

编者按:

前不久,今年上半年国内汽车销售数据出炉,近8成的自主品牌车企未能完成半年既定目标。中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬更是忧心忡忡地预测,未来3—5年内可能有一半自主品牌将被市场淘汰。

市场转型,窄门难入。市场竞争正在惨烈上演,令以往的营销“三板斧”——推新车、砸广告、搞促销显得僵化而无力。“21世纪,没有危机感就是最大的危机。”哈佛商学院教授理查德·帕斯卡尔如是说。

实际上,有“危”才有“机”,当前的汽车销售形势是驻点而非拐点。抓住难得的历史机遇,向成功的企业学习,懂得真正去倾听消费者的诉求,提高用户体验。归根结底,产品才是最好的促销利器。

## 抓住难得的历史机遇

■ 本报特约评论员 张宇星

本月初,某跨国公司高管来华。当听到上半年国产乘用车市场有约7%—8%的增长时,这位不久前还常驻北京、深谙中国市场的老外不禁发出由衷的惊叹!他认为,中国的汽车市场,尤其是乘用车市场依然很好,自己所经营的品牌仍有巨大的市场空间,甚至定下未来5年内,在中国实现翻番增长,且中国市场在其总销量比例中将达40%的目标。

在老外发出惊叹的背后,是欧、美、日等传统市场的不断下滑,至少也是裹足不前。在目前全球糟糕的经济背景下,在年销售近2000万辆汽车的巨大基数上,哪怕是零增长,中国市场的销量也令其他市场难以企及,足以让他们惊诧不已、艳羡不已,提供保持增长的动力不已。然而,同为汽车人的中国汽车业界同仁,似乎还陶醉在前几年动辄40%—50%的高速增长之中。在很多人眼里,当今的汽车市场仿佛“哀鸿遍野”,多数企业似乎难以继,自主品牌面临“生死存亡”。为此,有人呼吁政府部门出台救市新政,有人呐喊地方政府减少限制措

施,有人鼓动厂家商家“通官”自保,更有人出面引导国人该怎样“理性消费”……

其实,任何事情都如一枚硬币的两个面。如果站在宏观经济大局、产业发展规律及企业运行现实的层面,能够客观、公正、长远地看,目前汽车市场的低速增长恰恰是一个难得的历史机遇,值得整个行业、所有企业和从业人员做更深入的思考、有更高层次的探索。

如果我们再做一些细致的分析,在个数增长的乘用车市场中,不同的细分市场、细分市场的不同企业同样苦乐不均。

如,在奥迪、宝马等品牌的引领下,高档车市场依然具有昂扬向上的高速增长,尽管也曾被爆出部分经销商的库存增加。又如,在交又型乘用车(微型车)市场内,上汽通用五菱依然以近50%的市场份额,领跑这一细分市场,其中也有曾经领先的企业销量大幅下挫。

又如,在几十家合资企业当中,大众在华两家合资企业保持远高于行业增长的速度;而长期与竞争的个人企业疲态尽显,某些“东方不败”的神话即将被打破。即使被认为已经面临“生死存亡”的自主品牌汽

车企业当中,长城汽车还能够实现比去年上半年增长17%的业绩,成为自主品牌中的亮点。

因此,对于汽车产业和企业,必须要客观地、公正地、长远地看,不必计较一时一事、一城一地的利弊得失,更不要过早地妄下孰优孰劣的结论,要紧的是能够抓住难得的历史机遇,乘势而上、发展壮大。

值得强调的是,历经120多年的发展,汽车产业是全球化程度最高、且成熟度最高的产业之一,有其内在的发展与运行规律。仅在企业层面,即有跨越超越百年的奔驰、通用、福特等老店;也有大约七八十年历史、以大众、丰田为代表的“中生代”力量;最值得中国汽车产业和企业借鉴、学习的,还是在过去半个世纪内取得成功的日本本田和韩国现代。为世人所公认的是,这两个著名的“H”,各有各的成功。但是,本田和现代历经几代人所做的努力,如,在相关技术上的突破、在国际市场上的开拓、在各种汽车赛事中的获胜……扪心自问,这一切,我们做到了多少?又是否抓住难得的历史机遇?

