

产业

祖国伟业 重庆奋进



一辆汽车的进化 从8个月到30秒

回望重庆汽车产业的发展历史,是几代人的百折不回和奋起直追

重庆晨报

在重庆工业博物馆的一角,静静摆放着一台军绿色吉普车。造型古朴、线条粗犷,蒙皮车顶、简单内饰,还有车门上的五角星,历史沧桑感扑面而来。

很多人不知道,如今重庆最大的产业——汽车制造,正是从这台吉普车开始。从当年的8个月手工敲打出一台吉普,到如今30秒下线一辆汽车,重庆成为汽车制造全国第一城的背后,是几代人的百折不回和奋起直追。

回望重庆汽车产业60多年的发展历史,哪些淬炼汇成了这样的精神血脉?哪些磨砺铺就了这样的精神底色?

手工敲出中国第一辆吉普

1958年,长安需要向民品转型,在极端困难的条件下,长安厂发挥艰苦奋斗精神,从武器生产到汽车生产,完成了一次三级跳。

关于第一辆吉普车的造车过程,已经退休的长安员工马洪涛曾经走访过多名当时的亲历者。“第一辆车仿制的是美国Jeep M38A1型吉普车,这还是在朝鲜战争中缴获的。”1957年9月,长安厂组织核心员工齐上阵,对样车一个个零件进行测绘。

由于当时条件艰苦,造车所需的零部件几乎都是用简单工具一点一点敲出来。因为没有模具,工人们想出了各种各样的招,把一整块钢板放在各种角度类似的器具上敲敲打打。比如,要做车壳上大弯拱的部分,先在地上挖个一模一样的坑,钢板放坑里敲起来最有效率,还不容易走样;为了让车壳看起来更美观,工人们在上面刮上了厚厚的泥灰,打磨光滑后,再刷上漂亮的草绿色漆。

“我们当干部的每个月只有21斤供应口粮,工人只有30来斤,根本不够吃,当时在8车间,经常都有工人饿昏过去。饿昏倒了,工友们帮忙灌两口盐巴水,醒过来接着又干。”时任总装车间技术主任的路国玺提起这段日子,唏嘘不已。

8个月后,1958年5月第一辆“长江牌”吉普车诞生,当年总共生产38辆。这辆车最大载重量440公斤,排量2.199升,最高时速115公里,100公里油耗13.7升。

除了物质的匮乏,还有技术上的匮乏。当时这辆吉普车只有前进挡,做不出倒车挡。2022年长安建厂160周年拍了一部纪录片,其中一集就叫《长安只有前进挡》,阐述了长安汽车一往无前的拼搏精神。

1963年底,随着国际形势紧张,长安厂全力进行军品生产,停止生产吉普车。作为中国第一款吉普车,“长江牌”吉普车累计生产1390辆,参与国家多个重要政治场合。

大街上“追”出中国第一辆微车

当重庆再次参与汽车制造,已经是20多年后。改革开放之后,军品订单大减,长安厂生产过很多民品,但都无法解决上万人吃吃饭问题。一个偶然的的机会,让长安人看到了方向。

长安公司志中记录了那个戏剧性的场景。1981年,长安厂派民品研究所的两名干部前往广交会,看有什么好的产品可以生产。回宾馆的路上,两人的目光同时被擦身而过的一辆微型车“黏”住了,两人马上迈步追车,追了一条街,才把车子截停。原来这是一辆日本铃木公司生产的微型汽车。两人认真观察每个细节,直到半小时后,车主把车开走。他们觉得这种车很适合当时还比较穷的中国,外形小巧、价格便宜、操作灵活。

当时的厂长田基兆激动得拍桌子,“好!很好!你们给我买两辆回来,我到厂门口接你们!”与此同时,工厂决定立即组建汽车研究所,集中了100多名技术干部和员工投入汽车开发。

