



懂车
鹏哥

汽车消费热线 82888000

车市热点

燃油车对战新能源

对于此次的降价行为,因为先有新能源车降价在先,后有燃油车的大规模跟进,所以现在有观点认为,这是燃油车的“绝地反击”。对于这种说法,一位4S店总经理告诉记者,与其说是“绝地反击”,不如说是“自救”。一方面新能源车正在快速占领市场,“使用成本低,加速更快,还有各种智能化设备,燃油车和新能源车相比,只剩下不用充电这个优势了。”这位总经理告诉记者,燃油车在经过百年发展,产品竞争力方面很难有突破,无奈之下只能降价应对。但就成本来说,价格可能也并非燃油车的优势。不久前,记者采访了上汽通用五菱位于青岛的生产基地,其负责人告诉记者,在生产流程上,由于零部件数量更少,所以生产过程中无论人工还是零部件成本,新能源车都要更低。眼下随着电池成本进一步降低,未来新能源车价格只会比同档次燃油车更低。

消费提醒

买车未必要再等

在消费市场特别是要买大件时,消费者总有“买涨不买跌”的观望心理,房地产是这样,汽车市场更是这样。如今,大规模降价已经兴起,那买车是不是还需要等等“底价”?采访过程中,不少车商告诉记者,如果不考虑补贴,燃油车“等等”的意义并不大。有车商告诉记者,其实经销商早已经“放价”,厂家补贴之后,经销商的让利也会缩减,折抵下来,相差并不大。除了燃油车,新能源车“等等”似乎更有意义,一方面电池原材料成本再进一步下调。特斯拉发起的价格战也是愈演愈烈,和燃油车不足10%的毛利率相比,特斯拉超过20%,相比之下还是新能源车更有降价空间。



扫码关注懂车鹏哥

观海新闻/青岛早报记者 刘鹏
图为本报资料图片

汽车『骨折式』降价

咱们怎么办

市民最关心 去湖北购车是否可行?

此次补贴降价让一向低调的法系车刷了一把存在感。目前补贴力度最大的车型是东风雪铁龙C6共创版,官方指导价是21.68万元,9万元的综合补贴由企业和政府共同承担,其中厂家补贴4.5万元,政府补贴4.5万元。这让不少购车者感慨称,“12万元买一辆雪铁龙C6可真香!”“没有卖不出去的车,只有不合适价的价格。”而且不仅仅是东风雪铁龙,整个“东风系”似乎都加入到了降价的队伍,据不完全统计,东风本田、东风日产、东风风神、东风标致等多个合资和自主品牌参与了这一轮购车补贴,补贴力度从5000元至9万元不等,有效期为3月1日至3月31日。在本轮补贴活动中,日系车也同样降价不少。例如,东风本田UR—V综合补贴6.8万元,低配车型裸车不到18万元;2022款CR—V PHEV车型综合优惠6万元,低配车型裸车19.38万元。

而在“东风系”降价之后,有消息称,很多品牌也同时跟进,包括美系豪华车品牌凯迪拉克,号称全系车型最高补贴超过13万元。上汽荣威也同步发布了湖北专项补贴政策,官宣旗下车型补贴后优惠最高可达5万元。此外,上汽大众也同步官宣了湖北专项补贴政策,旗下车型补贴后优惠最高可达7万元,包括新朗逸、途观L、帕萨特、途昂等畅销车型。

看到湖北车市这样诱人的价格,其他人是不是也眼馋?那青岛人能不能享受巨额优惠呢?答案是,可以。昨天记者致电东风雪铁龙在青岛本地的经销商,询问有关雪铁龙C6降价的消息,对方的答复是消息属实,作为青岛人也可以享受这次补贴,“交齐购车款,我们帮你上牌,不过需要在武汉上湖北牌照,当然行驶证上的车主还是会写你本人。”销售人员告诉记者,同时他还强调,“车源有限、欲购从速。”

买车最关注 降价福利我们能否享受?

随着东风系“出圈”,其他车企也试图借一波“东风”,车市价格战一触即发。据报道,中国一汽推出“旗惠吉林——亿元限时惠民补贴”活动,补贴总额达1.5亿元,单车补贴金额最高可达37000元。广州不少品牌经销店同样也在“抢”消费者。广汽本田皓影、雅阁优惠2万元—3万元,一汽—大众推出任意品牌置换揽巡、揽境,可享受16000元置换支持,广汽丰田汉兰达落地30.88万元,预售期间再享5000元购车礼。据澎湃新闻报道,3月8日,福特旗下纯电品牌Mustang Mach—E福特电马宣布全系在售车型清库存,降价4万元。有数据统计,今年来加入促销

战团的企业不下30家。雪铁龙之后引爆关注的是奔驰,有传闻奔驰C级某款优惠超过11万元,售价只要21万元。针对这些优惠信息记者也进行了一一求证,其中有坏消息,也有好消息。

先来说坏消息,部分传闻中的补贴政策,要么是经销商为了博眼球,其实压根不存在;要么就是本地目前还没有政府相关补贴政策,无法在青岛享受。当然,与坏消息并存的还有好消息,这就是目前汽车的价格已经大都跌到了低谷,特别是很多燃油车。例如前面提到的奔驰C级,虽然没有网上传闻的11万元的超级优惠,但目前经销商能给出的优惠额度也已经超过了6万元,包含置换补贴、金融政策、二手车政策的补贴,最高优惠也在8万元以上。还有别克,记者得到的消息是,部分车型的优惠价格也超过了5万元,路虎发现运动车型优惠价格甚至超过16万元。“厂家不给补贴,我们来补。”一位经销商这样告诉记者。不考虑厂家或者政府补贴,现在汽车价格真的是“地板价”。至于厂家会不会近期推出更有吸引力的购车政策,有车商告诉记者,如果不着急用车可以等一两个月观察一下,不排除部分老旧车型有跟进的可能。

车商最担心 降价大潮是否还会蔓延?

东风舍命一搏,麻烦迅速抛给了同行,要利润还是要市场?反应晚了或许什么都没了。此次降价潮中,有一个现象特别显著,就是降价的车型几乎全部都是燃油车。2022年全球新能源销量达1031万辆,同比增长62.6%,增长主要来源于规模大增速高的亚洲,且以中国为主。中国销售了689万辆,增长了九成多,市场占有率也超过了1/4。而到了2023年,随着特斯拉降价的一波带动,新能源车价集体跳水,尽管新能源补贴政策进一步退出,但今年前2个月新能源乘用车销售了77万辆,同比增长22.8%。2月新能源车渗透率更达到31.6%。

可新能源的崛起并非绝对增量,它抢占的是传统燃油车市场份额。2022年燃油车市场销量1487万辆,同比减少13%。今年前两个月车市整体萎缩了两成,可新能源还在涨,意味着传统燃油车跌幅达三成。传统车企中,合资品牌因为在新能源上犹豫不决错失了产业布局,在这一轮洗牌中处于下风,比如今年2月自主品牌中的新能源车渗透率为52.9%,而主流合资品牌中的新能源车渗透率仅有4.2%。

这些数据堪称此次降价大潮的大背景,而“东风系”又是这个大背景中最具代表性的个例。业内人士告诉记者,降价是把双刃剑,除非库存压力非常大,或者车辆到了该换代的时期,否则厂家也不会轻易使出这一招。“12万元的C6,如果恢复原价,恐怕很难再有销量。”不过,这位业内人士也承认,目前燃油车承压严重,很多厂商已经不再按常理出牌。