

# 自主品牌如何摆脱“拉低效应”?



□何仑

2011年中国汽车市场的急刹车,最受伤的是自主品牌,市场份额由2008年以来的一路增长,猛然逆转为同比缩减3.4个百分点,中间连一个停顿都没有。很明显,以往市场的超高速增长给自主品牌留下了足够的生存扩张空间,第一次购车的消费者不懂得挑剔也有利于自主品牌试水、练手,如今超高速变成了急刹车,未来超高速估计不会再现,而大规模的新增产能又将不断释放,竞争将白热化、立体化,且消费者也会更加成熟,对自主品牌来说,的确是寒冬来了。问题只是谁能最终熬过寒冬。

仔细观察一下自主品牌的现状就会发现,虽然市场的好运气几乎用完了,大家都开始受伤,但个体素质的差异是很大的,不仅是不同品牌之间,就是同一品牌新老车型之间的差异也很大。

常有一些自主品牌的高管抱怨说,我们某款产品的技术、配置、质量不亚于国际品牌,价格还要低30%,性价比最高,可不少消费者就是不认,就是迷信国际品牌,这不公平!

这正是自主品牌面临的一大困境:如果某个车型的技术、品质出众,人们通常会说只是这款车型好,而不是自主品牌好,换句话说,这是个“例外”或“个案”;如果某个车型出了问题,人们通常会说,这是自主品牌,所以不奇怪,便宜没好货。

没错,这的确不公平,但却是不容避免的现实。消费者不是专家,他们更倾向于把自主品牌视为一个差别不大的整体类别,这样比较简单些,没那么劳神。J.D.Power去年11月发布的调查报告说,2011年中国品牌(自主品牌)每100辆车平均有232次故障,相比去年同期的224次有所上升,大

大高于国际品牌的131次。那么,其中是否有一些自主品牌的车型故障率达到或者低于外资品牌的水平,你要么找不到答案,要么很难找。

有评论因此认为自主品牌陷入了“质量危机”,是在为“多、快、好、省”式的发展“埋单”。话虽然没错,却很容易成为消费者对自主品牌的“普遍印象”,毕竟,没有几个人会注意此自主品牌与彼自主品牌的巨大差异。

客观地看,吉利、荣威、奔腾等自主品牌的确在整体上达到了相当的高度,明显超越了多数自主品牌,但它们还无法避免那些过分追求短期效应、粗制滥造的自主品牌产生的“拉低效应”,扭转人们对自主品牌的“普遍印象”。

总之,优质自主品牌要最终成功,从现在起还至少需要两代车型的时间(通常为12年左右)。8年前,前一

汽老总竺延风说自主品牌要“耐得住20年寂寞”,被人骂了个狗血喷头,现在看来,20年只少不多。优质自主品牌要实现可持续发展,一方面贵在坚持,另一方面,媒体和专业机构也要为其创造良好的环境,特别注意区分优质与劣质的自主品牌,有效促进自主品牌的优胜劣汰。像J.D.Power那样吧“中国品牌”不加区别地搓堆归类,媒体也不加区别地评论,只能强化对优质自主品牌的“下拉效应”。特别重要的是,有关政府部门必须首先摆脱习惯性的大好喜功、急功近利的浮躁心态,努力克制对自主品牌拔苗助长、快马加鞭的冲动,尊重汽车研发和生产的特殊规律,不要再强加给自主品牌硬性的销量指标,而是将注意力集中在自主品牌“质”的提高和可持续发展上,帮助自主品牌打好持久战。

## 如何预测这一年车市

□杨开然

2012年又是极具不确定性的一年。放多了,通胀;收过了,通缩。谁也拿不准,甚至开始怀疑调控的依据是否就该是这个。这是一个复杂的课题,我们甚至不知道该不该研究这个,因为可能2012年的走向本身就与这个无关。

虚的说完了,来点实的。经济形势何去何从,问问经济学家,谁也没法来个说法,吞吞吐吐,云里雾里。不过,车市是兴是衰,汽车界倒是有一个一致的判断,无非是增长10%以下还是增长10%以上。无论是以上还是以下,都是一个结论——高速增长结束了。

高速增长结束了,汽车行业惶恐吗?惶恐什么?需求刚性的,强劲有力。我们继2011年后进入了稳健增长,这种稳健增长很健康,高速增长带来的交通问题以及固定资产投资大起大落问题在稳健增长的时候就不会出现。

高速增长结束了,购车需求一拥而上的情况可能会大大缓解,买车的更从容了,卖车的更和气了,加价车少了,服务改善了,车企心态平和了,经销商不搞歪门邪道了,大家精诚合作,共创多赢,到头来受益的还是消费者。

不过,市场终究是残酷的。高速增长结束了,跨国品牌静下心来想的是增加销售深度和广度,那么退到三四线城市(甚至富有城镇)的自主品牌危机来了,穷途猛打,不前进就只能后退,不是不想共同进步,只是排他性时刻存在,你死我活。2012,自主品牌该想点子了,肉搏战怎么打,跨国品牌有什么弱点,有什么漏洞……更要想想,自身如何提高,有什么品牌特性,为什么消费者非得放弃百年品牌选择你十年的品牌,想明白了,就有希望了。

