

汽车通

郭玉芳 主编



长安牌SC1010A微型双排座载货汽车

哈尔滨出版社

汽车系列丛书

汽车通

(汽车行业适用工具书)

主 编 郭玉芳

副主编 钟 山 赵洲川

李 敏 徐景祿

主 审 徐尔强

哈尔滨出版社

1990年3月

责任编辑：许传森

封面设计：徐晓丽

责任校对：郭不攀

汽 车 通

郭 玉 芳 主编

哈尔滨出版社出版

双山山市印刷厂印刷 黑龙江省新华书店发行

32开本 26印张 539千字

1990年3月第1版 1990年3月第1次印刷

印数1—10000册

ISBN 7—80557—177—5/u·2 定价：11.00元

序 言

汽车诞生至今已经百余年了。一百余年的时间，在人类文明史的长河中只是短暂的一瞬。然而，一百余年来汽车的发展，却给人类社会带来了巨大而深刻的变化。汽车以其惊人的数量、卓越的性能和多方面的用途而渗透到人类生活的各个领域之中，并以它完美的艺术造型、舒适的内部设施，以及实效、机动、灵活等特点而受到人们的喜爱，同时又由于汽车的灵便、快速、高效而加快了人们的生活节奏。因此说，汽车已经成为20世纪现代文明的重要标志。

当今全世界约有10亿以上汽车迷，我国更是众多。汽车行业，数以百万计的广大工人、技术人员、经营销售人员是汽车迷的第一方面主力军。数十年来，他们夜以继日地战斗在生产第一线，为汽车业的发展作出了卓越的贡献。他们的欢乐、忧虑，以及所有的心血完全与汽车休戚相关，他们时时刻刻地企盼着中国成为汽车王国。数以千万计的汽车驾驶人员、维修人员和公路交通管理人员，是汽车迷的第二方面主力军。他们天天、时时在同汽车打交道，保证汽车卓有成效地为国家、为人民服务，保证汽车在人们心目中美好、诱人的形象。他们喜欢汽车，更爱国产车，期待着我国生产出各类品种的优质汽车来，奔驰在祖国四面八方。数以亿计的乘客是汽车迷庞大的第三方面军。其中少数人以坐洋车为荣，

其车型豪华程度似乎能代表他们的“权势”和“金钱”。而广大干部爱坐国产车，他们衷心希望我国汽车工业腾飞。在他们心目中，汽车业的兴衰同祖国四化建设紧紧关联。广大群众怎能不喜欢坐车？虽然机会很少，但是有车可太方便了！工作、生活都便利，而且会增添许多活力。当他们冷眼看着洋车满街跑，不由得内心里升起一种对那些蠢能花钱买洋车坐，却不肯花钱造车的“老爷们”的不可名状的恨怨。无奈，只好挤在陈旧破烂的公共汽车里上、下班。然而，我国所有的汽车迷心里都藏着一个秘密——自己要有辆汽车该多好！这个梦想看来是有可能实现的，也许还很遥远，也许来得太迟，但终究会不可逆转地到来！汽车迷们通过这套丛书可以看到，这个梦想，经过千百万人的奋斗，走过艰难曲折道路，最终总会实现的。

由郭玉芳主编的汽车系列丛书“三部曲”：《汽车迷》、《汽车通》、《汽车家》，共计100多万字，是我国第一套既严肃又通俗的汽车系列丛书，也是献给建国四十周年的一套好书。它的出版，将对我国汽车业的发展起到很大的促进作用。这套系列丛书，内容丰富多彩，形式新颖活泼，有许多独到之处；不仅具有知识性、科学性、趣味性、可读性特点，而且具有广泛的适用性，无论是汽车制造行业、经销部门、汽车修理及所有养车单位都能用得上，更是广大汽车爱好者喜闻乐见的科普读物。是单位必备，业务指南，经验总结，信息交流的一套好书。

这套丛书最突出的特点，是不拘泥于以往的传统编书方式，作者视野开阔，思路豁达，精心编辑，适合于各阶层广

大读者的心理需求，具有广泛的读者群。

“三部曲”的第一部《汽车迷》，精选了古今中外最有吸引力的资料，编著成耳目一新的四篇十六章千余个条目。

《世界篇》中介绍了汽车的起源、各国汽车的传说、世界汽车市场和汽车发展大趋势；《中国篇》中介绍了中国汽车业、轿车工业、摩托车工业、台湾汽车业和摩托车业等具体情况；《科技篇》中介绍了形形色色的汽车王国、世界汽车技术新动向和科研新成果、未来汽车的种类及特点等；《趣味篇》中介绍了各国汽车迷的情趣、各种汽车佳话、世界汽车大赛和汽车歌谣等。书中内容丰富，新奇典雅，妙趣横生，引人入胜，是一部不可多得的知识书、趣味书、科普书。阅读此书，不仅可以通晓世界各国汽车知识和汽车趣闻，而且还能了解掌握未来汽车的发展趋势。可以开阔眼界，扩大视野，丰富知识，增长才华。

