

美式大车淡出中国合资车型

汽车

浣滆 鍙戝竷浜庯細2008/10/20 16:23

据悉,日前部分汽车杂志和专业汽车记者获上海通用邀请前往德国吕塞尔斯海姆参观通用欧洲设计中心,"试驾即将投产中国的新一代换代车型",同时,上海通用上海工厂及其配套厂新一代换代车型的零部件分解配套正紧锣密鼓的展开,加上君威的停产让位于生产线调试,各种迹象表明,铁定国产的上海通用换代车型——基于欧宝Insignia平台上的新一代君威已箭在弦上,即将推出,或年内登场。原依托于通用大宇"旅行家"平台的凯越车系未来亦将切换到通用欧洲设计中心开发的雪佛兰Cruze平台上,承乐风之上,启景程之下,上海通用悉数引入通用汽车最新欧洲平台的时代即将拉开帷幕。以此为分水岭,在上海通用完成此切换之后,除了销量平平的君越和克莱斯勒铂锐,在日系占据中高端车型销量前三位的凌厉攻势中,纯美式大车及其底盘将逐步成为使唤多年、江河日下的弃子,淡出中国合资车型的选项。

底盘宽松、调教舒适、油耗偏高的美式大车在中国市场的淡出和在美国本土市场的溃缩是全球能源短缺时期的应对之术,也是通用和上海通用汽车改弦易张,驶向更注重操控感和运动化的新长征。借国际化浪潮并搭载"全球平台、欧美技术"的快车,别克品牌向"高科技、现代、动感"转型的意图是显而易见。

别克脱"胎"换"骨":新一代君威全球最新平台主打操控

在汽车业,平台是指一个车身架构的系统集成,包括了底盘、车身结构等核心系统。从一个平台可以派生出不同风格、不同定位以及不同类别的车型,甚至可以演绎出不同的车身设计,如三厢轿车的平台同样可以衍生出两厢轿车、旅行车甚至SUV。虽然形式、种类不同,但只要出自一个平台,就意味着它们都建立在同一个技术基础上。采用平台产品战略可以大大节约车型研发和制造、采购成本,同时能够保证汽车集团旗下各品牌能够快速共享最先进的技术。平台战略是今天业界普遍认同的现代汽车研发、制造理念,也是市场竞争和研发技术高度进化的产物,如大众与奥迪、斯柯达,福特与马自达、沃尔沃,丰田与雷克萨斯等都是多款车型共用平台。这几年,通用汽车经过整合全球资源,形成在各大洲的研发中心依据自身专长,在平台开发上资源共享、"各司其职"的特色。如北美研发中心侧重于最擅长的 SUV、皮卡平台的研发;澳洲研发中心负责后驱豪华车平台开发;欧洲研发中心研发中型车和紧凑型车全球平台;韩国大宇研发中心则负责小型车平台开发等等。这样,在通用汽车实现资源配置最优化、生产效益最大化的同时,也能保证每款衍生车型都拥有最先进的技术,都代表最新的理念和足够价格竞争力。

全球车的另一个优势是在开发阶段,每个全球平台车身架构都会开发出模块化的工具包,能够根据需求进行一些改变,做适应性的组合,这样就可以全球分工,打造出各具特色的车,以满足不同地

区和细分市场的需求。如此,不仅实现了经济规模,并且全球市场能够同步推出最新车型。即将在国内登陆的新一代别克君威 Insignia和雪佛兰Cruze科鲁兹,就分别共享通用欧洲研发中心开发的中级车和紧凑型车两个最新全球平台。目前已经获知,这款通用最先进的全球中级车平台将被通用体系内包括庞蒂亚克、土星、萨博等多个品牌的十余款车采用,而欧宝Insignia与新一代君威是其中第一批推向市场的产品。后者已于今年7月的伦敦车展上亮相,但预计要在11月份才能上市销售。

几年前,在石油价格疯涨、原材料价格攀升等等不利因素还未爆发时,通用全球CEO瓦格纳即提出"全球共享零部件供应,全球共享产品平台"的战略,其最大益处是能让通用汽车集团内部最大限度地整合全球优势资源;共享零部件供应;从研发和生产的环节节约成本,并大幅缩短周期。通用汽车的"全球共享资源"为上海通用提供了养分,上海通用汽车不仅可以早期参与到全球车的开发中,将中国市场的需求融入工程设计,开发适应中国市场的"全球车",即将推出的别克新一代君威和雪佛兰Cruze科鲁兹就是例证。