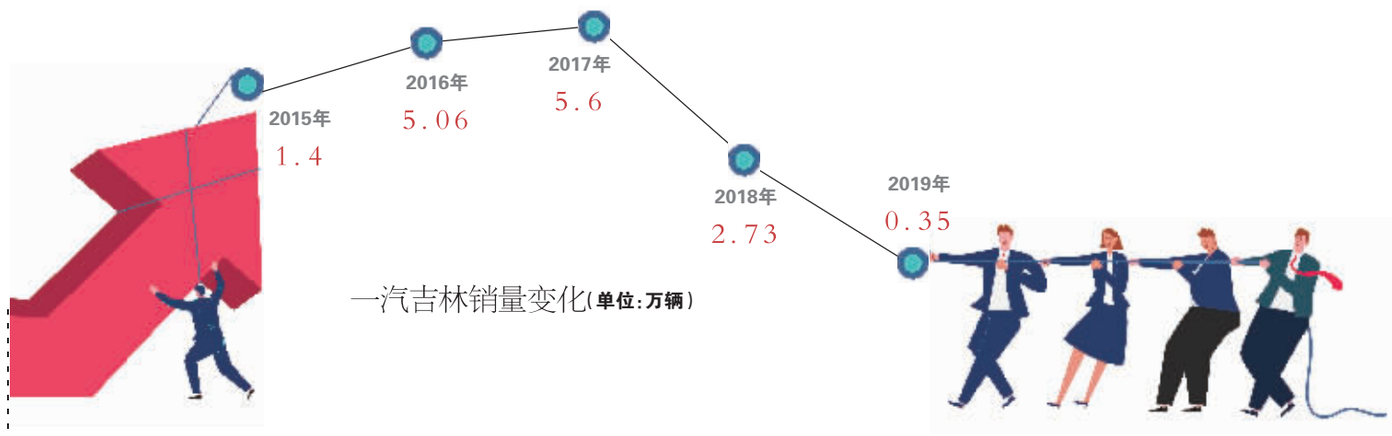
主管总编辑助理 韩哲 编辑 刘洋 美编 贾丛丛 责校 杨志强 E-mail：sbsdcar@vip.sina.com

一汽吉林“复活” 森雅叫板捷达



在引入低速电动车民营企业为新大股东一年后，濒临破产的一汽吉林“重生”。一汽吉林近日宣布，公司全面恢复生产，旗下森雅品牌将与一汽-大众捷达品牌保持相似市场定位，进军三四线城市及县域市场。“尽管依靠新大股东‘起死回生’，但一汽吉林市场前景并不乐观。”业内人士表示，在燃油车市场，森雅的品牌实力与潜在对手捷达相去甚远，同时旗下产品的性价比优势也不够突出。而在新能源汽车市场，森雅也将面对众多强大竞争者，成功立足绝非易事。

恢复生产

一汽吉林近日宣布，公司全面恢复生产，全新车型森雅R8已到店准备销售，用户较为关注的售后服务、备品供应问题也基本解决，今年一季度将全面恢复售后服务。

按照官方说法，全面恢复生产的同时，一汽吉林还对旗下森雅品牌进行重新梳理和定位，定位为“厚道·品位”，即高品质、高性价，类似于捷达品牌：质量稳定，购车、用车成本极低，目标用户定位为三线以下城市及县域客户。

北京商报记者发现，虽然一汽吉林已全面恢复生产，但销售体系尚未恢复。官网显示，一汽吉林在北京地区有三家经销商，但这三家经销商的电话号码均无法拨通，其中一家经销商的号码还被提示为空号。

针对一汽吉林销售渠道现状，北京商报记者联系一汽吉林相关负责人，但截至发稿，尚未获得回复。

一汽吉林成立于1980年，原为吉林市轻型汽车厂，1990年并入一汽集团。一汽吉林主要生产乘用车、商务车以及专用车，旗下乘用车品牌为森雅，产品包括森雅R7、森雅R7 EV、森雅R9等车型，但近年来销量持续低迷。