(作者系资深汽车媒体人)

## 好孩子与坏孩子

■ 本报特约评论员 武卫强

由汽车销售形势严峻带来的不安情绪正在蔓延。

不仅仅是媒体,包括厂家、经销商和诸多研究调查人员在内的不少行业人士都流露出深深的不安情绪:“比2004年、2008年都要惨”,“经销商将面临全面洗牌”……

在习惯了20%以上的高速增长后,今年上半年,汽车销售959.81万辆,同比2.93%的微弱增长打乱了多数企业既定的推进步伐。仿佛一个快速膨胀的气球忽然被放置在一个空间狭窄的容器中,身在其中的人都会体会到了什么是窒息。

在高企的销售目标下,豪华品牌率先巨幅降价,引发整个市场价格连锁下挫。消费者的持币待购与厂商的利润缩水成为恶性循环。在相对固定的市场空间里,“二桃杀三士”的场景区轮番上演。

车企普遍的高库存掩盖了严格意义上的销售负增长。除了南北大众之外,上海通用和东风日产依然维系着销售神话,从数字上扮演着好孩子的角色。然而,

不安的情绪已经蔓延为怀疑一切。用放大镜审视好孩子,可以得出并不完美的结论,但非要论证为坏孩子,则有些牵强。

我比较赞同中国汽车工业协会秘书长董扬的观点,当前汽车产销形势是高位盘整,是驻点而非拐点。在此前提下,推广好孩子跑赢大盘的诀窍比论证都是坏孩子更有价值。

在东风日产继续以20%以上的销售增长背后,是渠道变革的战略尝试和“百城翻番”的战术布局。在没有新车型导入的前提下,这种基于体系能力基础上的创新之举是值得推广的。这也是最近北京现代140多名管理人员集体到东风日产学习的原因。

上海通用是国内公认在品牌塑造和整合营销领域最具创新能力的企业。面对新的市场环境,上海通用别克和雪佛兰品牌进行了职能前置的架构改革。这些新的举措值得业界关注和借鉴。

不久前,比亚迪E6的交通惨案被戴上了坏孩子的帽子。事实上,在电动车的貌似大跃进中,真正有所作为的并不多,比亚迪无疑是兼具实力的国家。无限放大一起交通事故的惨烈,导致企业

市值蒸发60亿元,这是汽车人的悲哀。

一面高喊“中国市场最重要”,一面又缩手缩脚,在策略上不求改变,而在利润获取上寸土必争,这是坏孩子的表现。

竭尽杀鸡取卵之能事,将全球的库存车倾销到中国,用我国有限的内需资源来消化“欧债危机”的影响,并由此扰乱我国汽车市场的价格体系,这是坏孩子的表现。

振兴民族汽车工业的口号喊得震天响,但在实际操作中,不愿意聆听消费者的声音,不去构建科学的管理体系,一味长官意志,拍脑门决策,错失发展壮大的机会,这是坏孩子的表现。

在更加严酷的市场竞争面前,依然凭借推新车、砸广告、降价促销的“三板斧”来僵化应对,而不是积极解放思想,改变盈利模式,探索创新举措,一味怨天尤人,寄希望于政府救市,这也是坏孩子的表现。

谁是好孩子,谁又是坏孩子?该是彻底反省的时候了。不如此,从汽车大国到汽车强国的转变就是“一枕黄粱”。

(作者系资深汽车媒体人)

# 传祺 GS5 再续 C-NCAP 五星传奇, 高分通过 C-NCAP 安全认证

■ 萧山

中国汽车技术研究中心7月6日公布了2012年第二季度C-NCAP碰撞测试结果,其中广汽传祺GS5凭借总分49.1分的惊艳表现荣膺五星安全评级,还超越了众多合资品牌车型,延续了传祺轿车的五星佳绩,联手打造传祺五星安全家族。

