

日本大发汽车工业公司概况

(跟踪情报资料之一)

天津市汽车研究所编

一九八六年十二月

编者的话

天津市是我国微型汽车的生产基地，并引进和生产了日本大发汽车工业公司的微型汽车。在技术引进的过程中，不少领导和工程技术人员赴日进行考察。我们为了帮助全国同行和广大读者较为系统和深入地了解日本大发汽车工业公司的情况，编写了《日本大发汽车工业公司概况》（情报跟踪资料之一）。为消化、吸收日本大发微型汽车引进技术服务，同时对该公司有一个全面了解，以期借此对加速实现引进技术国产化和促进我国汽车工业发展服务。我们期待此情报资料能对汽车行业的领导、管理人员及产品开发研究、生产制造、经营服务、技术与经济情报等方面同志有所帮助。

在编写上，为了较全面、系统和客观的报导日本大发汽车工业公司的概况。编辑人员检索、查阅与翻译了大量的有关国内外期刊、文献、样本和图集，从中摘取了可利用的部分；另一方面调研走访了近年来到日本大发汽车工业公司考察，谈判与实习的人员及他们的报告，并请一些同志撰写了文章。在此基础上编辑人员进行了大量改写工作。

本资料在编写过程中得到很多兄弟单位和同志的热情支持，在此致以谢意。同时很多同志参加了编写、拍照、校对工作，因此本资料所以能与读者见面是集体劳动的成果。

今后我们将继续对日本大发汽车工业公司的情况进行情报跟踪。并继续补编出版跟踪情报资料，因此也是本资料称为情报跟踪资料之一的原因。

限于时间仓促，素材来源的限制，再加上经验水平的问题，难免有疏漏与错误之处，敬请广大读者及时与我们联系，使能在今后继续编辑出版中予以更正。

技术情报室

一九八六年十二月十五日

目 录

一、大发汽车工业公司的历史及其现状·····	(1)
二、大发汽车工业公司的生产与销售·····	(8)
三、大发汽车工业公司的主要产品·····	(18)
四、大发汽车工业公司的技术管理·····	(38)
五、大发汽车工业公司的产品生产·····	(48)
(一)铸造·····	(48)
(二)冲压件·····	(66)
(三)装焊生产·····	(71)
(四)油漆·····	(80)
(五)汽车车桥·····	(85)
(六)变速器·····	(95)
(七)发动机·····	(115)
(八)汽车总装·····	(135)
六、大发汽车工业公司的汽车整车性能试验·····	(135)
七、大发汽车工业公司的标准化工作·····	(163)
八、大发汽车工业公司的质量管理·····	(166)
九、大发汽车工业公司的人员教育·····	(168)

一、大发汽车工业公司的历史及其现状

(一)大发汽车工业公司的发展

“大发汽车工业公司”（以下简称“大发”）是日本汽车行业的十大公司之一。创建于1906年3月1日，当时名为“发动机制造株式会社”，资金仅20万日元。作为大发的前身，只生产、销售内燃机。在1930年曾生产过旧式三轮汽车，到1951年12月改称“大发工业株式会社”之后，才开始正式生产汽车。最初生产“BEE”三轮货车。1957年8月开始生产“超小型”的三轮货车，月产量达8000辆，打入市场后得到用户的欢迎，曾出现过超小型三轮货车的畅销局面。其后，又相继生产了“高强度”和“高外形”的小型三轮货车。图1—1、图1—2、图1—3是大发早期开发的三种汽车。

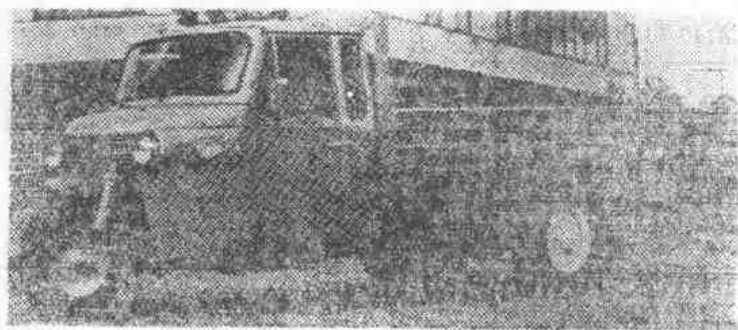


图1—1 超小型MP三轮货车

这种三轮货车主要安排在池田工厂的二条生产线上进行生产，迎合了当时日本社会的需要。因而，可以说大发是由生产三轮货车发展起来的，是普及货运“汽车化”的先驱者和生产三轮货车的鼻祖。

1958年大发开始生产小型四轮货车，同时制定了投资50亿日元扩建池田第二工厂的计划。到1961年8月1日池田第二工厂投产，开始生产各种厢式、蓬式轻型四轮汽车、V200型（68马力）小四轮货车、F175型四轮货车、D150型柴油货车。这时，每月可生产轻型厢式车8000辆、小型货车2000辆。

