

## 本期引言：

3月26日，广汽本田理念首款量产车型S1正式下线，成为近期车市新闻热点。这一款车型之所以备受关注，因为它代表了今年的一大趋势，即“合资自主”车型将争相抢滩中国车市。实际上，自2010年广汽本田理念、上汽通用五菱宝骏、东风日产启辰等合资自主品牌产品打出“旗号”开始，“合资自主”已经成为车市热炒的概念，而今年开始，“合资自主”的概念将实实在在成为市场竞争中的一部分。

## “合资企业”的“自主品牌”

表1：合资企业的自主品牌汇总

汽车企业	自主品牌	备注
广汽本田	理念（2008年发布）	2011年3月26日，理念的第一款量产车型——理念S1下线
上汽通用五菱	宝骏（2010年7月18日发布）	2010年11月22日，五菱第一辆自主品牌轿车“宝骏630”下线
东风日产	启辰（2010年9月8日发布）	“启辰”概念车将在2011年4月的上海车展首次亮相
神龙汽车	未知	2010年9月21日，神龙汽车在武汉发布5A计划之际，高调启动自主品牌规划
一汽丰田	未知	一汽丰田自主品牌样车有望年内推出，首款车型有望在2011年上海车展亮相
东风本田	未知	东风本田预计2011年推出定位为入门级的自主品牌
北京现代	未知	北京现代2011年3月份已确认正在研发自主品牌
一汽大众	未知	可能在PQ34平台上推出自主品牌
长安标致雪铁龙	未知	PSA品牌经理让·马克盖尔2011年3月份曾表示：“PSA正在考虑打造一个全新的品牌， 新品牌既不属于标致，也不属于雪铁龙。”业内人士猜测，这个PSA第三品牌应该就是 PSA与长安合资公司未来将推出的自主品牌

## “合资企业”为什么要做“自主品牌”？

### 政策支持与导向

最近几年，鼓励发展自主品牌以掌握先进汽车技术成为了我国汽车工业发展的主线，自主品牌成为了重点的“照顾”对象。2009年初，在国家发布《2009-2011年汽车产业调整和振兴规划细则》中，多次提出要“支持汽车企业自主创新、整车研发，尤其是关键零部件技术实现自主化”。在发改委层面，这也意味着，合资品牌要进一步发展，**必须要推出合资自主品牌和推出新能源汽车，新建工厂项目才能获得审批。**

### 对于外方股东：市场下探，抢占更大的市场空间

中国已经是全球汽车业的晴雨表。“中国强则全球业务强”，是大多跨国汽车企业的内部共识。在战国混战中，要维持甚至进一步扩张业务，在鏖战中高端的同时，合资企业产品和市场必须下移，进入原本属于本土低端品牌的市场，因为这一部分市场在目前处于汽车快

速普及期的中国份额较大，分到一杯羹并不难。但是直接使用原品牌会面临两方面的问题，一方面是低端化不利于品牌形象和品牌价值的树立，可能影响高端车的销量；另一方面则可能面临其他方面的压力。因此，采用“自主品牌”的方式则可以实现在不影响原品牌价值的前提下，名正言顺的与合资公司的中方股东联手抢占中低端市场。

对于中方股东：获取技术，获得更大的话语权

对于中方股东来说，在现有的合资企业机制中，能够获得的外方技术的“真材实料”实为有限，大多数企业往往都是代工厂，对于产品研发过程的接触很少，中方股东的话语权有限。而通过搞“自主品牌”，即使是拿到外方已经换代车型的技术，对中方来说也是很受用的，至少可以大幅提升其真正“自主品牌”的技术实力。另外，中方股东对于这个双方 50：50 共有的“自主品牌”的支配力和话语权也更强。

## 已推出的“合资企业”之“自主品牌”介绍

### 广本的“理念”品牌

对于“理念”品牌的诞生，广本的回答是：第一，这个经济型汽车市场总量已达 200 万辆，蛋糕大，自主品牌和合资企业的自主品牌都会有自己的份额，谁也影响不了谁；第二，即使合资企业的自主品牌不进这个市场，外方的品牌也会进军这个市场，现在已经有先例；第三，由于合资企业的中方没有自有技术，先期投入的产品肯定是依赖外方旧有的技术，但总有一天会甩掉这个拐杖。这是广汽本田中方自己的切身体验，他们在“理念”的研发中，虽然还得请外方当师傅，但已经建起了自己的研发设计中心，而且破天荒的第一次得到了图纸上的数据，在研发第一款“理念”车型的过程中，中方在外形、内饰及动力配置上第一次有了发言权，并且有了专利，“理念”在原有车型本田“锋范”的改进上采纳了不少中方的意见，而且将来外方要采用这些改进项目，也必须向中方付费。合资企业建起自己的研发中心，必将为中方培养大批技术人才，积累宝贵的研发经验。



