

江淮的天命在于对自主忠诚？

主笔：祝虹



胎动

1958年，几间沿河而立的破旧闸机厂房仍未挡住时任巢湖修理厂厂长王勤源的想法——如何将主营业务从闸机修理调整转换为汽车零部件生产？

别小看这张计划经济年代不起眼的火花转换，它成了当年江淮造车梦的起端。

1962年，巢湖汽车配件厂在武汉中汽公司举办的汽车产品订货会上获得了第一笔订单，配件厂由此成立，这也是江淮汽车的前身。工厂由巢湖搬到了合肥，由此拉开了安徽造车的历史。

1968年4月，在全国计划经济一盘棋情况下，安徽造车在中汽的协调中将南汽部分生产设备无偿调拨给一贫如洗的汽修厂，安徽省由此获得一汽20名工程技术人员的支持，首台外形采用平头设计的“江淮牌”2.5吨载货汽车诞生——安徽汽车第一车。

这台完全由江淮人手工打造的平头卡竟意外在北京得到了久经沙场的独臂将军和开发大庆油田总指挥与时任国务院农业部部长余秋里的称许，并支持安徽上马汽车项目。至此，安徽巢湖汽车制造厂正式走上了整车制造的道路。

1969年，在向“九大献礼”的口号下公司生产出首批20台汽车并定名“江淮牌”，巢湖汽车制造厂变更为“江淮汽车制造厂”，江淮汽车正式诞生。

从闸机维修到汽车零部件制造和转型小批量整车制造，从微观农机维修到一下子抓住武汉汽贸会以“萝卜章”勇气接零部件单，从首辆平头卡进京到“九大”20辆批量献礼，从安徽省到中汽协，再到南汽一汽平调资源及独臂将军的首肯，从中拽出中部自主造车从胎动伊始就不安分的基因。正是这种不安分造就了中部自主不温不火和明里暗里不服输的较劲精神。

婴啼

底盘是什么？是自主万丈高楼平地起的基础。是以正向研发构成的技术积累和自主灵魂的基础。

1980年代末，江淮汽车一度靠生产沙发、旱冰鞋，甚至老鼠夹为工人发工资。

这一年，当过兵与合工大发动机专业出身的左延安被推至厂长的位置。

363.4万元的亏损，3000多名工人的生存问题，是横亘在左延安面前的难题。

市场的空白点是江淮汽车发展的着力点，左延安认为：“重点发展客车专用底盘，适时发展整车。”

通过与国外知名厂商在资金及技术方面的合作，1990年，江淮创造性地开发出了一款客车专用底盘，结束了我国长久以来客车只能由货车底盘改装而来的历史，也让江淮在客车底盘领域站稳了脚跟。实现了江淮第一次转型。

1996年，代号为HFC1061的江淮轻卡帅铃上市。作为江淮汽车的核心业务，轻卡共包括三个层次的产品线，高端系列车型为帅铃1-3，中端车型为康铃、骏铃、威铃，低端车型有好微、好运、大好运等。

从底盘到轻卡，百万轻卡积累对标五十铃，是江淮在坚持自主时从沿海到内地，从边疆到海外金戈铁马，号角连营敢打不同硬仗，安徽的汽车工业走上了持续的自主创新之路。

描红

1997年5月，安徽江淮汽车集团有限公司成立，集团公司有合肥江淮汽车有限公司、合肥客车制造有限责任公司、合肥汽车制造厂、安徽省汽车齿轮箱总厂等六家企业。

1999年9月30日，江淮汽车制造厂正式改制为安徽江淮汽车股份有限公司，并于2000年三月兼并安徽皖东机械厂，组建了安徽江淮专用汽车有限公司。不同的长袖善舞的资源重组，推进了更大的企业改制与重组计划。

有了集团优势和相当的财力，2000年初江淮看好了韩国现代汽车公司代号为H-1的MPV技术，表示引进这项技术，并结合实际情况打造适合中国市场的MPV车型。

当时，现代对中国市场对H-1的接受程度持怀疑态度，直到当年11月看到江淮已开始建设厂房后，现代汽车才在2001年3月与江淮签署了H-1技术转让协议，源自韩国现代技术的MPV车型在江淮的生产线上投产了。

2002年3月18日，第一台“江淮瑞风”的多功能MPV下线，拉开了江淮汽车进入乘用车市场的序幕。江淮瑞风是在完全引进韩国生产线后进行生产的，和同一时期的现代H-1如出一辙并悬挂现代“H”标。