“三部曲”的第二部《汽车通》，是一部汽车行业通用工具书。书中全面系统地介绍了我国各大汽车集团、汽车制造业、经营业、修理业、整车和零部件名优产品、汽车的种类及型号、进口汽车国产化配件、进口汽车修理业、以及如何选购汽车、车友来信等。此书是全国各汽车行业和部门了解情况、掌握信息、开展业务联系、拓宽生产经销渠道的业务参考书，又是各部门、各单位购置与修理各种汽车和摩托车的指南。单位备有这部书，生产经营有方向，买车修车不发愁，假冒产品难得逞，人人都是汽车通。

“三部曲”的第三部《汽车家》，是一部中国和世界汽车专家、学者和企业家的传记荟萃与群星录。书中介绍了世

界各大汽车老板的成功史，中国各大汽车企业负责人的创业史，中国汽车之父饶斌的一生，中国汽车业奠基人孟少农等专家的事迹，美国汽车大王亨利·福特小传，日本丰田汽车集团发展史，汽车设计大师乔治雅洛，超级跑车制造大王恩茨·费拉里等百余名古今中外汽车专家、学者和企业家的出身、经历和成长过程中，不仅可以看到中国和世界汽车业的过去、现在和未来，而且更能学到一些宝贵的经验教训。

徐尔强

一九八九年一月廿六日

徐尔强：武汉工学院汽车工程系主任，教授，中国汽车工程学会编委会委员，机电部内燃机专业教学委员会委员，中国内燃机学会汽油机燃气机专业委员会委员等。

目 录

序 言·····	(1)
----------	-------

造 车 篇

第一章 发展中国汽车业的探讨

一、中国发展汽车业的有利条件·····	(1)
二、中国发展汽车业的不利因素·····	(7)
三、发展中国汽车业的途径·····	(20)

第二章 中国汽车集团

一、中国汽车集团的形成·····	(27)
二、中国十大汽车集团·····	(29)
三、部分中国汽车工业集团公司简介·····	(47)
四、发展汽车集团的两个关键问题·····	(63)

第三章 中国汽车制造业

一、中国汽车制造业发展概况·····	(70)
二、引进技术国产化·····	(82)
三、全国汽车行业的大企业和获奖企业·····	(96)

第四章 中国汽车生产基地

一、三大小轿车生产基地 ·····	(106)
二、三个轻型车及变型轿车生产基地 ·····	(115)

三、两大中型卡车生产基地	(121)
四、其它轻型车生产基地	(125)
五、重型汽车生产基地	(134)
六、中国第三大汽车城——重庆	(140)
七、全国各类汽车生产基地分布情况	(141)
八、各类汽车零部件生产基地分布情况	(145)
九、摩托车生产基地	(153)

第五章 国外汽车工业信息

一、世界汽车生产概况	(154)
二、国外汽车业发展进程中的经验教训	(160)
三、国外汽车业发展动向及特点	(179)

第六章 国内外汽车生产企业简介

一、国内部分汽车生产企业简介	(199)
二、国外部分汽车生产企业简介	(242)

销 车 篇

第七章 中国汽车经营业

一、我国汽车经销机构	(249)
二、我国小轿车经销渠道	(259)
三、历年来我国汽车进、出口情况	(263)
四、我国部分汽车经销企业简介	(267)

第八章 国内汽车市场

一、国民经济形势与汽车市场趋势	(274)
二、1988年汽车更新形势	(279)
三、今明两年汽车配件市场走势	(283)

四、国内汽车市场分析	(286)
------------------	-------

五、国内汽车市场行情	(303)
------------------	-------

第九章 国外汽车市场

一、世界汽车市场现状	(309)
------------------	-------

二、国外汽车市场竞争动态	(333)
--------------------	-------

三、国外汽车市场的下步棋	(351)
--------------------	-------

第十章 外向型经济和进口替代

一、外向型经济	(366)
---------------	-------

二、进口替代和国内代替	(393)
-------------------	-------

第十一章 生意经

一、经过验证的生意经	(409)
------------------	-------

二、别具一格的生意经	(419)
------------------	-------

三、对生意经的探讨	(425)
-----------------	-------

购车 篇

第十二章 怎样选购汽车

一、购车技巧	(438)
--------------	-------

二、采购汽车程序	(444)
----------------	-------

三、怎样购买进口车	(451)
-----------------	-------

四、怎样购买旧汽车	(454)
-----------------	-------

五、怎样租赁汽车	(456)
----------------	-------

六、怎样办理购车付款手续	(460)
--------------------	-------

七、怎样更新老旧汽车	(461)
------------------	-------

八、关于“从购汽车到投入运营所需时间、费用及多种税收”的调查	(464)
--------------------------------------	-------

