果丰缘于深耕

——东风商用车有限公司超前研判实施国六战略纪实

通讯员**李霞 孙波**

汽车行业时下的热门话题，非“史上最严”的国六莫属。在一片“怎样达标”“何时达标”声中，东风商用车显得很安静。

竞争激烈的卡车市场，能留下来的都是狠角色，“很安静”不代表没行动，相反，东风商用车在憋大招。

细分之王加速跑

这个大招，在2019年3月发布的第一批国六公告中已亮出冰山一角；公告中的五成产品，出自东风商用车。

拿到台面上的结果，背后是多年的耕耘。早在2013年与沃尔沃合资时，国六就已经提上日程；2016年下半年，东风商用车的国六开发启动。目前，其国六产品已全面覆盖五大平台，公告数达292个，在中重卡企业中排名第一；传统优势车型如环卫、专用车等公告数占行业50%。

在卡车行业，东风商用车一直有着“细分之王”的称号，不过到了国六阶段，它将会有更丰富的品牌形象。

“为快速满足市场需求变化，今年东风商用车调整策略，加大适应性商品快速响应速度。”东风商用车有限公司商品开发部部长熊博介绍说，在东风商用车以往的适应性商品开发流程中，存在市场需求满足度差，客户满意度低的情况。通过对资源重新进行整合，及时响应了市场需求，缩短了商品开发、价格答复和交付周期。资源倾斜的效果就是用户的个性化定制需求得到快速、有效满足。“改进后交付周期明显缩短，且产生‘柳暗花明’的效果，即某个细分市场的需求改善同样适用于其他细分领域。”

咬定可靠不松懈

必须承认，“史上最严”其实是最低要求，用户并不会因为排放达标而“敬你三分”，只会在车辆出现故障时心急如焚。满足法规要求只是第一步，如何在漫长的生命周期内稳定发挥，是比“最严”更严的要求。

东风商用车的国六重心就在于此。“为了保证生产一致性和可靠性，我们按照比法规标准数值还要严50%的要求来开发产品，就是为了给接下来的技术环节留有余量。”东风商用车中型发动机总工程师吴红亮介绍说。

从动力总成到结构设计再到试验验证，东风商用车的国六产品可靠性保障环环相扣。“在国六产品开发上，东风商用车匹配了全新动力总成，覆盖4~13升、150~600马力，其中既有借鉴沃尔沃先进技术的DDi11发动机，也有完全自主开发的DDi13发动机，变速箱引进沃尔沃14挡产品，全新设计德纳车桥。”熊博介绍说，全新的动力链为更高的可靠性要求奠定了基础。

结构设计方面，东风商用车也进行了一系列优化升级。“比如，车架采用全新涂装工艺。”熊博进一步介绍说，与国内车架普遍采用阴极电泳不同的是，东风商用车引进沃尔沃喷粉工艺，将车架油漆厚度从不到50μm提升到80~120μm，“油漆厚度的增加提升了产品耐腐蚀性能，改善了国产车常见的生锈、流黄水现象。”

上述工作是否有效，需要通过试验来验证。去年，东风商用车完成100多辆车的可靠性验证，试车场7500公里的坏路相当于实际行驶120万公里，3万公里山区、三高标定满足不同使用工况。“以11升国六机为例，东风商用车策划了500万公里道路试验，目前试验里程已达200多万公里；为验证本地供应商的产品品质，我们安排了3万多小时台架耐久试验。”吴红亮补充道，与以往“完成标定即可”不同的是，如今的试验在完成标定后还会继续在标定地行驶上万公里，这是检验在不同极限条件下的耐久性，东风商用车在这方面不惜投入巨大成本。

直击痛点提效益

合规，可靠，并不是东风商用车国六大招的全部内容。卡车用户有着细腻多元的消费需求，戳中最真实的痛点并加以改善，才能获得用户青睐。

比如提升收益。翻译成行业语言，就是轻量化。东风商用车在很多细分市场做到比竞品低100~200公斤，比如已于3月SOP的5.0L、7.5L国六B中型机就在轻量化方面颇有看点。

比如降低成本。东风商用车的全新动力链保证了产品测试油耗比竞品低1~2升，且未来还将在精细化、定制化控制策略等方面持续改进。维护保养成本上，通过模块化、集成化提升维护便利性，通过易损件二级拆分、不用换模块降低维修费用，通过标配10万公里、选配15万公里的换油里程减少进站次数。

