



主笔：祝虹

核心提示

何为北经纬？本刊定义的是：以北方制造为主体的汽车厂家，其中涵盖了合资与自主，也涵盖了央企、国企与民企，只要是在北方区域内生产的大小不同品牌的汽车，都可以被收纳进去，并且成为本刊与读者分享的破解对象。我们用经纬划分出长江以南和长江以北的概念，目的就是在新常态、“一带一路”下的中国汽车道路的摸索过程中，深挖出不同品牌在中国市场凝聚的不同力量。

哈弗H8 算不算王者归来？

魏建军说：哈弗H8对标卡宴，损失四五亿值了。如果有问题的哈弗H8早上市一年半会如何？无论是从股票溢价到合资鼓噪部分媒体围剿，肯定比魏建军谈到的因后桥主减速器损失4至5亿元还要撕心裂肺、剑拔弩张，更谈不上中性不中性了。

为什么？即使后桥主减速器不出现历经十六个月的两改三复出，也会在其他制造上遭遇坎坷。可以说，哈弗H8一改是依靠自己，二改是嫁接了德国采埃孚。

魏建军坦言，并非是非难看，掩耳盗铃有何意义？哈弗H8的两改三复出实际上是自主与合资产能升级对接的分水岭。

关键是长城没有放弃两次整改的机会，通过抓住哈弗H8对汽车行业新常态的转型，形成了对后桥主减速器自主攻坚的清晰不凡的认识。

而自主长城的制造进步与理智，使新常态下的负有中国制造责任感的企业对国歌中的“用我们的血肉铸起我们新的长城”有了更深的理解。

魏建军坦承确实是认为品质难以达标——此前一度认为自身工艺能满足哈弗H8要求，遂使用国产配件，但却疏忽此前车型速度低、发动机功率小等客观情况，这与定位中高端的哈弗H8并不匹配。为此，长城主要针对哈弗H8后桥主减速器及相关传动系统进行重新匹配、优化。

据悉，改用采埃孚公司进口的后桥主减速器配件，将使单车成本提高3000元。长城汽车官方介绍，哈弗H8后桥主减速器主要改进五个方面：1.主要针对后桥主减速器及相关传动系统进行重新匹配、优化，使整车状态达到最佳。2.对减速器控制策略进行优化，提高扭矩输出的平顺性。3.对前后主减、传动轴加工精度品质提升，并对动力平衡进行控制，降低振动。4.对前后悬架隔振衬套进行动静刚度、阻尼调校匹配，提升对振动的衰减。5.对车身进行传函、模态分析，针对有贡献的部件进行结构、阻尼优化，降低车身响应。

尽管哈弗H8晚了一年半，此间进行了两次整改，但人们对长城品质系统梳理的态度和倔强的不屈服攻关精神又有新认识。针对哈弗H8两改三复出之争，魏建军说：企业还是要把产品做好，让顾客满意，做专业的研发才对。自主品牌应该是自己做主的老大。掩耳盗铃有何意义？

魏建军认为，中国汽车产业现在与国外差距还很大，但我们还在努力。与国外汽车产业的差距不是差不多了，如果对未来十年二十年的产品，没有一个中国汽车公司做出规划，在这方面将有很大差距。魏建军说，称本土品牌会更中性，叫自主品牌稍有排外之意，但应该让中国汽车产业感受到压力。历经一年半新常态自主爬坡，长城通过反复整改，其中历经了合资有计谋的唱衰陷阱和自身轿车果敢的整改。可以说哈弗H8上市之路曲折，长城汽车在倒逼自己。

4月3日，魏建军表示，哈弗H8将于上海车展期间上市，价格不会改变。从心理和精神上长城作为自主一员开始成熟。历经了两改三复出又不涨价，前年在厂区办公楼前立醒世碑，这无疑又抛出了一颗原子弹，这是合资睁大双眼盯住长城每一个环节的关键所在。

主笔 祝虹

坍塌式腐败与必须讲规矩

浸淫

中国汽车界有没有山西煤炭业坍塌式腐败？回答是毋庸置疑的，肯定有。为什么自主品牌在央企这么多年，国家投入这么多的钱，反而越来越煎熬？为什么中央的“八项规定”公布了三年却在个别央企得不到令行禁止？

三十多年来，无论是从产品研发到产品营销，乃至对核心零部件与售后服务采取的零整比，甚至对媒体字字珠玑的一边倒式的公关控制，无不构成整体产业链的一种“邪恶”控制。汽车业的奢侈之风和个别央企国企帮助外资、一度利用本土法规的不健全欺诈客户，丧失自主国格的事情有目共睹，令人民群众深恶痛绝。

