

高油价下的汽车消费走向

□谢涛

93号汽油的价格终于再创新高，已快突破8元，油价上涨对其他行业的负面影响也随之发酵，尤其是与油价高低息息相关的汽车销售行业。虽然目前影响还未直接波及到销售终端，但业内人士却已经开始担忧原本就不被看好的2012年中国车市。

有媒体调查显示，汽油价格突破8元后，有超过40%的准车主准备推迟或取消购车计划，另有约四成受访车主表示，未来将少开车或选择公交出行。

高油价真的会抑制汽车消费吗？调查中的结果会变成现实？

数年前，汽车对于很多中国家庭而言在相当程度上还是一个“奢侈品”。不过时过境迁，汽车已经开始走进家庭，与电视、电脑、冰箱、空调等，几乎成为美好生活中不可或缺的一个消费品。不过这也是最近几年才发生的。

以中国汽车千人保有量远低于发达国家来看，中国仍有成千上万的家庭正渴望拥有一部汽车。这些家庭的刚性需求将成为未来几年中国汽车销量增长的原动力。

再高的油价也无法抹杀中国消费者对美好生活的渴望。每天早晚高峰，被像沙丁鱼一样塞进地铁八通线里的人们，一定有不在少数的人

希望

拥有一辆属于自己

的小车，哪怕是成为窗外那群被堵在京通快速路上动弹不得的人。只不过不幸的是，他们一些人目前可能没有摇号资格，也可能摇了N个月也没摇中。

另一方面，在大城市纷纷推出限购政策缓解城市交通压力的同时，中小城市成为了汽车厂商眼中新的“宝藏”。有人认为，中国三四线城市消费者对油价的敏感性远低于一线城市——小城市对汽车的依赖性更小，使用率不高。近几年，汽车厂商的销售渠道纷纷下探到这些中小城市。

回想几年前，当人们还

为

1万元一平方米的房子抱怨甚至大骂的时候，谁也不会想到，没过几年北京的房价就涨了数倍，而不少人也只能一边抱怨着，一边交首付，对此政府不得不出台限购政策。类似的，汽油每升3块多的一幕仿佛就在不久之前，但油价翻番的过程也是中国汽车销量翻番的过程。这一切都源自刚性需求。

高油价不会抑制中国的

汽车消费，但是却可能改变中国的汽车消费习惯。以往，大排量豪华SUV的日子过得还真是好，豪华车主此前对油价的敏感性也不高。不过，当油价高到一定的程度，经济杠杆会导致消费需求向更小排量、更低油耗的环保车型倾斜，混合动力车或许会迎来爆发式的增长。

轮胎保养安全常识

高速爆胎原因大解析

□慧聪

常言道“千里之行，始于足下”，对于汽车来说车轮是脚，车胎就是鞋，一旦在行驶中出现爆胎的状况，不但寸步难行，更容易发生事故。所以，轮胎的保养就显得尤为重要。

轮胎保养常识

防止爆胎要注意加强轮胎的保养，并要定期更换轮胎。当轮胎逐渐磨损，钢丝层渐渐疲劳、胎面老化之时，它的性能也必然减弱。车主更换轮胎尽量4个轮一块换，如果磨损程度不同，尽量把新胎放在前两个轮上。在驾驶前后，要注意经常检查胎压，包括备胎的胎压，特别是夏天，轮胎与滚烫的地面接触，若胎压较高，很可能导致爆胎。另外，要注意轮胎的承载能力，切勿超载。还有，要留

意一些爆胎之前的预兆，如果转向盘突然不正常摆动，轮胎冒烟等等，就立即下车检查，提前做好爆胎的应变工作。另外，在长途、高速行驶中，应尽量避免急刹车，因急刹车会使胎内“容量”变小，胎内压力增大，引发爆胎。最后是严禁超速行驶，汽车轮胎有一种“驻波”现象，经常出现在超速行驶时，这种现象可以使胎温迅速升高，加快橡胶(资讯行情)的老化速度，易产生脱层和爆裂，导致爆胎。

随着科技的进步，优先选用子午线轮胎、采用低压胎等也是预防轮胎的好办法。子午线轮胎胎体较软，带束层采用了强度较高、拉伸变形很小的织物帘布或钢丝帘布，因此这种轮胎抗冲击能力强，滚动阻力小，消耗能量少，最适于高速公路上行车。目前轿车、载货车普遍采用

的低胎压，弹性好、断面宽、与道路接触面大、壁薄、散热性好，这些特点提高了汽车的行驶平顺性和转向操纵稳定性，大大延长了轮胎的寿命，防止了爆胎的发生。特别值得提醒的是如果驾驶员发现由于气压过高造成轮胎过热，绝对不允许采用放气、往轮胎浇冷水的方法来降低温度，这样做会加快轮胎的老化速度，大大降低轮胎的使用寿命。遇到这种情况只能停车自然冷却降温、降压。对于胎压过低，驾驶员要及时充气，并检查轮胎是否有慢撒气现象，以便更换气密性好的轮胎。

高速爆胎原因有四

近些年来，随着道路交通状况的改善，汽车的行车速度显著提高，特别是在高速公路上，高速行驶的汽车一旦发生爆胎，就很可能带来一场车毁人亡的恶性事故。因此，驾驶员要对频频发生的爆胎事故给予高度重视，要根据汽车所处的气候、地形条件具体分析爆胎原因，有针对性地做好预防工作。