比如服务省心。在动态变化的运营中获得最佳收益，需要根据实际情况不断调整各项参数，这在过去显然是不现实的，而有了OTA远程升级的东风商用车将不可能变成了可能。“东风商用车是国内第一家在国六商品上投放OTA的厂家，560马力国六商品已经具备这一能力，今年9月，所有国六产品都会具备OTA功能。”熊博说，通过车联网将新数据“写入”车辆“大脑”，从而达到更匹配使用场景的运行效果，让将来的服务更便捷、更高效。

每次排放升级都是对行业的冲击和洗牌，而抢占先机、直击痛点的东风商用车，用自己的持续投入和高效产出，终将挑战化为属于自己的机遇。

影像东风

安全

▶近日，东风特种装备事业部（东风越野车有限公司）组织车间主任、安全员、班组长以及员工代表100余人，在总装二线分装班线边举行了简短的佩戴“安全臂章”仪式。该公司强调，要通过强化全员安全管理，提升全员安全意识，实现安全运营。

通讯员**沈知龙**摄

坚守

◀连日来，持续高温炙烤着车城。7月22日下午，走进东风十堰有色铸件公司压铸车间，在工业电扇的强大风力下，一股热浪扑面而来。在清理岗位上，员工们穿着长袖工装，眼戴护目镜，嘴上带着口罩，在高温环境下，认真地给产品做着最后的“美容”和修整。

通讯员**刘鸿飞**摄

记忆中的“东风蓝”

特约记者**龙际礼**

东风EQ140

运往山外的东风军车

东风EQ153

在东风的历史上，有一抹值得骄傲的色彩——那就是“东风蓝”，它见证了东风早期建设者创业的艰辛，也见证了东风“军转民”的崛起。近日，记者专访了东风发动机领域的老专家周明彪，听他讲“东风蓝”的故事。

周明彪，原东风汽车工程研究院副院长。他1970年3月到二汽（东风公司前身）工作，一直在发动机岗位坚持技术创新，掌握发动机领域关键核心技术。他主持的风神4H电控高压共轨柴油机开发项目，获中国机械工业科学技术一等奖。他和团队研发、改进的系列发动机，装配在东风的部分车型上，服务广大用户。

当时，国家正由计划经济向市场经济转轨，东风军车产量已不足以带动企业运转，经上级同意，企业作出了“军转民”战略决策，周明彪接到利用军车的存量，通过短平快的办法向民用车转变的指示，东风EQ140就是在这种环境下诞生的。

东风EQ140被称为“混合型的民用车”，它具备有很多军车的特点，驾驶室基本上还是军车的驾驶室，只是把驱动桥做了一些改变，同时对发动机做了一些改进。一段时间后，周明彪和同事们又在东风EQ140基础上进行了发动机、驾驶室制动系统等28项技术改进，东风EQ140—1民用型的载重车问世。

为了追求更好的可靠性、耐久性、安全性和经济性，东风EQ140—2采用了无触点高能点火、高压缩比的发动机，并进行大小共56项改进，成为一款经典型的民用载重车。

东风EQ140系列车型在升级换代中变型为其它的车型，如垃圾车、翻斗车、起重车、高原车等。以前军车颜色是军用绿色，到了东风EQ140系列车型后变成了蓝色，当时职工的工作服也是蓝色的，所以大家亲切地称之为“东风蓝”。

东风EQ140系列车型深受用户欢迎，大江南北、长城内外、甚至是雪域高原都能看见那抹靓丽的“东风蓝”。它的销量达到了100多万台，占国内卡车市场2/3的份额，创造了中国卡车销量的神话。

高质量的产品口碑，源源不断的市场需求，纵横天下的品牌影响力，让“东风蓝”成为老一辈东风人记忆中永远的骄傲，也激励着新一代东风人用智慧和汗水去延续这份荣光。 （上图均为资料图片）

壮丽70年 奋斗新时代

——政企共建50年

一周概览

携手开展氢燃料电池汽车开发

本报讯 通讯员**孙波**报道：7月25日，襄阳市政府、国家电投集团科学技术研究院、东风汽车股份有限公司、武汉理工大学在襄阳签署氢燃料电池汽车开发战略合作协议。

协议四方将根据“优势互补、市场主导、互利共赢”的原则，在氢能装备研发与制造、氢能交通应用示范与推广等方面加强合作。根据合作协议，四方将联合开展氢燃料电池汽车的车型开发与推广，大力推动氢能及燃料电池技术在公交、物流等场景的广泛应用，共同培育氢能装备制造产业。其中，国家电投集团科学技术研究院负责氢燃料电池电堆及系统的研发，东风汽车股份有限公司负责氢燃料电池汽车整车的开发，武汉理工大学负责为氢燃料电池汽车开发提供技术支持和人才保障。

