

009755



我们怎样制造汽车的

人民交通出版社

我的老前辈制造汽车的

人民交通出版社

我們是怎样制造汽車的

人民交通出版社編輯出版

〔北京安定門外和平門〕

北京市書刊出版業營業許可證出字第 006 号

外文印刷厂印刷 新华書店发行

1959年4月北京第一版

1959年4月北京第一次印刷

开本: $787 \times 1092 \frac{1}{32}$

印张: $4 \frac{5}{16}$ 插頁 1

全書: 126,000字

印数: 1—7700 册

統一書号: 15044·4227

平裝定价(10): 0.73元

精裝定价(10): 1.40元

編 者 的 話

在1958年的前三個季度里，汽車界出現了空前的奇蹟，全國各省市自治區差不多在同一个時期里，制成了約二百種牌型的汽車。真是琳瑯滿目，蔚為奇觀。

從汽車的型式來講，有小客車、載重汽車、越野汽車、大客車、三輪汽車、特种汽車、電動汽車等。從制造汽車的單位來講，除極少數的大型正規汽車制造廠（如長春第一汽車制造廠）外，幾乎全部是汽車配件制造企業和汽車保養修理單位，最小的單位只有20多個工人，過去都從未制造過汽車。從制造汽車的設備來說，則大多是只有幾台或十多台為保修用的機床，沒有圖紙，也沒有必需的機具設備。就在這樣的條件下，在極短的時間里，都制成了各式各樣的汽車。這些汽車，大多是式樣新穎美觀，性能良好，並能適合本地區的運用條件。這不是一個偉大的奇蹟嗎？

但人們要問：國產汽車是怎樣制造出來的呢？這個亙古未有的奇蹟又是怎樣產生的呢？這個問題，將在本書中得到詳細的解答。二十多個汽車制造單位寫下了制造汽車的經驗。這些經驗總的一條就是：政治挂帥，在黨的領導下，打破迷信保守，克服神秘觀點，徹底解放思想，充分發動群眾，發揮群眾的積極性與創造性，領導與群眾密切配合，技術人員與工人互相協作，理論知識與實際經驗緊密結合起來，這樣，許多困難就逐一克服了。國產汽車也就是這樣制造出來的。

各地的自制汽車，不僅表現了我們汽車工人的智慧與力量，同時也為我國汽車制造工業開辟了廣闊的前途，在我國新生的汽車制造史上寫下了壯麗的一頁。本書的出版，謹願作為我國汽車工業歷史上的一本有意義的參考文獻。

人民交通出版社

1958年11月

目 录

第一汽車制造厂为爭取年產十五万輛汽車而奋斗	鍾 斌(3)
跃进中的第一汽車制造厂	張永年(10)
紅旗牌高級小轎車是这样試制出来的	第一汽車制造厂新产品指揮部办公室(18)
万众一心創奇蹟	
井崗山小客車試制成	北京汽車制造厂(21)
跃进跃进再跃进	
跃进牌汽車大量造	南京汽車制造厂(36)
敢想就敢做 能修就能造	
上海交通牌載重汽車誕生	周貴根(41)
打破迷信保守 放手发动群众	
和平牌小客車試制成功	天津市汽車修理厂(51)
我們試制三輪汽車的經驗	胡可鑑(55)
34天制成紅旗牌大客車和載重汽車	昆明汽車修配厂(58)
貴州汽車制造业初開的花朵	
馬王牌載重汽車試制成功	貴州汽車制造厂(63)
依靠群众 面向工农	
工农牌三輪汽車正式生产	李繼石(67)

适合全民飞跃的新形势

飞跃牌公共汽车应时诞生……………黄庆云、退文源、李 敏(73)

用火箭般的速度建设祖国

火箭牌三轮汽车制成了……………中共团营武汉消防机器厂总支委员会(77)

继承长征的光荣传统

制成长征牌汽车……………福州军区汽车修理厂(82)

打破常规 打破神秘

黄河牌万能柴油汽车制成……………果 赤(89)

土洋结合 大胆创造

山西省造出前进牌汽车……………解庆义(93)

个个献妙计 人人来革新

东方红牌载重汽车制成……………福州运输机械修造厂(96)

宁波汽车工人大显身手

灯塔牌大、小客车自制成功……………朱連德(108)

困难挡不住英雄汉

红旗牌载重汽车诞生……………張易之(112)