这一决策,拉开了重庆汽车产业的大幕。长安原本是想仿制铃木微车,但是他们发现技术难度很大。经过认真研究,长安决定引进铃木公司的技术。

第一次洽谈是一次非对等的谈判,铃木公司的代表根本不相信一个造枪的企业能造车,他们提出一个条件:长安先独立组装2辆样车,如果做得好,双方继续谈。

于是,长安厂又开始了测绘大法,当时没有扫描设备,技术人员就是用尺子一毫米一毫米地

量零部件。测绘非常严格,后来成为大国工匠的张永忠回忆说,参与测绘的女员工脸上连粉都不能打,怕掉到发动机里。测绘完成后就是加工,一群大男人像绣花一般围着一个大机器来回转,一点一点抠,一点一点凿,技术工轮流上阵……

8个月后,长安人就把两辆组装好的车开到了北京。当日方代表看到这两辆车时,惊讶得几乎说不出话来。一番反复查看后,感叹道:“就凭这两辆车,我们可以继续谈。”

1984年,长安和铃木公司正式签订了技贸合作协定书,开展微车和发动机项目合作。

长安汽车公司总裁助理江爱群回忆说:“当时长安厂无钱无人无技术,就凭着敢想敢干的精神,靠手工抠样,一个一个零件复原,造出了车。这才让外方相信了我们的实力与决心。”

重庆汽车产业8年后重返第一

重庆的汽车产业跟重庆的地形一样,也有起伏。进入21世纪,重庆汽车产销量一路走高,2014年—2016年,重庆汽车产量连续3年登顶全国第一。然而巅峰过后,重庆汽车业陷入了数年的低迷。到2019年,重庆排名掉到全国第七。

面对这一困境,重庆汽车产业开始了艰难的转型之路。市政府引导整个产业往新能源和智能网联方向升级。2022年,重庆市发布了34条新能源汽车相关政策,同年,重庆提出要着力打造“33618”现代制造业集群体系,决心把智能网联新能源汽车打造成万亿级产业。这一年,赛力斯两江超级工厂兴建,投产最快30秒即下线一台车。

发力转型后,重庆汽车业一改颓势,回归强势反弹的轨道。从2021年开始发力,到2024年上半年以121万辆产量超越“五连冠”广州,重登产量榜首。

为什么重庆能够一路追赶完成反超?江爱群认为依靠的是开放创新的精神。他给记者讲述了为什么长安早在2003年就在意大利建立了全国汽车产业第一个海外研发中心。“一个合资伙伴当时告诉我们,你们长安给再多的钱,我们也不会(专门)给你们开发(新车型)。这几句话对我们刺激非常大。”从那时开始,长安汽车逐步建立起六国十地的全球研发体系,研发人员高达1.8万人。江爱群认为,长安这种刻在DNA里的开放与创新精神,影响着整个重庆汽车产业,“为什么现在重庆待着那么多汽车业的世界级大咖,长安整个生态是开放的,这也推动重庆汽车产业人才生态变得更开放。”

正是这种开放创新精神,催生了赛力斯与华为合作的问界,长安与华为、宁德时代合作的阿维塔,长安在新能源领域的集大成之作深蓝汽车。这三款新能源中高端品牌极大地改变了重庆汽车产业的价格格局,实现了汽车产业的跃升。

画外音

整合全球资源为我所用

在这场智能网联新能源大潮中,人才和产业链的汇聚、技术和生态的创新毫无疑问将是未来竞争的关键。截至目前,重庆已汇聚16家新能源整车企业,主力产品普遍达到L2以上级别的辅助驾驶水平。今年上半年,重庆汽车产业签约项目达179个,签约金额1300亿元,实现智能网联新能源汽车零部件3大系统、12大总成、56个部件全覆盖,新能源产业生态加速集聚。

人才汇聚方面,长安汽车董事长朱华荣认为,“我们设立六国十地的研发中心,就是要整合全球资源为我所用。你不能站在重庆的歌乐山来看,你要站在阿尔卑斯山上去看,格局要高,哪里有人才,哪里有资源可以为我们所用,我们的研发体系就构建在哪里。”

长安厂生产的中国第一辆吉普车



04

2024年9月30日 星期一
主编 赵本春
责编 黎伟 李勇强
视觉 胡颖 张超
制图 朱正非
校审 黄颖

