

# 中国摩托车工业史

《中国摩托车工业史》编委会 编



471

人民邮电出版社



1994 年 6 月江泽民主席视察佛山斯弟摩托车有限公司



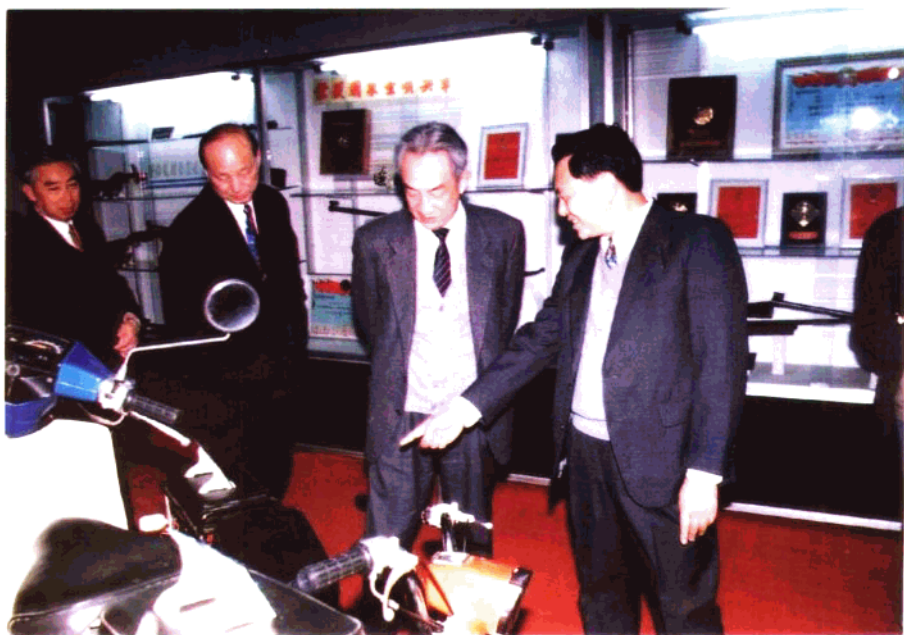
邓小平同志在天津迅达摩托车厂参观



国务院副总理朱镕基视察上海长江仪表厂



田纪云副委员长、姜春云副总理在济南轻骑总厂参观



1995年4月10日,邹家华副总理视察建设工业集团



国营嘉陵机械集团总公司总装车间一角

## 《中国摩托车工业史》编委会

主 任：王立三  
常务副主任：屈祥桂  
副 主 任：张德全 李明惠 何连江  
委 员：郝振望 张家岭 陈立群 夏和安  
王福清 罗华杰 武芝梅 程善斌  
高国泰 孙跃民 刘保文 郑铁汉  
王大威 董 度 陆祖敏 林 扁  
顾浩铭 张盛慈 马铁华 龚清清  
胡继绳 白景升 于晓川 范 雄  
金 斌 黄桂利  
主 编：屈祥桂  
副 主 编：陈 闾

## 《中国摩托车工业史》编辑部

主 任 梁廷金  
副主任 陈 闾  
编 辑 邓宗正 王宗耀 王桂梅  
范 雄 龙作充 李长伟

# 编辑说明

一、《中国摩托车工业史》是一部记述新中国成立 40 年来中国摩托车工业形成与发展的史书，她是《中国汽车工业史》的组成部分。

二、40 多年来，中国摩托车工业以其独具特色的发展模式，从无到有，从小到大，不断发展。1978 年以前，全国摩托车年总产量不超过 5 万辆。改革开放 10 多年来，已发展成为年产能力达 400 万辆的新兴工业。本书通过回顾中国摩托车工业的发展过程，以史实为依据，记成败之迹，述得失之由，总结历史经验，展示发展前景，以激励启迪人们借鉴历史经验，开拓中国摩托车工业的光辉未来。