数据显示，2010年一汽吉林销量达15万辆，这也成为一汽吉林的销量巅峰；2017年销量为5.6万辆；2018年销量跌至2.73万辆。2019年后，一汽吉林几乎不再公布销量状况，第三方平台数据显示，2019年一汽吉林销量仅为3520辆。

销量低迷导致一汽吉林亏损严重。2016-2018年，一汽吉林连续3年亏损，亏损总额高达30亿元。2019年上半年，一汽吉林亏损5.11亿元，资产总额为30亿元，负债为33.58亿元，已资不抵债，部分工厂也逐渐停产。

民企入主

事实上，此次一汽吉林之所以能“起死回生”，是以公司控股权转移为代价。近两年，一汽吉林主要依靠一汽集团“输血”维持生存。在外界看来，一汽吉林已成为拖累一汽集团发展的“不良资产”。

在此背景下，2018年一汽吉林开始筹划混改。据了解，2019年一汽吉林出台两份改革以及员工安置的文件，详细阐述混改的必要性和目的以及各工龄员工安置问题，其间一汽吉林还召开职工代表会。

2019年10月，一汽吉林增资项目在上海产权交易所挂牌交易，项目拟募集资金15亿元。增资完成后，新增股东持股比例为70%左右，一汽集团的持股比例则降至30%左右。2019年12月，上海联合产权交易所披露，山东宝雅新能源汽车股份有限公司（以下简称“山东宝雅”）投资15亿元获得一汽吉林70.5%股权，成为一汽吉林第一大股东，一汽集团持股比例降至29.5%。

山东宝雅为一家成立于2009年的民营企业，以低速电动车、老年代步车业务起家，产品包括电动四轮车、电动环卫车、电动自行车等4个系列30余种产品，产品价格多在8000-4万元之间，续航里程为80-180公里。

作为一汽吉林新的大股东，山东宝雅对布局新能源汽车的热情一直很高。2015年12月，山东宝雅曾与北汽签署合作项目，在山东德州投资60亿元打造小型电动汽车生产基地；2016年5月，山东宝雅又计划在湖北襄阳投资50亿元，建设年产能50万辆的电动汽车生产线。然而，上述两个项目最终均不了了之。

此前，有消息称，在山东宝雅入主后，一汽吉林将很难再获得一汽集团的资源支持。不过，一汽吉林方面称，在产品、技术、制造能力提升等方面，一汽集团仍大力扶持一汽吉林，一汽吉林在保留原有优势基础上，与民营企业资源充分结合。

翻身考验

对于如今的一汽吉林而言，全面恢复生产只是第一步，如何让消费者重新接受森雅品牌，才是管理层需要思考的最大难题。

目前，R8为森雅品牌主力车型，虽然该车为一汽吉林最新车型，但实际上并不“新”。2019年3月，森雅R8便已下线。2020年1月，该车型正式上市，售价为7.49万-8.99万元。

“森雅在市场定位上对标捷达品牌，但两者的品牌竞争力不可相提并论，捷达无疑更强。在品牌竞争力相对不足的情况下，森雅车型在动力配置方面相较捷达也没有明显优势。”经济学家宋清辉表示。

以森雅R8 2020款1.6L自动舒适型（8.49万元）为例，该车为小型SUV，采用6挡手自一体变速箱、1.6升发动机（116马力），最大功率为85千瓦。而同样售价的捷达VS5 2019款280TSI手动进取型（8.48万元）为紧凑型SUV，采用5挡手动变速箱、1.4T发动机（150马力），最大功率为110千瓦。

除变速箱外，森雅R8车身大小、动力参数等指标均逊色于捷达VS5。另外，尽管两款车型均采用德国大众汽车技术，但森雅R8诞生于较老的大众PQ35平台，而捷达VS5则诞生于最新的MQB平台。

为进一步提升森雅品牌价格竞争力，一汽吉林近日还设立工厂直营店。官方宣称，工厂直营店没有场地、人员成本，由厂家直接运营，零利润销售。不过，未来森雅品牌是否还将在其他地区大规模开设直营店，尚不得而知。

