



“不仅仅是设备的竞争”

刘亮眼中的车身校正设备及市场

文/本刊记者 胡凯溶

“自主品牌要想发展得更好,就必须摆脱互相抄袭、低价竞争的状态,要进行创新,为维修企业提供通过设备所带来的附加值。也就是说,汽保生产商要给维修企业提供更多的技术、培训以及售后服务,帮助维修企业及行业可持续发展,而不仅仅是卖一台设备。”在对烟台奔腾汽车检测设备制造有限公司技术培训总监刘亮采访时,他这样告诉记者。

设备: 从大树、倒链到车身校正仪

记者:“大梁校正仪”、“车体校正机”、“车身校正仪”这些名称有什么区别,是不是代表了其演变历程?

刘亮:事故车修复的最原始方法,就是找一个固定物,比如大树、柱子等,使用倒链进行人工维修;后来,维修中引进了液压油缸一类的液压系统,从内部进行顶压变形的维修;再后来,发展到有校正台固定车身、从外部进行牵拉的维修方式,并逐步引入了各种测量系统、钣金工具等。

“大梁校正仪”、“车体校正机”、“车身校正仪”这三种名称中,后者对该设备的功用描述较为准确,第一个名称不是很准确,它是早期的名称,因为早期的车身都是车架式车身,车架俗称大梁,现在的车身以整体式车身为主体,已经没有了车架(大梁)。

记者:目前维修作业中使用最广泛的是哪种车身校正设备?这些产品还存在哪些不足?

刘亮:目前在国内市场常见的车身校正设备主要有两大类,一类是平台式的也称为通用型,另一类是框架式的也称为专用型,不同的类型有不同的特点。国内市场以平台式为主,占市场80%~90%的份额,它的特点是适合各种车型的维修;而框架式(专用型)一般要配备量头,可以快速定位维修,非常方便,效率较高,但每种车型的量头不能通用,限制了其使用的广泛性。

技术: 车身校正设备的发展趋势是自动化

记者:您曾在我刊撰文指出,车身校正设

备的发展趋势是自动化。请问当前车身校正设备的自动化水平如何?

刘亮:现在国内与国际维修企业在汽车钣金维修配备的先进程度上没有太大差别,但在普遍性上还存在差距。车身校正设备必然会朝着自动化方向发展,目前仍是以电控液压集中控制为代表,但其自动化程度还比较低,达不到像生产流水线那样对每台事故车进行定量的维修。

记者:目前是否以电控、液压、集中控制的车身校正设备为代表?

刘亮:车身校正设备是机、电、液一体化的维修设备,机械部分已经成型,以后的变化也不会太大;液压系统是一个成熟的系统引入,已经从气动液压发展到了电动液压;最具有发展前景的是电控,现在高端的设备都配备有电子测量系统,可以快速、准确地测量出车辆的变形损坏情况,之后还会朝着自动化方面发展。

通过电子测量系统,可以借助计算机进行模拟修复方法,并通过电控液压来控制变形的恢复,尽量减少对维修人员修理经验的要求,同时还能精确、高效地维修。

市场: 自主品牌和国外品牌是“软实力”之争

记者:当前自主品牌车身校正设备与国外品牌是否存在差距?

刘亮:国内外车身校正设备在机械和液压方面已经没有太大的差别,很多国外的厂家也早已经委托国内厂家进行OEM生产,这说明在这方面我们不仅仅有价格的优势,在

质量上也是得到国际认可的。自主品牌和国外品牌的差距主要是在软性的方面,比如车身校正设备要进行精确的维修,必不可少的就是具备各种车型的车身数据,国外厂家通过几十年的积累,已经有很健全的数据库,而国内厂家在这一点上还存在很大差距,没有高端的附加值,在价格方面就只能走低端。

在各个维修企业中高端的设备基本被国外企业占领,中低端的设备基本都是自主品牌。自主品牌要想发展得更好,就必须摆脱互相抄袭、低价竞争的状态,要进行创新,为维修企业提供通过设备所带来的附加值,也就是说,我们要给维修企业提供更多的维修技术、维修资源以及人员培训等方面的服务,能够帮助维修企业及行业发展的可持续性发展,而不是仅仅卖一台设备。

记者:在车身校正设备市场上,自主品牌和国外品牌的竞争主要集中在哪些方面?

刘亮:第一批进入家庭的车辆才刚刚进入淘汰期,因此,可以说中国的汽车维修市场才刚刚开始。我认为,中国要进入欧美那样的市场平衡期预计还要10年的时间,那么事故车维修数量在这10年内也会逐年增加。进入平衡期后,市场基本就处于饱和状态了,在这个时期谁发展得更好,就看谁能提供更好维修技术、维修资源和培训支持及售后服务支持。未来的竞争不再是简单的产品、价格竞争,而是真正企业的软实力的竞争。希望国内各个自主品牌充分认识到汽车行业及维修行业的发展趋势,做好准备,特别是软实力方面的准备,才能在将来立于不败之地。M