三、全书共 48 万字，正文设八章，各章编辑撰稿人为：第一章，建国初期的摩托车生产（陈闳）；第二章，摩托车工业的形成与发展（梁廷金，王宗耀）；第三章，改革开放时期的摩托车工业（邓宗正，陈闳）；第四章，摩托车发动机工业（陈闳）；第五章，摩托车零部件工业（陈闳）；第六章，摩托车行业管理（屈祥桂）；第七章，摩托车工业大事记（王桂梅，屈祥桂）；后记由武芝梅撰写。

四、本书采用史志结合的体例。其中，第一、二、三章属于史体，竖排横写，以时间为经，事件为纬；其余各章为志体，横排竖写，以事件为经，时间为纬。这样，从纵向可以把握中国摩托车工业总体发展的基本脉络，从横向可以了解个体发展的完整面貌，便于广大读者掌握中国摩托车工业形成与发展的全过程。

五、本书结构分为章、节、目三层。全书总体时间断限，始于 1949 年，截止 1990 年。部分内容探头至 1994 年。在谋篇布局上，体现了远略近详和主重次轻的原则，着重记载了 80 年代以来摩托车工业迅速发展的历程。

六、关于厂名和产品称谓，均采用传统的习惯称谓，便于读者准确地掌握情况。

七、关于书中所用技术术语、名词、名称，以有关方面审定的为准，未经审定和统一的，从习惯。

八、关于书中使用的统计数字和度量衡单位，均遵循国务院 1983 年 12 月 10 日颁布的《中华人民共和国统计法》和 1984 年 3 月 4 日颁布的《中华人民共和国法定计量单位》中的有关规定。

九、关于书中字体，除必要时使用繁体字外，一律使用 1956 年国务院公布的《汉字简化方案》中的简化字；所用数字，除习惯用汉字表示者外，一般用阿拉伯数字。

十、由于编辑水平有限，加之史料的征集和调研工作也不够深入和全面，因此会有疏忽和错漏，恳切希望各企业和读者指正，以便在修订再版时予以增补。

十一、本书根据各企业单位提供的资料编汇而成，对鹿沛忠、孙一鹤、张盛慈、张伟民、周洪中等参与提供早期史料表示感谢。

——编者

1995 年 8 月

# 序 言

摩托车的发展,至今已有一百多年的历史。1885年,德国人戴姆勒和梅巴茨制造了世界上第一辆摩托车。20世纪初,随着自行车工业的发展,充气轮胎、金属辐条车轮和链条传动自行车的出现,给摩托车的发展带来了契机。使摩托车从开始的家庭娱乐性健身器械发展到今天的应用于军事装备和体育竞赛,继而成为一种现代化的交通工具,并向轻型、多样、实用化方向发展。一百多年来,摩托车在不断发展中越来越受到世界各国人民的喜爱,拥有广阔的市场。

解放前,我国没有摩托车工业。随着国外资本和商品的涌入,摩托车作为一种舶来品,早在本世纪20年代,开始出现在我国的一些大、中城市和沿海城市。据1923年全国16个城市的史料记载上海、广州、汕头、厦门、青岛、北平、天津等城市,已有摩托车行驶,而且数量逐年增加。1948年,上海、南京等城市,摩托车保有量已达4000多辆。一些欧美名车,如“大炮”、“欧莱”、“胜利”、“哈雷”,日本产品“大小六王”等早已为人们所熟悉。由于进口摩托车不断增加,沪、宁、平、津等城市的摩托车修理业应运而生,逐渐培养出一批摩托车修理技术工人。他们不仅能修理各个国家、各种型号的摩托车,而且掌握了其结构和性能,后来成为我国摩托车工业初期发展阶段的一支骨干力量。