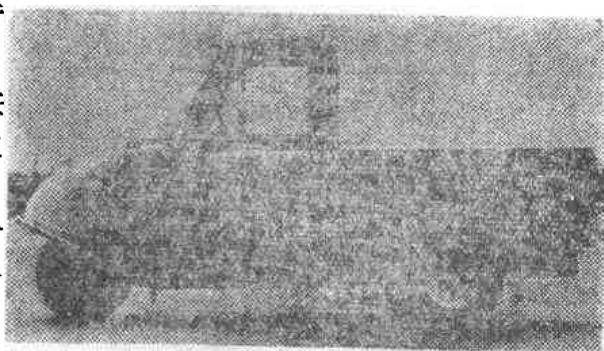


图1—2 UOIOT三轮货车

大发从1906年3月创立投入资本20万日元，经过55年的努力，到了1962年，已拥有资本96亿日元，一跃增涨了48000倍，发展速度是惊人的。历年资金增长情况见表1—1。

1966年5月大发建立了大发柴油机厂。1968年6月在丰田自工和丰田销售业务部门的帮助下，作为丰田派的一个成员大发建立了自行销售和服务部门，确立了独立生产、销售的经营体制和在汽车行业的独特地位。

PAZT 0/10



图1-3 F175小四轮汽车

表1-1 历年资本发展情况 单位：百万日元

年 月	资 本 额
明治40 (1907年,3)	0.2
大正 5 (1916年,7)	0.5
大正 7 (1918年,6)	1.0
大正 8 (1919年,12)	2.0
昭和11 (1936年,10)	4.0
昭和12 (1937年,11)	10.0
昭和18 (1943年,4)	20.0
昭和23 (1948年,12)	70.0
昭和26 (1951年,6)	150.0
昭和27 (1952年,1)	300.0
昭和28 (1953年,3)	600.0
昭和31 (1956年,11)	1200.0
昭和33 (1958年,5)	1800.0
昭和34 (1959年,8)	3000.0
昭和35 (1960年,10)	6000.0
昭和37 (1962年,1)	9600.0

大发公司在七十年代得到了迅速发展。1970年建成了多田工厂，1973年建成了京都工厂，1974年又建成了滋贺工厂。生产的汽车，无论是车型、还是产量，都有了迅猛的发展。

(邢英俊供稿)

(二)大发汽车工业公司现状

目前，大发公司总部设在大阪府池田町大发町1番1号。营业处——东京事务所设在东京中央区日本桥东町2番7号。

大发公司现拥有资金189亿5千万日元，人员10721人（男9964人，女757人）；占地面积为2985000平方米，建筑面积788000平方米。下属6个工厂，即池田一厂、池田二厂、京都工厂、多田工厂及滋贺工厂。几个工厂简要情况如下：

