

正通汽车陷资金困境追踪报道

## 旗下在穗多家 4S 店仍上演“提车难”

尽管车市一片哀鸿,但豪华品牌却最抗压。数据显示,上半年实现销量增长的品牌经销商中,豪华品牌占据六成,不过作为常年霸榜国内经销商前十的正通汽车,却因财务危机被迫卖股求生。早在去年,正通旗下广州 4S 店就因“提车难”问题接连受到消费者投诉,时至今日在穗经销商又是何种光景呢?

■新快报记者 张磊 文/图

市值较巅峰蒸发逾九成  
正通面临财务违约问题

随着正通汽车“面临 4.15 亿美元的债务问题”的持续发酵,其港股市值断崖式下跌。截至 2020 年 8 月 11 日,正通汽车的股价为 1.09 港元,而在债务问题曝出初期,正通汽车股价一度跌至 0.87 港元,创下历史新低,总市值 21 亿港元也较 2017 年蒸发逾 90%。

据悉,正通汽车连同其附属公司是国内领先的 4S 经销店集团,主要经销豪华及超豪华品牌汽车,经营品牌如保时捷、宝马、捷豹路虎、沃尔沃等。官网数据显示,截至 2018 年初,正通汽车已在全国 16 个省、40 多个城市拥有 134 家经销网点,公司还曾于 2011 年上演“蛇吞象”戏码,以 55 亿元收购了规模是其 2 倍的深圳市中汽南方投资集团有限公司。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为,虽然近两年国内汽车销量整体呈现下滑趋势,但豪车销量还是很好,正通汽车表现不佳很大程度属于自身原因。记者查询了解到,目前市场主营豪华及超豪华品牌的经销商业绩整体向好,美东汽车、永达汽车去年营

收和利润实现双增长。

## “提车难”事件接连上演

## 广州 4S 门店需等待一个月提车

事实上,正通资金链出现断裂问题有迹可循。早在去年,有关于正通旗下 4S 店“提车难”的问题投诉就层出不穷。记者了解到,2019 年 6 月份,正通旗下广州宝泽汽车销售服务有限公司、佛山鼎宝行汽车销售服务有限公司等 4S 店接连被曝出受到多位消费者投诉,投诉内容为交钱后 4S 店以各种理由拖延提车时间,所交资金不知去向。

对此,大部分 4S 店给出的解释理由为:“店内车辆合格证证书被质押在银行,收回来的款项期间会被集团抽走,然后再按时间部分给回进行周转,所以赎不了车的客户只能按照排队等候。”这也就意味着,正通集团挪用消费者的购车款用以企业的其它经营。

据了解,类似这种提车难、周期长的情况已涉及正通在北京、上海、成都、深圳、广州、江西等多地的 4S 店。与此同时,伴随着提车难的问题,正通汽车“卷钱跑路”的传言也一度甚嚣尘上。



记者近日走访正通集团旗下广州 4S 门店了解到,提车周期长的现象仍然存在。广东中汽南方胜沃 4S 店的销售人员告诉记者,目前店内沃尔沃 S60 等部分车型没有试驾车和现车,预定新车需要等待一个月左右的时间提车。销售人员强调了是由于公司内部原因导致的提车周期长情况,记者向其追问具体原因时,该销售人员称不方便回答。

同时,记者从广东中汽南方捷豹路虎 4S 店销售处了解到,目前店内部分车型需预约提车,等待周期为二十天至三十天。在回答薪资情况相关问题时,

捷豹路虎 4S 店销售人员未正面透露,沃尔沃 4S 店销售人员称薪资正常发放。

此外,记者留意到,在看车购车高峰周末期间,来往这两家门店的消费者很少,记者在店的半个小时内,除了一些在进行维修保养业务的车主,进两家店看车的客户均在 3 人左右。其中一位消费者向记者表示,对正通旗下 4S 店拖延提车时间的情况是了解的,自己也有所顾虑,这次看车的目的是看能否以更低的价格拿到现车,如果 4S 店提出要等,会果断选择不考虑。

