

4S店PK维修厂哪家更靠谱？

运管部门建议:要去有资质的企业,否则很难维权



图为康桥奥迪4S店维修师傅在做车辆常规检测



图为元通修理厂员工在修车



图为维修资质铜牌

□记者 方叶
通讯员 夏燕 任锋洲裕

近日市民朱女士向记者诉苦,前段时间,她的一辆红色奥迪A4L碰撞了,并在我区一家汽修厂喷漆,但第一次完工后,新喷的那块漆跟原来的漆颜色相差很大。随后,又重新进行了2次喷漆,才让她满意。为此,她咨询汽车维修保养该去4S店还是去汽车修理厂,哪家更靠谱?

买了汽车,就要面临汽车维修保养的问题。也许有车一族都有过朱女士一样的纠结。那么,怎样选择合适的修理场所,既花费较少,又能保证方便迅速的修理?

在采访中,许多车主表示去4S店工时费、零件费等都比外面高出一截,比较贵,去修理厂又没什么保障。带着这些问题,记者采访了我区道路运输行业管理部门、部分4S店和汽修厂以及一些有经验的维修师傅等,请他们给大家讲讲汽车维修保养的事。

运管部门:去有资质的企业,否则很难维权

据了解,截至去年12月底,我区目前共注册汽车维修企业309家,其中一类6家,二类30家,三类及摩托车维修271家,我区309家企业中有4S店8家。按照我国实施的《机动车维修管理规定》(2016年修订版),汽车维修

修企业分为三类:即一类汽车维修企业、二类汽车维修企业和三类汽车维修企业。一类、二类维修企业可以从事相应车型的整车修理、总成修理、整车维护、小修、维修救援、专项修理和维修竣工检验工作。一类与二类企业的区别在于规模大小等方面。我区8家4S店中有5家是一类维修企业,3家是二类维修企业。三类机动车维修企业可以分别从事汽车综合小修或者发动机维修、车身维修、电气系统维修、自动变速器维修、轮胎动平衡及修补、四轮定位检测调整、汽车润滑与养护、喷油泵和喷油器维修、曲轴磨磨、气缸镗磨、散热器维修、空调维修、汽车美容装潢、汽车玻璃安装及修复等汽车专项维修工作。总而言之,一类企业、二类企业的区别在于规模大小,三类企业与一类、二类企业的主要区别在于经营项目多少。道路运输行业管理部门相关负责人告诉记者,针对注册的维修企业我们都会发一块维修资质铜牌,铜牌上面包含了哪些经营项目、许可部门、监督电话等信息。按照规定资质铜牌、道路运输经营许可证以及营业执照都要上墙。至于去哪里维修保养好,这就要看车主个人的想法了。但需要提醒广大车主的是,为了维护自身权益,在对车辆维修保养时,应选择有资质的维修企业,否则将很难维权。市民如遇维修中的各类违法、违规行为,可拨打12328

或者12345进行投诉。

维修企业:服务好,保障客户的权益

日前,记者来到康桥奥迪4S店,维修入口处挂着的维修资质铜牌十分醒目,维修师傅正忙着给“受伤”的车辆“美容”,客户们正在休息区里喝茶看手机。4S店售后服务总监吴昌根表示,4S店汽车维修保养更专业,其中包括人员经过专业的培训、有厂家数据支撑、有专业的设备和服务跟踪。另外,4S店是国家职能部门及主机厂双线监管,其维修人员通过一系列厂家认证考核,以专业的人,做专业的事。再者就是4S店环境比较好。

那到底可不可以不去4S店维修保养呢?答案当然是可以不去。《机动车维修管理规定》中明确表示:“托修方有权自主选择维修经营者进行维修。除汽车生产厂家履行缺陷汽车产品召回、汽车质量‘三包’责任外,任何单位和个人不得强制或者变相强制指定维修经营者。”这也就意味着即使车辆在质保期内,车主也有选择去哪保养维修的权利。吴昌根解释:质保期内,4S店所提供的备件和维修工艺是可以得到主机厂认可的,以及具备车辆在发生问题时可索赔的一个维修水准;修理厂也可以提供相应的维修备件及维修工艺,但是当车辆发生问题时,与该零部件有关的备件包括三包法要求提供相关资质证明;