新中国成立后的50年代初期,中国人民解放军北京第六汽车制配厂按照德国迅达普K500型摩托车仿制,生产了我国第一批定名为“井冈山”牌的摩托车,并在朝鲜战场上屡建战功。后因工厂任务变更和配套件供应不上而停产。1951年10月5日,原捷克斯洛伐克经济技术展览会首次在上海举行,佳娃250型摩托车开始进入中国市场。1957年3月,当时的航空工业局所属洪都机械厂和湘江机器厂,按照原苏联生产的M72型摩托车仿制,生产了新中国第一辆军用重型长江750边三轮摩托车,并陆续装备部队。50年代后期,北京市摩托车制造厂试制并批量生产仿捷“佳娃”250-11型的“长城”585型两轮摩托车,并自行设计生产了它的变型车——“长城”585型正三轮摩托车。60年代初期北京市摩托车制造厂按原捷克佳娃250仿制,生产了东风250正三轮摩托车;上海摩托车厂也按原捷克佳娃250仿制,生产了幸福250两轮摩托车。这两种摩托车都先后批量投入市场……70年代,邮政部门提出“邮政投递摩托化”。自行建厂仿制生产多种型号的250型两轮摩托车。到1978年,全国已先后建立了20多家摩托车生产企业。1980年以前,我国主要生产750、250、50三种排量、13个型号的摩托车,年产量1.5万辆,初步构成了我国摩托车工业形成期的规模。

进入80年代,改革开放的春风为我国摩托车工业带来了蓬勃发展的生机和活力。许多有实力的军工企业,转(兼)产摩托车,通过引进国外先进车型,技术和设备,中外合资办厂等形式,促进了摩托车工业的发展,同时国民经济的迅速发展,人民生活水平的不断提高,摩托车这种机动灵活的现代化消费品,受到人们的普遍欢迎。“摩托车热”很快由沿海城镇遍及内地农村,由大中城市发展到了茫茫草原。不到几年,渔民骑上摩托运海鲜,农民驾驶轻骑跑生意,牧民跨上“铁马”放牛羊,已成为一种社会景观。市场经济的迅速发展,人们生活的迫切需求有力地促进了我国摩托车工业的蓬勃发展。

1985年,全国摩托车规划会议制订了我国摩托车工业的发展方针。在发展战略上,要坚持

国际国内两个市场;在产业政策上,要坚持高起点、专业化、大批量、优质量;在技术政策上,要生产一代,试制一代,设计一代,预研一代。为了加强对全国摩托车工业的宏观指导,在整顿的基础上,择优从 53 个摩托车厂家中确定 19 个点(25 个厂)为国家定点企业。我国摩托车工业开始走上了健康发展的道路。

1990 年,全国摩托车行业从业人员已达 18 万人,科技人员 1.8 万人,固定资产原值 30 亿元,生产面积 650 万平方米,各种设备 9 万台,年生产能力 200 万辆。1980 年至 1990 年,全行业累计生产摩托车 814 万辆,工业总产值 194 亿元,出口创汇 1.5 亿美元。摩托车品种发展到 15 种排量 120 多种车型,初步形成了我国摩托车的系列型谱。

我国摩托车工业始于 50 年代初期,初步形成于 70 年代末期,80 年代则是迅速发展时期。经过近 30 年的徘徊和 10 多年的发展,已经成为具有一定规模的新兴工业,但是,由于起步晚,与发达国家相比,还有一定的差距。我们编撰这本书的目的,就是要认真总结我国摩托车工业发展的历史经验,借鉴国际先进经验,探索具有中国特色的摩托车工业发展道路。只要我们坚持改革开放的方针,我国摩托车工业就会迎来一个繁花似锦的春天,就会进入一个崭新的发展阶段。

