

[汽车故事] _____

C2：飞一般的感觉

午夜时分，逃离写字楼一路奔向我的C2。打开车门，投入C2舒适而包容性十足的座椅上，我不禁长舒了一口气：明天开始休长假了，从现在起，跟我的“都市之虎”C2在一起，我要无忧飞翔。

油门早已蓄势待发，待我踩下发动机的一脚后，推背感如期而至，C2 狂放的动力让我自信飞扬。高达 78Kw 的最大输出功率和 142Nm 的最大扭矩，带我迅速将写字楼抛在身后。

夜间行车最大的好处就是不必忍受堵车之苦，按下变速箱上的运动模式按钮，听到一阵悦耳的发动机轰鸣声，变速器马上积极起来，与之匹配的1.6升引擎一直轰鸣着拉到3500转之后，再果断地加上一挡，C2瞬间变得活力四射，充满激情，像是随时随地都能冲锋陷阵一般。

车子很快驶入了自家小区。凭借雪铁龙精良的前后独立悬挂系统,无论我“左三圈,右三圈”,还是“屁股扭扭”,C2都应付自如。他有着极强的抓地性,让我畅所欲“游”而不必担心转向时的轻巧与安全。

突然间报警铃声骤然响起，原来得意忘形下，我又忘记拔钥匙了。暗骂自己迷糊的同时，我对C2体贴入微的智能提醒网络更是倍加感激。

自主品牌依赖性价比优势向上游延伸
合资品牌凭借品牌技术向下游布局

车市两大阵营互抄后路

□晚报记者 陈婵

自主品牌与合资品牌一直像两个互不侵扰的友军，各自守卫着自己的阵营。但从去年开始，盘踞中高级车市多年的合资品牌汽车逐渐开始转移视线，产品链条纷纷向“下”游布局，使得在小排量车阵营中占主导地位的自主品牌一夜间增添了若干竞争对手。与此同时自主品牌也不甘示弱，依赖其性价比优势产品不断向上游延伸竞相推出大排量车。毋庸置疑，合资品牌与自主品牌之间的新一轮血战在车市精彩上演。

自主品牌：向高端延伸

在中国，自主品牌似乎已然成为经济型车的代名词，吉利、奇瑞等中国自主品牌汽车发家史，都得归功于小排量汽车，是小型车成就了今天的自主品牌汽车。但是，随着汽车市场的发展，自主品牌汽车也开始寻找新的市场出路。力帆、吉利、奇瑞、比亚迪等自主品牌汽车厂家在巩固小排量汽车市场地位的同时，

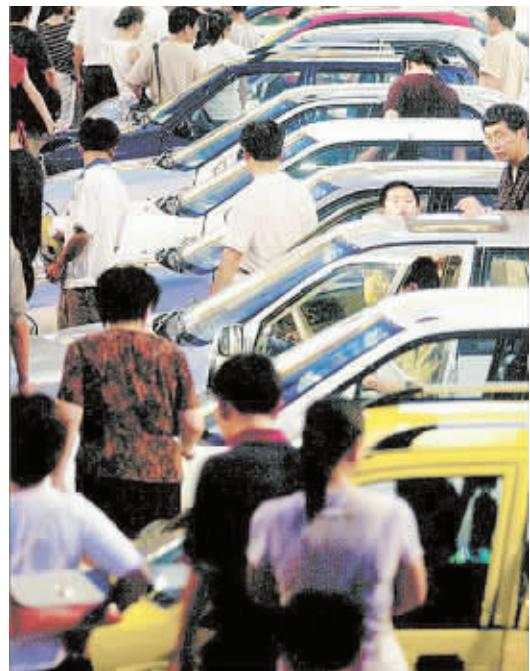
时，纷纷高调宣布进入中高级市场，并推出了自己的大排量汽车。吉利远景、比亚迪F6、东方之子、奇瑞A520等就在这一背景下纷纷登场，就连江淮汽车推出的首款轿车——宾悦，也将目标锁定在了2.4L排量的中高端市场。可见，自主品牌进军中高级汽车市场的阵容强大，向上走的决心非常坚定。

合资品牌：转战小排量

几年前，如上海大众、上海通用、一汽大众等“大牌”身份的合资厂商对小排量汽车几乎是不屑一顾，认为小排量车可能会伤害到品牌甚至影响整个市场的销量。然而随着全球能源危机的出现，国家开始倡导和鼓励节能环保型小排量

汽车的发展，消费者对购买高油耗的大排量汽车出手谨慎，不得不让合资品牌重新寻找市场空间。

正是基于这样的背景，威志、威驰、威姿、POLO、乐风、乐骋、高尔、宝来、206、C2、雅绅特等一大批合资小排量汽车粉墨登场，与自主



业界评说：两大阵营各有所需

汽车行业分析师贾新光认为，自主品牌汽车向上走，而合资品牌汽车向下走，是目前汽车市场一个非常有趣的现象。作为合资车，虽然已经在中高级车市场奠定了一定的地位，但为了丰富产品线，增加产品以满足市场的需求，他们必须向下走，推出一系列小排量汽车。此外，小型车市场份额高达30%的诱惑力，任何一个在中国市场追求销量的跨国企业都不会轻视。

车市两大阵营纷纷扩展自身的产品线，这意味着合资品牌与自主品牌争夺战已经拉开了序幕。业内人士分析，对于合资品牌而言，向小型车市场进军的主要问题在于，如何设计生产出满足中国市场低价要求的小型车，以及如何降低生产成本。一旦克服这两个问题，合资品牌可能对目前自主品牌占据的小型车市场带来颠覆性影响。而对于自主品牌主要目的还是为了提升品牌价值以及知名度，在汽车行业树立自身的影响力、形象以及地位，为到国际市场大显身手奠定坚实的基础。