1. 池田第一工厂（总公司、池田一厂、池田二厂鸟瞰图见图1—4）

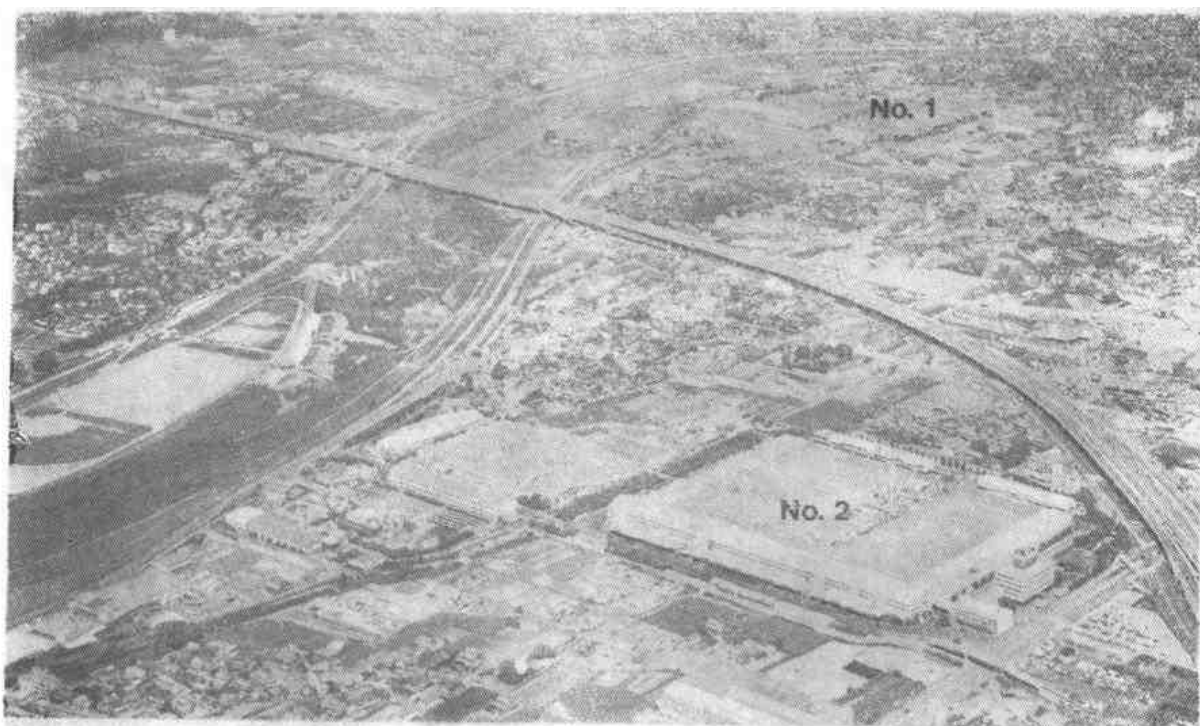


图1—4 大发总公司、池田一厂、池田二厂鸟瞰图

池田一厂位于大阪府池田市大发町。占地面积171000平方米，厂房面积119000平方米，职工有2000人。主要车间有：机加工、冲压、钣金等，主要产品为变速器、冲压件。

2. 池田第二工厂

池田二厂也设在池田市大发町。占地面积148000平方米，厂房面积114000平方米。职工人数2100人。主要车间：有钣金、油漆、汽车总装等。主要产品为：CUORE微型小客车、DELTA轻型商用车、CAB/CAB VAN微型车和ROCKY四轮驱动越野车。

3. 京都工厂（鸟瞰图见图1—5）

京都工厂位于京都府乙洲郡大山崎町下植野小字北细池一番。占地面积159000平方米，厂房98000平方米。职工1400人。主要车间有：冲压、钣金、油漆、装配等。主要产品为CHARADE、CHARMANT汽车。

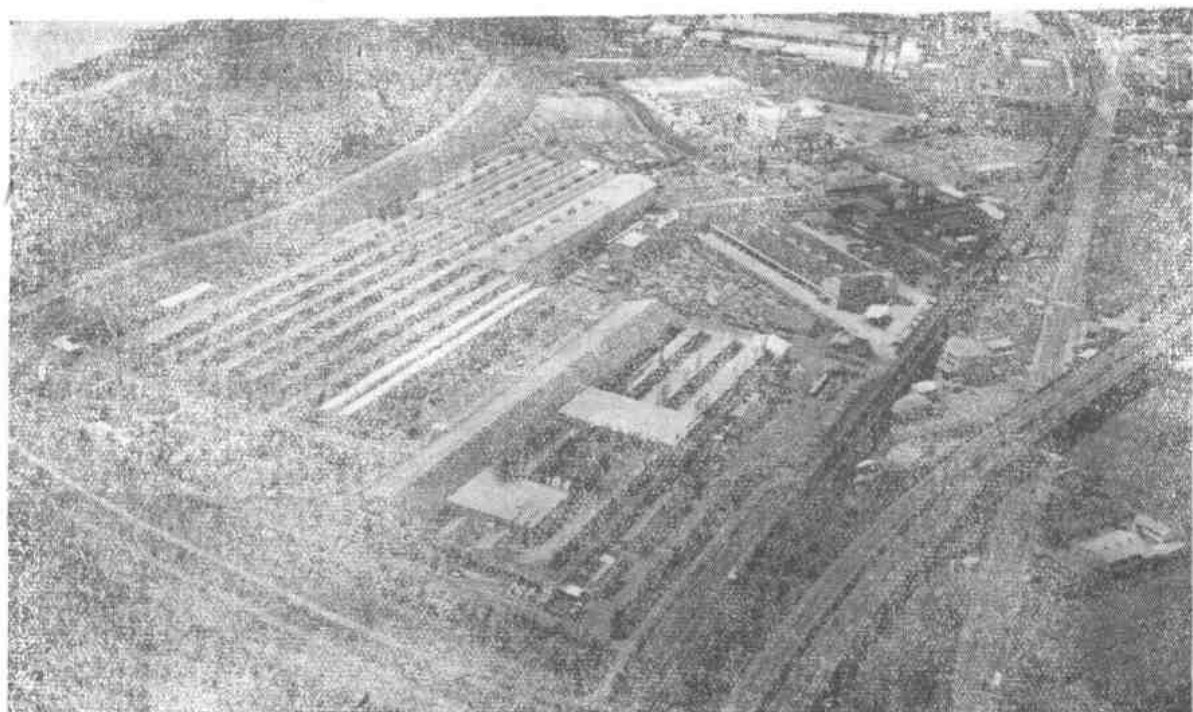


图1—5 京都工厂鸟瞰图

4. 滋贺(龙王)工厂(鸟瞰图见图1—6)



图1—6 滋贺龙王工厂鸟瞰图

滋贺(龙王)工厂位于滋贺县蒲生郡龙王町大字山之上2910番地。工厂占地面积为1777000平方米,建筑面积195000平方米。职工人数1500人。主要车间有:机加工、铸造、有

色铸造等。主要产品为：汽油机(排量为550、620、850、1000毫升)、柴油机(排量为1000、2500、2800、3000、3400毫升)、后桥、变速器等。

5、多田工厂(鸟瞰图见图1—7)