# 目 录

|                           |    |
|---------------------------|----|
| 第一章 建国初期的摩托车生产            | 1  |
| 第一节 北京“井冈山”牌摩托车生产始末       | 1  |
| 一、工厂概况及其沿革                | 1  |
| 二、摩托车生产任务的确定和样车选择         | 2  |
| 三、测绘试制经过                  | 2  |
| 四、转入批生产及停产缘由              | 4  |
| 五、中国人民解放军南京第三汽车制配厂参与生产经过  | 4  |
| 第二节 地方企业自发仿制摩托车           | 6  |
| 一、上海“利通”牌机动三轮车试制经过        | 6  |
| 二、上海几家地方厂仿制摩托车经过          | 7  |
| 三、济南自行车零件厂试制机动脚踏车         | 8  |
| 四、上海自行车厂试制永久“101”型机器脚踏两用车 | 8  |
| 五、北京市摩托车修配生产合作社的试制工作      | 9  |
| 第二章 摩托车工业的形成与发展           | 10 |
| 第一节 750 型摩托车的生产与发展        | 10 |
| 一、长江 750 摩托车的问世与投产        | 10 |
| 二、东海 750 摩托车的问世与投产        | 20 |
| 三、山东 750 摩托车的问世与投产        | 22 |
| 第二节 250 型摩托车的生产与发展        | 23 |
| 一、长江 250 型摩托车试制经过         | 23 |
| 二、北京“东风”250 型摩托车的生产发展过程   | 24 |
| 三、上海“幸福”250 型摩托车的生产发展过程   | 28 |
| 第三节 邮政系统生产摩托车             | 38 |
| 一、任务来源                    | 38 |
| 二、企业的建立与生产                | 39 |
| 第四节 50 型机器脚踏车的生产与发展       | 42 |
| 一、上海永久“105”型机器脚踏两用车       | 42 |
| 二、济南“轻骑 15 型”机器脚踏车与企业的发展  | 43 |
| 第三章 改革开放时期的摩托车工业          | 51 |
| 第一节 军民结合发展摩托车生产           | 52 |
| 一、兵器企业生产摩托车               | 52 |
| 二、航空企业生产摩托车               | 59 |

|                                  |     |
|----------------------------------|-----|
| 三、国防、军直企业生产摩托车 .....             | 63  |
| 第二节 引进技术发展摩托车生产 .....            | 65  |
| 一、从CKD到国产化 .....                 | 66  |
| 二、引进生产线及技术装备,形成规模生产 .....        | 68  |
| 第三节 大型(集团)企业的形成与发展 .....         | 69  |
| 一、国营嘉陵机器厂 .....                  | 70  |
| 二、国营建设机床厂 .....                  | 75  |
| 三、中国轻骑摩托车集团总公司 .....             | 78  |
| 四、上海·易初摩托车有限公司 .....             | 81  |
| 五、洛阳北方易初摩托车公司(洛阳嘉陵摩托车厂) .....    | 84  |
| 六、南京金城机械厂 .....                  | 85  |
| 七、南方动力机械公司 .....                 | 88  |
| 八、广州摩托集团公司 .....                 | 91  |
| 九、长春汽油机总厂 .....                  | 94  |
| 十、南昌飞机制造公司 .....                 | 95  |
| 十一、南京玉河机器厂 .....                 | 98  |
| 十二、天津迅达摩托车公司(天津—本田摩托车有限公司) ..... | 100 |
| 十三、佛斯弟摩托车有限公司 .....              | 101 |
| 第四节 蓬勃发展的地方摩托车工业 .....           | 101 |
| 一、南昌长江机械工业公司 .....               | 102 |
| 二、株洲摩托车制造厂 .....                 | 102 |
| 三、湖北摩托车厂 .....                   | 103 |
| 四、浙江临海摩托车总厂 .....                | 104 |
| 五、浙江摩托车厂(浙江温岭摩托车总厂) .....        | 105 |
| 六、安徽摩托车工业公司 .....                | 105 |
| 七、扬州摩托车制造公司 .....                | 106 |
| 八、南宁机械厂 .....                    | 107 |
| 九、常州摩托车厂 .....                   | 108 |
| 十、珠海奔腾摩托车有限公司 .....              | 108 |
| 十一、大长江摩托车实业总公司 .....             | 109 |
| 十二、湖北省轻型摩托车厂 .....               | 109 |
| 十三、无锡摩托车厂 .....                  | 110 |
| 十四、贵阳战友摩托车厂 .....                | 110 |
| 十五、无锡雅西摩托车厂 .....                | 110 |
| 十六、浙江轻便摩托车厂 .....                | 110 |
| 十七、浙江奉通机电总厂 .....                | 111 |
| 十八、广西峻岭机器厂 .....                 | 111 |
| 十九、天津市小康三轮摩托车公司 .....            | 111 |
| 二十、山东沂蒙摩托车厂 .....                | 112 |
| 二十一、福州金匙摩托车公司 .....              | 112 |

