

上汽集团：王者归来的预演

天时、地利、人和，无一不倾向于上汽集团。上汽集团将主场上演车展秀。这是一次王者归来的预演。

天时、地利、人和，无一不倾向于上汽集团。上汽集团将主场上演车展秀。上汽集团与其最好的拍档——通用汽车共同撑起E1号馆。其拿出的绝技是——尽显其研发实力。

这是一次王者归来的预演。这一次的王者是上海通用泛亚的“别克未来概念车”，是即将量产上汽汽车的荣威概念车，是“上海”牌第四代燃料电池轿车，是上汽双龙的享御，是上海大众的Cross Polo。上汽旗下几大整车品牌将共同打造未来的王者天下。

别克未来概念车，展示的是上汽集团与通用汽车亲密无间的合作。这款由上汽集团、通用汽车共同持股的上海泛亚技术中心研发的将来之车，向世界证实了泛亚的实力、通用汽车的友善。

荣威混合动力车则是上汽的另一项秘密武器。这款中强混合动力新能源自主品牌汽车，正是世界主流新能源车型研发方向之一。

消失了16年后，“上海牌”轿车首次亮相。全新“上海”牌轿车的

新容是搭载上汽自主研发的超越第四代燃料电池组的燃料电池轿车。与装在“超越三号”身上的第三代燃料电池系统相比，第四代燃料电池组最大输出功率达到60千瓦，提升10千瓦左右，样车速度可达120公里/小时以上。

荣威混合动力和“上海牌”燃料电池车齐齐亮相后，没有人敢怀疑上汽集团在新能源汽车领域的自主研发能力。

这是一次上汽跨国兵团的群体展示。双龙汽车的6款车证实了上汽在海外的成果：爱腾、雷斯特II、路帝、享御最新升级08款，还有豪华动感的Wz概念车。一张覆盖整个中高级SUV产品链的网，已经向国人张开。

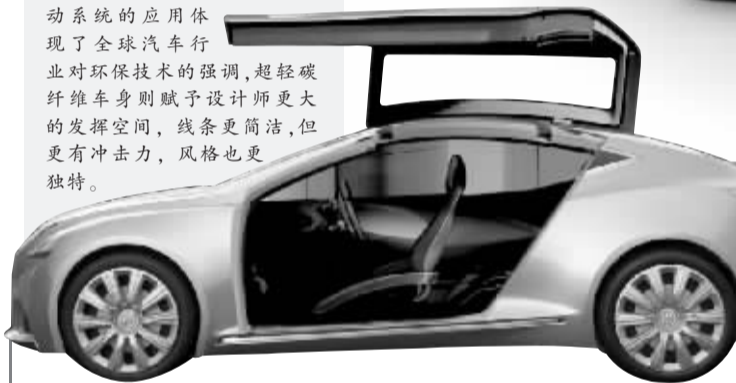
当然，上汽集团也不会忘记它的零部件企业。在E4号馆，上汽旗下的数十家零部件企业出会统一亮相。

似乎在这个车展里，你走多远，上汽的旗帜就会扬多远。也许未来某一天，你在地球上走多远，就会看到上汽的车子跑多远。

别克 Riviera 未来概念车

泛亚汽车技术中心向全球首次发布的第五款概念车——别克未来(Buick Riviera)概念车。体现了泛亚与通用汽车全球产品开发网络的协同合作。区别于以前的“鲲鹏”、“畅意”，该概念车直接使用了“别克”这个国际级品牌，这标志着泛亚的能力已经得到通用汽车全球工程和设计委员会的普遍认可。

别克未来概念车汇聚了一系列最新科技：混合动力驱动系统的应用体现了全球汽车行业对环保技术的强调，超轻碳纤维车身则赋予设计师更大的发挥空间，线条更简洁，但更有冲击力，风格也更独特。



长安汽车集团：3款自主品牌出场

在一汽集团和东风集团缺席上海车展后，最大的非上海本地的国内汽车集团当属长安汽车集团。无论如何，长安汽车集团不会放过这绝好的展示机会，更何况2007年是其自主品牌、合资品牌齐放的一年。

在W1号馆内，长安汽车集团的展车数量、展品范围均实现重大突破：展车由北京车展的15款增加到25款；展品由此前的汽车扩展至发动机及汽车系列。

在长安汽车集团旗下的合资品牌中，热点车型如福克斯两厢、福克斯三厢、雨燕、天语SX4以及刚刚上市的长安福特S-MAX均将参展。这些昔日的主角，如今都将成为配角。这次的主角将是令长安汽车集团最自豪的自主品牌。江铃陆风将携07款X6、陆风风尚和将上市的新车陆风风华登场；据了解，已经上市的长安奔奔、即将上市的MPV杰勋和CV8概念车均会现身此次上海车展。