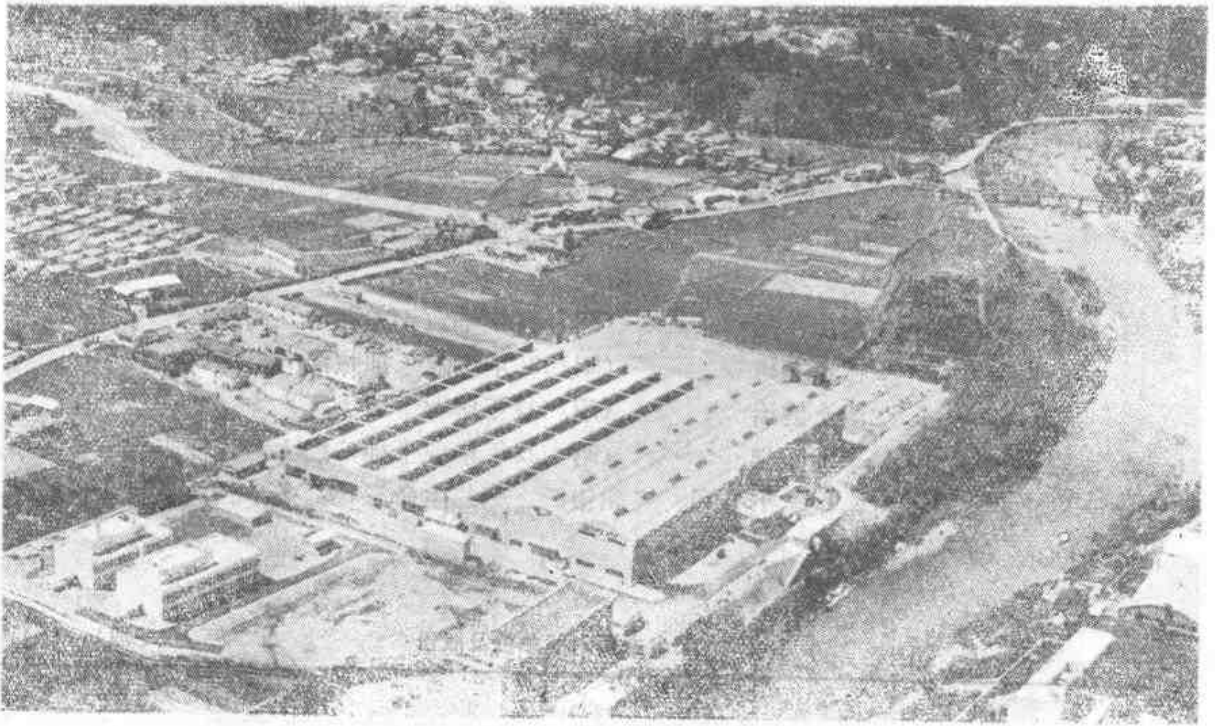


图1—7 多田工厂鸟瞰图

多田工厂设在兵库县川西市天向横枕36。占地面积38000平方米，厂房面积20000平方米。职工人数500人。设工具车间，主要生产各种模具、编程数控车床和各种专用车床。此外，大发还拥有145个协作单位为其生产各种零配件(见附表1)。

大发汽车工业公司现任领导机构人员如下：

- | | | |
|----------|-------|------------------------------|
| (代) 会长 | 大原荣 | (昭和13年毕业于名古屋高工，原丰田自工董事) |
| (代) 社长 | 江口友敏 | (昭和16年毕业于早大专，原丰田自工) |
| (代) 副社长 | 尾野顺一 | (昭和18年毕业于东大工) |
| | 安村 鸿 | (昭和22年毕业于早大商，原丰田自工) |
| (代) 专务董事 | 高桥淳二 | (昭和19年毕业于京大工，原丰田自工) |
| | 大须贺二郎 | (昭和21年毕业于京大工) |
| 常务董事 | 泉行 雄 | (代表员室长，昭和23年毕业于京法) |
| | 足助惠比男 | (监查室长，昭和20年毕业于日大工) |
| | 锄纳清治 | (购买部长，昭和23年毕业于东北大工) |
| | 间崎正如 | (昭和23年毕业于阪工大) |
| | 岩部富夫 | (昭和25年毕业于神户经大) |
| | 前田 昭 | (销售计划室长，生产管理部长，昭和22年毕业于早大政经) |

董事	永井 守	(技术计划室副室长, 昭和28年毕业于京大工, 原丰田自工)
	寺西宪吾	(综合计划室长, 昭和19年毕业于滨松工专)
	田本一郎	(技术计划室付室长, 昭和26年毕业于京工大)
	田中通和	(本社厂长, 昭和20年毕业于堺工专)
	永井正规	(生产技术部长, 昭和27年毕业于阪大工)
	西田弘	(产品计划室长, 昭和28年毕业于京大工)
	篠原重德	(代表员室付室长, 昭和28年毕业于京大法)
	古庄宏辅	(设计部长, 昭和29年毕业于阪大工)
	藤井 肇	(海外经营室长, 海外营业部长, 昭和31年毕业于阪大经)
	西川善治	(昭和18年毕业于关西学院高商)
常务监督	杉本文雄	(昭和26年毕业于神戸经大)
	清水健治	(昭和28年毕业于阪大工)
监查人	崇崎正视	(昭和23年毕业于神戸经大, 现任丰田常务理事)

