

小虎队的歌,送给曾经或正在开着“面的”的师傅, 终于还是走到这一天,要奔向各自的世界, 没人能取代记忆中的你,和那段青春岁月……

DATE 2005-9-9

责编:何玉新

大发·天津列传



早上7点,家住本溪路的出租车司机孙师傅开着他那辆破旧的“面的”上路了。8年前,他借钱买了这辆大发车,如今,这辆与他形影不离的车已经到了风烛残年,车体坑坑洼洼,车座塌陷,开起来咣咣作响。孙师傅放弃了修车的念头,盘算着尽快换一辆新夏利,“这车太破了,上来的乘客都皱着眉头。”他说。

孙师傅的大发车是天津目前仅存的1800辆“面的”中的一辆。天津市客运管理办公室的统计数字显示,天津市共有约3.2万辆客运出租汽车,其中夏利3万辆,红旗、普通桑塔纳、桑塔纳2000等中高档轿车570余辆,“面的”1800辆。这最后的1800辆“面的”,也将于今年年底以前全部退出客运市场。2005年,是天津这座城市的最后一个“面的”时节。



1984年第一辆天津大发

时光倒转,回到21年之前。1984年9月25日,第一辆大发车在位于西青区的天津汽车厂下线。“我记得那天总装车间的工人和技术员们一直忙到深夜。”退休在家的原华利汽车厂党委书记刘之辉回忆说。1984年5月,天津汽车厂通过谈判,从日本引进了5个台位的大发总装生产线,准备生产“天津大发”汽

车。而当时负责引进谈判的天津汽车行业专家们并没有想到,短短几年时间,大发车竟会成为中国北方诸多城市的一道奇异风景。

刘之辉说,日本的大发汽车公司位于大阪边上的池田市,大发车原本是小型货车,日本的一些小商店用它送货,也有农民开着它去上工。“这种车型油耗低,经济适用,当时我们引进

过来,主要是想民用,面对老百姓。所以最后定型时,在车后面加装了座位,既可以送货又可以坐人。”

当时担任天津汽车厂副总工程师的张世珩,和同事一起去日本的大发生产线上学习了一个月。“回来之后我们就开始组织总装,我把工艺卡片复制了挂在厂房里,标上重点项,要求检验员盯住工序。当时车间里都是新分

来的技校毕业生,都从来没装过汽车,我挨个儿手把手教,细化图纸,一边干一边摸索经验。第一批汽车是日本零件中国组装,装焊、油漆、总装、质检,一共8个人参加装配,直到第一批两辆汽车下线,整个工序捋了一遍,这才顺下来。”张世珩说,“从两辆开始,第二批是4辆,后来是10辆、15辆,大发车的生产慢慢走上了轨道。”

10块钱10公里 多晚多远哪儿都敢去

1987年,“天津大发”技术日渐成熟,开始大批量生产,国产化率也提高到了81%。

“一开始大发车的售价是6.8万元,大多数是企业购买,海尔集团最早的服务专用车就是大发。”刘之辉说,“1989年,北京订货1800辆,要求10天干完,我们组织三班倒,那是大发车最火的时期,年产量达到了二万八千辆。”

大发车受到欢迎,是因为出租车正在成为普通人出行的交通工具之一。

天津市客运管理办公室的一组历史数据展示了当时出租车的状况:

1988年底,天津经营客运出租的汽车户574户,全市拥有各类客运出租车2431辆,年客运总量仅为580万人次。尽管这组数据和现在相比显得微不足道,但也足以证明了出租车已经进入了百姓的生活。“八几年的时候我在东站附近上班,经常能看到稀稀拉拉的几辆白色拉达出租车在东站广场边上停着。后来好像是一夜之间的事,黄色的大发完全取代了拉达。”市民张先生回忆说。

“要发财,买大发,发发发!”刘之辉说,80年代末,这则广告曾经在

中央电视台播放过,仅从字面上,已经显示出了大发车的历史使命。

1990年,北京引进大发车做出租车,这种车型被北京人亲切地称为“小面”。摇滚歌手臧天朔在一首RAP中说道:“因为有了10块钱的小面的,不管多晚多远哪儿都敢去。”这也正是大发车的优势所在。在偌大的北京,大发车一下子拉低了出租车的价位,年轻人再也不用为夜生活之后“有家难回”而担心了。

不久之后,黄色的大发也开始行驶在天津的街头。10块钱10公里,对



很多人来说,这是一种消费的尝试,甚至是一种享受。

“上海滩上红夏利 天安门前黄大发”



早已退出出租车行业的马剑算得上是天津第一批买大发车开出租的人,他说:“那时候出租车少,咱的车又新,基本上每天都能跑到300多块钱,一个月下来,净挣好几千。”

投资,当时心气儿立马儿就不一样了,后来纯粹是玩儿着干。但是真爱这车,车里车外的,每天都擦得干干净净,跑在街上倍儿痛快。”

原天津汽车厂厂长赵家良说:“当时社会上流行一句顺口溜:‘上海滩上红夏利,天安门前黄大发’,‘面的’是老百姓最喜爱的出租车。”

天津市客运管理办公室的有关人员回忆说:“从1993年开始,大发车在两年内成了天津市出租市场的主打车型,到1994年底,大发出租车已经激增到1万多辆,马路上已经遍地都是黄大发了。”

了电视机之类的大件儿都能自己带回家;赶上刮风下雪,车厢里可以放进自行车;多窄的路基本都能通行自如……作为出租车的大发,好处太多了。关于大发拉自行车这件事,相信许多人都记得同一个细节:每辆大发车的后车厢都会有一根橡皮筋儿绳子,一端系在车里的栏杆上,另一端的铁钩儿勾住自行车,行驶时,自行车便不会被颠起来了。

到1998年,天津市共有客运出租车31940辆,其中“面的”占了65%。当时,在大大小小的街道马路上,黄色“面的”随处可见,如果赶上堵车,放眼望去,马路边黄灿灿的一片,红的绿的

联众出租汽车公司的“面的”司机孙师傅回忆说:“前些年,和其他出租车比起来,咱这‘面的’的优势太强了,乘客在路边等出租,夏利靠过去,这时候只要后面有大发,人家绝对不上夏利!说到底,还是因为大发车价格便宜啊!”

来自民间的说法是,大发汽车几乎可算做天津的城市名片。事实上,大发也的确是天津城市历史上的一个重要符号。1998年,北京发起了大规模的淘汰“面的”运动,1年之后,黄“面的”在北京彻底消失。而邻近的天津却正处在“面的”的黄金时代,有经济上的原因,其实更重要的是天津市民对“面的”的依赖。那时候,天津市民对“面的”的依赖,已经到了不可或缺的地步。