

中国品牌不缺好设计 缺的是好产品

“中国汽车不缺好设计嘛？缺，而且是奇缺。不然这么多车企山寨国际大牌。当看到陆风 X7 版极光、众泰 T700 版卡宴、T600 版途锐，甚至连名字都一样的瑞风 A6 版奥迪 A6，以及比亚迪多年来的日系风，单纯看这些靓丽的外观，简直让我们兴奋到了试衣间，可惜，这种毫无顾忌的拿来主义，结果只能让我们哭昏在厕所！”

一来山寨是条不归路，双环已经用自己的“生命”告诫各位，山寨的路上只会饮鸩止渴，越发孤独。不要告诉我等长安 CS75 的销量已经高得向 SUV 冠军 H6 叫板，这是山寨的胜利典型？那是因为长安还在上升的路上，只顾得上攀高，还未真正将自己定位成一个充满正能量的民族品牌；二来山寨所担负的法律风险正在加大，保时捷如果忍无可忍，众泰定将先于尝到销量甜头就吃到法律制裁的苦头，好在众泰还过于弱小，不值得一掐。其他车企也是一样，不是大家对于山寨的容忍度足够高，而是这些车企还孱弱得不足以让被山寨方拿起法律武器。

至于国产车企为何喜欢山寨的问题，已被讨论了千万遍，大家都一致认为这是节约成本的最好捷径，但是也有一种观点认为，这正是在“看脸”时代，自主车企造出外观靓丽车型的无奈之举。为什么这么说，因为在历史上，曾经发生过在设计上无比华丽，但在模具开发和造型定型上，遭遇到了技术难题。我们的工艺水平达不到，造型设计再好，也只能无奈束之高阁。一代奇葩丑屁股的奇瑞 A5 就是一个很好的例子，在最初设计时，它的屁股没有这么突兀，只是随着从设计阶段向生产阶段的推进，造型不断向生产实际妥协，最后整出了量产车那种造型。

那么，在山寨依旧流行的今天，自主车企有没有好的设计？答案也是有的。这也正形成了目前自主车企发展的两条路径方向问题，一个就是延续性的逆向开发，数量之多不再列举；第二个方向就是正向研发，在造型设计和制造工艺上同步

在进行改进。

逆向开发的车型，自然是挑选市场热销的产品来进行，正向开发目前则主要由厂商主导，这两者均有优劣势。逆向研发除去“山寨”的弊端，在产品设计上具有严重的滞后性，尤其是目前产品节奏更新换代的进一步加快，这种弊端表现得会更加明显；而正向研发，由于目前国内的优秀设计车型，虽然由自主车企发起，但实际的设计操作，基本都是外方代理机构在主导，也存在一个与消费者需求直接沟通的问题。

这就出现了一个比较尴尬的问题，即使我们设计出了优秀的产品，但也不一定在市场上就得以成功。曾经赢得自主车企车型设计最大奖项的奇瑞 TX，赢得日内瓦车展“2012 年度最佳概念车奖”，成为首个获得此项汽车设计重量级国际大奖的中国汽车品牌；而另一款获奖无数的车型观致，连续获得红点设计大奖——荣誉奖，德国设计委员会主办的年度汽车品牌大赛至尊奖日内瓦车展的展台设计夺得“品牌建筑奖”等等。但 TX 的量产化仍然不见踪影，而观致的设计理念赢得的更多是欧洲人的青睐，其最核心的亚洲市场表现仍然不尽如人意。

所以，我们不缺好的设计，也不缺好的模仿高手，我们缺的是消费者真正喜欢的、量化的产品！最近，一大批互联网汽

车和新能源汽车理念雨后春笋般兴起，如乐视造车、游侠汽车、百度、阿里、腾讯等一干造车潮，都在寻求设计上的突破，尤其是游侠汽车的造型，已被业界欢呼成不输于特斯拉。还有近期郑兆瑞所带领的凯翼汽车，也是大胆的玩起一个全新的概念，叫众包造车，提出用互联网思维造车。听起来有点玄乎，也正因为这种颠覆，接下来的众包造车发布会甚至取名就叫“一场不靠谱的发布会”。到底有多不靠谱？看看最近流露出的车型设计草图，倒也够绚丽。

