

迹展英倫

主編 刘兰荣

中國文联出版社

逐鹿英伦

刘兰荣 主编

江苏省文学艺术界联合会 编

中国文联出版社

图书在版编目(CIP)数据

逐鹿英伦 / 刘兰荣主编. —北京: 中国文联出版社, 2008. 2
ISBN 978 - 7 - 5059 - 5819 - 7

I. 逐… II. 刘… III. 报告文学—作品集—中国—当代
IV. I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 013442 号

书 名	逐鹿英伦
主 编	刘兰荣
出 版	中国文联出版社
发 行	中国文联出版社 发行部(010-65389152)
地 址	北京农展馆南里 10 号(100026)
经 销	全国新华书店
特约编辑	刘泽民
责任编辑	李金玉
责任校对	苏 敬 戴 丽
责任印制	焉松杰 李金玉
印 刷	南京顺和印刷有限责任公司
开 本	787 × 1092 1/16
印 张	16
插 页	2 页
版 次	2008 年 2 月第 1 版第 1 次印刷
书 号	ISBN 978 - 7 - 5059 - 5819 - 7
定 价	56.00 元

您若想详细了解我社的出版物

请登陆我们出版社的网站 <http://www.cflacp.com>

主编寄语

2007年8月，我与一批作家联袂参观了南京汽车制造集团公司属下的南京MG名爵汽车有限公司，一辆辆崭新的高档轿车扑入我的眼帘，让我惊叹不已。

它，传递了英国一个世纪的汽车梦想；它，记录了无数车赛获胜者的音容笑貌；它，传承了皇家爵士高贵典雅的品质，创造了英国汽车工业的神话。它，就是MG。

走近MG，让你眼前一亮，心跳加速：古典式格调、四圆形头灯、镀铬腰线和窗框、低斜的车尾、八角形标志……无处不洋溢着浓郁的英伦风格，真乃一代风流。

作为第一个被国内企业收购的国际汽车品牌，MG不仅是南汽的骄傲，也是中国汽车工业的骄傲。

2006年，MG远渡大洋，落户于南京浦口基地。自此，这位昔日西方汽车的世族得以在东方重生，复兴它的昔日辉煌。于是，我们眼前，呈现出云蒸霞蔚，气象万千……

然而，MG名爵，委实来之不易。

倘若将南汽六十年的历史比作一阙气势磅礴、荡气回肠的交响乐的话，那么，收购MG罗孚，便是它的华彩乐章。中国人走出国门，经历了一场坚苦卓绝的谈判，整体收购了百年品牌、世界一流的MG罗孚资产和知识产权，并在英国伯明翰长桥保留了一条生产线，成为MG罗孚的“东家”。我们走出了一条发展中国汽车

工业的“第三条道路”，此举震惊世界汽车业界。

商业竞争，通常被看成是实力和金钱的竞争，但未必都是这样，在一定程度上，它还包含着精神和道德力量的竞争。南汽竞购MG罗孚的成功就充分地证明了这一点。一波三折、低调出征、险象环生、绝地遇困，终于迎来惊天逆转……这里面有太多太多让人扼腕叹息、惊心动魄的故事。本书浓墨重彩地展示了南汽竞购MG罗孚的全过程，他们果断决策、周密部署、精细运作和谈判过程中一以贯之的谋略、睿智、诚信、坚韧、宽以待人、舍己忘我、百折不回等品格、修养，对竞购的成功，应该说，起到了实力和金钱所不能替代的作用。这一点，也许比收购MG罗孚本身有更为特殊的意义，它对于国内各行各业走出去，参与国际性竞购谈判具有弥足珍贵的参考、世鉴价值。

