

上半年SUV盘点： 自主向上遇阻 合资小型SUV来袭



进入2018年,SUV市场快速降温。上半年,SUV增速已降至个位数至6.3%,共销售4688944辆。SUV销量的下滑主要源于自主小型SUV市场的萎靡。消费能力的提升,使得以性价比作为卖点的自主小型SUV正逐渐失去市场;而形成鲜明对比的是,合资品牌却正借这一市场迅速回暖。刚刚上市的丰田奕泽和C-HR以及斯柯达柯米克都渴望一展拳脚,一汽-大众首款SUV探歌更被寄予厚望。

1 2018年上半年国内SUV市场销量前十榜单

进入2018年,助推车市快速发展的SUV车型增速已经大幅放缓,据全国乘用车市场信息联席会数据显示,在刚刚过去的6月,SUV共销售687578辆,同比下降4.4%,这也是近年来SUV首次出现负增长;在此拖累下,2018年上半年SUV增速也降至个位数至6.3%,并共销售4688944辆。预计到SUV高速增长难以持续,占据SUV市场领先地位的自主品牌在2017年年底曾明确提出,工作重点将由SUV车型转向轿车,而这也导致2018年SUV市场愈发疲软;但值得注意的是,被自主品牌

压制许久的合资品牌却从2季度起开始发力,无论是销量还是新车投放力度,都迎来了高潮。

最终,自主品牌SUV夺得2018上半年销量前十中6席,其中哈弗H6和宝骏510以明显优势领跑SUV市场;接下来,吉利博越、传祺GS4和荣威RX5分列4-6名,长安CS55则名列第9。而后程发力的合资SUV则占据4席,大众途观夺得销量季军,别克昂科威位列第8名,日产奇骏和逍客两款车型分列第7和第10名。

2 销售乏力 自主SUV向上突破遇瓶颈

2018上半年,哈弗H6共销售214088辆,虽同比下降5.51%,但仍是上半年唯一销量突破20万辆的车型,并以较大优势继续领跑SUV市场。同时,随着H4在2018年上市,哈弗完成了H系列车型从1到9的全面布局,但遗憾的是除了标杆产品H6以外,其余车型表现并不尽如人意,曾经强势的哈弗H2甚至连榜单前15都无法进入,而H7、H8、H9等车型也无力带领哈弗打入中高端市场。不过销量的下滑,并无碍长城宝马建立合资公司这一重大事件登上头条。

宝骏510曾在2018年2月有过销量超越哈弗H6的高光表现,但之后销售出现连月下降,最终,其上半年累计销售179051辆,在亚军位置坐得高枕无忧。此外,宝骏旗下对标哈弗H6的车型——宝骏530上市后渐入佳境,其6月共销售15005辆,成功跻身当月销量前十。

吉利博越在传祺GS4、宝骏510等车型与哈弗H6的榜首竞争中一直表现低调,但它却默默地完成了连续19个月销量超过两万辆的出色表现,6月,吉利博越销量甚至超过宝骏510并升至月度销量亚军位置。综合上半年,表现稳定的博越累计销售135216辆,排名榜单第4名。而博越的出色表现也是吉利汽车近年来崛起的缩影,在2018年车市增长放缓的环境下,吉利汽车上半年销量却逆势大涨44%,共销售766630辆。

接下来,经历了惊艳的一季度后,传祺GS4表现急转直下,6月销量已不足15000辆,其上半年共销售125340辆,仅依靠一季度打下的基础排名榜单第5名。此外,曾经领跑自主中高档SUV的传祺GS8也已回归平常,家族最新的GS7和GS3则因为产品定位、价格、同质化严重等原因,上市后并未能掀起波澜。

荣威RX5则是又一位表现非常稳定的选手。其上半年共销售117230辆,同比上涨21.01%,排名榜单第6名。

长安恐怕是2018年最令人失望的品牌。长安CS军团在2018年年初表现不俗,但之后却急速滑落。最终只有家族最新的CS55一款车型以累计91167辆的销

量成绩挤进榜单前十,排名第9;而CS35、CS75则不见踪影。在经济日报-中国经济网记者的走访中得知,因为新款CS75刚刚上市,因此终端售价只有1000元的优惠,而在竞争激烈、车购纷纷降价比拼的环境下,新款CS75恐将难以出头。

自主SUV进入2季度后市场萎缩明显,尤其随着消费升级和购车回归理性,以性价比为卖点的自主小型SUV表现更是令人失望,此前热销的哈弗H2、长安CS35、江淮S3等车型早已不复当年之勇。此外,想借助SUV向上突破的自主品牌也遭遇瓶颈,并出现分化。一方面,以传祺GS8、长安CS95、荣威RX8等为代表的,以“大车”换取价格向上空间的车型,虽然曾经出现过GS8连月销量突破万辆的高光时刻,但随着消费者购车回归理性,其月销量也回归至5千辆以下,而长安CS95和荣威RX8则尚未证明自己。

