中国队：下一站汽车强国

车坛亚运会

中国人向来就是勤劳向上、不甘落后的，经济上如此，体育事业也是如此。从1974年德黑兰亚运会的32金到多哈亚运会的165枚金牌，中国的体育事业发展可谓举世瞩目。虽然金牌榜的第一不能代表中国已经成为一个体育强国，但是我们已经迈出了一大步。

中国汽车的发展与中国体育事业相类似，从当初的一穷二白，到拥有自己的民族品牌，再到成为全球第一大汽车生产大国和第一大消费市场，成绩斐然。然而汽车大国的背后，却是外资拿走70%利润的尴尬，从汽车大国到汽车强国还有很长的一段路要走。

记者 谈正民/文

运动生涯：后程发力，潜力无限

在新中国成立前，由于战争的原因，是谈不上有汽车工业的。解放后，1950年，毛主席访问苏联期间，中苏双方商定，由苏联援助中国建设第一个载重汽车厂。1958年5月5日，中国第一辆自己制造的轿车——“东风”在一汽诞生，从而开启我国民族轿车工业的新篇章。8月，一汽又设计试制成功第一辆红旗牌高级轿车，新中国自力更生制造出的轿车填补了中国工业的空白。

1985年，内地第一个轿车合资企业——上海大众成立，标志着中国现代化轿车工业的开端。此后，中国大量引进外国车型，标致、夏利、奥迪等相继进入国内。1998年，我国轿车产量达到43万辆，大约占汽车总产量的40%，汽车产业结构已经发生根本性的转变。

1998年前后，中国汽车的自主品牌奇瑞、吉利等也开始成立。他们不断探索自主造车之路，并迅速发展壮大，随后，比亚迪、江淮、长城汽车等大批自主品牌开始发力。2009年，我国汽车全年产销量首次超过美国，跃居世界第一。

实力评估：强势起航，值得期待

虽然近年来，自主品牌开始发力中高端市场，但是在这一块市场，自主品牌依然没有什么竞争力，但是在中低端市场，中国汽车已经占有了一席之地，奇瑞、江淮、比亚迪、吉利等自主品牌在中低端市场已经有了较大的市场占有率。

但是中国汽车也存在着巨大的问题。中国汽车的自主开发能力差，汽车产业的国际竞争力差，这些严重制约着中国汽车产业的发展。仅仅依靠生产量大是赚不到钱的，没有核心技术的支持，也生产不出更加高端的车型，我们只能过多地依靠进口，这些都会使我们的竞争力大打折扣。

但是好在我们已经意识到了这些不足。正如体育事业的发展一样，我们之前过多地关注数字，其实抛开数字才发现，我们要做得还有很多。中国人擅长追赶，并且常常给人以意想不到的惊喜。生产大国、制造大国、消费大国……这是我们已经有的，但是我们还需要一样能更多体现竞争力的东西——核心技术。

奖牌榜预测：第三位

中国作为世界上最大的汽车生产国和消费国，汽车产业是国民经济重要的支柱。2009年，汽车工业规模以上企业1.39万家，从业人员265万人，累计完成工业总产值约2.9万亿元，占GDP的比重达8.7%。超过2000~2008年平均6%的水平。

但中国汽车产业主要依靠引进外资，自主开发能力弱，缺乏核心技术，配套能力很低，许多汽车零部件需要从国外大量进口。目前，欧美日韩等世界主要汽车生产商均在中国投资建立合资企业，实现本土化生产和销售。

从目前的实力来看，中国汽车依然是东亚三强中最弱的，但是，从势头来看，自主品牌已经颇为可观，未来究竟如何，只有拭目以待。

合肥宝利丰举办BMW X家族全系体验日

11月13日~14日，BMW授权经销商合肥宝利丰在安徽国际会展中心B区广场举办“驭挑战，悦本色 - BMW X-Family家族体验日”，活动邀请了近六十位BMW车主、车迷和媒体朋友参加，现场体验BMW X家族挑战城市路面和其他各种复杂地形时的性能表现，共享来自BMW的纯粹驾驶乐趣和激情之悦。同时，与11月至12月活动期间订购BMW X3豪华版的客户即可享受到目前合肥宝利丰推出的直降10万元优惠。

活动一开场，在试驾场上由专业的BMW驾驶培训师进行了BMW X系列产品的讲解和静态演示，随后培训师的X Ramp坡道演示把现场气氛推到了高潮，BMW X家族独有的xDrive智能四驱系统充分显现了神奇和威力。xDrive根据车辆的四轮抓地情况合理分配驱动力，使车辆顺利通过滑动的滚轴面爬上了陡坡。由于下坡面的特殊设计，车辆的尾部和后轮高高翘起，这时车门仍能正常开启，这充分证明了车身极高的刚性。X Ramp同时体现出BMW X车型较大的接近角和离去角，并演示了xDrive特有的下坡辅助系统。

