

欧曼ETX5系牵引车推介会 在周口举行

□记者 杨运栋

本报讯 欧曼ETX5系牵引车推介会6月16日在周口举行，客户、厂商相关负责人及媒体记者共同见证这一时刻。为公路运煤用量身定制的性价比的欧曼ETX5系专业运煤列车的创新上市，凭借“体系化节油”的优势和出色的整车性能、超值的服务，必将成为中国公路运煤的新宠，赢得运煤用户的青睐，在业界掀起新一轮的换车热潮。

欧曼营销公司VT销售部部长杜昌伙在推荐会上介绍，今年2月北京福田戴姆勒汽车有限公司成立，对于福田汽车与欧曼来说是具

有里程碑的意义。福田汽车坚持科技创新，以发展自主品牌为主，在全球商用车领域排名第一。欧曼重卡是中国重卡行业重要品牌，坚持起步就与世界同步，2011年全年销量10万台，重卡行业排名第三，在全国拥有536家经销商，累计销量突破60万台，销售额突破1500亿。

福田汽车为煤炭和日用百货运输量身打造的一款专业性产品——欧曼ETX5系牵引车全面推向市场，它充分体现了“轻量、节油、经济、高效”的特点。在采用奔驰技术对整车进行匹配的前提下，装配潍柴蓝擎Ⅱ代发动机，保证了低油耗；装配高强度车架，保证了整

车稳定性；装配铝壳变速箱、铝油箱、铝储气筒、精铸件、少片簧等总成，保证了6X2产品自重6.7吨、6X4产品7.7吨的国内最低自重；多种小速比后桥的选装和多挡位变速箱的装备，保证了运营的效率大幅提高。河南鑫日祥汽贸总经理李新峰说，欧曼ETX5系牵引车有外观美、自重轻、油耗省、车速高等几大优点。

从事煤炭运输的客户刘健介绍，他从内蒙往河南拉煤，在这条煤炭物流通道上，每天的运煤车川流不息，这条通道上治超严格，路况复杂，对车辆的要求也很高。他跑了十多年运输，用了好几个品牌的车，都觉得不尽如人意。“直至河

南鑫日祥汽贸的业务人员给我介绍了欧曼新5系牵引车，我才觉得找到了最理想的车，好看又实用。”新车一上市他尝试性地买了一台，沿原路线跑了一趟，比他的老车省了600元油钱，还多装了300公斤的煤，而且因为车速快，路途用的时间也节省了半天。新5系牵引车采用大功率转向机，操控轻便，一趟长途跑下来，没有丝毫疲惫感。于是他决定再购两台新车，换掉家里的另外两台老车。让他觉得新5系牵引车是好车还有另外一方面原因，那就是它完善的服务体系和服务网络，“除了首保免费外，还承诺2年20万公里的超长保修期，让我运输路上无后顾之忧。”

全球四大安全机构最高评级

雪佛兰爱唯欧成7万~9万元安全首选

近期，中国汽车技术研究中心公布了2012年度第一季度C-NCAP碰撞测试成绩，“新生代越级性能小车”雪佛兰爱唯欧凭借卓越的主被动安全性能，获得五星安全评级，并以总分47.7分的成绩位居小车榜首。更值得一提的是，在40%偏置碰撞和侧面碰撞试验中，爱唯欧均得到16分满分成绩，也成为小车中唯一获得“双满分”的车型。

雪佛兰爱唯欧车身超过64%的部位由高强度钢材构成，最高屈服强度达1250MPa，均为同级车最高水准，已达到高档中型车水平。此外，爱唯欧前后保险杠采用同级别独一无二的高强度“双保险”双层设计，可在前后碰撞中发挥重要作用，大大降低车内乘客损伤。良好的车身刚性令爱唯欧车顶更可承受高达6.4吨、5.37倍的车身重量冲击，足以媲美市场中大部分SUV车型，即便发生翻车，也能尽可能保障车内

