回到全靠“便宜”开路的原点。

他们为了什么?安逸。安逸就像大烟,有瘾。当年为了那么一点安逸,国土也不要了。如今为了一点安逸,尊严也不要了。国家危亡,匹夫救不了。中国汽车丢脸,关我个屁事。

所幸人最终还是分得出高下的。差别就在逆不逆得过本性。“天将降大任于斯人也……”那一大段说得没错,只是少了一个重要前提:人家自己愿不想担大任。只有他自己想了,愿意舍了眼下的安逸不要了,打算从此站着活了,才算。

尹同跃显然是想的那类。

有人骂他爱折腾,放着嘴边大把好挣的钱不挣,总要在日子最安逸快活的时候,弄出点连自己人都得罪的冷场事。不趁着人傻钱多的行情多产多卖,把钱都砸到不知道啥时候才回本的研发上。这是共和国长子、次子们该干的事,你一个当初连造车资质都没有的地方小厂顶这个风头干啥?见谁都讲奇瑞要扛自主品牌大旗,谁给你资格扛的,谁又要你去扛的?尹同跃和他的奇瑞,就像龙文章和他的炮灰团。明明是自生自灭的地方军,非要斗

志昂扬的跟中央军抢打头阵的权利。结果赢了名声丢了销量,个人也没落着什么好。一个大汽车集团的老总,五十多岁了,不修边幅,花白了一头发。跟那些一脸城府老道的同行坐在一起开会,张嘴就是地道的巢湖口音,活脱脱一个“X丝”形象。到底图个什么?

图什么,除了他自己,没人知道。只是与他打过交道的人都会有一个感觉,他是想做成一件事——让造汽车的、开汽车的中国人都有点尊严。

造汽车的尊严,他太有感受了。当年在一汽,他定然领教过德国人降临蛮荒之地一般的优越感;在与各色老外的合作谈判桌上,总有不得不硬咽下去的气;买了国产路虎先捏掉奇瑞俩字之类的调侃笑话,周围人不敢提,他也明白很多人一直会说。

为什么会这样?因为自己还不够好,即便中国车已经取得了那么大的进步。毕竟人家干了一百年,想十几年就全部赶上是不可能的。外国人可能会教我们这里要拧一根螺丝,但绝不会告诉你拧几圈最合适,那是人家用一百年摸索出来的最值钱的東西。

你也想有一席之地——说俗一点,踏实、耐心的去拧几次试试,多拧一次是一次;说雅一点,叫技术研发。别羡慕那些假装

拧甚至不拧就拿出去大卖的,老百姓迟早会拖着车子砸他牌子。

至于开车人的尊严,凭什么没钱的人就不能开一辆高大上的国产车?凭什么开国产车就等于给自己头上贴个屌丝标签?凭什么自主品牌就只能盯着县乡村镇,上不了北上广深的台面?

凭什么?问题又回到了造汽车的人身上,回到了要不要安逸,想不想站着。很显然,尹同跃不要安逸,想站着。不想整天就围着价钱、销量转,想聊聊品牌与技术。不想满脑子只是造车卖车,想谈谈情怀和未来。另外世界那么大,他还想出去看看。

于是一个出身草根却不再想只是根草的人,给他的企业策划了一个未来,或者叫“转型”:舍得一身剐,三代出贵族。这条路肯定是不好走的。不仅是对于太强,也在于有很多不想站的“安逸”人,坐在地上拖你的腿。所以500万辆确实不容易,这是成绩,也是块里程碑,上面刻着:出师未捷身先死,长使英雄泪满襟。所以,继续站直了向前走吧!前500万辆是一根手杖,证明你扛住了第一轮风雪,活了下来,除此没啥值得沾沾自喜。不过下一个500万辆走完,人们一定会给你献上鲜花。

祝奇瑞好运。

■政策播报

我国鼓励对新能源停车收费给予优惠

国家发展改革委近日称,我国将加快推进机动车停放差别化收费政策。鼓励各地结合实际情况,推行不同区域、不同位置、不同车型、不同时段停车服务差别收费。鼓励对新能源汽车停车服务收费给予适当优惠。

根据发展改革委、住房和城乡建设部、交通运输部三部委联合发布的《关于进一步完善机动车停放服务收费政策的指导意见》,我国将进一步完善机动车停放服务收费形成机制,社会资本全额投资新建停车设施服务收费标准由经营者依法根据市场供求和竞争状况自主制定。

根据指导意见,同一区域停车设施,区分停车设施所在位置、停车时段、车辆类型等,按照“路内高于路外、拥堵时段高于空闲时段”的原则,制定差别化服务收费标准。对交通场站等场所及周边配套停车设施服务,鼓励推行超过一定停放时间累进式加价的阶梯式收费。要合理制定停车服务收费计时办法,逐步缩小计费单位时长,加快推行电子缴费技术,鼓励对短时停车实行收费优惠。(据新华社)

■用车向导

安全行车何须“等风来”? 雾霾天驾驶全攻略

□ 曹森

进入燃煤使用高峰冬季,“等风来”成为雾霾天里人们自我调侃的热句。数次拉响的红色空气高污染预警和窗外“黄茫茫”的景象不断挑拨着人们已经脆弱不堪的神经。躲在室内不是永久的办法。在不开不驾车外出时,为自己做好防护,最大限度地降低空气污染带来的健康侵害才是正解。雾霾天气安全驾驶有“攻略”,风不来一样可以安全到达!

