

我与“红旗”轿车

杨建中

照片背后的故事：

1953年，我们汽车专业毕业的十几名同学被分配到长春652汽车厂，这是由苏联援建的我国第一座大型现代化汽车厂。

到厂里报到后，同学们都分散到不同岗位，我被分派到附件车间当了一名工艺员，后又调到产品设计处发动机科（1980年前为产品设计处，后为长春汽车研究所）。头两年，设计处的主要工作是对解放牌卡车的局部小修小改。1957年曾试制了“东风”牌中级轿车，并于1958年5月送到中南海报捷，毛主席乘坐后高兴地说：“我终于坐上中国自己制造的轿车了”。

1958年，在全国“大跃进”的形势下，厂领导又决定终止东风车的生产准备工作，改而试制高级轿车，并要尽快造出样车。于是“千军万马齐上阵”，只用了一个月的时间，终于在8月1日造出了一辆高级轿车，起名为“红旗”。车身是手工敲的，发动机、变速器均直接采用了美国Chrysler轿车的原件。虽然这样的汽车研制做法并未被广大科技人员认同，但却给了我们一个重要的思想启示：“敢于触碰那些未知的东西”。

为了1959年建国十周年大庆献礼，一汽竭尽全力，投入了大量的人力，物力。用了10



1961年与工人们
一起研究V8发动机问题




1964年在CA770
红旗三排座车旁

个月的时间赶制出30辆红旗200马力两排座CA72高级轿车和两辆检阅车。选择了其中的20辆参加了游行。

红旗轿车真正按照科学程序研制是1960年以后开始的。那时进口了几辆国外顶级轿车作参考，如英国的Rolls-Royce，美国的Lincoln和Cadillac，还有陈毅副总理送的Benz 600。有了这些样车，没有设计经验是否可以仿制呢？这是不可能的。因为，首先遇到的问题是这些洋车都要吃“细粮”（90号以上的高标号汽油），那时我们没有。其次，当时我国的制造工业水平还较低，不论是冷、热加工工艺，还是金属、非金属材料的品种与规格，以及各种配套产品的质量，都与生产高级轿车的要求有很大差距。因此从发动机的总体设计到各个零部件的设计，都必须建立在国情、厂情的基础上自主研究，找出切实可行的方案。我们采用“粗粮细作”、“领导、工人、技术人员三结合”的办法，通过反复的设计、试制、试验、总结、修改设计再试验，直到成功。数不清经过了多少夜以继日的煎熬，一年半以后终于研制成功经过严格考核的新一代CA770-210

马力V8发动机，不仅取代了原CA72发动机，而且为不久以后投产的新红旗CA770三排座轿车提供了可靠的动力。这是全体一汽人辛勤劳动的结晶，是一汽人的骄傲。

1965年，CA770红旗三排座研制成功并投入批产。这不仅满足了中央领导人用车的需要，而且培养出了一批能独立自主进行汽车设计的年轻设计师。“红旗”轿车不是一个普通的商品，它在我国多项重要政治、外交活动中起着其他产品不可替代的作用，外国政要来华时，均以能乘坐“红旗”轿车为荣。

回顾过去，从1953到2009年，我已有56年一直工作在汽车产品研发第一线。几十年来，很难说我对中国汽车工业的发展曾做过哪些贡献，但许多工作我都参与了，努力了。每当我翻看往日的日志和老照片时，一些往事似乎就发生在昨天，有艰辛和困惑，也有欢乐和收获，并且我超额实现了母校对我们的期望：“为祖国健康工作五十年”。

（编选自清华大学机械类各系1953届
毕业60周年纪念册）