一身“硬骨头”：用高档车标准打造家用小车

7万~9万元小车通常给人“皮薄”、“骨头软”的印象。雪佛兰爱唯欧却继承了家族“大哥”科鲁兹的安

全性能，在车身关键部位运用了高标设计和用料。

雪佛兰爱唯欧车身超过64%的部位由高强度钢材构成，最高屈服强度达1250MPa，均为同级车最高水准，已达到高档中型车水平。此外，爱唯欧前后保险杠采用同级别独一无二的高强度“双保险”双层设计，可在前后碰撞中发挥重要作用，大大降低车内乘客损伤。良好的车身刚性令爱唯欧车顶更可承受高达6.4吨、5.37倍的车身重量冲击，足以媲美市场中大部分SUV车型，即便发生翻车，也能尽可能保障车内

乘客安全。

全方位呵护：周到细节配置保全家安全

安全配置方面，爱唯欧更加注重对全家人的呵护。即便是7万余元的入门车型，也标配了高版本四通道的ABS+EBD+CBC系统。其中，CBC(弯道控制系统)甚至在很多10余万元的车中都没有配备，而它可以大大提升爱唯欧在恶劣路况条件下的过弯稳定性。ISOFIX儿童安全座椅固定装置、二级预紧安全带同样出现在7万元入门车型清单中。ISOFIX可以为12岁以下的儿童提供更周到的保护；二级预紧安全带可以在碰撞发生时，将乘客迅速紧贴固定在座椅上，避免二次碰撞带来的伤害。此外爱唯欧全系标配了前排双安全气囊，若想拥有四安全气囊更完善的防护，8万元的车型即可拥有。**(雪佛兰)**

以旧换新政策出台

商用车最受惠

以旧换新政策曾在2010年拉动新车消费达382亿元，为了刺激眼下低迷的汽车市场，以旧换新的刺激汽车消费政策将再次延续，并有望发挥显著功效。6月13日，财政部、商务部联合发布《老旧汽车报废更新补贴资金管理暂行办法》公告，明确2012年老旧汽车报废更新补贴车辆范围及补贴标准，但这次补贴的对象为商用车，最高补贴标准为1.8万元。

补贴以商用车为主

公告明确规定，补贴车型主要为三类，大多数为商用车，但两部门并未透露本轮汽车以旧换新政策补贴总额：一是2012年1月1日至12月31日期间交售给报废汽车回收企业的，使用10年以上(含)且不到15年的半挂牵引车和总质量大于12000千克(含)的重型载货汽车，补贴标准为每辆车18000元。

公告同时规定，符合上述补贴范围的老旧汽车车主，可按有关规定，凭《老旧汽车报废更新补贴资金申请表》(在所在地老旧汽车报废更新补贴联合服务窗口领取，或从商务部网站下载)、《报废汽车回收证明》(三联)原件、《机动车注销证明》原件及复印件、更新车辆购车发票原件及复印件、有效身份证原件及复印件、与车主同名的个人银行账户存折或单位账户开户证复印件等凭证申请补贴资金。申请农村客运车辆报废更新补贴的车主，还需同时提供中华人民共和国道路运输证、运输管理部门出具的意见等凭证。

相对于以生活资料的乘用车而言，商用车作为生产资料，补贴起来更显公平，并能拉动经济发展，而且商用车主要为中国本土品牌。此外，连续低迷的商用车太需要刺激了。中国汽车工业协会的统计显示，2011年，我国商用车产销分别完成

393.36万辆和403.27万辆，同比分别下降10.0%和6.3%。今年1~5月，商用车产销分别完成165.96万辆和169.35万辆，同比分别下降9.3%和10.3%。

更多汽车新政有望出台

以旧换新政策其实已经持续了一段时间，早从2009年7月开始实施，规定使用不到8年的老旧微型载货车，老旧中型出租载客车、使用不到12年的老旧中、轻型载货车、使用不到12年的老旧中型载客车(不含出租车)和提前报废的各类“黄标车”四类汽车可享受以旧换新补贴，金额从3000元到6000元不等。然而，由于以旧换新政策补贴过低，效果不佳，2009年通过以旧换新下拨的补贴资金仅为2亿元。随后，提高补贴标准后才起到一定的拉动作用。