|                                       |     |
|---------------------------------------|-----|
| <b>第四章 摩托车发动机工业</b> .....             | 113 |
| <b>第一节 250、750 摩托车发动机生产发展过程</b> ..... | 113 |
| 一、长江 750 发动机的试制与生产 .....              | 113 |
| 二、长江 750 系列发动机 .....                  | 116 |
| 三、幸福 250 发动机的生产与改进 .....              | 118 |
| 四、250 型发动机的技术改进 .....                 | 120 |
| <b>第二节 各种新型发动机的开发与生产</b> .....        | 120 |
| 一、1E40F 汽油机(幸福 50 型) .....            | 120 |
| 二、航空 HK50 型发动机 .....                  | 122 |
| 三、玉河 YH50Q-2 型发动机 .....               | 122 |
| 四、兰翔 LMF50 型发动机 .....                 | 123 |
| 五、“建设”1E40F-4 型(JS50Q-4)发动机 .....     | 123 |
| 六、轻骑木兰 TB50 发动机 .....                 | 125 |
| 七、“建设”JS80 型发动机的开发 .....              | 126 |
| 八、轻骑 C1E50FM(K90)型发动机 .....           | 127 |
| 九、金城 JC70 和 100 型发动机 .....            | 128 |
| 十、长春 AX100 型发动机.....                  | 129 |
| 十一、友谊 YY125 型发动机.....                 | 130 |
| 十二、南方 125 发动机 .....                   | 130 |
| 十三、幸福 XF125 发动机 .....                 | 132 |
| 十四、广州五羊 156F 型(WY125)发动机 .....        | 134 |
| 十五、望江 WJ1E68FM 发动机 .....              | 135 |
| 十六、渭阳 WM50 及 WM70 发动机 .....           | 135 |
| <b>第三节 发动机生产线与技术改造</b> .....          | 137 |
| 一、嘉陵摩托车发动机生产线的建立 .....                | 137 |
| 二、建设 CY80 发动机与工厂技术改造 .....            | 139 |
| 三、南方 125 发动机生产线的建设 .....              | 140 |
| 四、上海易初公司发动机厂的技术改造 .....               | 142 |
| 五、济南轻骑集团发动机厂的技术改造 .....               | 143 |
| <b>第四节 发动机生产专业企业</b> .....            | 144 |
| 一、天津机械厂 .....                         | 144 |
| 二、重庆浦陵机器厂 .....                       | 146 |
| 三、泰州林业机械厂 .....                       | 147 |
| 四、湖南长江动力机械厂 .....                     | 148 |
| 五、重庆华伟电子设备厂 .....                     | 149 |
| 六、山东生建摩托车发动机厂 .....                   | 149 |
| 七、上海汽油机厂 .....                        | 150 |
| 八、常州兰翔机械总厂 .....                      | 151 |
| 九、贵州动力机械厂 .....                       | 151 |

