

从广州车展看各大车系逐鹿新态势

尽管国内车市低迷,却并没有阻挡住汽车企业对2012广州车展的热情。各大厂家在中国汽车市场的竞争激烈程度有增无减。透过眼下广州车展这一“舞台”,各大车系在华逐鹿的全新态势和格局愈发清晰起来。

欧系引领潮流

今年以来,欧系车在中国市场上的增长依然稳健,增速明显高于整体车市。特别是以大众为代表的德系车以技术与产品上的独有优势引领着消费潮流。今年前10月,南北大众双双破百万辆。大众品牌2012年在国内销量将超过200万辆,市场占有率将全面超过通用和丰田品牌。

大众汽车品牌此次以31款明星车型的强大阵容参展本届广州车展,进口大众汽车全新一代甲壳虫2.0TSITurbo版、上海大众全新一代桑塔纳、一汽大众全新宝来等最新产品和领先技术亮相,成为大众销量继续增长的新动力。

今年以来法系车也保持了增长势头。前10月东风雪铁龙与东风标致均保持两位数增长。东风雪铁龙C4L首度亮相广州车展,该车和东风标致新发布的3008一样,搭载了PSA与宝马合作开发的1.6THP发动机。作为神龙公司今年的动力总成战略——“E动战略”将在旗下东风雪铁龙和东风标致两大品牌贯彻实施。其中,全新涡轮增压直喷发动机的导入和国产化,将在整体战略中占据相当大的比

重。

美系厚积薄发

近几年来,美系车厚积薄发。特别是以上海通用汽车为代表的以全面开花的产品阵容,支撑销量的不断上涨。今年前10月,上海通用同比增长10.3%,遥遥居国内乘用车企销量之首。在通用中国的五年战略规划中,将推出超过60款全新和升级车型,到2015年要实现现在华年销量翻番,达到500万辆。本届车展上,别克紧凑型SUV昂科拉、别克君威GS和英朗XT改装车、雪佛兰科鲁兹WTCC王者概念版、2013款雪佛兰全新景程及凯迪拉克XTS等都相当引人关注。

福特也在中国市场大踏步前进。前几年长安福特在中国的销量无缘十强,而如今早已跻身前十。今年长安福特马自达重庆二工厂已建成投产,而新发动机工厂和在中国的首家变速器工厂也正在兴建中。到2015年,长安福特马自达在华整体产能将超过120万辆。此次福特展出的国产翼虎和翼博两款新车,有望成为SUV市场的新宠。

日系绝地反击

2012年,日系车遭遇自进入中国以来的最大危机。数据显示,日系车从傲视群雄的绝对优势到现在被德系、美系以及韩系慢慢超越。从表面看,是钓鱼岛归属争端引起的一连串变化。不过自身产品战略失策才是罪魁祸首。

从10月中旬开始,日系车企已开始绝地反击,利用一切可利用的机会来挽回经济损失,而广州车展无疑是日系车东山再起的一个绝佳机会。这次几乎所有日系品牌都带来了自己的首发和上市车型全面参加广州车展。丰田展出的概念车以及国产、进口车型共计46辆,并有一款预计2013年引入中国市场的首发车型。广汽本田携本田、理念两大品牌参展,其中有即将国产的全新A级车的概念车。马自达展出了CX-9和概念车TAKERI(魂动)两款国内首发车型。日系品牌丝毫没有偃旗息鼓,亟须广州车展这样的车展盛会来展示企业实力和信心。然而,以目前的情况,日系车年内“翻盘”希望不大。多年前犯下的根本性决策错误积重难返,决定了它很难在短期内收复失地。

韩系趁势而上

今年上半年,国内中高端SUV的销量前六除大众途观外,全部为日韩系车型。随着日系车份额逐步萎缩,韩系车趁势而上。韩系车与日系车同样是高配置、低油耗,但更具性价比,近几年韩系车日益提升的品质也帮助其提升了销量。

今年广州车展,韩系在华两大车企北京现代、东风悦达起亚强势出击,除第八代索纳塔、ix35、瑞纳和全新中级车朗动隆重登场外,现代进口车雅科仕加长版、劳恩斯、劳恩斯酷派、飞思等也悉数亮相。年底即将上市的

城市豪华SUV、国产版全新胜达更是首发亮相。

目前中国车市格局已从欧美日“三足鼎立”变为欧美日韩“四强演义”,这正是韩系品牌竞争力上升的结果。当然,韩系车未来是否有更大的空间,当拭目以待。

“自主”任重道远

2012年,对大多数自主品牌车企来说,都是“鸭梨山大”的低谷期。曾经固守的经济型细分市场被合资品牌下探瓜分,消费需求升级又导致曾经辉煌的人门级市场快速消弭。但就在日系车急转直下的情况下,自主品牌趁机进行市场反攻,取得了不错的阶段性胜利。吉利、神龙、比亚迪、奇瑞四家本土车企跃上前十十大轿车销量排行榜。9月、10月的复苏,意味着自主品牌早几年就已开始的转型取得了一定成效。

