



# 爱车



齐鲁晚报

今日青岛

C 15—16

2012年1月9日 星期一

小排量车：

## 如何与低质廉价说“拜拜”

小排量车成为2011年中国车市最受伤的群体。在小排量车购置税优惠政策和汽车下乡政策双双取消的同时，节能车补贴标准的门槛却被提高，一系列不利于小排量车野蛮生长的外力因素，让小排量车在刚刚加速狂奔的道路上来了个“急刹车”。

几乎所有批评的声音都将原因指向政策。一位业内知名专家尖锐地指出：鼓励节能减排和小排量汽车，应是一项长期国策，不应在政策层面出现太大的波动，更不应出现政策间的背离和冲突。我们必须保持清醒的是，积极发展节能环保型小排量汽车，是建设节约型社会的重要措施，不仅有利于缓解能源紧张和保护环境，而且有利于培育我国汽车工业自主品牌，提高国际竞争力。

著名汽车分析师贾新光认为，在中国，要使小排量汽车成为中国汽车市场主流，首先需要政府出台强有力政策支持小排量，并坚持执行和落实到位；其次，汽车厂家应该加大力度研发高品质的小型车，不要让小型车成为低质车的代名词；最后，消费者应该树立理性的汽车消费者观念，不能盲目跟风，让节能环保的小排量车成为一种时尚。三者之间，缺一不可。

遗憾的是，节能环保还没成为一种时尚，相关的扶持政策就已经取消。然而，我们是否因此放弃发展小排量车，甚至自怨自艾呢？答案当然是否定的。值得注意的是，在自主品牌小排量车举步维艰的时候，大众却凭借“TSI+DSG”笑傲江湖。其1.4T发动机不仅搭载在朗逸、宝来、速腾和高尔夫等这样的紧凑型车上，也搭载在新帕萨特、新迈腾这样的B级车上面。在“TSI+DSG”动力总成的大力进攻下，两

个大众在中国市场全面开花，取得了销量和利润的双丰收。近期，“一汽大众年终奖发27个月工资”的消息在坊间悄然流传，成为大众高利润的一个佐证。

由此可见，市场并不是不欢迎小排量车，而是不欢迎技术落后、动力低效的小排量车。“由于我国长期以来一直实行限小，国内以微面为代表的小排量车，在技术上与欧洲、日本等存在较大的差距。另外，小排量车的单车利润太低，增产易，增利难，因此，汽车厂家也不愿意投入太大资金。”贾新光表示，近年来，自主品牌车企纷纷实施战略转型，希望能够突破中高端车型的壁垒，改变“增量不增收”的尴尬局面，就是一个很好的证明。

然而，从2011年的市场情况看，自主品牌向高端发力尚缺火候。在中低端市场阵地不断被侵蚀的时候，力保“主场优势”应该是很多自主品牌车企最好的选择。在过去的一年里，有两个本土自主品牌企业脱颖而出，一个是长城，一个是吉利。纵观这两家企业逆流直上的原因：一是投入大量资金，踏实搞研发，在技术上向合资品牌看齐；二是有自知之明，在产品定价时不盲目攀高，无论是腾翼系列车型还是帝豪车型，都因为物美价廉，受到很多消费者的青睐。

对此，长城汽车董事长魏建军有着非常精彩的阐述：“对企业经营者来说，最重要的就是找准定位。长城汽车的企业经营战略就是：聚焦、聚焦、再聚焦，以聚焦创建品牌。聚焦的作用，就在于把有限的资源用在集中的领域。对中国汽车的自主品牌企业来说，这个作用是很明显的。因为自主品牌还不够强大，没有可供挥霍浪费的资源，那就要把好钢全部都用在刀刃上，专注于某一

个细分市场做精做细，通过细致的市场调研和产品企划，真正拿出有竞争力的产品。”

“在轿车领域，长城只做A级车，并推出自己的高端车型，形成全系A级车阵营。”魏建军认为，A级车在中国占有60%左右的市场份额，因此，做好A级车就是最大的胜利。反观国内某些自主品牌企业，为了高端而高端，在没有品牌铺垫的情况下，推出15万元左右的车型，结局就是消费者望而远之，品牌高端化也就成为一个空壳。

2011年年底，新的公务车采购标准正式公布，规定一般公务车采购排量1.8升以下，限价18万元。此次新规出台后受到社会各界的普遍欢迎，在推动节能减排、降低行政成本的同时，也让自主品牌获得更多的机会。然而，令人嘘唏的是，本是扶持自主品牌的一大利好政策，却又一次使以TSI小排量车型为主的大众成为最大赢家。

因此，在中国当前市场条件下，小排量汽车要想走出困境并逐渐成为市场主流，光凭政策支持，甚至完全依赖于此显然是不行的，最重要的是，汽车厂家应该加大力度研发高品质的小排量车型，自主品牌更应加倍努力，改变“小车即低质廉价”的尴尬局面。