|                           |     |
|---------------------------|-----|
| 十、四川省涪陵柴油机厂 .....         | 152 |
| 十一、浙江绍兴通用机械厂 .....        | 153 |
| 十二、江苏泰州苏北电机厂 .....        | 154 |
| 十三、江西水上动力有限公司 .....       | 154 |
| <b>第五章 摩托车零部件工业</b> ..... | 157 |
| 第一节 摩托车化油器工业的发展 .....     | 158 |
| 一、化油器工业概况 .....           | 158 |
| 二、化油器工业的形成和发展 .....       | 159 |
| 三、化油器专业生产企业 .....         | 160 |
| 第二节 磁电机的生产与发展 .....       | 168 |
| 一、磁电机行业概况 .....           | 168 |
| 二、磁电机工业的形成和发展 .....       | 168 |
| 三、磁电机行业组工作 .....          | 169 |
| 四、磁电机专业生产企业 .....         | 170 |
| 第三节 摩托车仪表工业 .....         | 180 |
| 一、概述 .....                | 180 |
| 二、摩托车仪表生产企业 .....         | 180 |
| 第四节 摩托车减震器工业 .....        | 185 |
| 一、发展概况 .....              | 185 |
| 二、主要生产企业 .....            | 187 |
| 第五节 摩托车灯具(电器)主要生产企业 ..... | 196 |
| 第六节 发动机零部件生产企业 .....      | 201 |
| 第七节 火花塞生产(定点)企业 .....     | 207 |
| 一、火花塞工业概述 .....           | 207 |
| 二、生产(定点)企业 .....          | 208 |
| 第八节 摩托车各种部件生产企业 .....     | 210 |
| 第九节 摩托车相关工业企业 .....       | 218 |
| 一、链条生产企业 .....            | 218 |
| 二、摩托车轮胎生产企业 .....         | 221 |
| <b>第六章 摩托车行业管理</b> .....  | 227 |
| 第一节 行业的形成与发展 .....        | 227 |
| 一、行业的形成 .....             | 227 |
| 二、行业管理机构的建立 .....         | 228 |
| 三、摩托车行业办的建制与职责范围 .....    | 228 |
| 第二节 生产定点 .....            | 229 |
| 一、整车的生产定点 .....           | 229 |
| 二、零部件生产定点 .....           | 230 |
| 三、目录管理 .....              | 231 |

|                                   |     |
|-----------------------------------|-----|
| 第三节 发展规划与技术改造.....                | 231 |
| 一、发展规划 .....                      | 231 |
| 二、技术改造 .....                      | 233 |
| 第四节 技术引进与产品开发.....                | 234 |
| 第五节 质量管理.....                     | 235 |
| 一、制订质量管理法规 .....                  | 235 |
| 二、建立质量检测机构 .....                  | 235 |
| 三、行检工作 .....                      | 236 |
| 第六节 标准与法规.....                    | 237 |
| 一、标准的制定 .....                     | 237 |
| 二、标准化管理 .....                     | 237 |
| 三、标准体系的编制 .....                   | 238 |
| 四、参加国际标准组织 .....                  | 238 |
| 第七节 信息与交流.....                    | 239 |
| 一、行业信息网 .....                     | 239 |
| 二、行业刊物 .....                      | 239 |
| 三、对外交流活动 .....                    | 240 |
| 第八节 教育与培训.....                    | 241 |
| <br>第七章 摩托车工业大事记(1949-1990) ..... | 246 |
| 第八章 回忆录与参考资料.....                 | 269 |
| 后记.....                           | 294 |

# 第一章

## 建国初期的摩托车生产

---

五十年代初期,建国刚刚不久,国民经济处于恢复状态。国家整个基础工业薄弱,人民生活购买力的需求水平较低。因此,作为现代化交通运输工具的摩托车,也和汽车一样,不仅数量少,而且完全是从国外进口。其主要使用单位仅限于部队通讯联络,以及大中城市机关部门的公务、商务和邮递等。

