

新车效应刺激价格回调

# 中高级车行情谁真正“紧俏”



在原本可以多得“实惠”的时候反倒要多花钱，市场人士建议消费者买车时一定要保持冷静。“仔细分辨到底哪些车型是真紧俏，哪些是人为制造的供不应求。”亚市一位管理人员说，“只有充分清实际情况，才能保证不花冤枉钱。”



最近一段时间，车市出现了一种奇怪的现象，在本应不断加大促销力度冲销量的销售旺季，一些车型的优惠幅度不增反降。特别是中高级车市表现得尤为明显，从新帕萨特、第八代索纳塔等车型上市后，新车效应刺激车市客流量增加，其对手车型优惠幅度也陆续出现缩水，短期内一些车型的价格回调已破万元。

更让人奇怪的是，优惠减少后消费者不但没有抱怨，反而纷纷急着出手。北京亚运村汽车交易市场(以下简称“亚市”)副总经

主要是消费者“买涨不买落”的心态造成的。

## 部分车型优惠悄然缩水

受刺激政策退出等影响，车市结束了连续两年的爆发式增长，恢复理性。但突然的降温让汽车厂商和经销商们一时难以适应，所以从春节过后，为求销量的经销商们促销力度不断加大，车型让利幅度持续增加。但新帕萨特上市后，很多中高级车的优惠情况悄然发生了变化。

记者调查发现，新帕萨特上市后受到很多消费

者关注，现在经销商普遍加价1万-2万元销售。没想到的是，新帕萨特的火爆也带动了其对手车型价格回调，近期部分经销商处凯美瑞、雅阁、君越、马自达6、迈腾、昊锐等车型的优惠陆续开始出现缩水。

经销商对于优惠缩水给出的理由多是“库存紧张，车供不应求”，但记者走访车市后发现，这并不是真正的原因。事实上，不少车型经销商处都有现车。“中高级车市场竞争非常激烈，几乎所有品牌间都是互相‘盯着’。”一家上海大众4S店负责人坦白地向记者表示，任何商家都想追求

更高的利润，“如果不是被对手降价压得必须要降，谁都希望能多赚钱”。

特别是今年，京城车市情况的特殊性使得经销商们对车价变化更敏感。颜景辉指出，在总量减少的前提下，经销商们普遍产生一种心理，就是数量规模上不去，就尽量争取效益规模，也就是单车利润。因此，经销商们会抓住一切可能的机会保利润。

近期，新帕萨特、第八代索纳塔、K5等车型接连上市，新车效应明显带动了人气，消费者关注度不断提高，车价自然跟着上涨。再加上日本地震对部

分车型供应的影响，更给了经销商们涨价的“理由”。

“所以说对经销商‘缺货’的说法消费者要两面看。”一位市场人士提醒消费者，某些车型的确供应紧张，如日系车，“但在地震后两个月车价优惠才突然回调，就不是那么简单了。而其他非日系车型价格缩水，就更显得说法有问题”。该人士这样说。

## 选车时应“同口径”对比

分清经销商处车型是否真的紧俏的方法其实很简单，专家们建议，消费者在选定了一款车型后，别怕麻烦，最好到每家经销商处都详细地询出价格，同时表达自己想马上买。“如果经销商感觉你是真的想买车，只要有现车就一定会说，哪怕他们是以‘其他人订的，可以先给你’这类话为借口，你也能明白这款车是否真的紧俏。”一位专家这样说。

此外，一位市场人士还特别提醒消费者询价时一定要注意“同口径”，也就是包括购车附加的所有条件。“如这个优惠是否全

部是现金，还是包含一部分装饰；购车后是否需要在其店内上保险；售后维修是否一定要在该店做等等。”该人士说，通过同口径对比能直观地看出各家经销商优惠上的差异。同时，该人士还强调，“不妨告诉他们你还对比了其他店，那样，很多店就会更积极主动地给你更多优惠，吸引你购车、订车。如此一来，实际情况到底如何，很容易就浮出水面了”。

总的来讲，就是多看、多问、多对比。颜景辉说，消费者甚至是很多专家们知道的情况都是从终端市场反馈出来的，厂家的车辆供应到底是什么情况，近期又发生了什么变化，我们很难知道。所以，只有越详细地了解到实际情况，才可能得到更实在的优惠。

此外，市场人士普遍预测，未来几个月内车市竞争将进一步加剧，车价优惠幅度会逐渐加大。而就中高级车市而言，新车效应不会持续太久，降价下调仍是大趋势。所以建议有购车计划但却不急于一时的消费者不妨耐心地再多看看，多对比。

