

### A2 车企扎堆出行服务商

在今年的广州车展上，多家车企先后推出自己的出行战略，并希望通过汽车来构建未来人们的出行生活，链接其他产业。广州车展开幕前夕，大众汽车集团（中国）率先发布了最新举措。

### A3 车企争相押宝二手车电商

在资本浪潮催生下的二手车电商，与汽车厂商之间的融合发展成为新的潮流。在今年的广州车展上，尽管新车仍是主角，但二手车电商却凭借与车企的合作成为焦点。

### A4 合资车企借SUV向上突围

近年来，国内刮起的SUV风潮至今依然火热，但是在销量放缓的大背景下，合资车企开始借助细分市场布局更具针对性的车型，面对二孩政策的实行以及家庭出行的需求，中型、大型SUV更为引人关注。

聚焦广州车展

## 高端遇阻 长城取道“轻奢”路线

在哈弗H8、H9两款车型首次冲击高端市场失利后，长城汽车欲再插品牌“天花板”。今年广州车展开幕前夕，长城汽车发布以董事长魏建军的姓氏命名的高端品牌——WEY（中文名称：魏派），定位“轻奢”路线，将推出两款新车。但业内人士认为，长城汽车因面临市场竞争激烈的大环境以及自身技术储备欠缺等多重困境，今后WEY冲高之路难辟蹊径。

### 押宝SUV走高端

“WEY品牌独立出来的想法产生于四年前。”对于新推出的长城汽车高端品牌，魏建军解释称，“WEY品牌在打造豪华感的同时，还要有价格上的优势，所以我们定位于‘轻奢’——既不是高不可攀的奢侈，也并非肤浅的奢华堆砌，而是触手可及的质感”。

在WEY品牌推出的同时，W01和W02两款全新SUV车型也相继亮相。2018年，WEY品牌将形成5款车型的阵容。此外，在WEY品牌的规划中还包括插电式混合动力车型。据了解，WEY品牌的产品长度将锁定在4.3-4.8米之间，与目前哈弗品牌的热销车型H2和H6接近。魏建军透露，WEY品牌的推出，并不会改变长城汽车的“聚焦”战略，哈弗品牌和WEY品牌规划的产品都将是SUV，目前并没有进入轿车领域的打算。

作为长城汽车向上“冲高”的品牌，WEY品牌将采用单独建店的方式，建立独立销售网络。长城汽车总裁王凤英称，



虽然和哈弗品牌同属长城汽车子品牌，但WEY品牌拥有独立的国际化研发团队、构建了独立的高端零部件配套体系，组建了独立的品牌运营团队，在经销商渠道上也是完全独立的全新网络。

### 自身技术欠缺背书

5款新车规划、单独建立销售网络，作为长城汽车“掌门人”的魏建军，为WEY品牌勾勒出一幅冲击高端的蓝图。然而，在业内人士看来，WEY品牌做的只是“表面”功夫，自身技术储备的缺乏，使得该品牌在未来与其他自主高端品牌竞争中恐处于劣势。

近年来，越来越多的自主品牌加入冲击高端的行列。上汽、长安等自主品牌车

企纷纷布局高端车型。其中，上汽凭借自身实力和技术储备推出的名爵锐腾，其加速性能及四驱性能等使之成为自主品牌中的明星车型。此后，主打互联概念的上汽荣威RX5，也以高端定位，取得了不俗销量成绩。与此同时，吉利在冲击高端的道路上走得更加彻底。在推出博瑞车型后，日前吉利发布全新品牌LYNK&CO，将采用沃尔沃全新的CMA平台架构，借助沃尔沃的技术和研发能力作为品牌背书。

同时，在技术储备方面，一直以来长城汽车却很少提及，而首次冲击高端市场的哈弗H8、H9两款车型，上市前后曝出的各种问题败走麦城，使得长城汽车的技术能力遭人诟病。数据显示，今年前10个月，哈弗H8销量仅为5967辆，同比下滑