现场权威专家对此次传祺GS5获得“五星”给予高度评价,认为“GS5把许多合资品牌都甩在了后面,表明广汽的技术进步得到了认可,这是中国自主品牌汽车的巨大进步”。

### “安全的车是撞出来的”

对于汽车来说,安全是永远都不会过时的诉求,因为汽车关乎的不仅是一个人的安全更是一家人的幸福。但“乱花渐欲迷人眼”,在形形色色的车型中,各种有关安全的概念让消费者无从分辨,而真正检验汽车的安全性能,最有效的办法无疑就是进行碰撞试验。业内权威专家曾说,“车造的再好,不经过碰撞试验,没人相信你的车是安全的”。在欧美,安全碰撞测试结果早已是消费者购车最重要的参考依据之一。

中国汽车技术研究中心对传祺GS5在此次碰撞试验中的表现评价为“接近完美”。

据了解,C-NCAP碰撞试验满分为51分,分三项试验,每项满分为16分,三项试验总得分为48分。对安全带新装置、侧气囊(及侧气囊)和ISOFIX装置分别有1.5分、1分和0.5分的加分。将以上三项试验得分及加分项得分之和记为总分,并以此确定评价等级。传祺GS5此次C-NCAP碰撞测试总分49.1分,其中正面100%重叠刚性壁障碰撞试验(50km/h)得分15.11分;正面40%重叠可变形壁障碰撞试验(56km/h)得分16分;可变壁障侧面碰撞试验(50km/h)得分16分;加分项均获得2分。

广汽集团副总经理、广汽乘用车公司总经理吴松介绍,传祺GS5采用了GAC车身技术,具有整车吸能、冲击力分散设计,使得车身前部溃缩区能够吸收60%以上的碰撞能量;乘员舱采用高达95%比例高强度钢,借助优秀的碰撞力设计能够迅速分散剩余的碰撞能量,将碰撞对乘员舱的冲击减至最小,最大限度保障乘员安全。

“概括地说,传祺GS5堪称‘大安全’的作品,它是在欧洲高性能‘大平台’基础上,以长达2710mm可媲美头等舱的舒适‘大空间’轴距,融合广汽乘用车独创GAC碰撞吸能控制技术的高品质产品。”这是吴松对传祺GS5安全属性的整体评价。

此外,2011年9月份发布的C-NCAP 2012版新规则将于今年7月1日后实施,因此,今年上半年是C-NCAP(2009版)规则实施的最后阶段。新标准实施后,车辆要获得五星评价难度大幅增加,因此传祺GS5可能会成为自主品牌少有的五星安全车型。

### 关怀备至:世界级安全保障

关于传祺GS5的安全设计,吴松介绍,传祺GS5全方位的安全系统,包括人性化安全识别体系、“八位一体”主动安全控制体系和全面被动安全保护体系三层保护。

汽车车身既要在碰撞区设置“刚性”抵抗,又需要在缓冲区设置“柔性”缓冲。传祺GS5在车身结构方面,采用了GAC车辆碰撞吸能控制技术。首先通过前后高强度钢保险杠和四根超强度钢门梁,配合95%以上高强度钢密布乘员舱四面八方,为乘员构筑起一道立体化、高强度的钢铁壁垒;同时,借助优良的冲击力分散设计技术,发生正面碰撞时通过发动机舱吸能盒的溃缩变形,可有效吸收超过60%能量。高强度钢的四周分布和分散吸能缓冲技术的完美结合,最大限度保障乘员安全。

“气囊‘气死人’撞车要瞄准?”

