齐鲁晚报系 鲁南商报
2011年7月15日 星期五
编辑:王文卿 组版:朱雪天

没有纯粹,何来市场?

法系车卷土重来了!这是东风标致B级车508低调上市以后,业内发出的感叹!我们不禁回想自主汽车的“十面埋伏”,感慨自主汽车的模仿之路遥遥无期!车市在同质化严重的今天,自主品牌没点“家底子”并且受制于人,这是无奈且可悲的现状!

所谓纯粹其实是一种和而不同是一种信仰。之前,国内很多人看韩国偶像剧于是就开始“哈韩”,当日系车以华丽的外表、精致的内饰配置博得中国市场的认同后,很多自主汽车就纷纷效仿日系车,于是就有了现在车市中的仿花冠、假雅力士、车界“拿来主义”风气正浓。人们不禁惊呼,现在的车子越来越像了!这样的现象好比是在社会上混久了的老油条,油光满面没个正形!没棱没角没血气!也就没有那么多可爱了!法系的浪漫与风情万种,为何就离我们那么远?

法国庄园的至香至纯的红葡萄,风景秀丽的香榭丽舍大街,罗浮宫的奢华艳丽。这一切的法系浪漫你都能在法系车身上触摸得到。法系车近几年重新定位中国市场,打破欧洲市场的束缚,力拓海外市场。法国汽车制造商标致雪铁龙日前宣布,由于在新兴市场的销售业绩良好,该公司2011年上半年在欧洲以外市场的轿车以及轻型商用车销量同比增长了较高幅度的增长,标致雪铁龙在全球范围内售出了186万辆轿车以及轻型商用车,这一切数字说明一个原理,那就是有个性才有立足点,实力、工艺、技术是最有说服力的市场武器,有和而不同的个性与信仰,才能在经济大潮中不那么容易失去方向、迷失自我。

纯粹是一种态度。众所周知,自主汽车面临着比以往更为严峻的形势。内部没有政策上的各项扶持,外受合资汽车的残酷打压。回想以往,我们一直在凭什么立身自保?大气华丽的外观?自主设计的外形?高性价比的汽车型号?或许是有这样的成分。但是,当合资汽车开始重视这块“蛋糕”后,整车价格开始下探,庞大的资金力量,雄厚的研发实力摆在眼前,无论如何这都是一场硬战。那么,我们为何不在另一个渠道提升我们的软实力,重视服务、重视售后、重视自主品牌形象与知名度的积累培养!

当纯粹是一种追求,那么离你不远的就是市场。唯独需要改变的或许就是营销,品牌定位与理念的重新梳理。真正保留汽车家族纯正的血统与个性,力争核心技术的自主性,掌握先进的造车理念,以一汽为明镜,东风为影子,弘扬自立拼搏在干劲,才能立于不败之地,走向中国汽车个性、自信、高品质的明天!

(专刊记者 王文卿)

中级车暗战谁主沉浮

“得中级车者得天下”,这句被国内业内奉为“金科玉律”的名言,在2011年车市中变得扑朔迷离。随着韩系、法系等众多强劲竞争对手的加入,群雄逐鹿的形势昭然若揭。日系、德系、美系、韩系、法系中级车终于全部到齐,中级车市场演变成群雄争霸的局面。作为国内最有分量的中级车市,下半年暗战中的中级车市谁主沉浮?

当下,中级车市场的明争暗斗比以往任何时候都要激烈。随着日系车产能复苏,“日系三杰”逐渐收复中级车市场失地;德系车新帕萨特和新B7L欲称霸中高端商务车市场;以别克“双君”、蒙迪欧致胜、以及即将亮相的雪佛兰迈锐宝等美系车升级动力科技,进一步占领份额;新晋花旦八代索纳塔和K5激情十足,凭借时尚动感的外形和不俗的动力猛攻市场;而脱缰嘶吼的508和C5撑起法系车的旗帜,用丰富的配置和操控欲俘获大众的芳心;甚至奔腾、荣威等自主品牌也努力推陈出新,剑指中级车阵营……

回顾近十年的中国车市,中国的中高级车市场,由上海大众帕萨特、上海通用别克和广汽本田雅阁联手开拓始,中间经历了雅阁、君威的双雄之争,“雅凯”时代的比翼双飞,终于在天籁、雅阁、凯美瑞“日系三杰”的三足鼎立时代悄然成型,现在,这一格局再度面临新来者的考验。

在中级车阵营中,最有发言权的莫过于日系车。“日系三杰”目前都处在各自产品生命周期的中期乃至末期,内有产品生命周期渐进尾声之忧,外有日本大地震产能不足之扰,但“日系三杰”6月份仍能交出近3万辆的销售成绩,先给刚入行的新手们一个“下马威”。

纵观目前市面上的大多数中高级车,走“中庸”路线貌似无懈可击,一旦消费者的审美观点偏离这个轨道,可能迎来惨痛的代价。随着70后、80后手中可支配收入日渐丰厚,这类人群对于中高级车的消费也越来越旺盛。

对于中高级车,仅拥有或大气稳重、或时尚运动的外形显然已经不能满足年轻一代的驾驭口味,他们更加注重车子的动力、配置和服务,甚至汽车的某项科技配置能够左右他们的购买欲望。例如,智能行车辅助、在线汽车服务,甚至与科技数码产品的无缝对接,或许成为左右中级车销量的关键因素。

(专刊记者 邵明习)

微博论车

@朱伟华:上半年车辆购置税974.58亿元,同比增加149亿元,增长18%。主要是受从今年起对1.6升及以下排量乘用车由减按7.5%恢复至按10%的税率征收的影响——去年减半征收也增长,今年不减继续增长,难道减不减其实都一样? 《汽车与驾驶维修》杂志主编

@张毅:7月12日贵阳市开始实施《贵阳市小客车号牌管理暂行规定》,对进入贵阳老城核心区的新增车辆进行总量控制。消息传出,舆论哗然。有人惊呼这是北京限购以后的第二个城市。仔细研究一下贵阳市的做法,并非全面限购,充其量只是限行措施。

新华社资深财经记者

@崔东树:中国需要是高素质的小企业,而不是高产值的垄断集团,小企业因缺少贷款而死亡,这是中国很悲惨的事。欧美有很多小企业,很有竞争力。日本地震也是小企业的损失造成汽车业的供应链条断裂。发达国家的小企业很重要,我们也要保护小企业,否则中国强大也是没有基础的。

汽车资深评论员

@王灿彬:20万元的菲亚特500,你买吗?精品小车在中国有市场不?这一价格都可以买到雅阁了。

《广州日报》资深记者