另一类,WEY和领克则代表了以提升品牌形象寻求突破的发展路径,但WEY和领克的表现也出现了分化。上半年,WEY品牌VV7和VV5两款车型共计销售76574辆,月均销售6千余辆的表现与此前单车月销过万的表现相比下滑不少,而插电混动车型P8一共只售出1073辆。销量的下滑也表现在价格的松动上,记者走访一家北京的WEY品牌4S店时得知,目前车辆已经有1万元优惠,并且现车充足;同时,P8由于售价过高确实鲜有人问津。

领克表现则蒸蒸日上。其中,领克01已经连续3个月销量超过9000辆,单车表现远优于竞争对手VV7和VV5,而其上半年共销售46252辆;领克02则由于6月28日才正式上市,所以并未有销量统计。在价格方面,领克全系车型目前也没有优惠。

同样的发展路径,却出现了分化的走势。究其原因,WEY由于出色的设计,在产品初期虽曾获得“满堂彩”。反观领克,无论车辆外观内饰、还是动力调校都得到了普遍的认可,此外领克01、02以及传言将要到来的领克03,从SUV到CROSS,再到轿车,产品布局也更加合理。

3 后程追击 合资品牌布局小型SUV

合资品牌方面,大众途观表现依然抢眼,其上半年共销售138600辆,夺得销量季军。同时,在SUV领域一贯行动迟缓的大众也开始发力,不仅一口气带来全新一代途锐、一汽-大众全新T-Roc、一汽-大众Advanced Mid-Size SUV以及上汽大众Powerful Family SUV四款车型,还承诺将在2020年前至少拥有12款SUV车型。相信拥有厚重品牌力的大众也势必掀起一阵SUV风潮。

老当益壮的别克昂科威则是美系SUV的代表,其上半年共销售92839辆,排名榜单第8名。而日系的日产表现也很抢眼,上半年,日产奇骏和逍客分别销售96586辆和84409辆,分列榜单第7和第10名。

值得注意的是,虽未进入上半年销量前十榜单,但本田XR-V和缤智“两兄弟”从2季

度开始也逐渐发力,并频频入榜月度销量前十,这也是合资SUV“反攻”的缩影。

随着购买力的提升,消费者购车正由性价比转为更关注品质和个性化,这也催生了合资SUV的回暖。最为明显的是,与自主品牌在小型SUV市场的惨淡形成鲜明对比,合资品牌却纷纷将视线瞄向了这一市场。本田的“双胞胎”车型XR-V和缤智,以及日产的逍客已经在市场中证明了自己,而丰田的“双车”战略又带来了更加激进的C-HR和奕泽,斯柯达则引入了柯米克,此外,一汽-大众的重磅车型、也是其首款SUV探歌也将于7月底上市……可以预见的是,国内小型SUV市场又将掀起新一轮高潮,而合资品牌是否会以此为契机,并全面抢占自主SUV市场,也值得深省。(郭跃)

三缸机全面称霸小排量发动机领域

近年来,全球范围内普遍在提倡节能减排,各国政府也制定了严苛的油耗限制法规,以三缸为代表的内燃机小型化、增压化已经是不可逆的技术发展趋势,包括通用、大众、丰田、本田在内的厂商都开始涉足这一领域。

近日,2018国际发动机大奖公布,三缸发动机自2015年以来,再次包揽了1.5L及以下排量的所有奖项!三缸机正以其高效的动力和出色的燃油经济性日益俘获消费者的心。

三缸正在走进消费者的视野并日益主流化

去年10月,伴随着别克GL6、阅朗和新英朗等新车型的上市,别克全新一代1.3T/1.0T Ecotec双喷射涡轮增压发动机正式投入市场。GL6上市销售不到一个月,销量已经超过1万辆,迅速登顶细分市场销量

排行榜,新英朗月销量也取得了出色的成绩。良好的市场反馈不仅显示出别克对产品实力十足的把握,也从侧面印证出别克的小排量增压发动机在激烈的市场环境中脱颖而出,赢得了消费者的青睐。

别克全新一代发动机为什么能取得这样的业绩?

别克全新一代1.0T/1.3T Ecotec双喷射涡轮增压发动机,这两款引擎领先动力科技的高效智能发动机基于全新架构开发,采用包括智能双喷DPI和低惯量涡轮增压技

术在内的多项创新技术,并依托上汽通用汽车先进制造工艺和通用高标准全球供应链打造,带来高性能、高科技、高可靠,低油耗、低排放、低重量的产品。

三缸发动机的实际表现究竟如何呢?

我们以2018款新英朗搭载的1.0T发动机为例,其最大功率为92kW,峰值扭矩为170N·m,相较于上一代1.5L自然吸气发动机,重量减轻24公斤,燃油经济性提升10%,综合百公里油耗分别下降了0.5L(手动)/0.8L(双离合);1.3T发动机最大功率120kW,最大扭矩230N·m,相比上一代1.4T发动机重量减轻25kg,动力提升15%,油耗

下降5%。上汽通用汽车泛亚汽车技术中心驱动系统执行副总监尹建民表示,目前,在1.5L以下的小排量领域,三缸机在燃油经济性、燃烧效率、动力性能方面均占有优势。全新一代1.0T/1.3T Ecotec双喷射涡轮增压发动机在各项性能指标上,包括全负荷加速噪声都全面优于目前很多主流的四缸机。