预测这一年车市,无非让大家心里有数:如来不会回到尼泊尔,八戒却可能变回天蓬元帅,市场恒变,但万变不离其宗——开放自由,不失理性。

编辑:杨宁 组版:戴乐

# 豪车出没新手注意

□冷宇

要是你的车子失控,前有一豪车,另有一路人,你会选择撞豪车还是撞路人?这个问题真是和经典的“to be or not to be”有得一拼,撞路人违背道德人性,但撞豪车一不小心可是会倾家荡产。平日我们在路上看到豪车都摆出一副羡慕嫉妒的表情,经常凑近欣赏,但“200万元劳斯莱斯修理费”的消息提醒大家欣赏的同时也应该注意敬而远之。

近日,一则雅阁“轻吻”1200万劳斯莱斯,修理费或200万的消息引起了轩然大波,在温州这个豪车遍地的地方,开雅阁的朱小姐一个不小心“轻微剐蹭”了身价1200多万元的劳斯莱斯,这劳斯莱斯车主的朋友开口就是修理费200万,不仅朱小姐受了惊,我们这些看官也着实吓了一跳。不过最终定损结果35万让大家平静了很多,但是除去保险理赔,朱小姐还要“自费”15万元,轻轻一“吻”,一辆广本雅阁就没了。此事一出广大网友呼声一片,各种“警句”也喷涌而出,如“珍惜钱袋远离豪车”或是“开车是件危险的事,撞车更是件要命的事,撞豪车绝对是一件玩命的事。”



力财力成本都是由责任方负担的。

他还介绍,店里最便宜的劳斯莱斯车也要408万,一年的保养费用都在8万元左右,何况维修。

轻轻一吻就价值35万元让人唏嘘不已,难怪有律师呼吁出台豪车风险自理制度。像劳斯莱斯这类“尤物”,就不会成了伤人的“利器”,又不会陷入万一案赔无门的尴尬,那不是更好?其实很多豪车车主也很少将车开

到路上,他们担心一旦有损坏,更换个零件费用高昂不说,等零件运来就得等上个半年。但呼吁归呼吁,对于我们小老百姓来说,所能做的就是那句最简单的口号:遵守交通规则,小心驾驶。

近年来,“撞豪车”事件已在网络上引发热烈讨论。以下为摘自新浪微博的部分评论。

半仙仙人:假如有钱人开着豪车犯浪狂飙的话(这种事情想来应该不少),涉及的普通车主不是很悲催?这种情况是不是也该适用交通规则保护弱者的原则呢?一般机动车和行人之间的事故,就算是100%行人责任,机动车一样无法免除赔偿,那豪车与一般车辆的剐蹭哪怕豪车没有责任是否也应自主分担50%呢

古灵精怪的世界:朱小姐由忧转喜,不过肯定也在懊悔,为啥当初买车险时,要省1000多块钱,没买50万的第三者险,现在自己还要拿出近20万元,这一来一去亏死了。

Kevinn:中国豪车越来越多了,伤不起啊!

# 不要忽略其他档位 自动挡车型注意事项

□木易

自动挡车型如今已受到越来越多购车者车的喜爱,这和它的驾驶方便性是分不开的。不过相比自动挡轿车普及程度,人们对自动挡轿车的驾驶认识就显得有点跟不上步伐了。好多新手甚至驾驶时不理睬路况,一路D挡开到底,这样不仅对汽车有损伤,也会带来一些安全隐患。

许多自动挡驾车者都简单地认为开自动挡轿车时,挂D挡前进,挂R挡倒车,挂P挡停车,没什么大不了的!而且平时也仅能用到这三个挡

位。可如果真的如此简单,那自动挡轿车的其他行驶档位诸如D1、D2及D3挡都应取消了才对。认为自动挡就是“全自动”,是不少车主尤其是女车主所共有的一个错误认识。其实,在开自动挡轿车过程中,特别是在上山、爬坡的时候,驾驶员应该放弃D挡到底的习惯。尤其是汽车在爬陡坡时,仅仅使用D挡,驾驶员会明显感觉汽车比较“肉”。这个时候不妨使用D1挡,这样汽车不仅跑起来会非常有力,而且会更加轻快。如果一味地坚

持使用D挡行驶,会导致引擎“拖拉”得更厉害,增加损坏的可能性,而且油耗也会加大,发动机积炭还会增加。

## 1分钟内停车不用挂N挡

在自动挡轿车中,N挡是空挡的标识。因此,很多驾驶者都习惯于在停车时将档位挂在N挡。其实,这种习惯也不是完全正确的。如果是短暂停车,比如说遇到红灯或走走停停的塞车情况时,只要停下来的时间不超过1

分钟,就没有必要挂N挡,要是停车时间超过3分钟,就最好挂在P挡上,省油又环保。而停车时间在1分钟至3分钟内的情况,最好将档位挂在N挡上,这样既能减少油耗又能避免变速箱油过热,从而保护变速箱。所以,没必要遇到停车就挂N挡,频繁使用N挡反而会缩短自动齿轮箱的寿命。

## 行车中误挂N挡莫心慌

在行驶过程当中,如果不慎将变速杆拨到了N挡上,您大可不必手忙

脚乱。如果遇到这种情况,只要松开油门,等到发动机转速降到怠速后,再换入D挡就行了。如遇到汽车故障,需要其他车辆牵引时,行驶速度不要超过50公里/小时,牵引距离也最好不要超过50公里,否则很容易损坏变速箱。有的变速挡杆上会有一个锁止按钮,牵引时可以按下锁止变速箱可降低损坏变速箱的可能性。另外,切记不能倒车牵引,这样做会损坏变速箱内部的一些齿轮构造。