造成汽车爆胎事故有四个原因，一是轮胎气压过低，车轮的下沉量增大，径向变形量增大，胎面与地面摩擦增加，滚动阻力上升，胎体的内应力也随之上升，造成胎体温度急剧升高。二是轮胎充气过量。通常来讲胎压标准值应该是轮胎标记上最大载重、速度时胎压的80%至100%。三是轮胎安装错误，包括车轮不平衡，和前轮定位不当。四是轮胎缺乏必要的维护，如果不对轮胎进行换位和保养，轮胎就会出现磨损不均的现象，容易形成薄弱处，导致爆胎。

反思合资自主 先要反思合资

□吴迎秋

很长一段时间了，围绕合资自主争论很多，其中主要观点之一就是认为发展合资自主品牌是个错误的决定。中国汽车工业协会刚发布了统计数据，今年2月份自主品牌轿车销量同比下降了16.92%，合资自主品牌挤压自主品牌生存空间的说法再成焦点。有人甚至说要反思合资自主。

合资自主错了吗？它要反思什么？

中国汽车引进合资30年，大家谈得最多的是两点：一是它推动了中国汽车工业的进步与发展；二是以市场换技术的目的没有达到。前者我完全赞同。对后者，我想问：为什么没有达到？这个问题，我与多个合资企业中方领导交流，得到最多的答案是外方不愿把技术交给我们。这的确是个现实。但合资30年了，我们难道就一点都不能改变、一点都不能作为吗？答案同样是否定的。遗憾的是，我们更多看到了在一些合资企业的中方那里存在着盲目骄傲和不思进取的惰性。政府鼓励合资自主不仅是要改变合资再合资、引进再引进、使合资企业变成跨国公司代工厂的尴尬局面，同时也对合资中方是个警示、是个促进。所以，合资自主首先是基于合资的深刻反思。

合资自主这个事一定要有人干！当前，中国绝大部分企业都有合资，这样的现实面前，对合资的做法不改变，对合资企业不提要求，中国汽车业一定会垮掉。其实，这些年在不少合资企业的中方那里，对接下来合资如何走下去也是有深刻反思的。广汽本田执行副总经理姚一鸣就说，当前的合资企业只有生产和销售，没有形成独立竞争市场的能力。只有在合资企业中真正实施研发过程，用市场换技术才可能成为现实。也正因为这一点，广汽本田第一个尝试了合资自主。这样的尝试一定要赞扬，无论如何，他们比不作为的合资强！

当年的合资不是为了丢掉自主，今天的合资自主更是为了实现自主。如果说合资自主是

给过去的合资补课，那么，现在在推进合资自主的时候，一定不要再把这个“经”给念歪了。当前，已经有这个现象存在。事实上，随着国家鼓励合资自主，一些合资企业推出合资自主品牌的动机已经不那么纯粹了。要警惕某些跨国公司用过时平台换个壳子，套用合资自主品牌抢占低端市场。也要提醒合资企业的中方，要想从外方学到真东西，不是一件简单的事。既要态度端正，更要有学习精神，要善于学习。

怎样保证合资自主发挥其应有的作用？在我看来，还是要紧紧围绕“自主”二字。目前，合资企业要有合资自主品牌，在一定程度上反映了政府对合资自主品牌的重视。然而，这远远不够。我觉得政府还应推出自主品牌的合资企业设定可以量化考核的目标，切实保证“自主”的实施。在这方面，不久前颁布的《党政机关公务用车选用车型目录管理细则》值得借鉴。《细则》中对政府公务用车的排量、价格以及生产企业研发费用所占比例都做出了明确规定，既有明确的政策导向，又具有可操作性。

几天前在一个汽车高峰论坛上，东风日产乘用车公司副总经理任勇认为，合资自主要真干，扎扎实实干。我认为，政府要做的恰恰是鼓励那些扎扎实实，以提升企业自主研发能力为目的合资自主。我们现在要的不是否定合资自主，而是应该认真总结广汽本田“理念”，东风日产“启辰”在合资自主方面的探索。毕竟，合资我们有经验，也有教训，合资自主我们不能再有同样的教训，犯同样的错误了。



编辑：杨宁 组版：刘宾

全新CR-V引领SUV逆市增长

□郝霞

每年的2、3月往往被看作是汽车市场的传统淡季，而近期国内油价的持续高涨，大大降低了众多消费者的购买欲望，使整个车市雪上加霜，但被称为城市SUV开拓者的全新CR-V 自2月22日上市之日起，就以无与伦比的产品实力及人性化的驾乘体验赢得了广大业内人士与消费者的认可与青睐，销量持续火爆，上市

市不到一月订单量已超过3万台。

CR-V自2004年进入中国以来，凭借着其产品力和良好的口碑使得其销量一直处于领先地位，持续不断的热销，新老SUV车型纷纷以CR-V为营销目标。CR-V领先者的身份和准确清晰的定位都已给霸主地位奠定了牢固基础。可以说，CR-V的成功不是偶然，

它以独一无二的产品，开创了SUV领域的全新概念。

尤其值得一提的是，在安全性方面，全新CR-V 采用由G-CON(钢骨缓冲架构)安全设计概念延伸的车身设计，能通过对撞击力度的分散最大程度地保证车厢内的完整性，而全系标配的后防撞钢梁，作为汽车被动安全的重要屏障，吸收和缓和外界冲击力，提升

了尾部发生碰撞的被动安全性，大大降低了驾乘者受到伤害的危险，尽显东风Honda秉承的“以人为本”的重要理念。有业内人士表示：CR-V的每一次进化与革新，都与SUV市场的发展同步。在中国市场上，在创下7年60万累计销量的辉煌成绩后，CR-V在整个SUV市场中的地位已无法撼动。