体现出车友的极大愤慨。在事故中被视为汽车上“最后一道生命防线”的安全气囊,因为关键时刻的“不作为”成为投诉的焦点。所以参考C-NCAP安全碰撞结果,选择一款安全可靠的车型,是安全出行的重要保障。传祺GS5最大支持10回路全方位安全气囊系统,在同级车中的独步天下。从C-NCAP碰撞结果来看,无论是加分100%还是40%重叠碰撞测试,传祺GS5驾驶员及副驾驶安全气囊都完全打开,而且驾驶员及副驾驶位假人头部的撞击痕迹恰好位于安全气囊的中心位置,对乘员前向、侧向和头部的碰撞均能进行有效保护。同时前排两个假人在安全带及座椅的约束下坐姿均未发生明显变化。

孩子和家人的安全是家庭幸福的根本。交通运输部统计资料显示,我国每10名死于交通事故的人中至少有1人是儿童。每年有超过1.85万名14岁以下儿童死于交通事故,儿童因交通事故的死亡率是欧洲的2.5倍。因此从7月1日起我国首部针对儿童乘车的国家标准《机动车儿童乘员用约束系统》正式实施,其中明确规定,生产企业所有在产车型上必须安装安全座椅接口及安全锁。传祺GS5后排配有目前国内应用不多的儿童安全座椅ISOFIX接口,不仅超前呼应了《机动车儿童乘员用约束系统》关于儿童安全座椅固定方式的要求,还在此基础上,增加了后排儿童安全门锁设计,最大限度保护孩子的安全。

除了考虑周到的被动安全装置以外,传祺GS5采用了以博世第九代ESP动态电子稳定系统为核心的“八位一体”主动安全控制系统(ABS+EBD+TCS+HBA+ESP+BOS+HHC+HDC),实现国内最豪华的主动安全配置,除了确保GS5刹车稳定、不抱死、紧急制动安全方面的能力外,更可实时智能监控车辆状态,识别驾驶员意图,在转向过度或转向不足时防止侧滑甩尾的状况,最大限度地确保车辆的稳定行驶。

我国交通事故死亡人数连续10

年高居世界第一,因此汽车安全不仅要保护驾乘人员,还应超越自己,关爱他人,这才是和谐生活之道。这其中传祺GS5可谓和谐榜样车型,不仅拥有全方位的行人保护系统,还有BOS(制动优先系统)在驾驶员同时踩下油门和制动踏板时会立刻让发动机停止供油,优先制动。上下坡辅助系统能有效防止车辆下坡时车速过快,上坡时阻止车辆后溜,提高车辆斜坡起步的安全性和可靠性。

### 安全家族: 传祺轿车与GS5双双五星

在GS5之前,广汽2011款传祺轿车就已经在C-NCAP碰撞测试中取得了48.8分的优异成绩,并凭借精致的产品品质和良好的市场口碑,与雅阁、凯美瑞一起被誉为“广汽三剑客”。而源自欧洲技术的传祺GS5,就是在传祺轿车五星安全的良好基础上,凭借全方位的安全系统再次夺得五星桂冠。

传祺轿车和传祺GS5要在成本受控的情况下达到所有的技术指标,均实现五星安全认证,实属不易。这是因为既要全方位的安全配置,又要把成本控制在合理水平,每增加一种技术含量,就意味着成本的增加,因此安全作为一个系统工程,需要全面有效又成本适中的整体设计。系出同门,双双五星,确实是广汽乘用车无数技术精英们的心血浇筑。

吴松表示,安全标准在人们购车考虑因素中的比重会越来越大,同时安全也是提升汽车品牌最重要的元素。品牌包含很多元素,比如舒适性、动力性、操纵性等,乃至豪华,但其中,安全则是所有消费者共同追求的目标。因此,提升安全性是自主品牌进行品质转型的最显著成绩和突破点。

吴松表示,本次传祺GS5获得“五星”佳绩是中国品牌安全品质的榜样和骄傲,随着时间的推移,传祺GS5品牌的优越性还将不断地被人们发现。