## A 级定位 B 级空间 S 级驾乘体验的“越级之道”

——试驾广汽本田凌派锐·混动



驾控体验、乘坐舒适性、燃油经济性、行驶静谧性……在有限的成本下,A 级家轿做到面面俱到很难。凌派锐·混动作为本田混动技术走向“亲民化”的标志,在这些方面能否做到越级的表现,上路方知真晓。

■新快报记者 张磊 文/图

劳,随着速度和转弯角度的增加,方向盘的手感会随之加重,但指向仍是熟悉的精准味道。刹车踏板整体脚感偏硬,由于电制动的存在,会带来刹得快、刹得稳的感觉,刹车信心很足。

在悬挂表现层面,得益于较长的悬挂行程,整车对于小振动的过滤非常好,韧性十足,通过大振动也能一定程度上缓解冲击感。在通过连续振动路面时,则会有少量的车身晃动。

除此之外,得益于这款车搭载的 ANC 主动降噪功能和优科豪马 ADVAN dB 系列轮胎,以及发动机的搭载位置,它的行驶静谧性是值得表扬的,即使是高速行驶,各方面的噪音都不会特别明显,给予车内人员极高的驾乘舒适性。

## 越级表现 不止是空间

除了驾乘品质更具“高级感”,凌派锐·混动相比燃油版而言变化不大,共同的特性都是“越级价值”。

炫蓝 HYBRID 蓝色车标是这辆车彰显混动身份的专属标识,高辨识度的霸气动感前脸,锋芒凌厉的刀锋式双腰线、17 英寸流线造型轮辋都继承了凌派家族的强大颜值基因。4756/1804/

1509mm 的车身尺寸和 2730mm 的轴距让它在同级别竞争对手中脱颖而出,在实际乘坐体验中,后排空间表现优异,头部和腿部空间十分充足。

内饰方面,新车采用有别于燃油版的内饰设计,7 英寸液晶仪表、SBW 电子按键换挡、方向盘减速拨片、HEV 专用 METER 图形设计等设置凸显混动车型的特征,后排设计了 Honda 首次使用的后排中央扶手一体式多功能桌板,储物便利性加强。

越级表现,在安全驾辅和智能科技装备更感受强烈。新车搭载了实用性超高的 Honda SENSING (安全超感)系统,其中 LKAS 车道保持辅助系统能自动修正方向盘,让车辆始终保持在车道中间行驶,在此次试驾中大幅缓解高速行驶时的驾驶疲劳。Honda CONNECT 2.0 智导互联系统可以导入百度 CarLife,娱乐系统功能加强。

## 写在最后

凌派锐·混动带来更高级驾控体验的同时,亦可兼顾乘坐舒适性的需求。凌派锐·混动的入场,以更亲民的价格让更多消费者体验到了本田超强口碑的混动技术,也巩固了凌派品牌在 A 级车市场的地位。

## 满满“高级感”的驾乘品质

此次试驾的是由一台 1.5L 阿特金森循环发动机、双电机、ECVT 变速箱和小容量动力电池组成的凌派锐·混动。基于小型车平台开发而来的凌派想要塞进一套 i-MMD 混动系统并不是件易事,但作为“空间魔术师”的本田展现出它极高的空间理解水平。

从结构和运行原理来看,这套系统和此前在雅阁、奥德赛、皓影上搭载的混动系统并无本质区别。仅仅是发动机排量 and 电机功率更小一些,更小型化的发动机搭配更轻量化的动力控制单元 (PCU),一定程度上保证了车内的乘坐空间。从行驶品质上而言,这款车相较

1.0T 燃油版车型也有了明显的不同。

除了综合油耗低至 4.0L/100km,这款车在运动性方面的努力也是足够的。由于本田 FUNTEC 理念的加持,凌派锐·混动油门踏板满载限位设计在限位前的加速性平顺而安静,限位后则是提速强劲。SPORT 模式下的动力响应更加积极,变道超车更有信心,ASC 声浪模拟技术也进一步烘托了驾驶气氛。

而纯电、混动、发动机驱动三种模式“聪明分配”,带来绝佳行驶品质的同时获得优秀的燃油经济性。试驾中,能够感受到方向盘手感整体偏沉,低速略为轻盈,能够有效减少原地挪车的疲