

自主品牌集体陷“质量门” 召回力度不足

随着一批国产新车型在北京车展上集中亮相，车友对国产汽车，尤其是国产自主品牌汽车的关注度也在急剧升温，在近期车市上，这一类型汽车大有扬眉吐气的势头。然而，就在5月8日，长城汽车宣布其股临时停牌，并发布公告，承认与哈弗H8车型再次停止接受预定有关，长城汽车A股甚至一度跌停。

此事让看好国产自主品牌汽车的各方，不可谓不情绪大跌。直接导致长城汽车动荡的原因——哈弗H8车型质量问题，又让人们揪心一回。

长城过度依赖模式受挫：

哈弗H8揪心

近期跌停行情，已再次印证了一个说法，即哈弗H8一款产品决定着长城汽车的股价走势。哈弗H8代表了长城汽车目前最高造车水平、定价最高的一款车，是长城汽车又一次尝试突破20万元大关的产品，展示了中国自主品牌汽车冲击中高级车市的一次重要姿态。因为长城汽车在过去几年业绩迅猛发展，且一直专注于SUV领域，人们对其寄望颇高。换言之，从H6到H8，长城汽车这种孤注一掷的模式，勇气尚嘉，但能否持续、健康与稳定，也成为人们关心的话题。

长城汽车屡屡推迟H8的举动，使得多方关注的热情，正在不断地抑挫。2014年1月，在哈弗H8原定上市的日期即将临近时，长城汽车决定推迟3个月上市。而就在4月上旬开始接受预订的当天，该车型却发生翻车事故。时至今日，长城再次决定推迟预订时间。据公告称，开发高端车型过程中遇到耦合问题，是导致H8“难产”的主因。具体表现在车辆在高速工况下，传动系统存在敲击音，影响了整车品质，达不到交付条件。

报告一出，在当日复盘之后，早盘长城汽车股价大跌，长城汽车A股跌停，H股大跌14.18%。分析人士认为，长城汽车凭借SUV奠定其中国自主品牌汽车领头羊的地位，过度依赖SUV，轿车产品力低下已经成为制约长城汽车进一步发展的关键。此番停牌、大跌，更让人对其在高端产品的研发、技术管理能力，大失所望。

2014年一季度，长城汽车实现销售收入14735亿元，同比增长15.52%，实现净利润20亿元，同比增长5.75%，尽管利润依旧客观，但也表明长城汽车已经告别了过去两年高速发展的阶段。长城汽车刚刚发布的4月份产销快报显示，4月份长城汽车销量总计59273辆，比3月份明显下滑，其中皮卡、SUV的产销量基本持平，轿车产销量则下滑较多。

H8再次推迟上市，直接影响其近期股价不说，2014全年经营业绩能否保持良性态势，不得而

知。从长城发布的4月产销数据来看，长城汽车4月汽车销量较上年同期减少12.88%至59273台，其中SUV车型销量较上年同期同比减少6.8%至39445台。此外，长城企业的产量也出现问题，其4月总产量同比减少19.69%至55574台。

国产自主汽车质量差在哪儿：小毛病多

如果说，长城汽车代表中国自主品牌汽车的希望，其冲击中高级车领域、质量不过关的事实，并不足以挫败国产品牌汽车市场信心，那么，当前数量庞杂、品牌繁多的国产汽车企业，质量存在的各种不过关，才是国产车企命运的关键因素。

针对近一段时间国产车的质量问题，我们不妨做一番梳理：

东风风行景逸车友对其异响共振和噪音大的情况投诉量相对较大，综合有类似“遭遇”的车主所反映的情况来看，造成共振的原因很可能是发动机和车身连接设计不良，导致发动机的震动通过连接结构带动车身震动。如果是这样的话，那么主要可以通过改变连接方式缓解共振，同时减少噪音，但厂家至今没有对此出台相应的解决方案。

同样的问题在江铃驭胜车辆上不断上演，据车主反映，更换过双质量飞轮及传动轴等部件后，共振问题依然存在。还有部分车主表示，按照厂家方案解决后车辆出现加速无力等新问题。

网友felipas在网上反映，奇瑞的东方之子cross(后改名威麟V5)2.0 AT自动挡车存在自动变速箱重大故障，具体状况为车辆行驶中掉挡，时常不升挡，加速无力。一直给油状态，只看见转速迅速提升，但就是不见速度提升，高速行驶问题更多。这一问题从2012年开始，到2013年秋，车辆进出维修中心多次，却始终得不到有效解决，以致车辆底盘出现咔哒咔哒异响，后来加速无力的情况再次频繁出现，甚至超过40公里的时速就开始加速无力，感觉变速箱一直不升挡。该网友质疑，为何修好后，过了一年左右的时间又出现类似的故障？那岂不是每年都要修一次？

