

销量持续下滑、人事频繁换血、产品质量滑坡、资金压力增大……曾作为自主品牌排头兵的奇瑞正处于成立16年来最大的波谷之中

奇瑞走出困境仍有变数

■ 李永钧

“今天可以不谦虚地说，我们汽车专业是毕业了，我们会造车了！”在不久前的奇瑞新一代中级轿车艾瑞泽7上市会上，奇瑞汽车董事长兼总经理尹同跃如是说。

人们也许很难理解尹同跃此时的心情，但对于关注奇瑞艰难转型的人来说，应该不难体会他话里透出的甜酸苦辣……在经历了3年的痛苦调整后，奇瑞汽车重新上路。

每况愈下

奇瑞汽车作为自主品牌的第一排头兵一直备受国人关注。然而近3年，奇瑞排头兵的地位受到挑战。奇瑞并没有如其他车企呈现持续增长态势，反而出现逐渐递减的尴尬景象。过去三年奇瑞销量分别是，2010年的60.09万辆、2011年的57.17万辆、2012年的49.24万辆。今年上半年奇瑞总计销量21.6万辆，同比下滑18.2%。成为自主品牌中唯一销量同比下滑的厂商。与此同时，奇瑞还遭遇人事频繁换血、产品质量滑坡、资金压力增大等阵痛，危机四伏。

分析人士认为，真正将奇瑞拉下谷底的原因是整体战略失误。自1997年成立以来，奇瑞十分相信“多生孩子好打架”这个道理，每个细分领域都有产品，这样就能在发展初期快速打开局面、占领市场。2009年，奇瑞在业内率先将这一理念高调地总结为“多品牌战略”，并陆续推出了中高端的瑞麒、威麟品牌以及主攻微客的开瑞品牌，和原来的奇瑞品牌并立为四大品牌架构，而且成立麒麟销售公司，独立建网经营，试图实现更好的市场覆盖并提升销量。

然而，研发的车型越多意味着成本越高，



而且产品线拉得过于长，顾此失彼。数据显示，瑞麒、威麟品牌上马至今从未实现盈利，独立经销商渠道也很快瓦解。

有业内人士表示，在奇瑞品牌没有形成品牌力的时候，这样的做法完全就是本末倒置，带来的是整个供应链的损失。事实证明，“拔苗助长”的战略，是找到了目标没有找对路径。正确的方法是搞出一款车就要挣钱，把各方面的附加成本降下去。

其实，奇瑞式的膨胀反映出以数量型增长为特征的“中国特色”自主品牌发展模式，往往市场井喷时，掩盖了粗放型发展积累的深层次矛盾；但一旦外部环境骤变，市场放缓，多年盲目扩张带来的隐患立即集中爆发，

翻开奇瑞的销量数据，波浪形起伏颇为扎眼。曾被誉为自主品牌轿车旗手的奇瑞，显然正处于成立16年来最大的波谷之中。而这一切，都是盲目扩张不得不付出的代价。

回归原点

痛定思痛之下，战略转型成为奇瑞的选择。2010年5月，尹同跃曾坦言：“过去的多品牌策略不仅没有帮助奇瑞汽车提升品牌形象，还因为需要投入巨大的品牌费用而拖累了企业的发展；如果想得到最有效的资源利用，就不能发展太多品牌。”这一表态意味着奇瑞对过去奉行的企业策略和产品战略的反思。

不少车主反映，平时驾驶基本都在城市公路和高速公路行驶，几乎没有激烈驾驶操控的经历。而所有出现此类问题的车主，首次到4S店反映问题时，得到的答案如出一辙：轮胎不在质保范围内，需车主自费更换。厂家对此也辩称，此问题与国内道路差及驾驶习惯不良有关。

据多年从事汽修专业的人士透露，轮胎的异常磨损问题大多与车辆悬挂系统有关。目前，反映轮胎异常磨损的车辆，多集中在2010年以后购买的车辆中，以2011款及2012款为主。据悉，2011款宝马5系摒弃了原来的前麦弗逊悬架，改用双叉臂式的前悬

本报讯 宝马在中国豪华车市场攻城拔寨，增长率一直领先。但快速发展的同时，也带来了产品质量问题的集中爆发。中国汽车质量网的数据显示，2012年以来，宝马5系的投诉量在中大型车中一直位于榜首。