无疑，收购之后的拆卸、搬迁、组装、调试以至于轿本的顺利下线，每一步都承载着南汽人的艰苦奋斗，与时俱进，是那样的令人瞩目、精美绝伦。

MG罗孚顺利地搬回中国，并以南京MG名爵的身份亮相世界汽车舞台，是一个不可思议的奇迹。这一切是如何发生的？它的内涵，它的外延，它的无限魅力、万众风情又是怎样的呢？相信热心的读者读后，便会了然于胸。

2008年，是中国改革开放三十周年，这是震古烁今、改变中国命运的三十年，在此，我们以炽热的赤子情怀，将这部报告文学集作为一介薄礼献上，祝愿未爱的祖国蒸蒸日上，繁荣昌盛，明天更美好！



2008年1月20日

《迹履英倫》编委会

主 任：杨承志 王慧芬

副主任：高以俭 言恭达 杨企鹏

编 委：毛贵民 李晓东 汪 政 叶麾荣
付少武 刘兰荣 刘泽民 徐 君

主 编：刘兰荣

副主编：刘泽民

目 录

主编寄语	刘兰荣	1
历史的回声	张茂龙	1
生死抉择	徐良文	19
临危受命	张学法	38
逐鹿英伦	庞瑞垠	49
搬迁、安装、调试三部曲	孙华炳	85
奏响自主创新的华丽乐章	葛 逊	106
超越梦想	杨守松	134
亮剑名爵	陆幸生	164
动感背后的感动	赵翼如	197
星光灿烂	黄雪蕖	217
后记		241

历史的回声

张茂龙

2007年3月27日,南京汽车制造集团公司张灯结彩,锣鼓喧天,全体南汽人隆重庆祝自己的企业“六十大寿”。

在我国,从事汽车制造工业的企业有六十年历史的,除了南汽还没有第二家。

1947年3月27日,为修复从战场上缴获的汽车、大炮,使之服务于解放战争,人民解放军华东野战军特种纵队从军工部抽调37人,在山东临沂耿家王峪村成立了华东野战军特纵修理厂。由于修理厂不大,设备简单,而且必须行动迅速,适应战争需要,所有机器设备大伙一挑就挑走了,因而被称之为“一担挑”工厂。部队仗打到哪里,“一担挑”工厂就挑到哪里。“一担挑”工厂跟随部队参加了孟良崮战役、淮海战役和上海战役,可谓历经炮林弹雨,艰难险阻,出色地完成了部队战斗保障的任务。

1949年4月23日,南京解放后,“一担挑”工厂奉命从上海转往南京接收了原国民党401汽车修理厂,编为三野特纵后勤修理厂,这个修理厂后来就成了南京汽车制造集团公司。

南汽人后来把1947年3月27日作为自己企业的生日,把山东临沂耿家王峪村作为自己企业的诞生地。耿家王峪村这个560年前从山西迁徙而来的、孕育了中国汽车工业“一担挑”的小山村,后来因南汽生产“跃进”牌汽车而被命名为“跃进村”。

如今,“一担挑”工厂早已不是肩扛身背可以挑动的了,但是,不畏艰难险阻,勇往直前的“一担挑”精神却在南汽生根开花结果!

半个世纪以来,南汽的“跃进牌”汽车曾与“一汽”的“解放牌”汽车共同成为中国汽车工业的两个汽车自主品牌。南汽作为中国轻型汽车创造者和生产基地,为中国的汽车工业发展,为中国的国民经济建设的繁荣发展历经了辉煌。

翻开中国汽车工业的历史,你无法不惊叹作为中国汽车工业先行者之一的南京汽车集团,对于中国汽车工业发展所做出的卓越贡献!