第十三章 汽车种类及型号

一、汽车定义	(468)
二、汽车种类	(468)
三、国产车型号和进口车牌号	(472)
四、中汽联重新分配审批的汽车生产企业 名称代号	(478)

第十四章 名优产品

一、国产名牌车的声誉	(516)
二、经过赛场考验的国产车	(533)
三、近三年来国产整车及零部件名优产品	(551)
四、国产摩托车名优产品	(575)
五、部分国外名优产品简介	(579)

第十五章 国外汽车产品介绍

一、新型能源车	(587)
二、1989年各国新车	(589)
三、日本产的几种著名微型轿车	(592)
四、别具特色的外国车	(593)

修 车 篇

第十六章 汽车维修业

一、我国汽车维修业概况	(607)
二、国内部分汽车维修服务网点	(614)
三、部分修车企业简介	(642)
四、日本汽车维修行业简介	(659)

第十七章 修车指南

- 一、汽车发动机常见故障与维修 (663)
- 二、汽车底盘常见故障与维修 (671)
- 三、汽车电器常见故障 (697)
- 四、新解放 CA141 汽车的维修 (701)

第十八章 汽车摩托车保养

- 一、汽车的保养 (713)
- 二、摩托车保养 (733)

第十九章 进口汽车

- 一、我国进口汽车知多少 (744)
- 二、进口汽车的维修保养 (744)
- 三、进口汽车维修保养信息 (759)
- 四、进口汽车国产化 (770)

第二十章 驾驶员的良师益友

- 一、警钟长鸣 (795)
- 二、车友来信 (806)

第一章 发展中国汽车业的探讨

一、中国发展汽车业的有利条件

影响中国汽车业发展的不利因素固然不少。但发展中国汽车业的有利条件也很多，归纳起来有如下几个方面。

1、社会主义优越性

中国是个社会主义国家。社会主义国家的最大优越性是能够控制住整个国家的经济命脉，这与资本主义自发的、失控的商品经济截然不同。社会主义国家是有计划的商品经济，它能够随着经济和技术的发展，不断地对经济结构、产业结构、工业部门结构进行调整，使其不仅能够适应，而且更能促进经济的增长。

正因为中国是社会主义有计划的商品经济，因此汽车市场的变化，必须受到国民经济总趋势的影响和政府政策的制约。工业生产速度是影响汽车生产和需求最敏感的因素。根据我国“六五”期间的统计资料，工业生产速度与汽车需求的弹性系数平均为0.9%，即工业增长1%，汽车需求则增长0.9%；又根据1978——1987年的统计资料，用回归分析法测算其定量关系是：工业产值每增长100亿元，就要相应

增长35,000辆汽车的需求量。根据这样的目标模式,就要实行国家调控市场,市场引导企业的运行机制。在这样的运行机制里,市场占有特别重要的地位。从发达国家发展的历史看,汽车工业是一个支柱产业;从中国的实际情况看,汽车工业也是国家的一个重要产业,是有广阔前途的,我国需要随着整个经济的发展来大力促进这一支柱产业的发展。中国的汽车市场既广阔,又有潜在力。根据抽样调查,中国在1989年对各类汽车的需求结构有了新变化,在总需求量中,微型车占9.5%,轻型车占29.3%,中型车占25.9%,重型车占1.5%,专用车占7.6%,小汽车占19%,大中型客车占7.2%。

1989年是中国治理经济环境,整顿经济秩序的第一年,也是关键的一年。在调整和“八五”规划期间,汽车行业要逐步从卡车的生产转移到轿车发展的轨道上来,这是中国汽车业战略决策的重大转变。为适应这一转变,就得加强汽车行业的宏观管理和微观搞活,走出一个中国式的路子来,为中国汽车工业的大发展开辟更加广阔的前景。

2、压力就是强大的动力

压力的结果有两种:一是被压垮;二是速奋起。中华民族一向具有承受压力的素质,叫做“泰山压顶不弯腰,越是艰险越向前”。中国汽车业当前面临着两大压力:一是国内的需求;二是国外的冲击。