瑞风的成功在于不同于沿海整体合资，而是通过中部自主的实际，以一个单一项目引进韩国现代技术并坚决实施按部就班的国产化学习消化创新的全过程，2002年瑞风的销量占国内大MPV总销量的62%。2003年10月18日，上市仅1年半的江

轿车项目的获批，是国家鼓励自主创新的一种市场新导向。”左延安如是说。

2005年6月15日，江淮投资1100万欧元筹建了意大利设计中心并正式揭牌。与国内许多自主汽车企业不同，JAC意大利设计中心成了中国车企在欧洲首个设计中心。要害在于好多企业要的仅是几台车的设计，而江淮清楚要的是自主中国制造全球化的长期共同发展利益的设计。2007年11月18日，江淮首款轿车宾悦上市。

自主是什么，除了在车上释放耗尽激情还有不能缺少在血与火的较量中反复磨炼的阅历。

重卡

2002年6月，江淮汽车与韩国现代汽车公司签署技术合作生产重型车项目的协议，并宣布两家公司合作方式将从技术层面扩大至资本层面，双方将各出资50%成立合资公司，以重型卡车为起步产品，并同



五十知天命，是古人形容人到了五十就要一心一意地去做自己该做的事情，不可逆天行。

今年是中部自主江淮的天命，对于安徽汽车工业来说，天命就是江淮汽车的峥嵘岁月史，天命就是江淮五十岁后，如何倍加珍惜懂得在全球化的今天为中部中国制造的扁平化安身立命。

江淮迎来了第1万台的下线。

瑞风被江淮人称为描红阶段。记得当年参观瑞风生产线从车间主任到工段长都是韩国人，显示了韩国汽车工业的积累落地中部和江淮甘当小学生的必要性，为中部自主的市场品质掘金，打下了基础，因为没有正规标准化的队伍就不能建立一支能够转型的新红军，由此江淮自主历经了每一步与众不同的认真。更何况这不是心理战，而是从骨子里是真刀真枪地干。

准生证

随着瑞风的上市和销售成功，江淮大力发展乘用车的格局就此铺开，2004年9月26日，开始进军轿车领域，2005年初，江淮向国家发改委递交了生产轿车的申请报告，进入漫长的等待批准阶段。2007年1月17日，江淮终于等来准生证时，它已完成了轿车生产的各项准备工作。

2005年，安徽省代表团赴西班牙和葡萄牙等国，当地汽车经销商闻讯赶到酒店，有轿车吗？怎么经销？什么品牌？一连三问。面对这么好的市场，左总只恨手中当时没有轿车项目，不过，他眼前一亮，脱口而问：为什么要我们中国的轿车？对方说其原因：中国的家电品质好，价格低，相信中国制造的轿车品质要比韩国的好。

我翻了当年的两会采访笔记，3月7日时任江淮董事长的左延安在央视梅地亚中心二楼会议室召开中央媒体沟通会。

江淮造轿车的基础是什么？从上个世纪90年代中期以来，江淮通过原始创新、集成创新和消化吸收再创新，从底盘起步，从轻卡到客车，再到商务车、重卡同步发展的产品格局，并创造了连续15年又快又稳的增长速度。

“如从平等市场竞争的角度出发，江淮

时兼顾商用车及乘用车的生产。

2003年10月28日，第一台格尔发重型卡车成功下线，标志着江淮汽车正式拉开了生产重卡序幕，江淮旗下轻、中、重型卡系列商用车产品线已形成。首代格尔发是以韩国现代重卡技术为基础，由江淮结合国内道路特点进行改进而成，配备了高性能6缸或8缸柴油发动机，全系均可选装ABS刹车防抱死系统及ASR驱动防滑系统，顶配车型可选空气悬架。

同时，江淮汽车积极进行着自主研发与创新，以通过突破掌握更多的核心技术而获得竞争力。而后江淮引进航天三菱旗下的4G6系列发动机，通过充分消化吸收技术精髓，开发出一款4GA1的发动机，2004年2月，首台代号为4GA1的发动机下线点火成功。

由于江淮清晰地坚持自主开发新格尔发重卡，并将部分核心技术排除在合资以外的举动引起了韩国现代的不悦，双方在不肯退让的情况下，现代汽车放弃了与江淮的合资计划。

但新一代格尔发重卡研发生产并未停下脚步，2004年10月，具有完全自主知识产权的新格尔发重卡进入市场试验阶段。

2005年4月28日，经过多项改进的新格尔发重卡上市，驾驶室、车架及前后桥等关键零部件均是由江淮自主研发生产，吸收借鉴了现代汽车成熟技术，并运用到新格尔发重卡的生产中，发动机、变速箱江淮采取从玉柴、潍柴国内知名厂家手中采购。