自2012年以来，中国汽车质量网收到有关中大型车的投诉中，宝马5系以69宗位居第一。而与其同级别的一汽奥迪A6L、北京奔驰E级，投诉量分别为51宗和47宗，均低于宝马5系。从历年投诉量来看，宝马5系的投诉量呈逐年增长的态势。

据中国汽车质量网报道，宝马5系的投诉主要涉及轮胎异常磨损、变速箱故障、车内异味、分动器异响、方向盘转动发涩、车辆抖动、发动机熄火、转向异响、轮毂变形/轮胎鼓包、烧机油等问题。投诉问题多集中在2011-2012年所购买的车辆中，占所有相关投诉的64%。

据报道，宝马5系的故障不乏共性问题，其中一些“胎里带”问题，更是被车主们所诟病。

据多年从事汽修专业的人士透露，轮胎的异常磨损问题大多与车辆悬挂系统有关。目前，反映轮胎异常磨损的车辆，多集中在2010年以后购买的车辆中，以2011款及2012款为主。据悉，2011款宝马5系摒弃了原来的前麦弗逊悬架，改用双叉臂式的前悬

宝马5系投诉量领衔中大型车

异味、分动器异响、方向盘转动发涩、车辆抖动、发动机熄火、转向异响、轮毂变形/轮胎鼓包、烧机油等问题。投诉问题多集中在2011-2012年所购买的车辆中，占所有相关投诉的64%。

据报道，宝马5系的故障不乏共性问题，其中一些“胎里带”问题，更是被车主们所诟病。

据多年从事汽修专业的人士透露，轮胎的异常磨损问题大多与车辆悬挂系统有关。目前，反映轮胎异常磨损的车辆，多集中在2010年以后购买的车辆中，以2011款及2012款为主。据悉，2011款宝马5系摒弃了原来的前麦弗逊悬架，改用双叉臂式的前悬

架系统，以及整体铝质后桥设计，这样的“巧合”不得不引起人们的质疑。

此外，在宝马5系的投诉中，还有多位车主反映其自动变速箱出现严重故障，需更换变速箱总成。据了解，变速箱故障多发生在2013款525Li车型中，2011款及2012款5系轿车中也有同样故障发生。

北京车主范女士反映，其所购买4个月的华晨宝马525Li，行驶3280公里后，车辆在加速过程中突然失去动力，屏幕显示传动器故障，经检测，4S店告知车主只要调整刷新一下电脑程序就可以解决，但实施无效后4S店最终认为变速箱故障，需更换变速箱总成。

据了解，宝马5系在2010款之后的车型中，开始使用8速手自一体变速箱。这个变速箱为采埃孚的8HP型号，因其采用了4组行星齿轮及5组离合器片，使其内部结构更加紧凑。车主透露，变速箱故障经4S店检查为内部离合器组损坏导致，而致使其损坏的原因尚未清楚。

据业内人士判断，该问题可能由软质仪表板泡沫断裂所致。另外，PVC软质仪表板本身出现问题的可能性同样较大。夏季阳光强烈，光照加速了PVC材料老化进程，导致出现表皮发脆开裂或粘手的情况。

中国汽车质量网报道称，车主们均表示仪表台面板未受到人为破坏，自然开裂应属于产品的质量缺陷问题，要求厂家“给个说法”。

据了解，目前车辆仪表板主要分硬质仪表板和软质仪表板两种。一汽丰田出现仪表台面板开裂的车辆，使用的是软质仪表板，即由表皮、骨架、缓冲材料所构成。

一般情况下，车辆仪表台骨架采用金属或改性PP或共聚物(ABS)等注塑件作骨架；聚氨酯(PUR)泡沫作缓冲材料；用聚氯乙烯(PVC)作软质表皮。

有业内人士判断，该问题可能由软质仪表板泡沫断裂所致。另外，PVC软质仪表板本身出现问题的可能性同样较大。夏季阳光强烈，光照加速了PVC材料老化进程，导致出现表皮发脆开裂或粘手的情况。