近期，不少五菱宏光车主反映，在行车过程中，车辆出现严重的顿挫感并伴有异响问题。相关分析指出，顿挫的故障原因出在差速器行星齿轮垫片上。差速器行星齿轮垫片磨损，有可能导致差速器损坏。

2003年9月，有媒体报道了比亚迪S6气囊爆炸伤人事件。宁波奉化一辆比亚迪S6停在路边刚启动，两个安全气囊就炸开了，造成右眼受伤严重，眼眶壁粉碎性骨折。有关专家认定这辆比亚迪S6的安全气囊存在质量问题。

对于一款上市不久的新车型

而言，车体内部漏水，这是相当低级的质量问题，而这一问题就出现在国产品牌汽车企业奇瑞的身上。近期，车友在论坛上连续曝出，主副驾地板隔音棉下方积水严重，艾瑞泽7上市时间较短，这一情况暴露了奇瑞汽车生产装配工艺及产品质量把控等环节存在严重漏洞。情况远不止于此，又有不少车友曝出奇瑞艾瑞泽7发动机异响问题，且严重怠速抖动的问题。

2013年央视对江淮同悦车身锈蚀问题报道，这一典型问题在比亚迪身上F3也有印证。据中国汽车质量网的报道，F3出现了较多车身锈蚀严重的情况，车友反映均为车辆使用不到2年车身侧裙边同一部位出现严重锈蚀。一些车主进行了相关调查，发现比亚迪F3的侧裙边表面并未像其他车型一样采取底盘防腐涂层。

早在2008年，国内汽车企业的老大——上汽推出了一款较具分量的车型荣威550，该车型当时即被认为是自主品牌的巅峰之作，其在价格上与合资品牌的同一档次车型相差不多。但仅过了三年，其良好的销售势头便戛然而止。荣威550车主普遍反映，该车小毛病较多，包括异响频繁、电子设备故障较多、启动相对较慢等问题。

质量，不只是影响生产企业的形象和市场地位，更是汽车行业最为倚重的关键所在。尤其在当下，汽车市场竞争态势日趋激烈，作为“小兄弟”的自主品牌，已经能够在车身以及配置上，通过增强科技投入、创新感观等方面，做足文章，赢得中间消费群的支持。质量问题，成为自主品牌汽车企业的命门，甚至是这类企业能否杀出重围、脱颖而出的根本问题。然而，针对国产汽车在近期发生的多起质量问题，其市场表现仍然决定了其无法冲击中高级车市。

中国汽车质量网投诉分析报告显示，在2013年汽车投诉中，自主品牌汽车出现部分集体投诉，发动机、变速箱两类故障问题投诉较多，主要集中在发动机机油乳化、熄火、怠速不稳、发动机变速箱异响、无法换挡等问题中。除此以外，制动系统、转向系统、前后桥及悬挂系统投诉也偏高。

国产车质量软肋：伤不起

随着汽车品牌、车型的不断增多，消费者在购买汽车时，更看重的是性价比优势。相对于合资品牌来说，自主品牌具有明显的价格优势，但质量一直是自主品牌的硬伤。而这一轮自主品牌的溃败，仍是因为这个致命的硬伤。

质量小问题多，这或许是很多自主品牌车型共同的软肋，但作为售价相对较高的自主品牌车型荣威550，与其竞争的都是合资品牌的成熟产品，一点点的问题都会在对比当中被放大。自然，

多个问题的集中体现，影响了荣威550的口碑和美誉度，最终影响到了销量。

荣威绝非个案，国产汽车市场大浪淘沙，在质量上，一旦出现问题，导致毁灭性的打击，此类案例比比皆是。近一段时期，自主品牌市场份额已经连续7个月呈现下滑态势，市场占有率下降6个百分点。北京车展前夕，中国汽车工业协会发布了3月销量数据，中国品牌乘用车共销售67.18万辆，同比下降2.33%，占乘用车销售总量的39.28%，同比下降4.1%。今年一季度，中国品牌乘用车共销售188.53万辆，同比下降1.46%，占乘用车销售总量的38.72%，占有率同比下降4.54%。吉利汽车、江淮汽车以及比亚迪汽车等一季度销量都同比下滑明显。

有分析认为，随着二、三线城市汽车消费潜力释放，中国汽车产业还有10年的黄金发展期，但留给自主品牌的最后机遇可能只有5年，自主品牌必须尽快缩短与合资品牌的质量差距和品牌形象差距。

