

## 产能不足 亚洲龙上演加价戏码

被一汽丰田寄予厚望的B+级车型亚洲龙，上市后如期受到消费者追捧。然而，北京商报记者调查发现，由于受产能掣肘，该车型供应量不足，导致一些经销商开始上演加价戏码。据了解，交定金、加装饰才能获得排队提车资格的现象，已成为亚洲龙销售的常态。而在新车售价逐渐透明的背景下，亚洲龙混乱的售价现状，让很多该车型的潜在消费者开始持币观望或转投其他品牌车型。



6241辆，也未完成万辆订单。对此，一汽丰田相关负责人透露，目前亚洲龙车型在天津TNGA工厂进行生产，和一汽丰田奕泽共享产能，目前产能规划为年产8.4万辆，月产能为7000辆。尽管目前订单破万，但由于产能正处爬坡期，因此导致生产跟不上订单销量。此外，由于双擎车型部分配件依旧需要从日本进口，因此整体产量也受到限制。

对此，业内人士表示，对于一款肩负品牌与销量双重重任的车型，亚洲龙因产能不足导致售价混乱，虽然一汽丰田不能干涉经销商的销售行为，但一汽丰田仍负有监管不严的责任。

值得一提的是，由于亚洲龙订单量超出产能规划，衍生出的加价现象已打消了不少消费者的购买欲望。市民张先生告诉北京商报记者，本来想预订亚洲龙，但听到销售人员说加1万元装饰才能获得购车排队资格后，已果断放弃。“目前市场中各车型均加大优惠力度，20万-30万元区间可选车型很多。”他说。

### 终端售价混乱

作为一汽丰田下抢广汽丰田凯美瑞、一汽-大众迈腾等合资品牌，上攻一汽-大众奥迪A6L、上汽通用凯迪拉克XTS等豪华品牌的车型，亚洲龙上市后便肩负着一汽丰田品牌、销量双提升的重任。但这款在3月上市被一汽丰田寄予厚望的车型，市场售价却出现混乱局面。

北京商报记者调查发现，目前在北京多数4S店中亚洲龙仅有展车，想要订车需要等待两至三月才能提车。“目前市场上都没现车，想要购买起码要等两个月左右，需要等前面的订单消化完。”一家一汽丰田4S店销售人员表示。

同时，该销售人员表示，除要排队等待提车外，获得排队资格还有附加条款：需要在店内加装1万元装饰才能获

得排队订车资格，但并不是加装饰就能够提前提车。”他说。当北京商报记者提出能否不加装饰等待提车时，该销售人员称，1万元装饰必须加装，否则不接受预订。

实际上，亚洲龙订车加价现象并非个例。一位一汽丰田经销商负责人透露，目前亚洲龙求大于供，所有店内均无现车，因此很多经销商都采取加价售车的方式，从中获利。

尽管存在加价现象，但很多一汽丰田经销商并未在消费者看车时便告知，而是在为消费者计算车价时直接将5000-1万元的装饰价格写入车价计算表中。此外，北京商报记者发现，在交纳亚洲龙定金时，很多经销商表示，如果消费者在等待周期内想取消订单，定金并不会退还。

汽车行业专家颜景辉表示，在购买

新车时，很多消费者存在“追高”心理，越是稀缺车源，关注度越高，这给经销商搭建灰色利益链提供了温床。看似相对新车加价并不高的装饰费用，事实上利润已经翻倍。

### 产能不足还是监管不力

对于亚洲龙在终端市场出现的售价混乱现象，一汽丰田方面则表示很无奈。一位一汽丰田内部人士向北京商报记者透露，对于经销商这种情况，一汽丰田只能极力劝告，但是厂家指导价并不能决定经销商的最终售价，因此一汽丰田不能直接垄断价格。

对于加价现象的发生，该内部人士表示，是由产能不足产品缺货所致。此前，一汽丰田官方曾透露，亚洲龙上市首月订单破万辆。但是，上市首月亚洲龙仅售出2132辆。随后，4月销量攀升至

### 厂家隐患凸显

中级车市场向来是国内车企兵家必争之地。这一市场更有包括广汽本田雅阁、广汽丰田凯美瑞、东风日产天籁等多款月销万辆以上的热门车型。而在这一细分市场，一汽丰田的产品布局一直处于缺失状态，而亚洲龙的到来刚好弥补了这一缺失。由于此前皇冠车型的布局失利，亚洲龙的到来便更显重要，一汽丰田能否突围中级车市场，亚洲龙就是决定性的一步棋。（下转A2版）

北京商报记者 刘洋 濮振宇/文并摄

### 滴席谈

## 还是那些老面孔 2019国际发动机大奖揭晓的背后

刘蔚漪

汽车业内最值得关注的榜单是什么？“国际年度发动机大奖”肯定是重磅中的重磅。日前，2019国际年度发动机大奖揭晓。没想到，获奖的发动机还是大家熟悉的老面孔。

以往，“年度发动机”是根据发动机排量划分级别，今年则变为根据发动机功率来划分。

在这份榜单上我们看到，依照发动机功率大小，获奖者分别为：150Ps以下得主为福特 EcoBoost 1.0T；150Ps-250Ps得主为奥迪 EA888 2.0T；250Ps-350Ps得主为保时捷 2.5T；350Ps-450Ps得主为捷豹路虎纯电动系

统；在大排量发动机领域，胜出者分别是奔驰4.0T V8、法拉利3.9T V8（同时这款法拉利的发动机还斩获年度最佳发动机和年度最佳高性能发动机）。

由于混合动力系统和纯电动动力系统越发主流，今年设置了最佳混合动力总成奖项，宝马三缸1.5T混动系统榜上有名，而最佳新动力总成则由捷豹路虎纯电动系统获得，同时它还是最佳纯电动系统的得主。

以发动机功率而不是排量分组，是今年评判标准的变化。因此，日产VC-Turbo和本田K20不再有机会和诸多2.0T发动机一决高下，对手变成宝马

3.0L直六发动机或者保时捷2.5L水平对置发动机。日产VC-Turbo刚刚达到250Ps，宝马3.0L直六发动机则在350Ps的上限。恐怕这也是导致日系发动机在本次评选中全军覆没的一个原因。

再看纯电动系统，很多人第一印象都会跳出特斯拉。的确，不管是扭矩、续航能力，捷豹I-PACE都难以和特斯拉抗衡，且特斯拉的数据表现也更优异。不过，车是用来开的，是要和驾驶它的人互动的。在偏重驾驶感受的且苛刻的评委看来，特斯拉充其量只能是代步工具，而捷豹I-PACE显然更具有“驾驶乐趣”。

奥迪EA888 2.0T已经在历次发动机评选中拿奖拿到手软，在大排量组别法拉利的3.9T V8发动机更是独步天下傲视群雄。这背后也隐隐体现出，其他主机厂在内燃机领域减少研发，不思进取的现状。

尽管新能源动力和三缸发动机更符合未来对环保数据的要求，但专业的评委们仍对高性能大排量发动机予以毫不犹疑的肯定。不管是2019国际发动机大奖还是2019沃德十佳发动机榜单，获奖的V8发动机越来越多，是的，它们的强大没有人能忽视，在这个专业领域，也没有替代品可以抹煞它们的光芒。