值得注意的是，除燃油车外，山东宝雅还希望一汽吉林能够更多涉足新能源汽车市场。2020年9月，一期总投资40亿元规划新能源汽车年产能10万辆的山东宝雅·一汽吉林新能源汽车基地在烟台开发区开工，占地840亩，建设周期18个月，规划年产能6万辆新能源汽车。

汽车行业分析师张翔表示，森雅品牌定位三四线城市，因此其电动汽车产品定价不能过高，至少要在10万元以下。但是，目前国内低端电动汽车市场竞争激烈，两三万元的产品有宏光MINI，四五万元的产品也有很多，一汽吉林要想在三四线城市电动汽车市场立足，挑战非常大。

北京商报记者 刘洋 濮振宇

三大动力亮剑 东风日产“硬核技术”背后的企业担当

空气治理任重道远，为推动汽车对环境更加友好，排放法规日益严苛已成大势所趋。随着国家对汽车排放要求的治理力度升级，传统车企开始技术和研发转型，将发展方向瞄准新能源和电气化。

作为在汽车领域深耕多年的东风日产早已洞悉到市场变化。通过三大动力的有效落地，东风日产以践行能源责任为出发点，满足市场及减排双向需求。展现“硬核”技术的背后，是东风日产秉承“共创价值、共谋福祉”的企业使命，持续为消费带来先进安全技术，并为节能减排绿色出行践行企业责任。

VC-TURBO超变擎 兼顾性能与经济

面对市场、环境、法规变化，东风日产用先进技术汽车匹配出色动力系统，同时也加速转型，以VC-TURBO超变擎、e-POWER、Zero Emission日产纯电组成日产“动力天团”，加速“日产智行”在动力领域落地并为节能减排作出贡献。

燃油技术要想体现“责任”，高效是永恒主题，而发动机作为汽车的心脏成为一辆车最为关键的部件。无论传统内燃机还是纯电动力，东风日产的“动力天团”都在围绕动力作文章，展现老牌车企强大的核心研发能力。

其中，VC-TURBO超变擎发动机创造性地采用多连杆连接结构，实现高性能与高效能完美兼得，2019、2020连续两年蝉联“沃德全球十佳发动机”。

目前，搭载于第七代天籁的VC-TURBO超变擎发动机，采用全新多连杆连接结构，取代传统内燃机的固定曲轴、连杆结构，根据实际行驶情况动态调整可变连杆的运转状态，从而调整活塞行程的上止点范围，使得汽缸运转时的压缩比可根据实际使用需求智能实时切换，在8:1（高性能）-14:1（高效能）压缩比中无级可变。

在第七代天籁上，这套未来动力实现380牛·米峰值扭矩，185千瓦最大功率的表现，让新天籁0-100公里/小时加速仅需6.42秒。同时，该车型百公里综合工况油耗仅为6.6升，真正实现性能与经济性的完美统一。作为最先进的内燃机之一，VC-TURBO经过在第七代天籁的历练，已得到市场充分认可，接下来这款先进发动机还将在中国市场得到更多应用。

据悉，今年东风日产会推出一款搭载该技术的全新车型，到2025年，东风日产将至少在3款车型中搭载VC-TURBO超变擎，销售占比有望提升至30%。毫无疑问，更多中国消费者将感受到VC-TURBO超变擎的独特魅力。

e-POWER 融合创新动力

如果说VC-TURBO超变擎是日产对内燃机的极致追求，那么e-POWER就是一套前所未有的融合创新动力。据了解，e-POWER研发近15年，为了让e-POWER获得更好驾驶体验，日产充分发挥燃油、电动两大动力技术团队优势，对e-POWER进行精心的调校。

e-POWER体系中，车辆100%由电机驱动，汽油发动机不参与提供动力，仅负责为电池提供电力。搭载e-POWER的车辆不仅拥有电动车的迅捷加速与静谧体验，也避免了电动车的续航里程顾虑。