在年前举办的德班气候大会上，中国代表团表示，中国政府决心在5年内综合运用多种手段，大幅度降低碳排放强度，到2015年使全国碳排放强度比2010年下降17%。而在汽车行业，从2011年10月1日起实施的新的节能汽车补贴政策将补贴的门槛提高，要求百公里平均油耗从6.9升下降到6.3升，在这一条件下，很多自主品牌被迫出局。而据相关人士透



致力于高效、节能、环保小排量车的开发和应用，需要的不仅是技术，更是决胜未来的魄力与眼界。

据《中国青年报》

## 汽车产业要结合开放与自我发展

近日，发改委、商务部发布《外商投资产业指导目录2011年修订版》以下简称新《目录》，考虑到汽车产业健康发展的要求，将整车制造条目从“鼓励类”中删除，这也是自2007年以来，国家首次改变对外商投资汽车产业的指导方针。

2011年，中国整车制造业发展速度放缓，产销量增速收缩，市场供需关系出现明显变化；与此同时，城市交通拥堵和汽车尾气带来的污染问题也日益凸显。在这种情况下，国家各部委也相继出台措施，拉开了对汽车产业发展的调控序幕。在新《目录》出台之前，发改委就曾明确，合资汽车公司要取得新增产能，需要满足投产新能源车型和自主品牌两个条件。

这一系列措施出台的意义不仅在于抑制过剩产能的膨胀，更在于优化汽车产业对外开放与自我发展之间的关系。

汽车产业发展至今已经成为一个国际依存度极高的产业，没有任何一个国家、一个汽车制造商可以完全独立地建立整个上下游产业链条，在研发、零部件采购、生产、物流和销售等各个环节都必然要开放国际合作。就拿零部件采购为例，对于某些汽车制造商，零部件国际采购的成本/品质比要远高于本土化生产，吉利、奇瑞和华晨等自主品牌也早已通过国际化获得了进步的动力。所以，将整车制造条目从“鼓励类”中删除并非抑制中国汽车全行业的国际合作，而是将开放的重点放到本国汽车工业最需



要的领域。

当然，在合理开放的同时，更需要将自我发展摆到最关键的位置。在事关核心竞争力的关键技术方面还存在着无法突破的技术封锁，因此必须谋求自主研发能力的突破。从国家层面看，只有推动针对性的基础科学的研究，才能为汽车核心技术的开发提供智力支持；从零部件制造业角度看，“入世”10年来，的确未能取得突破性发展，份额反而被与整车企业绑定的外资供应商不断抢占，但零部件供应商与整车企业有

着水涨船高的关系，必须通过零部件的技术突破来推动整车性能的提升，中国需要有自己的博世、大陆、摩比斯；从整车企业层面看，应避免浮躁，真正脚踏实地地进行技术积累，整合资源，打造真正有竞争力的产品。

中国汽车产业未来的开放度必然更高，但只有通过合理引导，调整投资结构，同时注重自我积累与发展，突出核心竞争力的养成，才能真正跻身国际汽车强国之列。

据《新京报》

## 汽车冬天打不着火怎么办？

宜车

冬季轿车起动不着常见的原因及解决办法？造成这种情况有几种原因，电瓶亏电、汽油流动受阻、点火系统工作状态不好、气门结胶、排气管结冻等。

电瓶亏电——其表现特点是起动机开始转但转速不够即无力，后来起动机只咔咔响不转。冬季低温及个别用电设备忘关后会造成车辆无法起动，特别是冬季长期短途低速使用，电瓶电压会低于额定值，起动及无法正常运转。若有发生请打服务站救援电话，或找车对一下，或暂时对着火，之后必须到服务站对电瓶补充充电。

汽油流动受阻——表现为发动机供油管内无油压。此种情况多发生于温度特别低的早晨，是燃油管路长期脏污造成。温度特别低时水与杂物相混使燃油管路不通，结果无法起动。应急方法：将车置于温暖的环境，一会儿车即可起动；或者采用清洗油路的办法加以彻底解决。

点火系统工作状态不好——特别冷天由于进气温度低，燃油在汽缸内雾化不好，若加之点火能量不足，其结果就会发生淹缸现象，即过多的燃油积

累在汽缸内，超过着火极限浓度而无法着车。应急方法：可拧出火花塞擦掉电极间油污，装复后即可着车。彻底的办法是检查点火系统，排除点火能量低的原因，常见如火花塞电极间隙、点火线圈能量、高压线状态等。

气门结胶——冬季用车，特别是用了不清洁的汽油后，汽油中的胶质不可燃烧将积累在进、排气门及燃烧室附近，在寒冷的早晨会造成起动费劲，甚至不着火。应急方法：可向燃烧室内滴一些机油，一般可起动。起动后到服务站进行免拆清洗，严重的要解体清洗缸盖。

排气管结冻——外观特征为雾缸压，供油供电正常，不着车。此种情况容易发生于使用频率特别低的车辆，如家距单位特别近，发动机燃烧后的水汽在排气管的消音器处结冻，短途行驶昨天的冰没化完，又结了今天的冰，时间长了，影响到排气，严重则无法起动。解决方法非常简单，将车置于暖环境中，冰化了自然可起动。彻底的解决则可及时去跑一下高速，车多跑一下，排气的热量会将冰彻底化掉而排出。