记得江淮汽车媒体沟通会上，时任总经理的安进在谈及对自主认识时说，“什么是自主就是自己说了算，不可能温文尔雅。”我听了颇有感触——简单直白给力，老到辛辣精炼，是他从立足中部自主资源的真实经历和多年实践感受的真谛。当晚安进还在晚餐中唱了歌。

2006年10月，左延安透露江淮与韩国现代多年的技术合作在2007年告一段落。2010年3月20日，江淮汽车多功能商用车公司挂牌成立。2010年广州车展上，江淮汽车推出了星锐的多功能商用车，可根据用途进行随意改装适用于各个领域。在学习消化创新韩国转型的道路上，江淮收放自如，不盲目，不崇拜，不自居；价值在于再穷也得有根打狗棍。

要想让自主变得有滋有味就必须机械枯燥中学会十八般手艺，把修炼自主品牌当做一种制造的快乐。

新能源

2002年江淮开展了新能源汽车的研究，当时研制了一辆纯电动的概念中巴车。2005年，江淮承担了安徽省科技攻关项目“JAC微混合动力项目开发”，开始在瑞风MPV上开发BSG混合动力产业化技术。

2009年12月，江淮汽车以产业化为衡量依据，作出了第二次判断和抉择：江淮新能源汽车技术路线定义为增程型插电式混合动力和纯电动。至此，江淮汽车在纷繁复杂的新能源汽车技术路线上辨识出产业化技术方向，寻找到自己的产业化目标。

2011年1月，江淮汽车585辆纯电动车批量进入私家车市场，开创了全国纯电动车规模投放市场的先河。

新能源将成为江淮自主品牌发展的又一利器，如江淮董事长安进所言，江淮集团“十二五”将着力打造电传动系统，对于新能源汽车，公司的目标是获得自主品牌第一的位置，力争形成10万辆产能。

粉末化

2012年广州车展开幕前夕，江淮乘用车正式发布“瑞风+和悦”双品牌运营战略。江淮对自身产业结构进行调整，首先对前乘用车战略进行深化与售后服务升级。

2013年3月15日，央视3·15晚会曝光江淮同悦轿车底盘围钢板及车身钢板锈穿，许多车主表示他们发现问题后曾多次申请维修、更换车辆，但并未得到江淮方面的妥善解决。3月16日上午11点整，江淮立刻召开新闻发布会，表示将召回问题批次的江淮同悦轿车，彻底、妥善地解决此次问题。从某种意义上讲，江淮要依靠外力解决问题的机遇时刻到了——心有被揉哭的感觉。痛在因为江淮错在没把次品当做是“一枝一叶总关情”？3·15对江淮永远是一个激励，对自主是反哺制造中善良的正反两面的镜子？否则就失去中下层最基本的市场，相信海外市场的路更凶险更漫长？

在自主“洗洗澡，照照镜子”的过程中，江淮董事长安进头脑清醒地说：“3·15用户投诉的不是江淮的锈蚀车，投诉的是江淮对用户漠不关心的态度，暴露出企业对客户价值的定位，包括要提高对经销商的管理能力从组织机构的评价考核体系到对员工观念的转变。”

江淮不再简单地打价格战，而是打技术战、品质战、服务战、品牌战，还有企业自身的道德战。

去年广州车展番禺沟通会上有媒体问江淮：20年后江淮会被合资“粉末”吗？媒体的提问，涵盖了对未来自主发展恨铁不成钢的期待和关注度。

安进表示，中国车企已经不再依赖低廉的价格和人力成本参与市场竞争，江淮将提升产品规格和价格。江淮已具备新产品经历概念成形、设计分析和性能排放开发三个阶段，指标完全符合欧5排放标准。从某种程度上代表江淮具备了研发的能力和整合全球资源的平衡能力。

分析认为，江淮自主的特点在于不温不火，不卑不亢，不急不躁。这也是江淮自主的三个层次。反过来说，江淮不会被合资打败，如败只会败于江淮自己？

江淮的天命在于对自主的信仰与忠诚。因为没有自主灵魂的制造等于没有制造。五十知天命的江淮是中部制造不寻常的一枚自主棋子。