又过了这么多年，我们仍然老去埋怨天空中的雾霾，而我们内心清晰的自主强国的坐标，和本应具有的一身正气又在哪里？难道本土汽车界眼睛里只有一个牛头，两个肾的儿儿和三个人及四个环儿？

猛然间想起来，四年前大众汽车CEO在德国狼堡年度总结报告中说过一句既令人深思又匪夷所思的话：“总之，我们要利用他们所有的一切。”浸淫多年，现在他们的目的真的达到了。

这不仅构成了全球汽车界阶梯式转移的咖啡，更是本土汽车界自主品牌必须从自身割掉的毒瘤。否则坍塌式腐败还会继续。

自己干

中国汽车市场俨然已是年销两千四百万辆的世界级市场，但是，从传播品牌理念到驾驶的社会责任感理念，这么多年，合资翻来覆去又给他们的产品美化了



第一期 本版责编 祝虹 本版设计 陈雨晨 俞晓翔 李荣荣

变速箱的是是非非

每当人们谈论一辆车的性能高低时，都会先说到发动机。但一个好的发动机还要配合一个好的变速器。我国自主研发的自动变速器所占市场份额不到1%。

自动变速器技术的缺失，无疑成为整车企业的最大软肋之一。合资模式主导下的中国汽车工业，汽车零部件成长艰难。本土零部件尽管价格便宜但质量不高，不但合资主机厂不予采用，本土主机厂为追求质量也纷纷抛弃本土零部件，由此陷入了开发能力弱、开发投入少、开发能力弱的恶性循环。

近年，ZF和爱信开始通过改变齿轮组结构设计和挡位增加，解决传统自动变速器的效率问题，并率先在Jeep自由光和路虎极光上搭载了9速自动变速器。此外，通用和福特在2013年宣布联合研发9速和10速自动变速器，大众集团宣布10速双离合变速器开发工作已开始，现代汽车成功研发的10速变速器2014年量产，均值得关注。预计2018年汽车销售规模将达到3000万辆以上。自动变速器的占比将突破40%。

4速自动变速器代表车型有：世嘉，标致207，308，408，福克斯，马自达3 老款或星骋1.6L，凯越，悦动，福瑞迪，嘉年华，雅力士，雨燕等等

优点：成本低，实用性强，多装配在小轿车和紧凑型车型上。缺点：油耗和舒适性略差。

4速自动变速器相比那些5速或6速机械式自动变速器，它的齿轮只有4组，结构要简单一些，实际上也能满足大部分人用车需要。不过4速自动变速器有一个明显的缺点，那就是变速器配备动力输出的平顺性一般，油门稍大，其舒适性就不太令人满意，同时油耗也不十分理想。当然，这一切的不足归根结底会被性价比所掩盖。所以在10万元以内的车型，4速变速器是很常见的装备。4速变速器从功能而言，分为普通4速自动和4速手自一体。4速自动变速器存在一些弊端，诸如油耗较高，平顺性不足的软肋，但10万以内价位的车型还是大受欢迎的，因其成本较低，而使用上又能达到彻底解放左脚的目标。

什么呢？不用说业界大家伙心里都清楚：产品的神话故事，明星的豪华包装，从报纸版面到电视媒体甚至是新生的网络媒体，扪心自问，岂止是一个老鼠坏了一锅汤？

为何这么多年来本土只能沦为合资品牌输出产量的大国？却不能成为头悬梁锥刺股、不丧失自主品牌真正精髓的汽车制造强国？我们的央企和国企，把精力只用到讲排场、讲面子，出国考察穿什么品牌西服，住什么高档酒店，到什么知名景点游山玩水，出门坐什么牌子的高级车，产品下线热衷于与明星握手合影……又怎么能够满腔热情，一心一意，把精力投入到自主研发上？

说穿了，以为改革了，合资了，在各种千变万化的糖衣炮弹和金钱面前，就可以忘乎所以没有社会的道德底线，更别说守规矩了？

中国不能因为有了年销两千四百万辆的世界级市场而丢了自主灵魂，更不能因为有了年销两千四百万辆的市场而没有了转型升级的规矩。在发展自主品牌的过程中，要想向高端突破，就必须进一步深度整合国际资源，不能光靠自己干，要不忽悠、不任性。