换气:
清除车内雾气
上路前,驾驶员需及时启动后窗除雾,后视镜除雾等功能,并将出风口朝向前挡风,以消除车内雾气,确保视野清晰。

关闭车窗,空调定为内循环
同“恶劣天气下尽量减少外出时间”的原理相同,雾霾天驾驶车辆,需将车窗封闭,降低霾中的可吸入颗粒物进入呼吸道的数量。

除了车窗,空调系统是车内直接与外界对接的通道,外界空气通过它进入车内影响到车内空气质量。在雾霾天气中,建议将空调设定为内循环,有效减少可吸入颗粒物进入体内。

灯光:
打开雾灯和双闪
对于雾霾能见度低的情况,驾驶员需打开车雾灯。另外,为了保证自己和他人安全,必要时可打开大灯、前后雾灯和双闪,确保彼此之间能看到。

车速:
低速前进,拉开车距
雾霾天开车,控制好车速是确保安全的第一要务!另外,如果遇到严重的雾霾或“团雾”天气,保持适当车距是“保命王道”!请时刻记住这些安全数据:能见度小于200米大于100米时,时速不应超过60迈;能见度小于100米大于50米时,时速不超过40迈,同时,还应与前车保持正常车距的2至3倍;能见度小于30米时,车速要低于20迈;能见度在10米左右时,车速不高于5迈。

驾驶技巧:
多用喇叭提示
雾霾天驾车,必要时,可使用喇叭,以通过声音提示车辆位置。遇到别的车辆鸣喇叭时,应立即回应,以引起其它车辆的注意,并确定自身车辆的位置。

避免超车,急刹车
由于能见度低,雾霾天车辆多会低速行驶。即使如此,也需谨慎超车,并尽量减少急刹车,避免发生交通事故。

实用是硬道理 2016款菱智M3新车解析



菱智作为自主品牌MPV车型,凭借着大空间、高安全性、低油耗和长质保等产品优势,一直保持着良好的市场销量。而在2015年广州车展上,菱智也迎来了2016款新车的问世。这款传承了“实用才是硬道理”主张的新车,又有哪些新的变化呢?

外观方面,2016款菱智M3在承袭经典半子弹头造型的基础上,进一步提升商务性。从前脸来看,2016款菱智M3采用了“U”型前脸设计,加以三条镀铬横条格栅进行点缀,凸显精致的商务形象,而卤素反射式前大灯和前雾灯也为其增添了时尚气息。从侧面来看,笔直的腰线、隐藏式滑门滑轨设计上整车看起来更加简洁而美观;五辐星式铝合金车轮毂,也让其呈现出动感的姿态。在内饰上,2016款菱智M3从细节之处彰显商务原有档次。配色上,2016款菱智M3采用上深下浅的双色搭

配,营造出大气稳重的商务氛围。

从配置上来看,2016款菱智M3进行了十项配置调整,再次突显性价比优势。其中,2016款菱智M3的豪华版车型设有360°可旋转独立滑动座椅,使乘客坐姿与方向可任意调节。而前后独立空调,使前后驾乘可按照实际需求控制出风量,突显实用。而在安全配置上,2016款菱智M3则采用独有的高强度车身骨架、侧身高强度防撞钢梁等强化设计,配合ABS+EBD、安全气囊、ELR预警式安全带、自动落锁等装置。

2016款菱智M3在全面提升实用品质的同时,还继承了“黄金小排量,体面大空间”的传统优势。在空间上,2016款菱智M3拥有超越普通微客的超大车身尺寸,长宽高为4680×1720×1940mm,轴距为2800mm,大尺寸车身带来更大的空间,不仅乘坐舒适,载物也十分方便。同时,它的中排独立座椅,轿车式滑轨,可前后独立移动,移动距离达240mm;后排座椅可侧向吊挂,满足消费者更大的空间需求。

在动力上,2016款菱智M3搭载了三菱4G18S1 1.6L发动机。这款发动机采用德国博世电喷系统,具有高可靠性、低油耗、低噪音等优势,最大功率83kw/6000rpm,动力强悍。同时,配合整车的轻量化设计,使其在经济油耗和强劲动力之间获得了完美平衡,百公里综合油耗在8升左右。(李琪)

单双号限行不是我国专利 印度首都将试行汽车单双号限行以控制污染



据新华社消息,印度首都新德里市政府24日说,为控制新德里日益严重的空气污染,当地政府决定从明年1月1日起试行为期15天的汽车牌照单双号限行制度。

新德里首席部长凯杰里瓦尔表示,届时,印度首都将实行单日仅允许单号车辆行驶,双日双号车辆行驶的制度。但公交车、卡车、救护车、警车、摩托车、妇女驾驶车辆以及公务车不受限制。限制时间从上午8时持续到晚上8时。

凯杰里瓦尔呼吁新德里居民配合这一举措,为公众健康和下一代健康作出努力。

根据世界卫生组织2014年发布的报告,在世界空气污染最严重的城市中,新德里居榜首。新德里空气污染问题也引发了当地政府和公众的关切。