

德国大众携手上汽,见证上海汽车产业的诞生、发展和腾飞 30多年“旋风”传奇历久弥新



首席记者
曹刚

6天前,上汽大众首个新能源汽车工厂在安亭开工,这是德国大众汽车集团全球首个专为电动车模块化平台(MEB)生产而建的汽车工厂。

市委书记李强上周四会见大众汽车集团董事长迪斯时说,汽车是打响“上海制造”品牌的支柱产业之一。上海全力支持大众汽车集团在沪扩大投资、创新发展,欢迎将更多新技术研发、新产品制造、新模式应用放在上海,与上汽集团在更多领域深化合作、取得双赢。迪斯则表示,得益于中国改革开放,大众汽车集团和上汽集团合资成立上汽大众,30多年来取得了丰硕成功。大众十分看好中国市场,对未来发展充满信心,正致力于把最新最好的技术带到中国、带到上海。

德国大众汽车集团是最早进入中国市场的跨国车企,早在1978年就开始和中国接触,并于1984年签约成立我国最早的合资汽车制造企业,带来了先进技术和质量管理体系,开启中国汽车工业对外开放、合资合作的先河。

1983 首辆桑塔纳下线 “不敲不打”也能造轿车

今年底,上汽大众将迎来第2000万辆汽车下线;而在30多年前的春天,7个工人还在老厂房里费力地组装第一辆桑塔纳……

1983年4月11日,上海汽车厂诞生了第一辆中国制造(更准确地说是“中国组装”)的桑塔纳轿车。彼时,恐怕没有多少人意识到,上海乃至中国现代轿车工业的帷幕,拉开了。

58岁的徐志荣,是参与组装的大众老员工。他的造车生涯始于上海牌轿车。那是当时中国最大的轿车品牌,年产约5000辆,还不到国外一些厂家一天的产量。“机械化程度很低,零部件要靠榔头和锉刀修,车内的前后排沙发,都是手工装上去的。”

习惯了用榔头敲轿车的徐志荣第一次看到从德国进口来的白色车壳,惊呆了。“不用‘敲’,只靠‘拼’?”原计划两天的活,7个工人拼装了一个星期。

桑塔纳有几千种零部件,全部从德国进口,个个有编号。但运到上海后,没仔细分类,随意堆在一起,找起来很麻烦。当第一辆组装桑塔纳下线时,徐志荣和工友们深深感受到了中外汽车工业的差距。

故事回溯到改革开放元年。1978年,我国想引进一条轿车装配线,落户上海。同年,中国机械工业代表团到德国大众汽车集团总部访问,开启中德双方长达6年30多次谈判。双方最终决定按50:50的比例,组建合资公司。

在得到德国大众技术转让和零部件国产化的承诺后,桑塔纳成为



■ 曾经的上海汽车厂正门



■ 上汽大众新综合管理大楼



■ 依靠强大的自主研发能力,上汽大众近年来推出多款新车型

本版供图上汽大众

中国引进的第一款车,也是大众1982年刚开发出的新车型,性能远比上海牌轿车先进。

桑塔纳(Santana),原是美国加州一座山谷的名字,由于经常刮强旋风,当地人把这股旋风也叫作“桑塔纳”。新车取名“桑塔纳”,希望它能像旋风般席卷全球。

74岁的秦仲年,曾任上海汽车厂技术厂长和上汽大众原产品工程部部长,是中方先期赴德考察学习的领队,经历了桑塔纳生产技术引进的全过程。“Volkswagen在德国是‘人民’的意思,它很耐用,零件就像艺术品。这也是我们选择德国大众的主要原因。”

1984年10月10日,历史性时刻到来——中德双方在人民大会堂签署协议;两天后,时任国务院副总理的李鹏和德国总理科尔专程来沪,为即将成立的合资公司奠基。

1991 散件组装画句号 建“共同体”推进国产化

身为中国合资生产轿车的先行者,合作中难免遇到分歧。时任上海汽车工业总公司总裁陆吉安坦言:“小吵天天有,大吵三六九。”

有工人把水箱放在地上,来自德国的质保部经理很生气,拿起就往地上砸。徐志荣上前理论,“有话好好说,零件是花外汇买的,砸坏多浪费”,但他很快被说服了。“那样做容易进垃圾造成堵塞,我第一次强烈感觉到,质量是企业的生命。”

上世纪80年代,我国外汇短缺,若不能尽快完成桑塔纳的国产化,大众在上海的前途堪忧。时任上汽大众总经理王荣钧坦言,公司成立第一年生产的桑塔纳,国产化率低得可怜,仅为2.7%,次年仅提高

到6%。“国产零部件只有车载收录机、天线和轮胎。”

对许多中国汽车零部件生产企业来说,德国标准难以跨越。1987年6月,朱镕基明确指出,不能靠组装发展轿车,并立下军令状:零部件国产化要坚持德国大众标准;3年内达不到40%,上汽大众就关门。

“德国大众原董事长哈恩听到消息,急了。”陆吉安回忆,“他在一次会上说,今后上汽大众第一个任务是国产化;第二个任务是国产化;第三个任务还是国产化。”

在朱镕基的倡议下,跨地区、跨行业的“上海桑塔纳轿车国产化共同体”成立,并设立“桑塔纳项目国产化基金”,动员全国百余家企业投入攻坚战。本土零部件厂想进入大众采购体系,必须达到德国标准,“要100%合格,降0.1%都不要”。相关零部件必须拿到德国测试。“国产化不能只求速度不讲质量,否则上海牌轿车早就100%国产化了,何必再引进桑塔纳?”王荣钧说。