在中国汽车产业坎坷的改革历史进程中，如何更进一步认识到“红旗不倒，解放不放”的深刻含义？面对一些卑鄙行为必须找到针对的方法；绝不要被利用。

灵魂

工业革命发展到今天的信息时代，先进的生产力早已超出传统工业范围而渗透到社会生活的各个层面。在经济生活中，只要这个行业有存在的必要和广阔的发展前景，它就是这个社会先进生产力的一分子，它就是朝阳产业。

或许在相同的年代里，某个行业对经济生活的作用会大一些，对国民生产总值的贡献会多一些，你可以说它有较多的先进生产力因素，这是从横向的序列看问题。如果从纵向的序列看，经济发展从工业革命到后工业革命，再到现在的信息时代，各行各业在新技术革命的武装下，不断出现新的产业，先进的生产力无不是一个流动的概念。

它只能属于社会经济生活各行各业中代表未来经济生活发展趋势的行业。在固定的经济年代里，它存在于各行各业中，在时间的序列上，它又是一个流动的范畴。其中，唯一不能改变的，或者说永久起作用的因素，只能是科学技术的作用。当年的汽车长子也会在变革发生变化。央企在任何时候不应被合资牵着鼻子走，也不能失去自主确立市场的定力和地位。更不能只剩下空壳的流水线而丧失自主制造的灵魂。

脊梁

在2014年公布的全球十家最赚钱的企业当中，中国有4家企业上榜，全部都是国有商业银行，而没有一家工业企业。而入围的另外6家外国企业中有苹果、三星、微软三家电子制造企业。

这种差别的确发人深省，中国最赚钱的企业是依靠金融资源堆砌的国有银行，而最赚钱的国外企业却是依赖创新的电子制造企业。对中国来说，工业是中国经济的必然基础，也是未来难以放弃的支柱型产业。

说老实话，办老实事，做老实人。这是除了鞍钢经验之外，在不同年代央企给国人树立的不能抛弃的非常宝贵的经验。从钢铁到石油，从汽车到航天，从军工到民用产品，在未来的新常态进程中，央企在各阶段承担国家转型的力量同样异常重要，关键是如何守规矩。谦受益，满招损。 主笔 祝虹

和涡轮之间的滑动，在广泛的运行状况中防止功率损失。与传统自动变速器在高速挡时才能够接合不同，在梅赛德斯-奔驰7速自动变速器中，锁止离合器从第一挡就能够接合。为了提高舒适性，液力变矩器锁止离合器具有滑动控制功能，能够极为平顺地接合。

8速手自一体变速器代表车型有：宝马5系Gran Turismo、宝马全新5系2010款、雷克萨斯LS460L、雷克萨斯GS460、IS-F、劳斯莱斯古斯特、奥迪全新A8(2010款)、现代劳恩斯酷派3.8(2013款)。

优点：油耗更低，加速更快，承受更高的扭矩，更低阻力损失以及更高的机动效率。缺点：费用高，装配在一些高端车型上，中低端车型尚未普及。

8速自动变速器是集轻型元件与革新性齿轮组理念于一身的新型变速器，由于增加了挡位，使得变速器的齿比更密，这样可以让车辆在更合理的挡位行驶，降低发动机转速，从而减少燃油消耗。8速自动变速器有更高的整体齿比，从而提高了自身的加速度。由于挡位间距更短，从而为车辆提供了更快的加速度，并可改进低挡位之间的换挡质量。8速手自一体变速器所携带的四个齿轮组只有五个换挡元件，每次换挡时只打开其中两个元件，而且与轴向平行的新滑片泵可提高传动效率，能量损失降至最低水平。

9速自动变速器代表车型有：路虎新款极光、JEEP自由光。

优点：平顺性好，节省油耗。缺点：ZF采埃孚集团推出的9速自动变速器，是全球第一台量产版9速变速器，仅在极少的车型中使用，普及还需要很长时间。ZF的这一套9速自动变速器运用于前置发动机，是专为前置车型开发的，也就是说发动机在发动机舱内是横向布置的。与普通6速自动变速器相比，最高可节省16%的油耗，同时带来最高传动性能和舒适度。他最高挡与最低挡的齿比范围为9.81，是实现高效传动的基础。合资通过九种不同的变速器，以不同的技术产品策略吊足了国人不同的胃口，当然也划分了不同的驾车人的身份与地位，从总成的角度上看，最缺乏的是自动变速器技术。

目前最大的问题，不是原始设备生产商本身的开发问题，而是汽车零部件公司缺乏同步开发能力和制造能力。 主笔 祝虹