大发主要入股单位, 以丰田公司、三和银行, 三井生命三家最多, 占总发行股份 6 亿股的十分之一 (见表1—2)。

表1—2 大发主要入股单位及股份 (千股)

单 位	股 数
丰田汽车株式会社	55563
三和银行	24600
三井生命	20000
太阳神户	17680
日本生命	17462
兴 银	12500
大和银行	12000
第一生命	11000
东洋信托	9000
同和火灾	7305

注: 根据日本“运搬机械”数字 (1983年)

大发五个主要工厂固定资产及人员情况见表1—3。

表1-3

大发五个主要工厂固定资产及人员情况 (1983年6月)

厂 家	生产品种	投 入 资 本							人数 (人)
		土 地		建 筑		机械装置	其它的 设 备	计	
		面 积	金 额	面 积	金 额				
本社(池田)工厂 (第1工厂)	汽车零件	平方米 (12,678) 171,186	百万日元 374	平方米 119,516	百万日元 1,784	百万日元 2,303	百万日 元 2,051	百万日 元 6,512	5,090
本社(池田)工厂 (第2工厂)	汽车	(12,069) 148,030	390	112,121	1,319	7,036	724	9,469	
京都工厂	汽车	(4,415) 158,630	991	97,779	2,751	4,040	1,430	9,212	1,536
滋贺(龙王)工厂	汽车零件	661,049	715	177,696	6,6	20,123	2,722	30,232	1,613
多田工厂	工作机械	37,834	273	20,279	342	748	133	1,496	501
公司外		(23,815) 1,804,089	8,901	243,910	3,685	295	1,207	14,088	2,035
合 计		(52,977) 2,980,818	11,644	771,301	16,553	34,545	8,267	71,009	10,775

注: 1. 包括公司外的租借设备(销售商店除外)、旧伊丹工场及滋贺第二用地(外租借的销售商店有土地、建筑2,727百万日元)。

2. 土地栏括号内数字是租用新车存放场面积。

3. 投入资本金额不包括帐面上的固定资产估算建设数。

(戴铭英、邢英俊供稿)

二、大发汽车工业公司的生产与销售

日本从六十年代到七十年代末，在小型、轻型汽车的生产 and 市场销售方面有三次明显的变化。1960年以前，日本国内对三轮货车的需求逐年增加，三轮货车（包括小型和轻型两种）的生产量已达到278032辆，是有史以来的最高年产量。但是从1960年以后，随着市场需求的逐年下降，到1965年已降为80048辆，而在1970年仅生产了14061辆，不再安排生产了。与此相反，小型轿车和轻型轿车的市场需求成倍增长。1960年轿车生产量为165094辆，比前几年提高了2~3倍，1965年为696176辆，到了1970年达到3178708辆（其中小型轿车占74.8%，轻型轿车占23.6%，普通轿车占0.6%），小型和轻型轿车的生产和销售占了主导地位。

进入七十年代后，排量550毫升以下的轻型轿车，从1970年生产的749450辆以15~35%的比率逐年下降，加上受到1973年第一次石油危机的影响，到1978年生产量仅为176383辆，占全部轿车产量（5975968辆）的3.0%。但是，在第一次石油危机的第二年（1974年），生产量为3537232辆的小型轿车（排量1200~2000毫升）由于节能的需要，市场需求增加。到了1978年，产量已达5327252辆。四年来，增加了51%，小型轿车的产量占全部轿车产量的89.1%。尤其在1978年春秋两季，丰田、日产、三菱、本田和马自达这些大公司为适应本国国内、美国及欧洲市场的需要，先后研制了各种新型的小型轿车。这样到第二次石油危机的前一年（1978年），普通轿车（排量2000毫升）因受小型轿车的冲击，只生产了472333辆，仅占全部轿车生产量的7.9%。所以，进入七十年代后，小型轿车的生产和销售一直占据着主导地位。1970~1978年轿车生产情况见表2—1。

表2—1

1970年~1978年轿车生产量及所占比率

单位：辆

年 份	普 通		小 型		轻 型		合 计
	数 量	占%	数 量	占%	数 量	占%	
1970	51619	1.6	2377639	74.8	749450	23.6	3178708
1971	71233	1.9	3011889	81.0	643736	17.1	3717858
1972	95340	2.4	3438543	85.5	488406	12.1	4022289
1973	103457	2.3	3991904	89.3	375189	8.4	4470550
1974	146303	3.7	3537232	90.0	248307	6.3	3931842
1975	209032	4.6	4198550	91.9	160272	3.5	4567854
1976	310810	6.2	4549253	90.5	167729	3.3	5027792
1977	439604	8.1	4811439	88.6	180002	3.2	5431045
1978	472333	7.9	5327252	89.1	176383	3.0	5925968