从曝光的设计图来看，自主车企确实不缺好的设计，这车型不论是外观还是内饰，都足够现代化、国际化。问题是，这种号称通过互联网思维造出来的车型设计，如何能够概念车化，并快速转变成量产车，并赢得市场，这才是众包造车理念的胜利。

不论是哪种设计形式，自主车企都到了压力最大的时候，扎扎实实打造出消费者喜欢的产品，永远是第一位的。现在情况是，“山寨”依然有理，长城和比亚迪的销量说明一切，而正向研发正在经历转型的痛苦，吉利和奇瑞还在自我磨砺期，一大批互联网造车的颠覆者也都处在设计阶段，到底能不能下个“金蛋”出来，还都是未知数。当然，贾跃亭、马云和郑兆瑞们都还年轻，可别忽悠我们！

(阿明)



下半年仍是降字当头 车企销量目标难完成

当车市大环境不景气的时候，谁都很难以独善其身。

合资品牌 4 月以来的官方降价潮，并没有给他们带来销量上的预期增长。但其价格的下探，正在对今年前 5 月成为整个汽车市场最大赢家的自主品牌带来巨大的压力。

最典型的例子，就是近日堪称中国销量最好的 SUV——长城哈弗的降价。据长城汽车官方消息，消费者购买哈弗 H6 运动版和 H2 全新车型，可分别获得 6000 元和 5000 元优惠。同时，消费者在置换这两款车时还将额外享受 1000 元/辆的置换补贴。北京的长城汽车经销商表示，长城哈弗如此大力度的官方降价尚属首次。在此之前，哈弗车型几乎没有优惠，虽然这两款车终端会有 2000 元的优惠，但都是经销商行为。就在上述降价信息出来后不久，高端 SUV 哈弗 H8、H9 也紧接着发出了变相降价的消息。上述两款车的质保期由原来的 3 年或 10 万公里延长至 6 年或 20 万公里，并且对于置换用户还可以享受 5000 元/辆的补贴。

长城哈弗 H6 和 H2 是长城最畅销的两款车型。今年 5 月，H6 销量为 30032 辆，稳居 SUV 销量排名冠军位置。H6 也是 SUV 市场的常青树，到目前已夺得所在细分市场 26 个月的销量冠军，目前市场保有量超过 80 万辆。不过，相对于 SUV 而言，长城汽车的轿车销量却出现了大幅下滑，哈弗的降价也是长城弥补轿车销量下滑的不得已之举，这在长城汽车多年的销售历史上可谓少见，也恰恰说明了自主品牌目前面临的压力巨大。

实际上，在长城之前，上汽成为合资品牌纷纷降价后第一个宣布官方降价的自主品牌。旗下荣威和名爵两个品牌旗下的全系轿车平均降幅近万元，其中荣威 950 更是直降两万元。据北京晨报记者近日在车市的调查得知，虽然其他自主品牌没有宣布官方降价，但在市场终端的降价幅度也并不小。一些自主品牌也开始了订单式生产的销售模式，以降低经销商库存压力。

对于自主品牌而言，下半年面临的压力应该更大。尽管在今年前 5 个月凭借 SUV 和 MPV 这两大细分市场的布局，连续从合资品牌身上夺得了更多的市场份额，但合资品牌的降价使得本来就没有品牌溢价能力的自主品牌很难长时间招架，在几乎已经没有什么降价空间的情况下，自主品牌要如何应对对合资品牌的连续价格下探，将是考验下半年自主品牌表现的最大问题。