开创中国轻型汽车制造的历史

1886年,世界第一辆汽车问世,自此,汽车便改变了蓝色星球的传统生活方式,人类的文明因此而向前迈出了一大步。如今,汽车工业不仅成为各个国家的重要经济组成部分,而且成为一个国家国力的象征、经济昌盛的标志,民族文化的背景与品味。

应当说,中国人接触汽车的历史并不短。

1901年,匈牙利人李恩时将两辆美国生产的汽车带入上海,从此慢慢拉开了中国汽车发展的序幕。

1902年,西方使节作为礼物恭恭敬敬地将一辆飘洋过海的小轿车送给慈禧。但是,这位骄逸奢华的“老佛爷”对此并无多少兴趣,竟将这辆汽车打入冷宫。“老佛爷”的举动代表了垂死的封建王朝对现代文明的一种本能的抗拒。

1912年,孙中山先生在“关于道路与自动车建设”的专题报告中首次提出要建立中国的汽车工业。1920年,孙中山在《治国方略》中再一次强调要发展汽车工业“以供四万万人之需要”。

虽然,从20世纪30年代起,国产汽车试制在国内许多地方进行,但是,均以失败而告终。旧中国的造车梦想毁于统治者的腐败无能,毁于帝国主义的硝烟战火。

直到中华人民共和国成立前,大街上横冲直撞的都是来自美国、德国、英国、法国的洋车。

1949年后,党中央立即把发展汽车工业摆上重要议事日程。1950年,中央重工业部宣告成立,重工业部的机器局旋即开始着手筹备汽车工业的建设。

1956年7月13日,中国第一汽车制造厂第一辆CA10型4吨载货汽车下线,从此结束了中国人不能生产汽车的历史。为了纪念这一历史事件,人们给她取了一个响亮的名字——“解放”。

“解放”牌汽车的诞生,对于从战火纷飞的战场走过来的南京汽车制配厂的全体员工来说既欢欣鼓舞,又深受触动。

就在“一汽”“解放”牌汽车诞生的第二天,南京汽车制配厂厂长齐抗来到北京,走进一机部六局(汽车局)。

当时的南京汽车制配厂已经可以生产苏联“M-20”型号的4缸汽油发动机,装备固定动力系统,这为生产轻型载重汽车创造了条件。齐抗代表南京汽车制配厂的全体员工专程来向六局请战:改造南汽,使之成为一个汽车生产厂,乘“一汽”研制成功4吨载重汽车的东风,与汽车拖拉机研究所共同研制生产1.5吨轻型载重汽车,以填补我国轻型汽车生产的空白,解决全国轻型汽车大批量需求的燃眉之急。

当时的国家汽车工业发展沿用的是苏联“汽车科学研究院”的路子,科研机构不承担产品开发,而此时南汽则提出了企业与科研单位联合开发轻型汽车的思路。

六局对南汽的创造热情给予了高度肯定,鉴于南汽的思路与六局“全国汽车发展型谱”规划的优先数系排列不谋而合,六局同意南汽与汽车拖拉机研究所共同进行1.5吨轻型汽车的研制试验。

那是我国首项完全由国内技术人员进行的汽车设计。

设计与试制工作进展顺利。南汽半年内完成了原型样车的试制工作。1957年初夏,南汽人选出一辆刚刚试制出来的样车,送往德国莱比锡国际博览会上展出,参观者纷纷评价其设计质量属于上乘。南汽这辆送展的样车,开创了我国自行设计汽车参加国际博览会的先例。

试验在紧张进行,然而,正当图纸修改、工艺审查同时并进,汽车的设计定型指日可待之时,情况突然发生变化。一机部根据中苏科学技术合作协议,决定把研制生产嘎斯51型2.5吨货车的任务交给南汽。在当时的条

件下,南汽对一个车型尚无任何生产的基础,同时再考虑第二个车型,是不现实的。然而,计划经济年代,计划就是命令,南汽只得放弃了1.5吨汽车的开发,集中全部力量,开始研制生产嘎斯51型2.5吨货车。

虽然1.5吨汽车没能在南汽投产,但是,南汽在我国自主开发轻型汽车的道路上起了先锋作用,南汽的这种自主创新的开拓精神对我国汽车工业产生的巨大影响绝不仅限于一个车型的成长。

1957年的冬天异常寒冷。但是,南汽乃至整个石头城洋溢着一股暖流。

“南京汽车制配厂开始制造汽车啦!”南京人民相互传颂着这个鼓舞人心的消息。

对于当时的国人来说,汽车无疑是个稀罕物,可望而不可及,不要说拥有,就连使用一次也是极为稀奇的,更别说自己生产制造了!