从微型轿车长安奔奔，到中级轿车CV8，长安汽车集团正由微车市场步步挺进，未来进军中级轿车市场指日可待。

此外，长安汽车还带来了4个系列、7款发动机，这也是迄今为止长安汽车集团最大的一次研究成果公开展示会。

据了解，2006年，长安汽车集团共投入数亿元于研发，其中70%至80%用于轿车领域。



CV8概念车

一汽集团：低调回避 分兵出展

一汽集团回避了与上汽集团的正面交锋。

当一汽集团不作为集团整体参展上海车展时，留给我们的很多，但留给执掌一汽集团8年的董事长竺延风的则更多。

在4月的上海车展上，除一汽轿车外，一汽集团旗下各整车企业都会与其另一半出席上海车展。只少了一汽红旗、奔腾、HQ3的出现，这个车展的遗憾并不算多。

在马自达的展台上，一汽马自达将带着马自达3、马自达6系列亮相。在丰田展台上，一汽丰田则带来第十代COROLLA卡罗拉、CROWN皇冠、PRIUS普锐斯等车型。

既然是没有看点的一汽集团车展，倒不如索性低调。但这并不表示一汽集团真正陷入困境。至少在产品布局和企业布局上，一汽集团开始走出困境。竺延风曾透露：2000年以来，一汽集团在研发上投入70多亿元，相继开发了17个平台58个系统的920种车型。或许未来某一天，这些巨额投入都如上汽集团一样，变成某几个平台，或者某几款产品。

执掌一汽集团8年的董事长竺延风乐观地表示，“一汽集团生产布局正由面向大陆转变为面向大海。由隅居总部东北，转为联合大众、丰田，建设天津、大连、发展青岛、无锡，挺进大海。”

但在国际化运作上，一汽集团明显走在了上汽集团之后。也正因为这样，在2007年的克莱斯勒收购案中，曾经闪过一汽集团的身影。但这个身影太模糊，或许一汽集团没有碰到像上汽集团那样的收购海外汽车知识产权的好时机，又或许谨慎的竺延风发现：当务之急是先谋好自主品牌——高档轿车红旗、中档轿车奔腾，而后寻找合适的机会打进海外市场。

曾经是共和国(汽车)长子的一汽集团行走艰难。但面向大海，春暖花开！

延风甚至立下了“十一五”的宏图规划：2007年至2010年，一汽集团整车销量要超过200万辆，其中自主产品销量超过100万辆，销售收入超过2000亿元。

东风汽车：自主品牌商用车撑天

仿佛哥俩合谋一样，一汽集团和东风集团均缺席上海车展。但相较于一汽集团的沉默来说，湖北人爽直的个性还是一览无遗：不寻找任何不参展的理由，而东风本田、东风日产和东风商用车将分散在不同展馆。

没人敢说东风汽车集团缺少自主品牌，因为它拥有最强的商用车自主品牌。

这种实力也造就了东风商用车公司的大胆。东风商用车参展面积将创历史之最，超过1400平方米；其中1000平方米的展台移至E2展馆内。东风商用车公司也是参加上海车展的企业中唯一一次、唯一

一家进馆展示的商用车公司。其展示的主角将是9款东风天龙成为车展的主角——从325马力的天龙重卡运输车到280马力的天龙大力神工程车。

东风汽车集团的唯一自主品牌弱项在乘用车领域。这也是其不以集团面貌参展、合资乘用车企业纯合资方参展的原因之一。

据了解，东风日产将率旗下众多车型出现在上海国际车展上。精明的东风日产将车展视为新车骊威上市最好时机。至于已经上市的天籁、轩逸、颐达、骐达、随心休旅车骏逸也都不会放过谋杀镜头的机会。

而东风本田也拿出了两款新产品，一是进口CIVIC Hybrid(思域新混合动力车)，其油耗仅相当于1.8L发动机油耗的55%；二是第3代CR-V——新世代CR-V。

有缺陷，并不是不能补救的。至少，东风汽车集团董事长徐平还有信心。据悉，“在自主品牌建设上，东风汽车集团遵守百花齐放的原则。”

神龙公司、东风日产、东风汽车股份公司、东风本田汽车公司均成立各自的技术中心，并拟定了开发自主知识产权轿车的计划。其中，东风汽车将于2008年底或2009年初推出首款自主车型，该车是以雪铁龙爱丽舍为原型、主打排量在1.6升至2.0升之间的中级车；而东风风行亦在紧锣密鼓地筹划其自主品牌轿车。

或许三年后，东风汽车集团旗下的自主品牌轿车亦会如其合资品牌轿车一样，百花齐放。

随着合资企业的不断发展，东风汽车集团也给人留下“谁做得好，就扶持谁”的开明形象。



东风本田 新世代 CR-V

在上海车展期间，东风本田推出三款新世代CR-V：2.0L Exi AT(经典版自动挡)、2.4L Vti AT(豪华版自动挡)、并2.4L Vti-S AT(尊贵版自动挡)。