理念 S1 采用了和广本思迪完全一致的动力系统，包括 1.3 升和 1.5 升两款发动机以及 5 速手动和 5 速自动两款变速箱。其中 1.3 升发动机为单顶置凸轮轴双火花塞设计，特点是低扭较强。而 1.5 升发动机则采用了双顶置凸轮轴设计，并配备了本田的看家技术——VTEC。

理念 S1 使用的 1.5 升发动机并不是目前装在锋范和新飞度上的那台机器，最大功率只有 77kw。不过尽管功率数据并不抢眼，但是在 VTEC 可变气门正时及升程技术的帮助下，

仍然可以获得较强的低扭和不错的高转性能，另外根据多年来思迪车主的反馈，这款发动机的油耗表现还是十分突出的。



理念 S1 的实际驾驶感受和思迪基本一致，车开起来给人感觉相当轻快，发动机低转时扭力比较好，无需刻意拉高转速就能获得足够的动力。高转速输出是 VTEC 的强项，不过介于发动机型号较老，高转表现并没有给我们带来太多惊喜，急加速并没有表现出期待中的激情，但是平时超车还是比较轻松的。总的来说完全可以满足家庭用车的日常需求。

5 速自动变速箱换挡相当平顺，在同级车中应该属于比较好的水平。变速箱的设定显然偏向经济性，通常情况下发动机转速超过 2500 转就会换挡，很多时候 2000 转出头就已经升挡了。急加速时降挡反应比较快，但是显然自动变速箱还是会对发动机动力产生比较大的消耗，因此追求动力还是应该选择手动版本。

对比思迪：





上汽通用五菱的“宝骏”品牌

11月柳州下线，4月上海车展公众亮相，宝骏 630 正加快上市步伐。



动力部分上汽通用五菱仅仅透露首批宝骏 630 搭载的排量为 1.5L 的汽油发动机。不过据悉宝骏 630 将与上汽的荣威 350 共享同一台发动机，只不过在调教上会有所不同，具体的动力参数差距不会很大。另外其变速箱首批车型将会搭载 5 速手动变速器，有信息显示未来还将会推出配备 CVT 变速箱的车型。



宝骏 630 的内饰与很多自主品牌的产品相比在设计风格上并没有很大的区别，走进车内后身前灰色的搭配看起来很居家，这与上汽通用五菱对于宝骏 630 这款紧凑型产品的定位相吻合。此外，可以说相比在外形上费尽心思之后，为了平衡成本，可以想象内饰的设计亦就不会再那么考究了。



#### 东风日产的“启辰”品牌

东风日产启辰概念车虽然于去年广州车展首发，但是只是十分“概念”的发布了半个车身，而近日获悉，启辰概念车将“全身”亮相本届上海车展，而其充满悬念的尾部造型已被曝光，预计东风日产启辰首款量产车型将在 2012 年上半年正式上市。



东风日产的首个自主品牌“启辰”的造型十分圆润，富有时尚感，主要的市场应该属于年轻消费者。“启辰”前进气格栅的面积比较大，轮毂采用五幅十条十的运动轮毂，使得整车动感十足。“启辰”的尾部设计比较短小，更加突出了整车的运动特性。尾灯部分设计是这款车的一大亮点，红白两色的搭配使这款车在夜间的辨识度有所提升。车身侧面一条长长的腰线由车头一直向后延伸，最后与尾灯的线条融合在一起。

另外，综合各方消息，除了以上车企，广汽丰田、长安福特马自达、东风悦达起亚等合资车企也都有意在 2011 年推出自主品牌。同时，虽然没有明确消息显示一汽-大众将在何

时推出合资自主车型，但去年受阻的一汽-大众佛山项目今年之所以能顺利过关，很大原因就在于一汽-大众将在自主品牌上有所动作。从目前可观察到的情况是，各家合资企业率先推出的自主品牌车型，主要都是以中低端车型为主。