对于当时的南汽,从修配汽车到试制汽车,无论从技术上,还是管理上来说,都是一次史无前例的跨越。但是,南汽人信心十足,毕竟有过去大量修理汽车的经验,且汇聚了一批能工巧匠,在自行研制汽车中也积累了许多技术资料,还有那“不畏艰难险阻,一往无前”的“一担挑”精神!

一机部在给南汽下达任务的时候,并没有给南汽限定时间。但是,南汽人明白,对于正在建设中的新中国来说,早一天完成研制生产任务,对于国家建设何等重要!

一辆汽车有上万个零配件组成,在当时的生产条件下,南汽人制造汽车只能是因陋就简,土法上马。

南汽人凭着一腔爱国热情,无私地奉献着自己的聪明才智。

没有加工齿轮的精密设备,工程师程贻典利用手工精心计算,老工人杨定忠不顾高烧从病床赶到车间与陈金芳在普通机床上凭借实践经验,最终完成了螺旋伞内轮的加工任务。

试制驾驶室没有实样,也无图纸,老工人董友根用马粪纸按实物“依葫芦画瓢”分解剪样,手工用榔头敲打。一边由技术人员绘图设计,一边由工人依图试制,边做边改,边改边做,终于造出了帆布顶的驾驶室。

制造油底壳没有拉延模,陆上法愣是靠手工敲打成形,用气焊焊接完成。

为了铸造发动机缸体毛坯,司炉工王文安等披上麻袋,浇上冷水,再用

大功率的鼓风机对着自己吹,进入炉火中去搪炉。连续下了14个昼夜,终于用第一炉铁水,铸造出了合格的发动机缸体。

在众多的困难中,最难啃的骨头就是压制大梁。汽车上的所有部件,都必须安装在大梁上,由汽车大梁的承载和连接,组成一辆汽车。大梁的质量,直接影响汽车的安全和性能。

制造大梁必须要有大吨位的油压机设备,这是起码的试制大梁条件。但是,厂里现存的几台油压机设备中,最大的一台油压机设备,也只有250吨的压力,更何况试制的大梁长度已大大超出油压机工作台面,不能满足一次性压制大梁的试制任务。购买大型的液压机,没有资金,而且在当时国内也没有生产厂家能够生产出满足他们要求的机床。

曾经担任南汽党委委员、冲压车间党支部书记的姚连生回忆说:

我们开始从技术上考虑,用小油压机压制大梁,把大梁分三段分别压制成型后再通过手工拼接连成一个大梁整体,压制技术难题解决了,但质量没法保证。后来,厂里派我们去长春、上海学习取经。在上海造船厂,他们用30吨油压机加工大型轮船部件的过程,触动了我们的灵感。我们很快拿出用250吨油压机分三段压制大梁的方案。加工方案确定之后,接着就是模具问题。没有模具就无法压大梁,如要外厂定制,要花几万元,而且要等半年才定得到。五十年代职工月薪也就几十元钱,这几万元可谓是一个天文数字,况且还要等半年。我们经过几天几夜的反复研究,十几天的奋战,终于用一块钢板焊合出了“土模具”,只花了5000元材料费用。

当年参加研制生产的工人师傅们永远也忘记不掉,1958年春节大年初二,油压机按照指令,顺从地落下又升起,在“土模具”中,压出的汽车大梁完全符合设计要求。就这样,他们制造出了第一副130汽车大梁,创造了世界汽车制造史上用上办法攻破关键技术的奇迹。全厂最大的难关就这样闯过来了!