“共同体”促使零部件企业大力投入技术改造,调整产品结构,中国孱弱的零部件产业迎来跨越式发展。桑塔纳国产化率1989年上升到60.09%,1991年达到70%。

这一年,上汽大众双喜临门——结束了以进口散件组装生产轿车的方式;上海汽车工业税利突破14亿元,首次超越雄踞全市第一大支柱产业40年之久的纺织业。

此后,桑塔纳“旋风”加速蔓延,1996年的本土化率已突破90%。“拥有桑塔纳,走遍天下都不怕”的广告语叫响全国。在很多上海人眼里,桑塔纳就是轿车的代名词。今天我们可以在众多自主和国际品牌间轻松挑选爱车,追根溯源都始于桑塔纳的国产化。

2008 朗逸上市成爆款 奏响自主研发最强音

桑塔纳的国产化初获成功,后续推出桑塔纳2000及“时代超人”“自由沸点”“俊杰”等系列改进车型,企业的研发队伍逐步形成并日渐壮大,直到2008年6月25日奏响最强音——烟雨迷蒙的西子湖畔,朗逸惊艳亮相。

这是上汽大众真正意义上第一款自主研发和设计的产品,开创中国汽车合资企业自主研发的全新模式。朗逸上市后,长期占据国内A级车畅销榜首位,5年销量超百万辆,中国汽车市场独此一家。

取得这份自主研发成绩单,要感谢两次危机。

第一次,是2001年末,中国加入世界贸易组织,逐年降低关税,向全球开放汽车市场。多家世界一流汽车集团来华投资,抢滩中国市场,对大众带来强烈冲击。2000年前,上汽大众基本依靠桑塔纳单一品牌打天下,稳做市场老大。但进入新世纪后,竞争环境远比前15年“险恶”。

第二次,是2004年,国内汽车消费出现重大转型,私人消费市场蓬勃发展,上汽大众让出中国市场近20年销量冠军的宝座。

剧烈阵痛中,努力求变——2005年,大众开启全国营销市场调研,提出“从零开始,重新发展”的口号,将营销服务中心变成集销售、市场、售后服务于一身的地区性机构。

变革延伸到了研发环节。朗逸项目管理经理吴华在调研中发现,急需一款贴合中国用户需求的车。市场潜力很大,但要自力更生,通过朗逸项目让市场认识全新的上汽大众。朗逸加入了很多符合中国人审

美的设计元素,并坚持用德国标准为中国消费者量身打造。这款享有完全自主知识产权的车型,是多年前桑塔纳轿车国产化战略的延续和拓展。

2009年,上汽大众又派出研发团队赴德国,深度参与新帕萨特的全球开发,技术能力得到德方肯定。同年,中国首次超越美国,成为全球汽车产销第一大国。从产品国产化到研发本土化,上汽大众走出了一条合资车企的中国化道路。

“我进大众时做了个梦,梦见自己超过了德国师傅。”上汽大众维修高级经理、全国劳动模范徐小平自豪地说,“几次革新创造,我的技术都得到德国人的充分认可,梦圆了。”

2018 新能源工厂开工 将“雇用”千余台机器人

近年来,上汽大众以安亭为中心,先后在南京、仪征、乌鲁木齐、宁波、长沙等地建立生产基地,发展连续按下加速键。

6天前,上汽与德国大众合作的最新成果亮相申城——上汽大众首个新能源汽车工厂在安亭开工。上汽大众向“2025年成为电动汽车领先者”的目标迈出了坚实一步。“电动化”“智能网联化”“品牌高端化”是主要特色,也是双方下阶段深化合作的重点方向。

“两年后,一座数字化、智能化、集成化的绿色环保工厂将拔地而起,生产基于德国大众最新电动车平台的多款新能源产品,包括奥迪、大众、斯柯达等品牌。”上海汽车集团股份有限公司董事长陈虹介绍,项目投入170亿元,建筑面积约61万平方米,计划于2020年投产,规划年产能30万辆。

新工厂将采用基于工业4.0的生产网络架构,大幅提升自动化率和劳动生产率;“雇用”1400多台工业4.0标准机器人,其中车身车间就有约1000台机器人;生产过程中,将大量借助人工智能识别、自学习趋势预判、机器人视觉系统、人-机器人协作、AR/VR等技术;并采用27项环保节能技术,能源、水、二氧化碳、挥发性有机物和废弃物等5项环境指标平均下降20%。

目前,上汽大众的新能源布局已经开始——首款新能源汽车途观L插电式混合动力车型即将上市;帕萨特插电式混合动力车型和朗逸纯电动车型也将于近期推出;基于MEB平台的纯电动产品两年后将陆续投产。

专为电动汽车打造的MEB平台,可为电池组带来极强扩展性,最高可达550公里续航;还创新集成了车载辅助系统、舒适系统、信息娱乐系统、控制和显示系统,为用户打造始终在线的数字化生态系统,并可实现全面自动驾驶功能。

2012年10月,普桑谢幕,新桑塔纳亮相。上市时有一句广告语:“这是一个好的时代,它允许旧的成为经典,并激荡新的可能发生。”已延续三十多年的“旋风”传奇历久弥新,仍活跃在中国汽车主流产品的舞台上。两年后,必将有更多“新的可能”给我们惊喜。