商报记者 王万利

试乘试驾

## 温柔由我“翼”同感受

——场地试驾2011款三菱翼神



日前，2011款三菱翼神“温柔由我，翼同感受”趣味场地试驾活动在山东济南举办。本次试驾会针对车辆的动力、操控、三菱赛车底盘以及安全配备等设置了游龙戏凤、投石问路、游刃有余、惟我独大、精益求精以及温柔独行等一系列极具挑战性的场地试驾体验项目，凸显2011款三菱翼神出色的操控能力和高品质的驾乘感受，全面展现2011款三菱翼神“温柔大男人”的形象。

三菱翼神自上市以来就凭借可媲美原装进口的品质标准备受消费者认可。针对2011款三菱翼神的动力、操控、三菱赛车底盘以及安全配备等优势，本次试驾会设置了一系列极具挑战性的场地试驾体验项目，直接考验2011款三菱翼神在日常驾驶中遇到各式路况的应变能力。

在“游龙戏凤”环节，即S形绕桩测试，2011款三菱翼神表现出卓越的动力输出和稳定的过弯能力，车身侧倾角度很小，在

持车身稳定的同时轻松过弯。2011款三菱翼神的底盘结构继承EVO十代的优良传统，采用前麦弗逊、后多连杆式的独立悬挂系统，前后悬挂均带有副车架和稳定杆，可以令四个轮胎牢牢地抓住地面，使得车身在各种不同的路况下都能应对自如。

在“投石问路”环节，2011款三菱翼神在场地中按照规定的圆形及Z字迂回路线行驶，5M的最小转弯半径，无疑让驾驶者轻松应付较小转弯路口。

经历了前两项考验之

后，进入“游刃有余”环节，即过“限宽门”，途中不能碰杆。2011款三菱翼神搭载电动折叠后视镜功能，弹指间实现后视镜开合。在方向盘转向助力系统的帮助下，2011款三菱翼神轻松驶过三道错开的“限宽门”。

进入“惟我独大”环节，对后备箱容积进行了全面升级的2011款三菱翼神，显示了强大的“包容力”，后备箱容积增加了65L，充分满足广大家庭用户外出购物的需求。

主动安全配备的全面

提升是2011款三菱翼神的最大亮点，全车系新增标配BOS刹车优先系统和ESS紧急刹车警示系统。

当车速在5公里/小时以上，驾驶员刹车超过1.5秒，BOS刹车优先系统向供油系统发出指令，将喷油量降至怠速水平，无论驾驶员是不是同时踩下了油门，车辆都能优先执行制动指令。ESS紧急刹车警示系统也是十分实用的一项配置，在遇到紧急情况刹车时，车辆转向灯快速闪烁以提示后车，使后车驾驶人员在紧急状况中快速反应，安全系数大大提高。

通过一系列严格的场地测试，2011款三菱翼神充分融合了EVO十代的技术精髓，实现“安全”、“操控”、“舒适”三者平衡，其时尚、硬朗的风格契合了中国新生代消费群体外表坚强、内心温柔的“温柔大男人”形象，相信更能获得广大消费者认可。

本报记者 钱瑜

本版图片均由厂家提供

## 跃然新生“驭”罢不能

——试驾东风日产新一代TIIDA骐达

日前，在神仙的故乡蓬莱，东风日产新一代TIIDA骐达试驾会如约而至。

采用了独特的一前一后双腰线设计以及宽大低重心的车身布局，配合时尚动感的前/后组合大灯，以及全系标配的全新7幅16英寸铝合金轮毂，使得新一代TIIDA骐达外形更加充满张力、动感十足。

坐进车内，明显可以感觉到新一代TIIDA骐达的内饰档次有了质的提升，全新的悬浮式钢琴漆面中控台及镀铬环状控制键，更合当下年轻人口味。

为了试试新一代TIIDA骐达的极限，我开始尝试在安全的前提下一点点提高入弯出弯的速度，又有了两个新发现：新一代TIIDA骐达采用了无盲点全景视野设计，采用了发动机罩可视性、宽阔前视野和大尺寸后视镜设计，在弯道驾驶中带来了良好视野。

再一个就是新一代TIIDA骐达的弯道极限比原来提高不少。虽然新一代TIIDA骐达依旧采用了前麦弗逊、后扭力梁加稳定杆的悬挂结构，但是更短的前后悬带来了更佳的车身重量分配比，再加上提高了33%扭转刚性的超高刚性车身以及带非等距弹簧的全新脉冲式减震器，这些都大幅提升了新一代TIIDA骐达的弯道表现，带来了出色行驶的稳定性和驾乘的舒适性。

本报记者 钱瑜