1958年3月14日清晨,座落在南京中央路上的南京汽车制配厂简陋的厂房里热闹非凡,热腾腾的厂区内挤满了情绪振奋、欢呼雀跃的干部职工。

这是一个在南汽乃至中国汽车工业发展史上,值得永远铭记的日子;这是一个在中国汽车制造业具有划时代意义的日子——新中国第一辆轻

型汽车制造成功了！

生产科长于守仑等人兴奋地跳进刚刚下线的汽车驾驶室，发动汽车，将车缓缓开出装配车间，慢慢穿过道路两旁欢腾的人群，径直开到了广场。车刚停稳，蜂拥而至的全厂职工将凝聚了自己智慧和汗水的中国造汽车围了个水泄不通。

3月15日，南汽人将刚刚生产出来的3台汽车披红挂彩，由动力科长朱强带队，一路向区、市、省机关所在地开来。他们满载着南汽人光荣梦想，满载着劳动者的荣誉与骄傲，向区委、市委、省委报喜！

当报喜的车队途径鼓楼广场时，朱强由于一时激动居然没有按交通规则绕圈，而是直开而过，交通警察马上将车拦住，责问他：“为什么违章开车？”朱强这才冷静下来：“同志，这是我们南汽制造的第一辆汽车，是去省里报喜的，我太高兴了、太激动了……”交警闻讯，立即喜笑颜开，向朱强和汽车敬了一个标准的举手礼，说：“哟，这是咱们南京人自己造的汽车，祝贺你们，过去吧，过去吧，……”

从接受研制任务到生产下线，南汽仅仅用了五个多月的时间就造出了我国第一辆轻型载重汽车，这在世界汽车制造史上也是少见的。

消息传到中南海，毛主席、周总理、朱德委员长等领导人十分高兴。为纪念这一历史性事件，周总理亲自给汽车起了一个富有时代特征的名字“跃进”。

毛主席后来听了南汽生产情况介绍，对周总理说：“南汽很有前途，真想去那儿当个半年副厂长呀！”

1963年12月，朱德委员长视察南汽，欣然为南汽题写了厂名“南京汽车制造厂”。

南汽就此结束了以往只能制造发动机和汽车配件的历史，走上了一条不断发展，不断壮大的道路。

率先在全国汽车业界换型

建国初期的中国汽车工业发展有两种方式：一种是作为国家重点基建投资项目，平地起家建成一个规模壮观宏大的汽车制造厂；另一种是在小

规模的、老机械制造工厂的基础上,采取边生产、边改造的方式,由小到大,逐步发展成为具有一定生产规模的汽车制造厂。

由于国力有限,国家在建设一汽之后,把重点放在二汽的建设上,南京汽车制造厂只有依靠自己力量,开创一条自主创新的道路。

到二十世纪六十年代初,南汽已经发展成为拥有 3500 名职工、2700 万元固定资产的全能厂。

所以称之为“全能厂”,是指什么车间都有,什么零配件都能生产。

全能厂有全能厂的优势,但是,其问题也很快凸显出来。工厂分散,车间设备简陋,技术水平不高,专业化能力差。比如玄武配件厂原是由二十几家街道小工厂合并起来的,700 多平方米的厂房分散在 5 个居民点中。这些问题严重影响和制约着南汽产量和效益的提高。

南汽自 1958 年开始生产制造“跃进”牌汽车以来,汽车的年产量一直没能超过 2000 辆。

1963 年秋,国家决定试办汽车“托拉斯”,成立了中国汽车工业公司,将南汽作为骨干,吸收南京汽车配件制造公司所属 8 个配件厂和常州、杭州的三个厂,组建中国汽车工业公司南京公司。