皇冠、锐志和普拉多作为丰田在国内最

为高端的几款车型，在仪表板材料使用上出现如此低劣的质量问题，作为生产企业，一汽丰田难辞其咎。

据汽车质量网报道，自去年多辆皇冠出现

此问题后，一汽丰田及经销商便开始以超出质

保期为由，拒绝对此作出任何的补救措施。而时至今日，锐志车主们得到的依然是同等的“待

遇”。

一汽丰田公司一方面宣称自己的产品

耐用性一流，但当出现问题后4S店却一口

咬定是使用问题所致，车辆出保后只能自

费更换。而一汽丰田的售后客服给出的答

案也如出一辙，表示车辆已不在保修期之

内需自费。

从常理来讲，车辆出现保质期以外的质

量问题，生产企业无需担责。但问题是，仪表台

面板开裂现象一不发生于易损部、二非人为损

坏、三则其他品牌鲜有发生，把售后责任全部

推给车主有欠公允。

生产企业自身的工艺原因导致原本可

以正常使用更长时间的零部件出现问题，生产

厂家理应调查清楚问题原因，酌情为消费者

进行解决，而不是一味地强调车辆已过保

修期，拒绝车主的诉求。很多车主都表示，希望

一汽丰田能够负责任地出台相应解决方案。

(肖捷)

架系统，以及整体铝质后桥设计，这样的“巧合”不得不引起人们的质疑。

此外，在宝马5系的投诉中，还有多位车主反映其自动变速箱出现严重故障，需更换变速箱总成。据了解，变速箱故障多发生在2013款525Li车型中，2011款及2012款5系轿车中也有同样故障发生。

北京车主范女士反映，其所购买4个月的华晨宝马525Li，行驶3280公里后，车辆在加速过程中突然失去动力，屏幕显示传动器故障，经检测，4S店告知车主只要调整刷新一下电脑程序就可以解决，但实施无效后4S店最终认为变速箱故障，需更换变速箱总成。

据了解，宝马5系在2010款之后的车型中，开始使用8速手自一体变速箱。这个变速箱为采埃孚的8HP型号，因其采用了4组行星齿轮及5组离合器片，使其内部结构更加紧凑。车主透露，变速箱故障经4S店检查为内部离合器组损坏导致，而致使其损坏的原因尚未清楚。

据业内人士判断，该问题可能由软质仪表板泡沫断裂所致。另外，PVC软质仪表板本身出现问题的可能性同样较大。夏季阳光强烈，光照加速了PVC材料老化进程，导致出现表皮发脆开裂或粘手的情况。

中国汽车质量网报道称，车主们均表示仪表台面板未受到人为破坏，自然开裂应属于产品的质量缺陷问题，要求厂家“给个说法”。

据报道，宝马5系的故障不乏共性问题，其中一些“胎里带”问题，更是被车主们所诟病。

据多年从事汽修专业的人士透露，轮胎的异常磨损问题大多与车辆悬挂系统有关。目前，反映轮胎异常磨损的车辆，多集中在2010年以后购买的车辆中，以2011款及2012款为主。据悉，2011款宝马5系摒弃了原来的前麦弗逊悬架，改用双叉臂式的前悬

架系统，以及整体铝质后桥设计，这样的“巧合”不得不引起人们的质疑。

此外，在宝马5系的投诉中，还有多位车主反映其自动变速箱出现严重故障，需更换变速箱总成。据了解，变速箱故障多发生在2013款525Li车型中，2011款及2012款5系轿车中也有同样故障发生。

北京车主范女士反映，其所购买4个月的华晨宝马525Li，行驶3280公里后，车辆在加速过程中突然失去动力，屏幕显示传动器故障，经检测，4S店告知车主只要调整刷新一下电脑程序就可以解决，但实施无效后4S店最终认为变速箱故障，需更换变速箱总成。

据了解，宝马5系在2010款之后的车型中，开始使用8速手自一体变速箱。这个变速箱为采埃孚的8HP型号，因其采用了4组行星齿轮及5组离合器片，使其内部结构更加紧凑。车主透露，变速箱故障经4S店检查为内部离合器组损坏导致，而致使其损坏的原因尚未清楚。

据业内人士判断，该问题可能由软质仪表板泡沫断裂所致。另外，PVC软质仪表板本身出现问题的可能性同样较大。夏季阳光强烈，光照加速了PVC材料老化进程，导致出现表皮发脆开裂或粘手的情况。

据报道，宝马5系的故障不乏共性问题，其中一些“胎里带”问题，更是被车主们所诟病。

据多年从事汽修专业的人士透露，轮胎的异常磨损问题大多与车辆悬挂系统有关。目前，反映轮胎异常磨损的车辆，多集中在2010年以后购买的车辆中，以2011款及2012款为主。据悉，2011款宝马5系摒弃了原来的前麦弗逊悬架，改用双叉臂式的前悬