1951年试制和生产的北京“井冈山”牌摩托车,开始也是由于军事后勤(当时正值朝鲜战争时期)上的需要,用来装备部队。后来由于工厂隶属关系改变,生产任务变更而停止了生产。

在同一时期,上海、北京、济南等地的摩托车修理手工业合作社,出于自发的热忱,按照国外样车,先后仿制出了几种型号的摩托车,有的曾少量生产,有的只是节日“献礼”,终因没有纳入主管部门的经济计划,而无法实现批量生产。但是他们这些可贵的尝试和创举,为我国摩托车工业的发展,往前推进了几年。

### 第一节 北京“井冈山”牌摩托车生产始末

1951年7月8日,中国人民解放军第六汽车制配厂完成了5辆重型军用摩托车的试制任务,经中央军委命名为“井冈山”牌摩托车,尔后即投入批量生产。至1954年底共计生产整车4248辆(其中南京第三汽车制配厂生产1000辆)。“井冈山”牌摩托车的问世,开创了我国摩托车生产的历史。

#### 一、工厂概况及其沿革

1949年初,北平(北京市)和平解放,北京市军事管制委员会接管了位于市第九区南纬路的原联勤总部运输署409汽车修配厂。工厂有职工518人,设备149台,建筑面积2000多平方米。不久,华北军区所属石家庄汽车修配厂厂长程华明率领部分职工来厂。结束军事管制后,改名为华北军区后勤部北京第六汽车制配厂。1951年6月,职工人数发展到1071人,设备401台,建筑面积2827平方米。1953年9月,与华北农业机械一厂合并,成立北京汽车附件厂。1954年3月在北京东郊呼家楼破土兴建,该工程是我国第一个五年计划大中型建设项目之一,改由第一机械工业部汽车管理局领导。1958年6月20日,改名为北京汽车制造厂。尔后30

多年,几经变迁,1987年6月8日,北京汽车制造厂与北京摩托车制造厂共同组建北京汽车摩托车联合制造公司。

## 二、摩托车生产任务的确定和样车选择

1950年8月,中国人民解放军总后勤部在全军运输工作会议上,明确了部队工厂的发展方针,即以解决部队交通工具为主。当时,汽车制配六厂厂长程华明把考虑已久的试制摩托车计划,以及先制造摩托车,然后逐步过渡到能生产汽车的整套方案向上级提出,很快得到部队首长的赞同,批准该厂试制军用摩托车。但是,制造摩托车,既要有较高的技术水平,又要有合理的生产组织和科学管理方法。当时工厂尚未完全具备这些条件。为了完成任务,首先要加强技术力量。于是聘请了1943年毕业于西南联大(清华大学)的张世恩工程师等来厂担任技术领导工作,负责摩托车试制。又先后从京、津、沪等地购买了美国、西欧和原苏联等国制造的几种摩托车,作道路试验和车辆技术性能分析,并在10月份经过几次长途试车比较。根据当时国内公路情况、部队需求以及结合工厂的技术设备能力等条件进行车辆选型。最后确定以德国迅达普(ZUNDAPP)厂生产的K500摩托车为样车仿制。因为该车经过实用考验,在德国为部队装备,坚固耐用,且其重心低易于驾驶。另外在结构上该车还有三个优点:第一是后传动装置为轴传动,而其它车型多为链条传动。当时国内只有自行车链条供应,没有高强度大型链条。若采用自行车链条,高速传动容易碎裂;第二是该车车架用2.5mm钢板压制,易于成型。不象美国哈雷公司摩托车等车型,其车架用变截面异形钢管焊制;第三是变速箱不用齿轮传动,换挡轴均为链条传动。比高精度齿轮容易制造。