现除了4S店以外的维修企业,客户很难从中取证,导致如果在质保期内,客户很多权益无法得到保障;进店索赔时,由于无法提供相应证明,导致该车无法得到正常的厂家索赔。久而久之,给客户带来误区,认为在质保期内一定要在4S店内才能维修保养。

宁波奉化元通贸易有限公司是二类修理厂,其负责人蒋征运表示,二类修理厂比较实惠,相对来说价格便宜,4S店运营成本高,自然工时费、配件费都会高出很多。

维修师傅:技术强价格合理最重要

江师傅有20多年的开车和维修经验。他告诉记者,现在汽车配件价格透明,不需要强制在4S店进行维修,普通汽修店也会有原厂配件。至于车主选择去哪里维修保养,还是得看维修师傅的技术和价格,有些维修店的师傅来自4S店,技术也很厉害,有些4S店的维修还不如普通汽修厂,所以选到一家技术强价格合理的维修店进行维修保养才是最重要的。但是对于事故车,车主不要存私心、贪便宜、骗保费,毕竟羊毛出在羊身上,如果出现问题的话,“受伤”的还是你自己。



燃,就现在! 新高尔夫宁波区燃情上市

□记者 方叶
本报讯 “燃,就现在!”一汽-大众新高尔夫上市嘉年华活动宁波站日前圆满落幕。

活动邀请了近150位新老车主们以及宁波区域各主流媒体朋友,共同见证了这款有着43年发展史、历经7代经典传承的“神车”再一次高阶进化。

43年的发展史,七代车型的经典传承,高尔夫全球拥有3300万车主,成就了独一无二的高尔夫文化。现象级高尔夫文化的背后,是大众汽车品牌精神内核最好的诠释,每一款高尔夫的上市,都不仅仅是一次简单的产品更迭,更为重要的还在于它们为每一个特定的时代都留下了深刻的先进技术烙印,这一次新高尔夫家族的到来同样如此。相信新高尔夫的上市将为消费者带来更多选择,也不会让Golfer失望。

从1974年高尔夫诞生至今,历经七代更迭,高尔夫的创新与传承从未停止,独特而包容的高尔夫文化也枝繁叶茂,如今这款传奇车型已经在全球获得超过



3000万车主的喜爱。全球销量累计高达3300万辆之多。此次上市车型包括新高尔夫、新高尔夫R-Line、新高尔夫GTI三款重磅产品的11款车型同时上市,售价12.19-23.99万元。

说到新高尔夫家族的产品变化,作为A级两厢车市场的领导者,此次焕新而来的新高尔夫家族在外观、内饰、配置、性能等方面都有升级,新车外观更加动感、时尚,内饰更加简约、精致,配置更加科技、豪

华,可谓全面进阶。

新车前脸融入了“X”主特征元素,外观上看起来更加犀利,不论是经过全新设计的前后保险杠,还是全新“双L”形的LED日间行车灯都十分动感,LED尾灯也采用了全新矩阵造型,并配有流水式转向灯,效果十分吸睛,而这也符合“小钢炮”的应有气质。

12.3吋FPK数字液晶仪表与9.2吋带手势控制功能的中控屏,堪称最大亮点,其拥有多种驾驶模式

选择、电动座椅新增座椅记忆功能等等;ACC3.0自适应巡航系统可以实现“跟停-起步”功能,搭配车道保持、盲点监测等功能,让新高尔夫具备了自动驾驶的雏形。

在安全配置方面新高尔夫也有大幅提升,全新标配了预防多重碰撞制动系统,能够有效防止二次撞击带来的伤害;车道保持系统、疲劳监测系统、胎压监测以及新增的后视摄像头与盲点监测等多项科技配置也共同构建了新高尔夫强大的主动安全防线。