在当时的环境和条件下,中国汽车工业公司这个汽车“托拉斯”虽然运作时间不长,但南汽却利用这个机会对整个企业进行了一次全面的专业化技术改造。

南汽首先将发动机、铸造、工具制造和设备修理四个专业厂分离出来,将配件公司所属的 8 个厂重新调整分工,816 种零配件扩散出去。与此同时,将南京地区各专业厂的铸件、锻造、热处理、电镀、工具制造、设备大修等集中起来。

接着,南汽分别对全厂的机械加工、锻造、冲压、油漆等重要车间工艺和技术进行重点改造。机械加工方面,组成可变生产线、流水作业线和自动线共 30 余条;铸造方面,建立了稀土镁球铁的专业化工段,采用双炉熔炼、机械化砂处理、低压浇注铝缸盖等先进工艺;冲压方面,实现所有工序全部模具化;油漆方面,对薄板件磷化处理、油漆红外线烘干都进行了技术改造,使整车质量大为提高。

这次的专业化技术改造共新增设备 992 台,其中自制专用非标设备

409 台,使南汽的年生产能力显著提高。到二十世纪七十年代初,南汽年生产能力已达 10000 辆。

南汽专业化技术改造一直没有停止。

二十世纪七十年代初,南汽投资 5000 多万元在南京迈皋桥厂区形成年产 6000 吨球铁的生产能力,在老厂区扩建了灰铁大件生产线。与此同时,锻造厂、发动机厂、离合器厂、转向器厂、制动器厂均进行了技术改造,随车工具、仪表、轴套、冲压件等专业厂都相应形成了年产 25000 辆的生产规模。

南京市黑墨营曾经是一片荒凉的丘陵。南汽在这里征地 648 亩,建设新的生产基地。南汽人“一担挑”的光荣传统再次发扬光大:春节期间万人会战黑墨营;“五四”青年节共青团员突击修建青年路;国庆节,开展百车大会战,一天运进物资 2000 余吨……不到一年的时间,南汽在这片荒凉的土地上建起了齿轮、传动轴、工具、设修四个分厂,一个仓库系统和一个公用动力系统,建筑面积达 7 万多平方米。黑墨营新厂区的建成,使南汽朝着现代化文明工厂跨进了一大步。

专业化技术改造促进了南汽自主创新。

六十年代末,中国汽车工业遇到了这样一个难题:部队军车装备系列中急需一吨的中型吉普车,但是,当时全国所有的汽车制造厂却没有开发过这种车型。

汽车工业的自主发展是支撑国民经济发展的战略需要,在国民经济和国防建设中占有极其重要的地位。但在那个动乱的年月里,接受这个任务是需要勇气的。

南汽人毫不犹豫地承担了这个政治任务。他们说,南汽是在战火中诞生的,为人民军队研制汽车是义不容辞的责任。

从 1969 年到 1977 年,南汽进行了三轮设计、试制、试验、改进。从小兴安岭到西双版纳,从日喀则到黄海之滨,烈日、寒风、沙漠、雪原记下了南汽试车人的艰辛。

一吨车由于装用了自行研制的 120 马力、30 公斤米扭矩的 692 型汽油发动机,这在当时的国产车中,每小时 100 公里的车速,也算是个不小的突破,那时国内还没有一种车辆做过百公里车速的连续高速试验。

曾经参加试车的原南汽副厂长曹志超至今还记得他们深夜戴着头盔,穿着保险马夹,坐在车内,随时准备应对意外的一幕。

终于胜利完成连续 2000 公里的百公里高速试验时,大伙激动得心都要跳出来了。

1977 年,南汽自行设计、自行研制的多用途一吨吉普车终于定型投产了。这个车型装备部队后,很快在实战中检验出了其高性能、高质量。在我国氢弹成功爆炸时,一辆一吨越野吉普车被巨大的冲击波推倒了,油漆被高温熔化了。事后当人们将车扶正,居然还能立即发动驾驶;在边疆自卫反击战前线,尽管山高路险,弹坑累累,但我军的一吨越野车加大油门,开足马力,左盘右旋,直奔山顶……