有专家认为,自主品牌目前的表现属于暂时回弹,未来仍然会面临困难和挑战。能否继续保持增长优势,最终还是要依靠产品说话。此次广州车展有广汽传祺1.8T、荣威750Hybrid、帝豪EC7、力帆720、奇瑞E5、比亚迪思锐等20多款以上的新车型亮相,增添了新的看点。

但事实上,自主品牌面临的危机并未过去,在市场上仍处于明显的弱势,而与合资品牌的差距也不是一朝一夕能够赶上的,自主品牌复兴之路依旧任重道远。(李永钧)

手刹虽小用处大

手刹的保养方法

在大家平时的行驶过程中,手刹可以说是一个使用率很高的部件,但手刹的效能也会随着使用次数的增多而减少,所以对于它的保养和维护也是一个必不可少的工作。今天就为大家介绍一下手刹的保养方法。

首先,确定手刹手柄的工作位置。一般来说,当手柄拉到整个行程的四分之三时,手刹系统就应该处于正常的刹车位置。应该先找出这个工作点,这个工作点可以通过数棘轮的响声来确定,一般5~7格之间是正常的位置。

然后,检查手刹机构的效能,也就是看看手刹能否有效工作。把汽车开到坡度较大、路面状况良好的斜坡上,踩住制动踏板,挂空挡,将手刹手柄拉到刚才确定的工作点位置。慢慢松开制动踏板,如果汽车没有发生滑动,就说明手刹的效能良好。

检查手刹的灵敏度,这一点上坡起非常重要。在平缓的路面上慢速行驶,缓缓地提拉手刹手柄,感觉一下手柄的灵敏度和接合点。如果发现手刹的制动效能或灵敏度不够理想,可以通过调节手刹的拉线来解决。

(聪聪)

备胎并非全尺寸轮胎 使用需注意

还要关心备胎的哪些方面

车主除了了解备胎的尺寸和参数,平常还要动手检查备胎的胎压和状态。备胎的胎压应保持在比原装胎压高的水平(具体加高至多少要视备胎的最大压力值参数而定),防止在放置过程中漏气。车主可自备一个胎压检测仪,定期检查。

不管是否使用,轮胎都会老化,因此车主同样需要定期检查备胎状况。检查主要是看备胎胎

面橡胶的老化和破损情况。轮胎的“保质期”一般为3至5年,置于车内的备胎其保存年限可适当延长一两年,外挂式备胎的保存年限则视情况而定。建议车主每6年左右更换一次备胎。

许多车主都习惯将没加完的机油放在尾厢里。如果机油瓶盖没扭紧,渗出的机油可能会沾到地板下的备胎,油液会腐蚀胎面橡胶。

补给站 备胎该如何使用

1. 安装非全尺寸备胎要依照限速行车

由于非全尺寸备胎的规格与原装胎有差别,因此非全尺寸备胎上会有速度限制的标识,一般限速80km/h。安装备胎后,驾

驶时一定要依照限速行驶,以策安全。在城市道路车速控制在60km/h以内,在高速则不能超过80km/h。假如是在高速公路上行车,则应该选择最右边的慢车道行驶,同时要开启双闪警示灯。



2. 备胎应安装在前轴上

备胎应该安装在什么位置呢?无论车辆的驱动轴是什么,都要把速度级别较高的轮胎安装在后车轴上,以防止潜在的车辆转向过度(即俗称的“甩尾”),因此速度级别较低的备胎应该安装在前轴上。

3. 非全尺寸备胎不能长时间使用

对于非全尺寸备胎来说,它只是“江湖救急”的角色,最终还是要用新轮胎将其替换掉。假如长时间使用非全尺寸备胎,由于其与原装胎的差别较大,对车辆的刹车性能和操控性都会有明显的影响,不能保证行车安全。而全尺寸备胎则基本上不存在这个问题,可以替代原装轮胎使用。(陶静)

车主们或许都有过类似经历,汽车备胎在关键时刻能助车主度过难关,然而不少车主对自己爱车的备胎知之甚少,平时也很少主动去看看备胎状况如何。作为车主,应该对备胎有个大致的了解,万一遇上需要使用备胎的时候,才不至于手足无措。下面就给大家介绍下备胎使用过程中需要注意的地方,为车主们提供一些用车参考。

全尺寸和非全尺寸备胎有何区别

汽车备胎按种类划分,可分为全尺寸备胎和非全尺寸备胎。全尺寸备胎比较好理解,就是规格与汽车四条原装轮胎规格相同的备胎,通常还会采用与原装车轮相同的

轮辋;非全尺寸备胎则是胎宽较窄或轮辋尺寸较小的备胎,其通常采用铁轮辋,且对行驶速度有限制(最高时速不能超过80km/h),只能起到暂时顶替原胎的作用。

备胎的能力

备胎的主要参数与原装轮胎一样,也包括尺寸、速度等级、载重指数等。通俗的说,这些参数

就是备胎能跑多快、能扛多重的能力值,行车安全离不开这些信息。