说起运动基因的鼻祖,高尔夫绝对有话语权,“小钢炮”的美誉,也是源于其出色的动力表现。新高尔夫在动力方面,不仅传承了高尔夫家族的运动基因,在动力表现上还有所突破。传承的是,新高尔夫仍搭载了1.2T、1.4T低/高功率涡轮增压发动机和1.6L自吸气发动机,而突破的则是更强的动力表现及更低的油耗。



三条合作路径先行: 汽车国家队联手引发“哥德巴赫猜想”

去年12月的第一天,当汽车“国家队”三位掌门人在武汉公开握手,再一次牵出一场汽车业界兼并重组的“哥德巴赫猜想”——国资委管辖下仅有的三大汽车系央企,他们的战略合作是否会开启合并重组大幕?

“现在看来,三方深入的合作,比简单合并重组的效果更好。”去年12月1日,中国汽车工程学会理事长付于武在接受21世纪经济报道记者采访时称。

去年12月1日,中国第一汽车集团公司(以下简称“一汽”)、东风汽车集团有限公司(以下简称“东风汽车”)、重庆长安汽车股份有限公司(以下简称“长安汽车”)三方战略合作框架协议签约仪式在武汉举行。

根据协议,三方将在前瞻共性技术创新、汽车全价值链运营、联合出海“走出去”、新商业模式等四大领域开展全方位合作,共同致力于推动中国汽车市场发展和中国汽车品牌综合实力提升。

官方消息一传出,东风汽车(600006)、长安汽车(000625)、一汽夏利(000927)、一汽轿车(000800)等上市公司股价迅速飙升,其中一汽夏利冲击涨停,上涨幅度一度达9.1%,多家汽车上市公司股价同时被带动。

但是,所有人都很清楚,上述全价值链的合作必须“由虚向实”。

“一汽、东风、长安的合作应首先着手在新能源、智能网联技术上,但在这方面,三方并没有核心优势,比如对于新能源汽车至关重要的电池技术,三方并不具备优势。所以,从某种程度上说,三方合作并非‘强强’联合,是‘大大’联合。”去年12月3日,中国汽车工业咨询委员会主任、原北汽集团董事长安庆衡告诉21世纪经济报道记者,此次三方合作的本质是打通企业资源,显示了国资委要推动改革的决心。

三条合作路径先行?

回溯到两年前,2015年5月,东风、一汽拉开换防大幕,此后一汽、东风汽车重组消息不断。

去年2月17日,一汽集团和东风汽车集团在长春签署了战略合作框架协议,双方计划共建前瞻共性技术创新中心,合作内容主要集中在车载智能网联、燃料电池、轻量化等领域。

去年8月,长安、一汽领导再次互换身份。中国兵器装备集团公司总经理、党组副书记徐留平与一汽集团董事长、党委书记徐平对调单位,徐留平北上担任一汽集团董事长、党委书记,徐平南下担任兵装集团董事长。

去年9月3日,徐留平履新一汽30天后表示,一汽和长安合作的可能性非常大,并将“手术刀”挥向自主板块,要让红旗成为中国第一豪华汽车品牌。

三个月后,三方就达成合作协议。根据协议内容,首先在前瞻共性技术创新领域,三家车企将积极参与智能网联汽车国家创新中心的组建,长安汽车与中国一汽、东风汽车共同创建“前瞻共性技术创新中心”。

具体内容包括,共同围绕新能源、智能化、网联化、轻量化等领域,对战略性核心技术、平台进行联合投资、开发,并共享技术成果。其次,在汽车全价值链运营领域,三方将重点加强传统整车平台和动力总成等方面的协同,开展生产制造领域的合作以及协同采购,并深化在物流领域的协同合作。