经过 20 年的探索与发展,南汽确立了以轻型汽车为主导,开发生产了 NJ130 轻型货车、NJ230 越野货车、NJ221 越野货车等四个品种,基本确立了南汽在中国汽车行业的先行者地位。

一个企业的后劲如何,在很大程度上取决于新产品的开发能力,即新产品的的设计、试制试验能力和迅速将新产品成批量生产的能力。

党的十一届三中全会吹响了改革开放的号角,中国的汽车工业迎来了发展的春天。

但是,改革开放,国家产业政策调整,给长期处于计划经济体制下的中国汽车制造业带来发展机遇的同时,也带来了生存的挑战,南汽也不例外。

由于接受计划指令性的指标大为减少,工厂转入以自我经营为中心,绝大部分产品一夜之间要靠自己去找市场、找用户。20 年一贯制的产品显然已经不能满足市场多样化的需求了。

“嘎斯”汽车曾经为南汽带来巨大荣誉和效益,而今却成了非甩掉不可的包袱。

换型,才是唯一出路。南汽人敏感地意识到。

事实上,南汽这些年来对产品换代一直在动着脑筋。七十年代末,南汽就预见到广大农村需要柴油车的前景,他们与扬州柴油机厂合作,在“130”老车型上开发柴油车。1981 年,“130”柴油车投放市场后,受到了广大农村运输专业户的欢迎。

1982 年,南汽连遭厄运。国家限制 6 吨以下农用柴油车的生产,9 月国

家轻委宣布 NJ130 型汽车为淘汰产品,同年部队停止使用 230 型汽车。这一系列产业政策的调整使南汽的经济效益急转直下,处于绝境。

南汽人勇于向困难挑战,在绝地逢生,在逆境中发展。他们一方面组织力量到改革开放初期的农村进行调查,撰写了《农村需要柴油汽车》的调查报告上书中央。一方面抢时间争速度,加快“汽改柴”的步伐,很快实现了“汽改柴”。

1983 年,中央下达了一号文件,允许农民私人买车。南汽立即生产 D134 柴油汽车投放市场,改进 70 型汽油发动机,开发了 D433A 柴油机。“汽改柴”的第一年就装了 4200 辆车,被农民兄弟抢订一空,许多南汽的老人至今还记得当年农民兄弟揣着大把的钞票住在工厂周围等着汽车下线的盛况。这次转型使得身处逆境中的南汽获得新生。

改革开放,市场经济的确立,使南汽人越来越感到为南汽、为国家作出了巨大贡献的“跃进”系列产品无论是车型还是发动机,已跟不上形势发展的需要,人们的消费观念不再仅仅是经济实惠,而是越来越追求美观、舒适、高速。

南汽的科研、技术人员被重新集中起来。他们的任务首先是研究、讨论、论证什么样的车型符合市场需要,适合南汽生产。

经过对国内外数种同类型的样车进行全面的解剖、分析、对比,根据国内外市场的走向和人们生活观念的变化,南京的科研、技术部门确定了新产品系列车型。

按照这个新产品系列车型的要求,南汽凭借自己的技术能力对发动机、底盘总成、操作系统的攻关、研制并不难,但是,对于新的外观风格,特别是驾驶室的研制却困难重重,这种驾驶室的设计一改往日国内司空见惯的风格,“平头”正是时下人们追求和向往的宽敞、舒适、美观型的式样。生产制造这种驾驶室,他们必须完成一个全新的驾驶室的全套生产设备,需要制作冲压件 600 多种,冲模 1500 余副,其中大型冲模 150 副,制造工时 80 万小时!这对于当时制造大冲模的年生产能力还不到 10 万工时的南汽来说,相距实在太远了。

向同行求援。同行那儿恰好也在忙着产品换型,无法伸出援助之手。惟有自力更生,攻关突击。