13.55%；哈弗H9销量仅为9032辆，同比下滑高达25.13%。魏建军也承认：“哈弗H8的确走了麦城。”

业内人士表示，与其他自主品牌体现出的技术储备相比，目前WEY品牌推出后，只能看到车型及用料方面的变化，而在技术层面，仍然延续现有哈弗车型的框架，在该方面WEY品牌与其他自主品牌相比处于劣势。

### 豪华品牌挤压空间

事实上，未来WEY品牌不仅要面对自主品牌纷纷上攻的局面，还要面临豪华品牌下探的现状。魏建军曾表示，WEY品牌将主攻15万-20万元区间市场。而这也正是豪华品牌下探的新战场。此前，一汽-大众奥迪A4L、华晨宝马3系等豪华品牌车型，终端售价早已降至20万元区间。SUV车型中，一汽-大众奥迪Q3的售价已接近20万元，部分车型甚至跌破20万元。

据了解，面对车市压力及年轻购车群体，豪华品牌已经将目光投向20万元以下区间市场。今年广州车展期间，宝马1系三厢版已经进入十几万元的价格区间；未来奥迪还将在国内引入售价更低的Q2，向下抢占市场份额。

汽车行业评论员张志勇认为，豪华品牌的不断下探，已经成为国内车市的必然趋势，不仅WEY品牌，其他自主品牌也将同样面对在寻求冲高梦想时遭遇豪华品牌阻击的难题。

北京商报记者 刘洋

### 漪席谈

## 杜绝手机驾驶 立法更有效

刘薇漪

酒驾、毒驾的危害毋庸置疑，比起前两项，开车玩手机更可怕，如今智能手机的功能越来越强大，远远超过立法的速度。十个司机中九个都开车接打过电话，八个刷过微博、微信……虽然大家都知道，车速60km/h时，低头看手机3秒，相当于盲开50米，一旦遇到紧急情况，刹车至少需20米。开车看手机发生事故的概率是普通驾驶的23倍；开车打电话发生事故的概率是普通驾驶的2.8倍。

三年前，在美国的一位道奇卡车车主一边开车一边看iPhone，撞上了一辆SUV，导致SUV司机以及一名乘客死亡，车里的幼童因为这场车祸瘫痪。受害人家属提起责任诉讼，控诉苹果公司明知道司机会在开车的时候用手机，却不对这种行为加以阻止。

2014年，美国汽车协会基金会AAA的一项研究显示，

纯粹的车载语音命令同样会干扰司机注意力，尤其是使用模拟人类说话方式，使用自然语音与语义识别的Siri、Google Now与微软Cortana。

仅仅在加州一地，去年因为使用手机而分心驾驶就造成了12起致命车祸，500起车祸伤害，700起撞车，正当大多数厂商将新车标配Apple的CarPlay或Google的Android Auto平台应用时，美国国家公路交通安全管理局（NHTSA）认为驾驶时分心玩手机已经相当严重，基于此，NHTSA今年11月开始要求智能手机生产商“启动手机驾驶模式”。

手机的“驾驶模式”启动后，在驾驶时手机的个别功能会受到限制。有迹象表明，各家汽车制造商和苹果Carplay、Google Android Auto在内，已经着手改善避免司机分心的状态，将操作和反馈全部改用语音来实现。做得最好

的是福特，其Sync车载系统里就加入了“免打扰”功能，司机开车时连电话都不能接，电话会自动转成语音邮件。

不过，除非司机被法律约束，像飞机起飞时那样被强制开启“飞行模式”，否则手机这个设备如何识别你是在开车还是仅仅是个乘客？Pokemon GO确实加入了驾驶识别功能，当你的GPS信号的移动速度超过每小时16公里的时候，会弹出一个警告通知。但这个通知可以按下一个“我是乘客”的按钮消除。

欧洲对开车使用手机更为严苛，2003年和2012年法国政府两次调整交通违规，逐渐加大了对驾车打电话行为的约束和惩罚。现在法国严格禁止司机在驾车时以手持的方式使用手机，一旦发现将扣去三分并处最高750欧元的罚款。