值得注意的是,上述的合作领域,早在工信部组织《产业关键共性技术发展指南(2017年)》上就已经明确,共性关键技术如电驱动系统技术、智能网联汽车技术、动力电池能量存储系统技术、动力电池全自动化信息生产工艺与装备、汽车节能技术。

去年12月3日,全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树公

开表示,大集团有必要对共性技术进行联合研发,使投入的资金力度更大,研发的体系更细致,前瞻性更强,这样可以形成行业的基础性贡献。

此外,在拓展海外市场方面,三方将积极践行国家“一带一路”倡议,探索在海外产品、海外终端网络资源、海外商业伙伴、海外制造资源、国际物流等方面的深度合作。三方还将共同探索新商业模式,加强汽车共享、出行服务、汽车产业新生态的前瞻性研究与合作,探讨在金融领域的协同,共同谋划参与智慧城市、智慧交通建设。

实际上,除了资源会汇聚之外,三家车企在联合出海和智能网联技术方面会有优势。现在中国车企走出去遇冷,一是外国政治环境和汇率变化带来不利影响;二是中国企业互相压价搞恶性竞争;三是自主品牌的质量总体不过硬。

“在出口方面组建联盟肯定是有好处的,至少三大集团之间不会互相压价恶性竞争,也有助于降低成本。另外,在智能网联汽车发展方面,中国企业自己搞基础设施建设压力太大,国家应该会进行政策支持和资源搭建。”上述行业分析师表示。

总体来看,当前,三大汽车央企比较现实的合作方向有三个。“一是共享零部件资源形成更强议价能力,二是合作分摊共性关键技术的开发风险和成本,三是模块化关键子系统,形成规模优势。”去年12月3日,一位接近长安汽车的业内人士告诉21世纪经济报道记者。

难点依然存在

但是,三大汽车集团的合作不会一帆风顺。

“三大集团在这些合作领域中互为对手,在市场上亲兄弟明算账,在竞争领域进行合作,障碍非常大。三大集团有着不同的供应商体系、物流体系和销售体系,这些体系还融入了跨国公司的不同经营理念 and 利益,要在互为竞争对手的情况下,改造、重组这些体系,我不乐观。”中国社科院工业经济研究所工业发展室主任赵英表示。

赵英认为,三大集团在轿车合资领域,也有不同的技术标准,这是深化合作中最大的障碍,“不同的技术标准,对供应体系间的合作,也会产生巨大影响。”

同时,一位汽车行业分析师告诉21世纪经济报道记者,国企改革需要深挖问题实质,首要问题是,解决一汽红旗的问题。

“徐留平去一汽后,重卡和解放、合资品牌的问题都会迎刃而解,主要挑战会是自主品牌,红旗是最大问题。一汽已经落后这么多年,复兴红旗的口号很诱人,但不现实。”

他还表示,东风自主虽没有长安发展形势好,但总体比一汽强,目前东风自主轿车和新能源发展在提速,长安在三家之中技术水平算是最好的。不过,三方联手,资金实力会更强。

此外,长安汽车坚持自主研发,每年将销售收入的5%投入到研发,目前在重庆、北京、河北、合肥、意大利都灵、日本横滨、英国伯明翰、美国底特律和硅谷建立起各有侧重的全球协同研发格局,拥有全球16个基地,35个整车及发动机工厂,10个重点海外市场,预计到2020年,长安汽车将持续推进伊朗、巴基斯坦海外工厂建设,同时进一步完善全球研发体系,构建智能化研发布局。

就在三方签约当天,长安汽车官方网站刊出:“在走出去和前瞻技术研究方面,长安会最大程度助力与中国一汽、东风汽车合作,并提升中国品牌影响力。”

“曾几何时,会上握手,会下踢脚,合作要从领导层做起。虽然很难,也要博一搏,开发出好产品是前提。”原中国汽车技术研究中心主任王秉刚最后告诉21世纪经济报道记者。

据《21世纪经济报道》