另一方面，1978年厢式货车生产了526973辆，占全部汽车生产量的16.3%。过去5年一直没有多大变化，但从1975年以来1~2吨级的小型货车产量却逐年增加，其中小型汽油货车

从1975年的1441759辆增加到1978年的1686405辆，增长了17%。小型柴油货车从1975年的1686716辆增加到1978年的255302辆，增长了51%。1978年小型货车生产量（1941707）占全部货车（3237066辆）的60%，出现了小型货车的兴盛局面。

大发于1968年在丰田集团的协助下设立独立经营体制后，正赶上轻型汽车的发展时期，以及小型轿车和小型货车面临发展的时期。独立后的大发，由丰田公司配备了轻型汽车和普通汽车的组装生产线，并对其生产方式进行协助指导。大发在稳定生产的基础上，充实了以国内为中心的 direct 销售系统。在全国设置368个特约经销处（见表2-2），下设670个销售点，推销员达3700人，划分了10个集团，在各代表室设置了负责直接销售的职员及各地区代表。并针对各地区市场特点，制定了相应的直接销售和业务销售措施。在1979年向国外销售78813辆的基础上，1980年执行了“X-1”计划（每月出口10000辆），到1981年6月生产量已增加到302000辆，出口161000辆，加上委托丰田生产145000辆总共增到608000辆，确立了年产600000辆的生产规模。

表2-2

大发在各地的销售店（68个）

企业名称	代表姓名	资金 (万日元)	人数	新车销 售营业 所	原产品销售 营业所	直接服务 工厂数	有关 单位
大发福岛	佐藤荣一	1,000	160	5	5(1)	5	1
大发いわき	立石浩章	1,000	39	1	1	1	
茨城大发	行方久	3,000	183	6	6(1)	6	1
栃木大发	别府君雄	3,000	157	8	8(1)	8	
群馬大发	光富昭久	3,600	201	9	9	8	2
埼玉大发	松井健	5,000	346	13	13	13	1
千叶大发	中野穰介	6,400	356	17	10(3)	16	3
东京大发	井畑育治	30,375	237	9	4(2)	8	2
大发新东京	后藤光	5,000	187	9	1(1)	7	1
大发南东京	寺井隆仁	5,600	136	6	5(1)	5	1
大发东京多摩	后藤信治	3,000	185	12	12(1)	10	
神奈川大发	清水道一	4,000	237	15	4(1)	13	2
新潟大发发动机厂	堀内嘉七	6,000	347	17	17	15	
长野大发	藤森弘	4,000	159	8	7(1)	7	
长野大发发动机厂	和田守也	5,000	201	9	9(1)	9	1
山梨大发	木间武	4,000	93	6	6	6	
沼津大发发动机厂	杉山周司	2,000	80	2	1(1)	2	
东海大发发动机厂	上田正一	3,000	145	5	(1)	5	
浜松大发	中野哲男	8,400	130	7	4(1)	7	1
岐阜大发	太田秀兴	4,800	223	10	6(2)	10	2
名古屋大发	坪内协致	21,000	512	17	7(3)	15	1
三重大发	长嶋芳三	2,700	192	7	5(4)	7	
大发三重	石川进一	3,000	134	5	4(1)	5	
富山大发	品川忠三郎	2,000	138	5	5(1)	5	
石川大发	冈田外吉	2,000	120	5	4(1)	3	2
福井大发	西村明	3,900	130	7	7(1)	8	
和歌山大发	宫本申留	1,800	151	6	6(1)	5	

