

在路上

自主品牌汽车发展历程

从无到有 国产车不只拼价格

中国自主品牌汽车开始在技术上寻求全面突破

自主品牌汽车曾经依靠合资品牌汽车无法比拟的性价比优势,在中国汽车市场乃至全球车市创造了无数个市场奇迹。经过10年的发展和技术沉淀,中国自主品牌汽车已经开始在技术上全面突破,价格不再是唯一的竞争武器,在汽车安全、品质、动力、装配工艺等方面都取得了丰硕的成果。以第三代自主汽车的奇瑞瑞麒和威麟、比亚迪G3以及江淮和悦的诞生,标志着中国自主品牌汽车开始脱胎换骨,真正迈进品质之门,有了与合资车或进口车一争高低的底气。

晚报记者 舒晗



中国自主品牌大事记

- 1953年7月15日,第一汽车制造厂隆重举行破土动工奠基典礼。
- 1956年7月13日,国产的第一辆“解放”牌汽车驶下装配线,中国不能制造汽车的历史宣告结束。
- 1958年5月12日,一汽自主开发的中国第一辆轿车“东风”牌小轿车诞生。
- 1958年8月1日,一汽自主开发的中国第一辆高级轿车“红旗”牌轿车诞生。
- 1958年9月28日,上海汽车装配厂(上海汽车修配厂)试制成功第一辆凤凰牌轿车。
- 1960年,第一辆黄河车JN150在中国重汽的前身——济南汽车制造厂下线,结束了中国不能生产重型车的历史。
- 1969年10月,第二汽车制造厂破土动工。
- 1983年2月26日,一汽隆重举行生产汽车百万辆庆祝大会。
- 1985年3月21日,中国最早的轿车合资公司“上海大众”正式成立。
- 1986年9月30日,第一辆“夏利”两厢式轿车下线。
- 1987年4月7日,第50万辆东风车下线。经过18年努力,二汽成为我国第一家年产突破10万辆的汽车企业。
- 1991年1月21~24日,全国汽车工作会议在上海召开。
- 1994年,国务院发布《汽车工业产业政策》,为我国汽车工业的发展提供了政策依据。
- 1998年8月8日,第一辆吉利汽车在浙江省临海市下线。
- 1999年12月18日,奇瑞公司首台奇瑞轿车成功下线。
- 2001年7月21日,第100万辆长安汽车下线,长安成为国内首家产销量突破100万辆的微型企业。
- 2002年8月20日,下线后经过一年半的等待,中华轿车终于获准上市。
- 2003年8月,首批吉利轿车出口海外,实现吉利轿车出口“零的突破”。
- 2004年12月,上汽出资6700万英镑购买了罗孚核心技术知识产权,罗孚75平台成为上汽自主品牌的技术来源之一。
- 2005年4月,比亚迪第一款新车F3在西安下线,并于同年9月正式上市。
- 2005年12月26日,天津一汽终端零售突破20万辆,成为第一个年销量突破20万辆的自主品牌轿车企业,自主品牌轿车首次超过合资品牌,成为单一品牌年度销售冠军。
- 2006年2月15日,上汽自主品牌项目获得国家发改委批准。
- 2006年7月21日,《关于确定一批企业开展创新型试点企业的通知》下发,一汽、奇瑞、宇通、吉利成为创新型试点单位。
- 2006年8月18日,一汽集团的自主品牌轿车“奔腾”下线。
- 2006年10月,上汽的第一款自主品牌车型荣威750发布。
- 2006年11月16日,红旗HQ3上市,开启了红旗品牌回归高端的序幕。
- 2007年12月13日,整车、动力总成以及混合动力系统都由长安完全自主开发的MPV——杰勋HEV在长安汽车工厂内下线。
- 2008年4月,广州本田首款自主品牌概念车“理念”亮相,为我国合资企业开发自主品牌走出了一条新路。
- 2009年3月,奇瑞发布瑞麒、威麟、开瑞、奇瑞四大品牌,与此同时,吉利发布了全球鹰、英伦和帝豪三大品牌也浮出水面。
- 2010年3月28日,吉利汽车与美国福特汽车签署最终股权收购协议,获得沃尔沃轿车公司100%的股权及相关资产。

奇瑞 坚持自主创新不动摇

11年实现200万的跨越

奇瑞作为一个年轻的汽车企业,自1999年第一台奇瑞汽车下线,用了11年的时间实现从零到200万辆历史性的跨越,成为我国最大的自主品牌汽车研发、生产、销售和科技企业。

奇瑞汽车总经理金弢波说:“在11年发展过程中我们得出的结论,就是我国民族汽车工业和自主品牌企业要想发展壮大,做强做大,在全球市场占有率有一席之地,就必须坚定不移地走自主创新和国际化的发展道路。”截至今年上半年,奇瑞公司已累计申请专利4862件,累计授权专利3009件,2009年到2010年奇瑞先后被评为全国企业知识产权示范单位和国家商标战略实施的示范企业。经过10多年的不懈努力,奇瑞公司已形成了从乘用车到商用车,从传统汽车到新能源汽车,从整车发动机变速箱到关键零部件、关键材料、关键装备,从设计开发到设计实验比较完整自主创新的能力。

