

为中国汽车工业走强而奋斗

王秉刚（1960动农）

2009年中国汽车产量已突破了1200多万辆，中国将成为世界第一汽车生产大国。尤其令我欣慰的是，自主品牌的产品比例年年增长，中国不但要成为世界汽车大国，还要成为汽车强国。汽车在中国普及的梦想正在一步一步实现，汽车工业为国家振兴正在发挥重要作用。看到这些，心里真是无限感慨，如果光阴退回二十年、三十年以前，恐怕连想也不敢想。

我是1960届毕业生，但是在1961年初离校，被分配到中国第一汽车制造厂。寒冷的东北对我这个来自福建的“南蛮”，的确很不适应，但我又庆幸自己能到我国第一个汽车工业基地工作，非常希望能有机会学点本领做出点成绩。一汽是原苏联援建的国家重点项目，“解放牌”卡车是由苏联引进的唯一产品。我参加工作的时候，中国与苏联的关系已经破裂，自然已不见苏联专家的身影。经过努力，我们实现了全部国产化，对生产工艺基本掌握，对产品也做了不少局部的改进。但是老解放终究是上世纪50年代初的设计，与当时世界先进的卡车相比，已经相当落后。要实现大的进步，在老车基础上改动难以实现。1965年机械部和一汽的领导做出了重要决定——借助前些年积累的经验，自己设计新型卡车。此决定传达后，设计处上下沸腾，那种积聚了多年的期盼与热情一下子迸发出来，设计大楼晚间加班灯火辉煌的情景，至今还历历在目。

1966年样车试制出来后，组织了4个试车队伍，我参加了赴新疆的小组。从登上运送汽车的货运列车那天开始，整整经历了一年又三个月的野外试车生活。那时候的条件比现在差得很多，我们每天一早将自己的被褥塞进麻袋，往车上一扔便出发了。茫茫戈壁，常常数百里不见人烟。晚间如果赶不到为来往司机准备的站点，就只好风餐露宿了。为了考核汽车的性能，还要专找恶劣的环境，夏天走南疆，冬天跑北疆，酷热的塔克拉玛干沙漠、空气稀薄的西藏高原、零下40℃的阿勒泰雪原，都留下了我们的车印与足迹。样车的故障多，不知何时就抛了锚，野外修车是最艰难的事情。那年的春节就因发动机故障不得不将汽车拉到养路工的道班房跟前，为等待备件我和一位工人师傅在无人的道班房里住了好几天。我们通过试车做了许多试验，记录了大量数据，研究了改进方案，随时寄回长春，为设计改进提供依据。车队所到之处，都会受到人们的关注和欢迎。人们亲切地将样车称为“新解放”、“中国人设计的汽车”，期盼着我们自己设计的汽车早日问世。每遇这种情景，我便会感受到一种民族自强的强烈情感的冲击与激励。后来，自主研发的一汽“新解放”和紧接着的“东风牌”卡车，在很长时间里是我国商用车的主力，在祖国各地担负着主要的交通运输任务。它们也承载着中国老一代汽车人的奋斗精神。

□ 值年园地

改革开放以后，中国汽车工业进入一个快速发展阶段，取得了巨大的成绩，这是不容置疑的。但有点遗憾的是有一段时间我们对自主研发不够重视，过多地依赖国外技术，成了世界汽车制造基地。令人欣慰的是，近十多年来，我们在快速有效地改变这种状况。例如，4年前《汽车与运动》杂志举办的“年度十佳发动机”评选时，只有一款自主品牌发动机勉强入选；而4年后的2009年，自主品牌的发动机已占到5席。这几年，我有幸参加国家科技部组织的新能源汽车发展规划工作，在我所访问的企业与院校里，常常会遇到在那里执著奋斗的清华汽车系的校友们，我

为他们能赶上这么好的时代与机会而高兴。

离开校门后的50年里，我与祖国的汽车工业一起走过了坎坷又辉煌的漫漫路程，回忆往事，追忆故友，有说不完的故事，有谈不尽的感慨。借此汽车系建系30周年之际，我寄语年轻一代清华汽车人，愿在你们的手中实现中国成为世界第一汽车强国的梦想。

王秉刚，汽车拖拉机专业1960届毕业生，曾任长春汽车研究所副所长，中国汽车技术研究中心主任，现任国家863计划“节能与新能源汽车”重大项目咨询专家组组长。

北京清华园记事

○汪德华（1960建筑）

水木清华一鉴开，
绿岗亭台围抱怀。
问池哪得清澈见，
近春故址西墙来。^①

园区屋宇红砖淡，
厅落居中黛瓦排。
中西併色镶其间，
交相辉映称和谐。

化馆生馆仿图馆，
方堂圆堂异古月。^②
林院北院别照院，
明斋静斋皆善斋。

厚德载物泥土沃，
学子奋博宏志埋。
风吹新柏斜飘雨，
晶晶涓流入根潭。

夏夜青峰云雾起，^③
平明君出尽施才；
百年树校成有因，
回望芳苑波似澜！

^①池水由近春园流往水木清华。西墙即学校西大门旁西院，此院曾居住过很多著名教授，喻源远流长。

^②生物馆、化学馆、大图书馆均是早期建筑，都用大台阶进入二楼，所以说仿图馆。方堂：清华学堂及同方部，皆方形；圆堂：大礼堂为圆顶（穹顶）；古月堂为现存最古历史建筑。

^③青峰：指北京西山，离校园不远；夏夜：指暑期快毕业日子。