续表

企业名称	代表姓名	资金 (万日元)	人数	新车 销售	原产品销售 营业所	直接服务 工厂数	有关 单位
田道大发	三川灯道	100	123	1	1	1	
奈良大发	海保藤雄	2,400	233	4	(1)	4	2
滋贺大发	辻 嘉郎	5,600	212	7	6(3)	7	2
京都大发	我妻忠彦	8,000	772	10	2(3)	10	2
大阪大发	三宫清一	27,000	357	17	(8)	18	3
兵庫大发	后藤昌幸	10,000	175	13	7	13	
鸟取大发	景山良臣	4,000	285	6	6	6	
岛根大发	宫岛保司	3,000	270	12	12(1)	12	
冈山大发	山本 勳	4,000	42	11	11(2)	11	
福山大发	赤木正伸	2,000	286	3	2(1)	3	
广岛大发	小泽伟伸	6,000	89	12	12(3)	11	1
山口大发	桥本俊秋	6,000	291	13	12(2)	12	
德岛大发发动机厂	前田ヤス子	3,500	170	6	5(2)	6	
香川大发	泉谷义博	2,000	59	4	3(1)	3	
香川大发发动机厂	原田 洋	3,000	151	7	7(1)	7	
爱媛大发	曾我光四郎	3,000	179	8	8(2)	7	
高知大发	伊藤敦郎	3,000	174	8	7(1)	6	
北九州大发	势恒 夫	9,000	233	7	6(1)	6	1
福岡大发	内山 学	10,000	422	15	14(3)	16	
饭塚大发	重松善将	500	75	4	3(1)	3	
佐贺大发	南部诚启	2,000	360	13	12(5)	16	1
佐世保大发	福田忠义	4,000	155	7	6(3)	7	
长崎大发	正田公佑	3,000	173	6	5(2)	6	
熊本大发	平木昭平	15,000	426	14	11(1)	14	
大分大发	道上雅久	4,000	209	11	10(1)	10	1
宫崎大发	结城则融	4,000	199	9	9(1)	9	
延冈大发	上杉义则	1,000	93	4	4	3	
鹿儿岛大发	上田阳通	2,000	206	8	8(1)	9	
琉球大发	细川幸男	1,000	21	1	1	1	
旭川大发发动机厂	浜口忠义	2,400	102	5	5	5	
道东大发	下松敏平	2,000	57	2	2	2	
札幌大发发动机厂	米田 稔	3,000	155	8	7(1)	8	
室蘭大发	野口秀次	700	26	1	1	1	
函馆大发发动机厂	河村洋治	4,000	44	2	2(1)	1	
北纲大发	神々江宪	2,000	22	2	2	2	
青森大发发动机厂	小浜丰昭	3,000	153	7	6(1)	7	
岩手大发	大友淳男	3,000	177	10	10(1)	8	
秋田大发	山岸良辅	4,000	197	12	12(2)	12	
山形大发	铃木道行	2,000	167	8	7(1)	8	
富城大发	板垣钦 郎	4,500	266	12	10(2)	11	
福岛大发	欠岛义也	1,500	63	4	4(1)	3	1

在大发和有关公司关系上，以大发直接销售为主，并由柴油机公司（大阪市）、大发兴产公司（池田市）、葵机械工业公司（东大阪市）、大发车体公司（前桥市）等十个公司组成企业联合体。除此以外，大发还与铸造加工、冲压件、功能部件、车体部件厂密切协作，组成协友会，并与青叶会（材料供应）建立同盟关系，使协友会会员达到145个，青叶会会员达54个，形成了以大发为核心的金字塔型企业集团。

大发的规模虽有所扩大，已发展成为汽车系列公司，但与丰田、日产、马自达等公司相比，在技术实力、销售能力等方面的差距仍很大。另外，由于资本自由化的影响，美国GM公司等资本渗入日本国内，给大发在正规化、独立经营方面更增加了不稳定因素。

大发在各类汽车的产量上与丰田相比是望尘莫及的（见表2—3、表2—4）。尤其是在小型汽车的生产与销售方面竞争能力很差。因此，大发在经营上，把加强和丰田的协调关系作为长期战略目标，避免与其在同类车型的生产和销售上竞争。所以，大发虽从丰田的生产、销售体系中分离出来，与丰田的经营关系仍是有“两人三只脚”的特点。

大发根据国内销售市场的形势，认为在轻型车方面，铃木公司也是激烈竞争的对手。于是在1971年激流勇退，使轻型汽车生产量逐年下降，在1978年以后一直没有开发研制新的轻型汽车，而是从1980年夏开始把小型轻型轿车“向国外输出”作为其销售方针。图2—1是大发公司的一驻外营业处，图2—2是港口上待运的大发汽车。从1981年数字看（见表2—5、表2—6）大发生产的各类汽车为铃木产量的79.2%，但大发出口的各类汽车却比铃木多8%。尤其是小型轿车出口量为铃木的239.3%，轻型轿车出口量为铃木的247%。与此同时，大发公司根据国内外市场的需要，对轻型车从设计上进行了战略性的全面改型。



图2—1 大发公司的一个驻外营业处



图2—2 港口上待运的大发汽车

1979年2月以后，由于受通货膨胀的影响，汽油及各种原材料的价格上涨。基于节约能源

表2-3

1981年丰田与大发汽车生产量比较表

公司	轿 车			货 车				客 车			总 计	
	普通	小型	轻型	合计	普通	小型	轻型	合计	大型	小型		合计
丰 田	275,799	1,956,138	—	2,231,937	311,953	614,755	—	926,708	—	38,275	38,275	3,196,920
大 发	—	101,949	33,180	140,129	11,886	61,517	244,322	317,675	—	1,246	1,246	459,050
大发占%	—	5.2	—	6.3	3.6	10.0	—	34.3	—	3.3	—	15.5

注：不包括以组装部件出口数。

表2-4

1981年丰田与大发汽车出口量比较表

公司	轿 车			货 车				客 车			总 计
	小型	轻型	合计	普通	小型	轻型	合计	大型	小型	合计	
丰 田	1,023,699	—	1,023,699	132,012	476,995	—	609,007	12	35,055	35,067	1,672,773
大 发	52,372	6,347	59,719	—	55,695	22,100	77,795	—	1,261	1,261	138,775
大发占%	5.1	—	5.8	—	11.7	—	12.8	—	3.6	3.6	8.3