比亚迪 技术是生存的根本

生产出全球第一款量产双模电动车

自2008年年底全球第一款量产双模电动车比亚迪F3DM,掌握磷酸铁锂电池核心技术的比亚迪就成了全球汽车界的“宠儿”。从股神巴菲特入股,到与大众汽车展开车用电池合作;从深圳市政府和金融机构采购F3DM示范运行,到E6电动出租车驶上深圳街头;从与奔驰合资开展电动车研发,到成为新能源汽车补贴的最大赢家……比亚迪几乎成了新能源车的代名词。

比亚迪可以称得上中国发展最快的自主品牌。比亚迪汽车销售公司副总经理王建均说:“比亚迪一直是创新为王、技术为主的发展思路,技术对我们来说是一个非常重要的点,任何技术上的管理和创新,都凝聚在比亚迪的血液当中。没有技术就没有在市场上的地位,没有技术就得不到别人的尊重,没有技术就没有办法生存下去,所以技术是我们生存的根本。”

华泰 创新柴油技术

百公里节油30%~40%

华泰汽车是我国第一家拥有自主清洁柴油发动机及清洁柴油整车制造技术的企业,并且自主创新了国内第一款清洁柴油中高级轿车。

多年来,华泰汽车坚持将清洁柴油技术作为企业发展的主要方向。华泰汽车集团董事长徐恒武用数据讲述了华泰重兵布阵柴油车的信心所在:清洁柴油发动机与同等的汽油发动机相比,百公里节油达30%~40%,可明显降低油耗和使用成本;从减排指标来看,清洁柴油发动机与同等汽油发动机相比,整车一氧化碳减排92%、二氧化碳减排25%、氧化氮减排98%、颗粒物减排99%。清洁柴油车在汽车保有总量中的比重越大,节油效果越明显,社会效益越显著。

1升油跑32.5公里 风骏被誉为最省油皮卡

1升油跑30多公里,对于1.0L排量的微轿来说也不是轻而易举的事,而2.8L排量的“大皮卡”却取得了这样的成绩,应该算是奇迹了。日前,在西安进行的风骏皮卡“挑战1L油——极限节油赛”活动中,现场观众赶上了“见证奇迹时刻”。用户魏巍驾驶装有1升油的风骏跑出32.5公里的距离才缓缓停了下来,这让一周前在宁波进行的风骏“挑战1L油”活动中刚刚创造的28.8公里的纪录作古。以此计算,排量2.8L的风骏皮卡百公里油耗仅为3L。

据了解,参加此次比赛的风骏皮卡,搭载的是有“智能节油王”(INTEC)之称的TC发动机,该机是长城汽车与德国博世联合开发的第一款电控高压共轨发动机,并在国内首家用于皮卡车型。电控ECU、高压油泵、高压油轨、燃油计量器均是德国博世原装件,省油高效是此款发动机最明显的优势。在工信部公布的油耗

中,风骏皮卡就凭此发动机比同类车型油耗低将近1升,成为最省油的皮卡。然而,对于这种油耗数据,用户更愿意相信自己的眼睛和自己实际驾驶数据。

对此,风骏皮卡品牌负责人指出,此次节油挑战,就是要让客户自己验证并看到真实的油耗数据。此次比赛遵循客观、科学、公正的原则,让用户带着自己的风骏皮卡,油箱改为透明的外挂形式参与比赛,采取城市实路测试的方式获得数据,成绩是用用户自己的车在媒体、观众的监督下跑出来的数据,而非厂家自己测量的数据,这样的结果让消费者更加信服。

业内人士指出,工信部的油耗是测试得出的综合油耗,实际使用中会由于道路情况加上个体驾驶技术的差异,有一定的出入,但是基本反映了车辆油耗水平。工信部的油耗数据显示,风骏皮卡的油耗就很优秀,此次节油赛加上

车手们的努力,取得如此优异成绩也算是在合理范围内,但也是皮卡产品的节油极限了。

勇夺桂冠的用户魏巍说,自己一直开着风骏皮卡就觉得省油,而今天1升油跑了32.5公里,非常地兴奋但也觉得是在情理之中的事。众多观赛者都觉得皮卡很费油,看完此次挑战赛后发现,皮卡如果性能过关,其节油性不次于一款乘用车。有汽车资深人士对此指出,油耗挑战赛对选手驾驶技术要求比较高,好的驾驶技术能取得更优异的成绩,当然这还是要建立在产品性能基础上,风骏皮卡由于其发动机较高的科技含量,本身具备省油特质,也是高端皮卡中最省油的皮卡车了。

正是凭借着省油特性,风骏成为国内市场第一款获得欧盟WVTA认证的高端皮卡,它通过了行人保护试验、环保ELV标准等严格的国际标准,获得了在欧盟国家无限制自由销售



权。风骏皮卡负责人表示,风骏皮卡开展“挑战1L油——极限节油赛”活动希望消费者认识到高端皮车的经济性,同时希望能在当今社会油价高企、能源紧张的环境下,尽量选择节能产品,为自己节约用车成本的同时,也为国家的节能环保贡献一份力量。 陈娟