最新版本的以旧换新补贴标准虽然有所提高，但由于程序较为复杂，市场不要抱以过高期望。为了推动车市复苏，除了以旧换新外，国家已经准备了新的刺激政策。5月16日，在国务院总理温家宝主持召开的国务院常务会议上，确定在“十二五”时期促进节能汽车等产品消费的政策措施，决定

安排60亿元支持推广1.6升及以下排量节能汽车。这是今年以来国家首次明确对节能汽车的推广力度。而有消息称，其中2010年12月结束的汽车下乡政策有望在6月底重新出台。

中国汽车工业协会也对媒体称，“新一轮刺激政策出台是好事，眼下的汽车市场需要政策拉动。”

日前，工信部装备司司长张相木对外宣称，新一轮汽车刺激政策确实在制定过程中，“具体方案尚在多部委讨论过程中，出台时间还不能确定。”而在新一轮刺激汽车消费运动中，地方政府先行一步，已经推出地方财政汽车刺激政策。5月31日，重庆已经宣布启动新一轮的“家电以旧换新”和“汽车下乡”惠民政策。重庆对按购买汽车销售价格的6%给予补贴，每辆车补贴最高不超过3000元。长安汽车更是决定，将在已有补贴幅度上追加4%，每辆车最高补贴可达5000元。在2009年的汽车下乡政策中，长安微车成为最大赢家。

分析人士表示，用较少的补贴资金，拉动巨大的市场，特别是在当地有汽车企业的地方，创造更多的GDP和带动就业。但考虑到有车人士在社会上怎么也是属于中高端人群，对其补贴有失公平。另外，补贴也扭曲了车市发展规律，不利于优胜劣汰。国家要出台新的汽车刺激消费政策会谨慎得多。

(王灿彬)

五月全国汽车产销环比回落

6月18日，工信部公布的统计数据显示，5月份，全国汽车产销分别为157.09万辆和160.72万辆，产销环比分别下降4.66%和1.06%；同比分别增长16.19%和15.97%。今年1~5月，汽车产销分别为800.03万辆和802.35万辆，产量同比增长3.19%，销量同比下降1.70%。

今年前4个月，17家汽车行业重点企业集团完成工业总产值6977.93亿元，同比增长3.8%；累计实现营业收入7974.47亿元，同比增长3.3%。**(北青)**



没有国家标准

汽车安全气囊质量堪忧

“据中国汽车工业协会统计，2011年，我国汽车产销量双超1840万辆，再次刷新全球历史纪录。随着汽车产销量的增长，加快汽车安全气囊立法迫在眉睫。”6月16日，在河南郑州召开的汽车安全气囊立法座谈会上，法律界、汽车行业协会等专家及人大代表对我国汽车安全气囊立法现状表示担忧，指出大部分交通事故都与汽车安全气囊的质量及安装数量有关，强烈呼吁有关部门加快立法进程。

近年来，我国汽车数量迅速增长，交通事故也呈上升趋势。安全气囊作为汽车上的重要被动安全装置，截至目前，我国只在2006年4月出台过3项涉及安全气囊零部件的推荐性国家标准，并非整个安全气囊集成系统的评价标准，尚不具备作为判定气囊质量是否合格、气囊与具体车型是否匹配的依据。

由于我国在这一领域缺乏统一标准，而且没有强制安装的要求，导致汽车安全气囊质量参差不齐。更有甚者，有些汽车生产厂商为降低成本，在很多车型的汽车上，比如面包车、大货车上根本不配备安全气囊。由此引发的交通事故和法律纠纷逐年增多。

国内第一家汽车用安全气囊丝的生产企业，中国平煤神马集团神马博列麦(平顶山)气囊丝制造有限公司负责人表示，安全气囊作为汽车乘员的“救命袋”，早已引起了欧美和日本等发达国家的高度重视：1984年，美国政府就将汽车被动安全装置纳入法规。

与会专家建议，尽快出台汽车安全气囊国家标准，有关部门参照国际上以及汽车发达国家的标准，结合我国的实际情况制定汽车安全气囊的材料、气囊组件以及气囊展开的试验办法等方面的标准。

(中青)