

小型 SUV 争抢 80 后

本报综合消息 从去年年底开始，各汽车品牌推出的小型 SUV 也陆续上市，无论是外观、价格都相当的鲜明，这些小型 SUV 针对的消费群体均是 80 后人群。对此，有汽车专业人士就表示，小型 SUV 将是未来汽车市场里的主流产品，而且也必将被广大的消费者所接受。

新上市品牌多为小型 SUV

去年年底，随着长城 M4、广汽三菱劲炫、别克昂科拉等小型的 SUV 抢先上市后，福特的翼虎也即将要上市。上市的这些车型，均是小型 SUV，它们有着一个共同的特点，那就是特别年轻化，价格也较低。

近日，记者试驾了别克最新推出来的小型 SUV 昂科拉，虽然比昂科雷要小一号，但却相当精致，1.4T 的车型，无论是上坡再或是走连续弯曲的山路，都相当容易，而且底盘也相当的稳。

对于众厂家不断推出都市紧凑型 SUV，有汽车专业人士认为，这是一种突破。在国内汽车市场里，小型 SUV 目前还没有真正的对手，也可以说有很多对手，因为这个价格段本身的竞争已经相当激烈。而这些小型 SUV 凭借其品牌强大的技术力量和雄厚资本，做了第一个吃螃蟹的人。

小型 SUV 优势明显

“年轻就去 SUV”是昂科拉的口号，已成了很多年轻人的梦想，而广汽三菱的劲炫所打的广告也是针对 80 后的消费群体。

新近推出的这些小型 SUV，他们都有着一个共同的特点，价格都相当的吸引人，而且在近两年来 SUV 盛行的岁月里，这样的 SUV 让想拥有汽车的人一下子就完成了两个梦想，一是拥有了汽车，二是拥有了 SUV。

据了解，小型 SUV 的价格约在 5 万元~19 万元不等。其中自主品牌价格最低，其次就是合资品牌，价格基本在 12 万~19 万元之间。这个价格确实是吸引了一大批低收入的消费群体，因为他们购车的费用并不高，但是，又想拥有一辆 SUV，因此，新推出的这些小型 SUV 也就成了他们的购车首选。

对此，有汽车专业人士表示，从近两年来车型的消费中可以看出，消费者对小型 SUV 诉求较大，尤其是一些合资品牌，像昂科拉瞄准希望张扬个性的年轻消费者，而他们也是近些年来汽车消费群体中增长最快的，他们的特点是对于这种全新级别车型的接受程度要更快。

也有汽车专业人士认为，不管是小型 SUV 的产品特点，还是市场定位，这些均与年轻消费者有紧密联系，各厂家如此定位用户群也与近



些年来购车人群比例的快速变化有关，可见年轻的汽车消费群体已成为重要组成部分。

调查：近八成消费者喜欢小型 SUV

记者近期也去 4S 店做过一个简单调查：有近八成的消费者认为，小型的 SUV 离地间隙更高，通过性较好。还有近五成的消费者认为小型 SUV 价格相比高级 SUV 更低。也有近三成的消费者认为小型 SUV 个性张扬。

无论消费者是如何看待小型 SUV 车型的，但是这个产品所针对的消费群体都是 80 后的消费者。他们的性格与小型 SUV 更有着相通性，张扬又不失大体。

“最重要的是这些小型 SUV 在造型上无法表现出粗犷硬派的风格，因此，这些小型 SUV 都很小巧时尚，呈现出可爱的基调。确实是比较实用。”有接受调查的消费者表示。

(钟宏连)

三问汽车“三包”疑虑

消费者苦等了 8 年的“汽车三包”终于正式出台，并将于今年 10 月 1 日起正式实施。对于这个“千呼万唤”的政策，众多的亮点，以及向消费者倾斜的力度，都让人激动不已。不过，要在执行中确实保证消费者的利益，还有一些现实问题存在争论。

1. 销售者应否承担责任？

据“汽车三包”规定，三包责任由销售者依法承担，销售者依照规定承担三包责任后，属于生产者的责任或者属于其他经营者的责任的，销售者有权向生产者、其他经营者追偿。

对于经销商而言，汽车生产企业往往比较强势，经销商往往不愿意得罪。如果说涉及简单的修理经销商还可以应对，那么涉及换车、退车时，经销商先行赔偿消费者后，遇到追偿难该如何处理。

参考：据了解，美国的《柠檬法》将责任直接作用于汽车制造商，避免出现推卸责任、追偿困难等情况。同时，对于更换的条件更为苛刻。比如，如果缺陷涉及制动、转向等方面的严重安全缺陷，制造商只有一次维修机会。

2. 鉴定难题如何解决？

虽然“汽车三包”中规定，家用汽车产品三包责任发生争议的，消费者可以与经营者协商解决；可以依法向各级消费者权益保护组织等第三方社会中介机构请求调解解决；可以依法向质量技术监督部门等有关行政部门申诉进行处理。但是，目前车主维权时经常

出现“鉴定难”、“索赔难”的情况，而主要原因我国专业的汽车质量鉴定机构数量少，鉴定费用高，让消费者望而却步。因为少则数千元多则数万元的鉴定费用，一旦维权失败，车主极有可能自己承担这部分费用。

参考：加快独立权威的第三方鉴定机构的建设，对汽车产品质量作出公平、公正的鉴定，是对于“维权难”的解决办法之一。不过，第三方机构如何建立、收费标准参考依据、如何保证权威性、国家出资还是私有制等都是现实难题，需要作出科学合理的安排。

3. 违规处罚是否过轻？

“汽车三包”中规定，违反者处以的罚款最高额度为 3 万元。有业内专家指出，目前主流车企的年销量都在 10 万辆以上，自主品牌的价格一般在 5 万元~10 万元左右，合资品牌和进口品牌的价格一般在 10 万元以上，最高 3 万元的额度并不高，有可能对部分车企构不成威慑力。

参考：对于“汽车三包”的处罚力度过轻，虽然目前还没有明确的结论，但是可以参考国内汽车的召回制度。如果企业存在“瞒报”、“拒不召回”等行为，将被处缺陷汽车产品货值金额 1%以上 10%以下的罚款。“虽然单车处罚额度也并不高，但是召回往往都是按批次进行，少则数十辆，多则上万辆，而最高 10%的处罚力度，对于企业的震慑力很大。”业内人士表示。

(刘卓)

广告