

雷诺-日产联盟全球董事会议上，传出雷诺计划在广州花都生产乘用车的消息。雷诺-日产联盟总裁卡洛斯·戈恩在接受媒体采访时表示，“将在合适的时间，有合适的项目的时候公布东风雷诺项目的具体消息。”

哪些车型值得期待？

汽车

浣涓

鎏賤戩浜庸綯2007/03/05 12:02

月中旬，在中国广州举行的雷诺-日产联盟全球董事会议上，传出雷诺计划在广州花都生产乘用车的消息。雷诺-日产联盟总裁卡洛斯·戈恩在接受媒体采访时表示，“将在合适的时间，有合适的项目的时候公布东风雷诺项目的具体消息。”

传言国产已多时的梅甘娜Megane与SMPV风景Scenic

雷诺国产姗姗来迟

在全球各大品牌车型纷纷扎根中国之后，雷诺终于也传出稍稍让人感到振奋的消息。而对于雷诺国产计划的一拖再拖，不少人会认为这是因为雷诺过于怠慢中国市场，事实上，雷诺在中国的问题并非动作太慢又或者主观上太消极，在一定程度上，反倒是因为雷诺当初进入中国太早太草率。

早在1994年，匆匆进入中国的雷诺与三江航天集团共同出资9800万美元，在湖北孝感建立了其在中国内地的第一个项目——三江雷诺汽车公司。这是一个彻头彻尾的失败项目，自成立以来只生产了数千辆“塔菲克”客车（目前处于停产状态）。2000年，三江集团眼见扭亏无望不得不黯然退出，由华晨集团旗下的航天华晨接手；2003年，华晨所持有的三江雷诺股权又被转让给德隆系旗下的湘火炬手中；2004年，湘火炬在与雷诺就乘用车项目谈判失败后宣布退股，留下三江雷诺这一烂摊子至今无人收拾。

由于三江雷诺项目的失败，使得雷诺在中国政府心目中的印象打了折扣，也导致雷诺在中国合资生产乘用车的计划举步维艰。新千年之交，雷诺与北汽曾有意合作生产乘用车，首款国产车型选定风景，但是国家发改委认为雷诺应当先处理好三江雷诺项目，两者的合作最终未获通过，北汽转而与韩国现代合资生产轿车并大获成功。

同来自B共享平台的Clio与Modus（日产Note姐妹车型）

雷诺争夺战 广州胜武汉

至于雷诺与东风的合资项目，国家发改委更希望雷诺能留在湖北，以便整合盘活三江汽车的资源，解决三江雷诺的遗留问题。而湖北政府与武汉政府也一直力图留住雷诺。

2004年，东风雷诺的合资项目落户武汉的消息甚嚣尘上，时任东风汽车总经理的苗圩对媒体表示：“双方在加紧谈判，争取尽快宣布合资公司的业务计划。”只可惜，谈判最终未能转化为合作现实。2005年，在苗圩调任湖北省委常委、武汉市市委书记后不久，再度盛传雷诺将落户武汉，“东风雷诺项目也许就是苗圩出任武汉市委书记后带给武汉的一份见面礼。”然而，此一说法最终仍是不了了之。

武汉所面临的重大难题是，法国政府和雷诺方面都更加倾向于风神二厂所在的广州花都。广州政府显然也很清楚这一点，2005年，时任广州市委书记的林树森在接受海外媒体采访时便表示：“东风雷诺项目选址问题应由企业自己决定，有关部门不应干预企业的商业决策。”暗指国家发改委不应该偏向武汉。

时至今日，雷诺方面依然更钟情于广州。一向敢作敢言的卡洛斯·戈恩在接受《广州日报》采访时，毫不掩饰其对广州花都的好感：“不可否认，我们在选址上有倾向性，而且这种倾向性是大家看得出来的。花都有它的优势，我们在花都建立了研发中心，花都还有机场和港口，广东省、广州市和花都区政府也比较支持。”他还表示，“我本人在2002年、2004年和今年三次访问了广州，我对广东省、广州市和花都区政府的开放式的想法和思路非常欣赏，而且从这几年的经历看，你们的政策是贯彻始终的，这非常重要。”

以卡洛斯·戈恩的一贯强硬作风，武汉扭转局面的机会并不大。目前，武汉最有机会获得的是雷诺卡车项目，不过，雷诺卡车和日产柴(Nissan Diesel)一样，同属瑞典沃尔沃集团(AB Volvo)所有，是沃尔沃与东风的商用车合作项目，和雷诺-日产并无关系。假若武汉最终失去雷诺乘用车项目，三江雷诺的遗留问题将很难得到解决，这也是国家发改委和湖北政府备感头痛的一点。

入门中级车拉古娜Laguna与小型三厢车Thalia

哪些车型最有可能国产

客观地说，拥有广州本田、广州丰田和风神汽车的广州，在轿车工业上已经比武汉更加繁荣，并且还拥有珠三角庞大的消费市场和完善的汽车配套产业链作支撑，同时，广州发达的物流运输，对于崇尚沃尔沃式高速物流运转的卡洛斯·戈恩来说，也有着更大的吸引力。

此外，日产已经把B级车天籁和蓝鸟都放在湖北襄樊生产，而把B级以下的所有车型（包括阳光、骐达、颐达、轩逸、骏逸和即将国产的A0级小车）都放在花都生产，即便两个工厂的柔性生产线都同样拥有生产所有车型的能力。而以雷诺的品牌定位来看，其国产后必然会主打B级以下车型，选择花都也就在情理之中。

对于将来日产、雷诺与东风三方的合作关系，目前尚无确切的说法，但几乎可以肯定的是，雷诺-日产不会采用标致-雪铁龙在中国设置一家合资公司+两个事业部的做法，东风雷诺与东风日产将是两家相对独立的合资公司。毕竟雷诺与日产之间的联盟关系，与PSA集团旗下的标致与雪铁龙还是有着不小的区别，雷诺与日产在全球市场上的运作也是相对独立的。

车型方面，标致与雪铁龙已共用所有乘用车平台，每一个平台之上都有姐妹车型（比如C4和307、C5和407、C6和607等等），而雷诺与日产共用平台的程度则没有这么深，目前共用的主要是B平台和C平台，到2010年共享平台计划增加到10个。而最有可能首先国产的，是来自C共享平台的A级车梅甘娜，以及多年前进驻中国未果的SMPV风景。除了这两款车之外，以进口车身份在中国销售多时的拉古娜，同来自B共享平台的Modus和小车Clio，以及缺乏个性但是价格宜人的Thalia，预计随后也会跟进。至于曾在中国试水销售但不受消费者青睐的旗舰车型威赛帝，国产的可能性非常小。