东风推动新能源核心资源协同共享

本报讯 通讯员**王欣然**报道：7月23日，东风新能源汽车核心总成项目现场会在武汉东风新能源汽车产业园召开。

会上，东风公司战略规划部和东风新能源园区项目组作推动集团核心资源协同共享报告，介绍了东风新能源核心资源总体布局和投资情况、核心总成及试验能力进展情况，并提出基于市场化原则和集团行政管理的资源协同共享要求。东风公司技术中心燃料电池项目组介绍氢燃料电池项目进展情况。东风汽车有限公司介绍电驱动e-POWER国产化项目进展情况。东风德纳车桥有限公司介绍电驱动车桥开发项目情况。

智慧出行平台T3出行在南京上线

本报讯 特约记者**高雅**报道：7月22日，由东风、一汽、长安三家车企联合苏宁、腾讯、阿里巴巴等共同打造的智慧出行平台T3出行在南京亮相。

据了解，T3出行是首家深度应用车联网架构的出行平台，将大规模深度应用车联网技术，真正打通出行场景下人、车、路三大元素数据交互。车联网架构下的出行平台不仅能有效解决安全问题，还能全面提升出行行业效率，并将在应用端加速推动无人驾驶、智慧交通发展。T3出行将从南京起步，2019年进入南京、重庆、武汉、广州、杭州、天津六个城市，2020年将覆盖绝大多数省会城市。

发展自主乘用车列为东风头等大事

本报讯 通讯员**周惠明**报道：7月24日，东风乘用车公司召开2019年年中工作会，号召全员坚定信心，对标改变，创新突破，实现东风风神事业持续健康发展。

会议强调，发展自主品牌乘用车被列为东风公司头等大事，2019年上半年公司整体经营情况达成目标，质量领域整车3MIS大幅降低，订单化生产向纵深推进，销量达成必达指标。下半年要重点抓好风神奕炫和AX7年型车两款重点车型，将继续深入推进八大行动计划，确保各项措施落地，全力达成2019年经营目标。

北京首创推进十堰基地供水改造

本报讯 通讯员**宋晓欣**报道：7月23日，北京首创股份有限公司调研东风十堰基地“三供一业”供水移交改造工作，就改造进度、质量等与区域管理中心进行交流。

据了解，张湾区车城路街办艳湖小区维修改造共涉及户数6504户，其中供水改造2819户，工程已完成80%；张湾区江汉路街办银河小区供水改造共计823户，目前立管已全部安装完成，支线管网正在铺设中，工程已完成70%。北京首创要求施工方一定要严格执行各类安全制度标准，精心组织改造工作，确保工程质量，把东风公司“三供一业”维修改造这项惠民工程做实做好，为东风公司“三供一业”维修改造成为国务院国资委独立工矿区试点企业样板工程提供有力支撑。

聚焦三供一业
推进政企共建

高质高效完成改建项目任务

本报讯 特约记者**高雅**报道：7月26日，东风公司区域管理中心召开年中工作会，会议明确，今年下半年，公司区域管理中心将继续打好“改革改制、维护稳定、协调服务、合规经营、从严治党”五大攻坚战，精准施策，接续用力，高质高效完成年度工作任务。

公司区域管理中心主任朱少华、党委书记彭泽龙等班子成员、机关各处负责人，所属单位领导班子成员、管理专家、后备干部、职工代表等参加会议。

今年上半年，在经济下行压力加大、汽车市场罕见大幅下滑的背景下，公司区域管理中心两级干部员工主动担当、主动作为，“三个一批”改革项目按节点加速落地，指标好于预期，三项制度改革、合规经营成效突出，“Q6208”计划探索起步，主题教育和作风建设富有特色，干部员工精神状态持续向好。朱少华说，面对当前形势，全员要进一步树立危机意识、责任意识、进取意识，要有再打硬仗、再攻难关的思想准备，确保全年目标高质量达成。他要求，要全力冲刺，高质量完成全年重点项目；要更加注重经营质量，共担压力保预算；要进一步发挥公司区域管理中心组织、协调、信息、资源优势，“减存量、控增量”；要坚持政治引领，发挥党组织的保驾护航作用。