

# 新天籁2.0T缺位 东风日产如何稳销量

日系中级车三强广汽丰田凯美瑞、广汽本田雅阁、东风日产天籁已相继完成换代，并在产品阵营中换装新发动机，但新天籁备受关注的2.0T车型却从上市开始“哑火”至今。近日，北京商报记者走访北京和天津部分东风日产4S店发现，虽然上市已超过3个月，但东风日产全新一代天籁2.0T车型仍未铺货。业内人士表示，新天籁高配车型的“哑火”，已影响到东风日产在中型车市场上的话语权，如果不尽快解决该问题，东风日产整体的发展步伐将受到拖累。



图片来源:东风日产官网

## 高配版本无货

北京一家东风日产专营店销售人员对记者表示，目前新天籁只有2.0升低配车型有现车和试驾车，2.0T版本车型不仅没现车，连试驾车都没有。“厂家方面没有供货，具体原因并不了解。不仅是我们的店，其他店也都没有现车。”该销售人员说。

2018年12月，东风日产发布第七代天籁ALTIMA，分为2.0升和2.0T两个动力版本。其中，作为替代此前2.5升发动机的新动力系统，新天籁最大的亮点便是搭载可变压缩比VC-TURBO发动机的2.0T车型，该款发动机技术能最大程度地兼顾动力性和燃油经济性。4S店销售人员介绍，新天籁搭载的2.0T发动机，能够实现压缩比由14:1（高效能）-8:1（高性能）之间的智能无级切换，同时这也是新天籁与其他同级

竞品相比的突出优势。

对于新天籁2.0T车型何时能够真正开售，该销售人员透露，该车型一直没有销售的原因也许是因为“审批没过”，或者出现一些其他情况。新天籁2.0T车型可能会在4-5月到店销售，目前店内能够接受预订，但因为没有2.0T试驾车，因此消费者只能“盲订”，一些急需购车的消费者已经直接选择其他品牌车型，而上市已经3个多月还没现车，很多交纳订金的消费者已经退订，2019年车市本来就不乐观，经销商希望通过新天籁2.0T车型的高关注度，提升销量，完成销售任务，但现车迟迟未到，我们更着急。”他坦言。

一位接近东风日产的业内人士表示，新天籁2.0T车型一直未供货，是由于2.0 VC-TURBO涡轮增压发动机供应不足，生产线无发动机可装。现阶段，该发动机是由日本横滨工厂生产，再进

口到国内进行装配。由于发动机出现涉及核心部件的缺陷，为降低大规模召回风险，该发动机短时间内不会再生产。

对于上述原因是否属实，北京商报记者联系东风日产相关负责人，但截至发稿，并未得到回复。

## 市场压力倍增

作为东风日产的旗舰车型，新天籁对东风日产意义重大。在2018年上市时，东风日产市场销售总部部长辛宇曾表示：“天籁对我们而言太重要了，这是我们的旗舰车型，前面一代车型生命周期非常长，现在第七代实现一次全新换代，是东风日产的压轴之作。”

然而，新天籁的市场表现却并不乐观。尽管发动机存在缺陷的说法仍有待进一步确认，但2.0T版本车型迟迟未上市销售，已经影响到新天籁整体的市场表现。

新天籁所处的合资品牌中型车市场，一汽-大众、上汽大众分别布局迈腾和帕萨特；上汽通用布局雪佛兰迈锐宝XL和别克君威；东风标致508L则以低价杀入该市场；新天籁所处的日系品牌阵营，广汽丰田凯美瑞、广汽本田雅阁和一汽马自达阿特兹，均已拿出“看家”的新发动机版本车型征战市场。

事实上，在2.0T发动机持续缺位的情况下，东风日产新天籁的销量下滑严重。数据显示，2019年2月，东风日产天籁销量仅为3829辆，前两个月累计销量刚超过1万辆。与此相对，2019年2月，上汽大众帕萨特销量为1万辆，前两个月销量达2.57万辆；2019年2月，广汽本田雅阁销量为1.11万辆，前两个月累计销量为3.25万辆。

东风日产官网显示，东风日产售价在20万元以上的国产轿车仅有天籁和西玛两款。此前，定位C级车的天籁公爵已经停产，官网也取消了车型页介绍，而西玛自2016年在国内上市后市场表现则一直不够理想。

目前，东风日产新天籁2.0升车型售价区间为17.98万-19.98万元，新天籁2.0T车型的缺货，意味着东风日产在20万元以上的轿车市场上已没有一款有竞争力的产品。

不仅如此，为提高销量，作为低配车型的新天籁2.0升车型，售价还在进一步下探。以新天籁2.0L XE时尚版车型为例，该车型官方指导价为17.98万元，但已有经销商给出16.78万元的优惠价，优惠幅度超过万元。（下转A4版）

滴席谈

# 甲醇汽车春天来了?且先慢下结论

刘葳漪

日前，八部门联合发布的《关于在部分地区开展甲醇汽车应用的指导意见》甫一出台，A股甲醇概念股即应声大涨。

在该《意见》中，八部门指出要坚持因地制宜，在具备应用条件的地区发展甲醇汽车。例如山西、陕西、贵州、甘肃等资源条件较好且具有甲醇汽车运行经验的地区加快甲醇汽车实际应用。

甲醇汽车在山西、上海、陕西、贵州、甘肃这5省市中的10座城市，已经有将近七年的推广经验，至今仍未规模发展，主要是拘泥于以下几个原因：汽油的热值约为每公斤10400千卡，乙醇的

热值约为每公斤6530千卡，而甲醇燃烧产生的热值，每公斤约为4650千卡，甲醇是结构最为简单的饱和一元醇，作为车用单一燃料并不是很理想。此外，甲醇属于危化品，与空气混合能形成爆炸性混合物，库温不宜超过37℃，须储存于阴凉、通风良好的专用库房内，不适合在过于炎热的夏季应用……以上都限制了甲醇汽车的运营范围。

但是，不能忽略的客观事实是：我国甲醇燃料资源充足，生产技术成熟，通过劣质煤、煤层气、焦炉气制取甲醇，实现了对煤炭资源的最大化清洁合理利用。从长远来看，发展甲醇产业，是解

决石油对外依存度高的的重要手段，对保障能源安全亦具有战略意义。甲醇锅炉、窑炉是甲醇燃料热力燃烧实现化学能转换为热能的工程化应用。在这些方面，我国均有领先国际的应用优势。

此外，甲醇燃料电池更具有体积小、洁净环保、燃料使用便利的优势，使用甲醇燃料电池，能克服甲醇燃料储存、运输、加注的多种难题，从电池结构和反应步骤上比甲醇重整制氢燃料电池简单经济，不失为燃料多元化的选择。

六年前，国务院办公厅在发布的《国务院办公厅关于加强内燃机工业节

能减排的意见》中明确提出，鼓励替代燃料发动机与现有发动机制造体系兼容；积极发展柴油/天然气双燃料内燃机、生物柴油内燃机；开展汽油/甲醇双燃料点燃式内燃机、柴油/甲醇双燃料压燃式内燃机的应用试点工作……

显然，未来的配套动力不仅可以依靠内燃机，还可以使用燃料电池、增程式、混合动力等多种技术驱动，在配套动力多元化的趋势下，八部委又从能源安全的角度提出燃料多元化，可以说是意义重大。不能说甲醇汽车产业的春天现在已经到来，但起码迈出了坚实的第一步。