国内的压力来自于“轿车饥饿症”。长期受到抑制的中国轿车工业满足不了中国当今社会的需要,大规模进口又受

到国家严格控制。于是，中国大地出现了历史上罕见的“轿车饥饿症”。1987年上海生产的一万几千辆轿车，在1986年以前就被订购一空。1987年春季在武汉举行的全国汽车展览会上，要求订购上海产轿车的有18000多辆。由于展览会上无货供应，许多客户跟踪追到上海。供需矛盾的突出，带来了令人难以想象的怪现象：已经跑了5万公里的一辆上海牌轿车，售价竟然超过新车；上海供应金运会的400辆上海桑塔纳轿车，转手之间每辆加价数万元；非法组装的冒牌上海轿车，售价高达95,000元，居然还有人上当受骗。尽管国务院三令五申，严格控制集团购买力，压缩国家机关事业单位开支，并硬性规定一年内不得添置轿车。但轿车市场的需求量，仍然有增无减。如果中国本世纪末人均国民收入达到800至1000美元，私人轿车的需求量将会出现爆发性增长。有人预测，到2000年，如果条件许可，中国轿车保有量可达1000万辆（现有私人轿车1.5万辆）。1,000万辆是一个可观的数字，但若被12.5亿人口一除，还是125人才有一辆车。这确实是个不小的国内需要的压力。

国外的压力主要来自于进口车的冲击。目前我国进口汽车已达120万辆，日本汽车占有率为40%。面对这个严酷的事实，中国汽车工业界的领导、专家和权威人士，无不感到屈辱和痛苦，他们复杂的心境已经到了难以复加的地步，作为一般人是很难理解他们此时的心境的。

一汽党委书记李玉堂万分感慨地说：“1981年到1985年进口汽车耗资相当于建设22个一汽的投资，如果把这几年进口汽车资金的一半用来支援国内汽车的发展，我国汽车工业

绝不会象今天这个样子”，北汽厂长郑焕明看到市场占有率达40%的日本汽车时，亲临长安街：“我数过长安街上跑的车，100辆轿车中97辆是外国的，仅有3辆是中国车。作为汽车厂的厂长站在这里，我脸上无光”；二汽副总设计师陈传燮，望着停在人民大会堂前的大量的日本轿车，疑惑地发问：“这是北京还是东京？”

一代元勋，一代精英，当年他们曾和千万个热血男儿为祖国筑起了汽车城。他们的心血才智、激情和汗水，全都象混凝土一样浇铸在这里。为了汽车，他们的青春、理想、生命和家庭，全都深深地扎根在这里，使这片贫瘠的土地神奇地化作了中国的汽车城。可是如今，还是为了汽车，这些汽车城的国王，他们声泪俱下，奔走呼吁，痛陈利害：如不迅速发展中国的轿车工业，怎能改变再度进口的局面？不奋起直追能行嘛！

压力就是动力。当压力转化为强大的动力时，是任何艰难险阻都无法阻挡的，有“不获成功，誓不罢休！”之势。这种民族之魂，是中国汽车业崛起的关键所在，是坏事变好事的转折点，是中国汽车业大发展的强大动力。

3、国内实力

中国汽车工业是以一、二汽两大集团为主体发展起来的。建国以来总投资达100个亿，占全部工业总投资的0.9%。它们现已成为具有近3000家企业，140万职工，149亿固定资产，47.4亿税后利润，年产近60万辆汽车的工业部门，拥有整车厂100多家，生产与装配汽车的厂家300多家，生产汽车

零部件厂家5,000余家,全国已具有年产75万辆的生产能力。在进口汽车维修配件国产化方面进展较快,目前国内已能生产2,000多个品种,其中26个车型56个品种已基本立足国内,并开始出口创汇。

90年代的中国正面临着一个和50年代的日本同样的抉择。今天中国的经济条件同50年代的日本相类似,甚至好些,特别是巨大的国内市场条件与资源都优于日本。中国需要并且有可能在今后的30年内取日本汽车工业之优势而代之。如果能实现这个目标,其经济效果也就不会亚于日本汽车工业在日本经济中的作用。这种看法和做法,目前南朝鲜、巴西等国家正在贯彻之中。这不是主观愿望,而是世界范围内工业结构变化的必然,关键在于谁能驾驭它,掌握好时机。我们讲实事求是,但实事求是绝非迁就现实,而是要掌握客观规律,不失时机地按规律办事,促进经济发展。

4、国外机遇

中国的经济结构调整,必须同世界经济结构的变化相协调。调整的优劣要看经济效益的高低,而经济效益的高低需要用国际标准来衡量。在世界经济结构不断发展变化的形势下,中国经济结构的调整应当在可能的方面取得更为有利的国际经济地位,这就是我们的机会。

当前世界范围内的汽车正面临着新的结构性变化。具体说来,本世纪初汽车的主要生产地在欧洲,产量占世界一半以上。但由于美国采用标准化、系列化,实现大量流水生产,使美国汽车产量跃居首位,占世界产量的70—80%,在