日产研发团队根据GT-R涡轮加速驱动力特性对动力系统进行调校，使e-POWER拥有强大动力加速性能。同时，其纯电传动无顿挫，发动机运转时间比传统HEV减少50%，平顺静谧的驾驶体验媲美更高级别车型。

为保证节能，e-POWER采用的电池容量并不大，但却拥有不逊于任何品牌的超高效率。e-POWER不需要内燃机参与便能直接驱动车辆，因此内燃机可以一直保持最高效率工况为蓄电池提供电量输入。此外，e-POWER在能量回收方面相当积极，其产生的减速度是纯燃油车型的3倍，只需操控加速踏板即可控制车速。同时，通过操控加速踏板，即可实现日常生活中70%的减速操作。数据显示，搭载e-POWER的车型市区工况油耗仅为2.9升/百公里，日常驾驶中，一箱油（30升）可以提供超过1000公里续航。

目前，e-POWER的导入已被提上日程。今年，东风日产将推出国内首款搭载e-POWER技术的新车型；到2025年，东风日产还将推出共6款搭载e-POWER技术的车型。

Zero Emission日产纯电 坚守零排放愿景

除传统与创新动力，纯电动力也是日产和东风日产的未来发展模式。在日系品牌中，日产是最早投身纯电动领域并有所斩获的车企之一。

如今，潜心研究70余年，获得全球50万车主信赖的Zero Emission日产纯电，已成为日产的纯电招牌。该技术一切源于日产“零排放”的品牌愿景，是日产纯电科技的技术结晶。Zero Emission已累计超100亿公里安全里程，是日产零排放技术的标签。作为纯电技术领跑者，Zero Emission搭载四大技术，解决多项纯电领域的痛点问题，例如针对动力电池安全问题，日产电池被称超安全电池，具备五重安全电池保护。

此外，Zero Emission技术还拥有超精准电控系统。在超精准电控的加持下，车辆能实现万分之一秒电机响应、0.1秒油门反应的灵敏高效。同时，无论在任何电量情况下，都能使功率保持100%稳定输出。此外，基于日产全球100亿里程大数据智能测算，该系统能精准预估续航里程。值得一提的是，Zero Emission采用的永磁同步电机及电励磁同步电机，还具有转速范围广、功率密度高、工艺简单、体积小且运行可靠耐用的特点，并配备能量再生制动系统，节能环保的情况下延长续航里程。

作为纯电技术，日产同样没有忘记操控的重要性。通过超高精度控制，日产纯电四驱（e-4ORCE双电机全轮控制技术）能够对驾驶者的操控做出迅速响应，既能提供迅捷、平顺的加速性能，同时也确保对包括离线加速在内的多种驾驶场景的有效处理，最大程度减少车辆的俯仰与俯冲感，兼顾舒适体验。例如，当车辆在湿滑、结冰或积雪路面等复杂路况行驶时，该技术能确保将动力传输至抓地力最大的车轮，稳定车辆行驶。

去年9月24日，搭载Zero Emission日产纯电技术的全新纯电跨界SUV车型Ariya在东风日产品牌之夜正式亮相，今年将引入中国市场。到2025年，东风日产将在3款车型中部署Zero Emission日产纯电技术。

硬核技术落地 践行能源责任

事实上，东风日产引入三大动力天团的背后，更深层的意义在于绿色人车生活概念的深入人心。就未来发展而言，打造绿色出行的人车关系既是时代发展需求，更是每一个汽车品牌的责任所在。东风日产在当下推行绿色出行，既体现对未来汽车市场发展的精准把握，更是作为一家汽车品牌的社会责任担当。

在国内车市销量下行背景下，去年东风日产销量达113.3万辆。其中，12月销量为13.29万辆，同比增长2.8%，连续9个月实现销量正增长。

东风日产所承担的责任是生产汽车、销售汽车并最终满足客户需求，让客户享受更好的生活。在此前提下，东风日产能够根据市场转型趋势，对自身商业模式进行调整，并趁势推出三大动力天团，既是满足用户更多元化动力体验需求，也助推智能与绿色出行理念落地。