目前的车市情况看，一年过半，大多数车企未完成既定销售目标，可以判断下半年车市依然将是“降”字当头。无论是合资品牌、自主品牌还是进口车企，同样面临巨大压力。谁能在动荡中找准方向，谁将成为今年车市的最大赢家。

(晓帅)

奔驰将推皮卡



日前，戴姆勒官方在对其品牌进行介绍时表示，未来将在奔驰商用车的架构下推出一款全新的中型皮卡。新车将主要在北美等市场，以更精致高端的皮卡车型竞争于通用、福特汽车为代表的传统皮卡车型。预计新车将于 2018 年正式亮相，并在雷诺日产联盟位于阿根廷和西班牙的工厂进行生产。

据悉，奔驰的这款皮卡将基于此前刚刚发布的日产 Navara 打造，主打市场为第三世界国家市场以及北美市场。同时奔驰也表示，这款全新的中型皮卡将以更加精致的定位来避开与通用汽车、福特汽车所代表的传统美系大皮卡的竞争。相比于日产 Navara，奔驰的这款皮卡定位更高，由此在美国市场开拓一片全新的高端中级皮卡的细分市场。

至于动力方面，奔驰的这款中级皮卡预计将搭载一系列奔驰家族的引擎，其中包括源自商用车的 3.0L V6 涡轮增压柴油发动机，最大输出功率 190kW，最大扭矩 620N·m。

(晓亮)

着眼“中国装备” 打造汽车强国

汽车业内认为，按照“中国制造 2025”对汽车行业的要求，既要加大力度推进新能源汽车的发展，也要做好传统内燃机汽车的节能减排工作，并将电子信息技术广泛应用在汽车上，以信息化手段促进汽车工业发展。李克强总理近日在一次会议上指出，“‘中国制造 2025’，用的是‘Made in China 2025’，其实‘Manufacture’（制造业）更加合适”。中国制造的核心，应该是主打“中国装备”。

改革开放以来，我国汽车产业实现了突飞猛进的发展。2009 年，我国汽车产销量双双突破 1300 万辆，成为世界第一汽车生产和消费大国，现在的产销规模超过 2000 万辆。但是长期以来我国汽车制造的核心技术，包括动力总成及其他关键零部件制造设备、车身制造与总装设备、新能源汽车发展所需装备，基本上均依赖发达国家和地区提供。有关人士指出，目前我国汽车装备制造虽已步入自主创新和技术引进相结合的阶段，但与我国汽车行业快速发展的需求相比，仍然有很大的不足。另一方面，我国汽车年出口不足 100 万辆，在全球汽车工业里不值一提，更不用说在海外建设成规模、成体系的生产基地，带动装备出口了。

上述人士指出，我国产销量排名前五的整车企业所用的生产装备 90% 以上都是进口，汽车装备制造对外技术依存度达 70% 以上。汽车冲压、焊接、涂装、总装使用的主要是进口加工设备，柔性冲压自动生产线等装备与国外相比还有较大差距，零部件高效精冲设备仍需大量进口；涂装设备、总装设备、焊接设备的本土化率只有 20% 左右，其中 B 级及以上中高档轿车所用设备基本为进口。国内个别厂家能够提供涂装线部分设备，但高端涂装设备基本依赖进口，轿车焊接装配线几乎全部依靠进口。整车自动装配线是我国汽车装备最薄弱的环节。我国汽车产业工业机器人使用密度远远低于全球平均水平。汽车生产和研发用的高端试验、检测设备，基本依赖进口。

汽车工业是综合产业，产业链长，带动作用大，包括对装备制造业发展的带动，因此汽车装备制造的发展是我国成为世界汽车强国的重要基础。为此，2011 年有关部门组织实施了《智能制造装备发展专项》，重点支持智能测控装置、重大智能成套装备的研发及示范应用，以及重点领域数字化车间的示范建设，汽车制造业成为专项支持的重点领域。

(江江)