质量问题是会毁掉品牌，这是中国汽车产业发展中存在的又一关键问题。中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬就预感，称必有中国品牌汽车因质量问题，特别是出口发达国家发生质量问题而败走麦城，甚至万劫不复。

争做现代车企：多“瘦身”

国产汽车企业要想不被淘汰，顺势上扬，需要做的功课还很多，可谓任重道远。根本出路应是完善现代汽车企业制度，以先进大品牌车企为榜样，做足小文章。

比亚迪汽车之所以会发生侧裙边严重锈蚀，很大原因与F3本身的钢板材质及厚度有关，厂家对车辆防腐处理不到位所致。目前国内钢材质量不如国外进口钢材，而很多低价汽车出于控制成本的目的，便选择一些较差钢材。这看似是很简单的小问题，但在生产与发展过程中，真正地远目标着眼，摒弃眼前利益，并不是每一个国产车企所能做到。

奇瑞自动挡变速箱一年修一次，断断续续地维修变成拉锯战，保修期很快就过去了，车友开始无法承受频繁的维修费用，甚至表示对该自主品牌汽车彻底失去信心。由于故障车辆普遍出保，上汽通用五菱要求用户“过保配件需自费处理”，一些车主对销售火爆的五菱宏光出现如此质量问题感到失望。针对大量质量问题产生，而相关售后服务不到位、甚至推脱，让车主承担后果。这都有违现代企业价值，阻碍中国汽车企业走向更大市场空间。

当然，这些问题，并不能说明国产汽车质量水平一无是处，也不能“东方不亮西方亮”，以此映衬合资汽车、进口汽车，后者也并

非无懈可击。但是，对待质量问题的态度上，国产汽车企业似乎还缺少现代车企的风范和涵养。

董扬近期发文称，究其原因，合资生产的外国品牌汽车全力下压，总体增速放缓、出口下降是重要原因。但最重要的原因，应是中国品牌乘用车竞争力弱。而其主要原因就是分散重复，这是由行业难以自律、政府缺乏引导而造成。2013年，中国品牌乘用车销售720万辆，中国品牌轿车销售330万辆，数量可谓不少。但不幸的是中国品牌乘用车和轿车按企业算近20个，按车型算超过100个，几乎都形不成经济批量，大部分品牌在微利或亏损的状况下运行。

面对生存危机，多做“瘦身”运动，似乎变得很时髦。多家自主品牌已经开始收缩战线。继奇瑞调整多品牌战略、比亚迪整合销售网络之后，吉利汽车在北京车展上也宣布了品牌收缩的方案。在4月18日，吉利在北京宣布回归“一个吉利”，将目前的帝豪、全球鹰、英伦3个子品牌汇聚为统一的吉利品牌，同时开展一系列涉及技术研发、采购制造、营销相关的体系调整建设工作。无独有偶，在一年前的4月16日，奇瑞就曾宣布回归一个品牌，打造一个体系，将旗下四大品牌整合为“一个奇瑞”。两大曾经“叱咤风云”的自主车企先后回归一个品牌。

争做现代大企业，中国的车企们还应该更加重视另外一篇小文章——召回制度。目前来看，国内车企在这一方面的工作力度远远不够。

针对比亚迪车身腐蚀，比起质量不过关，更让诸位比亚迪车友不满的是，比亚迪方面对于质量问题的承担，不够坦诚和专业。因为对比江淮的召回，比亚迪F3出现车身较为普遍的锈蚀现象后，厂家却迟迟没有出台一个统一的解决方案，不仅对部分出现问题却自费解决的车主不公平，客观上也会让一些车主蒙在鼓里，忽视了此问题的严重性。

比亚迪S6气囊在未经碰撞的情况下弹出很可能是全国第一例，但这一个案似乎并未引起比亚迪公司的足够重视，该公司没有做出过正式表态，更没有考虑对类似车型进行召回。同样，针对奇瑞车身积水，至今，相关方面也未对此做正式回应。其他几起质量问题，在处理方式上，车企们同样存在蒙混过关的心态。

2013年，作为国家条例《缺陷汽车产品召回管理条例》正式实施，条例规定，汽车制造商确认缺陷后应当立即停止生产、销售、进口缺陷汽车产品，并实施召回；另外，生产者隐瞒缺陷、拒不召回的行为将被处以产品货值金额1%至10%的巨额罚款。伴随着这一条例的实施，2013年也成为中国车市史无前例的召回年。（网言）