注：不包括以组装部件出口数。

表2-5 1981年铃木与大发汽车生产量比较表

公司	轿 车			货 车				小型客车	总 计
	小型	轻型	合计	普通	小型	轻型	合计		
铃 木	21,241	66,249	87,490		80,947	410,345	491,292		578,782
大 发	101,949	38,180	140,129	11,836	61,517	244,322	317,675	1,246	459,050
大发占%	480	57.6	160		76	59.5	64.7		79.3

表2-6 1981年铃木与大发汽车出口量比较表

公司	轿 车			货 车				小型客车	总 计
	小型	轻型	合计	普通	小型	轻型	合计		
铃 木	22,099	2,772	24,871		81,292	24,606	105,898		130,769
大 发	52,872	6,847	59,719		55,695	22,606	77,795	1,261	139,775
大发占%	239.3	247	240		68.5	91.9	73.5		106

注：不包括以组装部件出口的汽车数字。

与材料的目的，国内外对小型、轻型轿车和货车的需求日趋强烈。据日本汽车协会联合会调查，1982年日本国内对新车总需求量达到了过去54年以来的最高水平，对商用车出现了需求大众化、轻型化的新形势。尤其对微型汽车的需求量超过了以往12年的最高记录，出现了轻型汽车的畅销高潮。形成这种畅销局面的主要原因如下：

(1) 由于从七十年代末到八十年代初，第三产业的迅速发展，作为商品运输、生活服务和城乡家庭的需要，提高了对这类汽车的需求量；

(2) 女性乘客增加，扩大了需求量；

(3) “节能、经济车型”日益被人们重视；

日本汽车协会联合会，就轻型车的需求，在1979年末和1981年10月进行了两次全国性调查，其调查结果：

(1) 轻型车保有率为46.3%，与计划保有率46.4%相近，其中日用保有率占89.4%；

(2) 购车意向，轻型新车占60.4%，选购标准的“不增加汽车费的经济车型”占46%，“工作和日常生活兼用型”占80%；

(3) 保有轻型车理由见图2-3。

从保有轻型车意向调查看，轻型车价格便宜，燃料费低，税费低（注：凡符合日本政府规定条件的轻型货车和厢式车，可得到减税的优待），并可在狭窄道路行驶。

大发在迅速发展小型轿车、轻型货车和国内更新轻型车的形势下（1980年小型轿车生产达到6505678辆，占全部轿车产量的92%；小型货车产量为2100317辆，占总货车产量的54%；轻型货车976165辆，占总货车产量的25%），1980年下半年把轻型车转向出口，而在国内市场对轻型车又从设计上进行了战略性的全面改造。大发开发生产了CHARADE汽车（三缸、

1. 价格便宜
2. 维护费用低
3. 税金少
4. 使用寿命长
5. 保值率高
6. 只需两年缴车
7. 不需要车牌照
8. 易于寻找货物
9. 可分几次为小笔贷款还款
10. 使用灵活
11. 停车方便
12. 可立快通过关卡
13. 能办无证驾驶
14. 购置简单
15. 易于转让
16. 体积小、重量轻
17. 容易修理

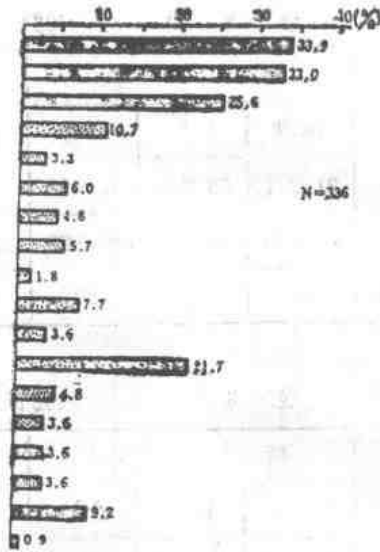


图2—3 保有轻型车的理由

排量1000毫升、油耗19公里/升的轻小型发动机),该车车身短小,投影面积约为5平方米,与丰田(1300毫升排量)稍大车体的斯塔—雷托一起,同时作为小型民用车的竞争车型。从节油、经济和合理的角度,填补了小型普通车和轻型车市场的空白。从节油试验和实践看,CHARADE具有美国BL、法国雪铁龙、雷诺、意大利菲亚特、西德的伏克斯瓦根1000毫升小排量车的经济、合理的特点,越来越引起国际上的重视。

就生产来说,从最近(1984年)生产汽车数字看,大发生产各类汽车566,076辆,占全国产量的4.9%,居第7位(参见表2—7)。该年产量见图2—4,销售情况见图2—5。

就出口量来看,大发出口汽车134163辆,占全部出口数的2.4%;以组装件出口汽车22400辆,占全部出口数的3.6%。大发1974~1983年的销售情况见表2—8。1982年各公司出口汽车情况见表2—9、表2—10。

(邢英俊供稿)