## 三、测绘试制经过

样车选型确定后,由6名技术人员分三个组进行测绘。发动机组为高克勤、高玉勤、冯献堂,变速箱和后传动组成员主要为陈磐和金鼎,兰英等负责车架各构件的总体设计。随后用了近三个月时间,于1950年12月底完成样车测绘。产品图纸542张,工艺装备和模具图纸85套。工厂成立了机器脚踏车试制委员会以加强组织领导。该车零部件共838种,由于专业配套厂少,自己承制750种,自制率达90%。仅滚动轴承、制动片、链条、发电机、轮胎及电气仪表等为外购件。车体和发动机在试制过程中遇到了很多困难。首先在测绘设计方面,当时缺乏必要的机械设计计算资料和赖以参照的技术标准,遇到锥形齿轮等精密加工件,计算就很费力。在制造加工设备方面,工厂缺少大吨位冲压机床、齿轮加工以及钢圈滚压成型机等关键设备。另外,材料和配套供应问题也很大,如钼钒合金钢、无缝钢管、发电机等都需国外订购,还有工厂的冷加工和热处理技术水平都不高。但厂领导充分依靠广大工人和技术人员的积极性和创造性,设计制造了多种工艺装备,为产品试制成功创造了条件。如最困难的轴传动零件螺旋伞齿轮加工。当时工厂没有齿轮加工机床,齿轮专家来壮潮工程师想出办法,设计制造了一个专用分度夹具,安装在万能铣床上即可加工。发动机内的花键轴、化油器等精密零部件,都是靠高级技工孙喜明等人凭着一手高超的钳工活,精雕细琢,单件加工,攻克了一个又一个技术难关。经过4个多月的艰苦努力,于1951年7月8日胜利完成了第一批5辆摩托车的试制任务(见图1-1)。

1951年7月31日,中国人民解放军总司令朱德、代总参谋长聂荣臻到厂参观了新制成的

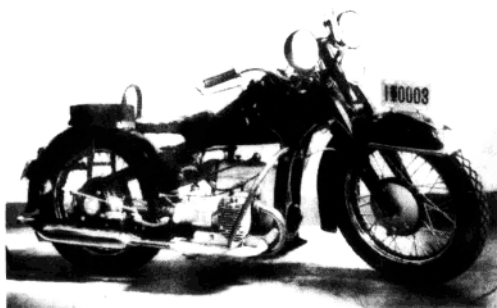


图 1-1

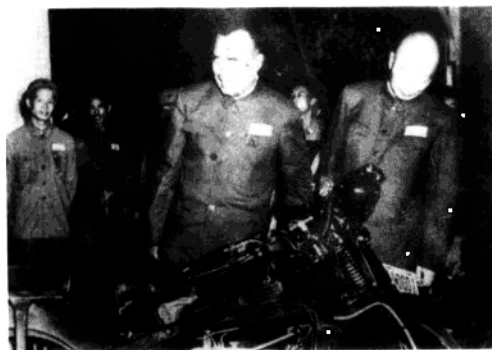


图 1-2



图 1-3

摩托车(见图 1-2)。8 月 1 日,全厂职工写信向中央军委、毛泽东主席和朱德总司令报喜。8 月 3 日,在工厂礼堂召开了庆功大会,代总参谋长聂荣臻特派总政治部秘书长魏传统、总后勤部部长杨立三、副部长张令彬代表三总部来厂祝贺。表彰了全厂职工自力更生、艰苦奋斗,试制成功我国第一批军用重型摩托车的先进事迹,并给工厂 44 名先进生产者 and 劳动模范发奖。在颁奖大会上,魏传统代表中央军委向工厂颁发了给该车定名为“井冈山”牌摩托车的命名词(见图 1-3),全文如下:

### 命 名 词

在庆祝试制军用重型机器脚踏车的会上,我宣布:为了庆祝我军建军二十四周年的节日,为了永远记忆井冈山的英勇斗争,我特将中国人民解放军第六汽车制配厂生产的军用重型机器脚踏车命名为“井冈山”。这是标志着我军日益无比的壮大。

代总参谋长 聂荣臻  
一九五一年八月二日