新型大客车——卫星牌自制成功……………魏行天、吳于蓀(115)

决心大，干劲足，自己动手造汽车……………锦州市运输公司汽车修配厂(118)

边设计 边制图 边施工

羊城牌三轮汽车突击制成……………广州汽车修理厂(125)

20个工人苦战20天

制成红旗牌电动小客车……………陈 恆(130)

广西汽车制造业的先鋒

先锋牌载重汽车诞生……………广西壮族自治区交通厅汽车配件制造厂(132)

第一汽車制造厂为爭取年產 十五萬輛汽車而奮鬥

第一汽車制造厂厂长 饒 斌

一、一个运动接着一个运动

長春第一汽車制造厂，按照設計，原是班產汽車五十輛。在1958年8月下旬开展了工人参加設計、向班產汽車二百五十輛跃進的运动。这一运动是在深入整風的基础上，經過了多次的群众运动发展起来的。从1957年冬天到現在，我們除进行了反对“三風”“五氣”、反浪費反保守的双反运动和“兩參、一改”运动以外，还繼續用大鳴、大放、大字報、大辯論的方法，討論了三年跃進規劃和十五年远景規劃，在全厂开展了班產汽車百輛的运动。这个运动冲破了“最高技术水平不敢更動”、“先進定額不敢突破”、“有节奏生产不能打乱”等迷信。在試制东风牌轎車成功以后，接着又展开了一个月試制紅旗牌高級轎車的运动。紅旗試制的成功，打开了一条富有革命性的、依靠群众的、高速度地試制新型汽車的道路，使我們体会到了在技术改造方面也必須用群众运动的方法，并在全厂职工中进一步解放了思想，增长了共产主义志气，增强了掌握尖端技术，以及赶上和超过国际水平的信心和决心。在党的“八大”二次會議以后，結合对总路綫的学习，又展开了生产大檢查、技术大革命运动。随着这个运动的发展，我們提出了工人参加設計、向班產汽車二百五十輛跃進的口号。实现了这个口号，就可以使我們厂的生产規模从原来的年產三萬輛提高到年產十五萬輛。这个口号进一步把全厂的职工動員了起来，投入一个广泛而深入的技术革命和思想革命的运动。經過短短两个半月的時間，我們在生产技术上，主要是設計上，进行了一系列的革命。在产品設計方面，由单一品种到多品

种，由載重汽車到轎車；同时，由仿造到独立創造，使解放牌汽車的結構起了一个突变，即提高了載重一噸，減輕了自重半噸，改善了駕駛員的劳动条件，在很多技术經濟指标上，都超过了美国“道奇”五噸載重汽車。在工艺設計方面，进行了八百多項的重大改革，很多是尖端技术。在設備方面，出現了設備大革命的苗头，大量采用簡易的专用工序机床代替复杂的万能机床。在工厂設計方面，由于产品設計、工艺程序和設備等方面的革命，必然促进工厂設計的根本改善。我們根据多快好省的要求，尽可能地挖掘了潜力，做出了只要自力更生地增加少許設備和生产面积，不要国家增加投資，在一年內就可以把生产能力提高到十五万輛的設計。

我們厂經過上面所說的多次群众运动，已經从政治工作走群众路綫、管理工作走群众路綫，发展到技术工作走群众路綫。我們体验到，在工厂里沒有一項工作不能走群众路綫。只要发动群众，发揚群众的共产主义自觉性，就会出现奇迹。

二、插紅旗、种“試驗田”

班产汽車二百五十輛的运动是怎样发展起来的呢？开始是領導上指明了方向，群众中出現了先进小組，树起了紅旗，干部种了“試驗田”，取得了經驗，然后全面展开。我們厂在討論远景规划的时候，底盘車間出現了一面紅旗，这就是轉向工部的轉向器壳小組。这个小組的領導人和全組同志在跃进形势的鼓舞下，不满足于班产百輛的成績，琢磨提前实现工厂跃进规划，爭取更大的跃进。全組同志經過热烈的辯論，在車間党組織的支持下，克服了部分同志信心不足和怀疑以后，大胆地提出了“挖潜力，三不加（不加設備、不加投資、不加入），力爭班产二百五十輛”的革命口号。全組十八个工人在三天內貼出了二百九十张大字报，并且通过在“两参、一改”运动中建立起来的民主管理小組进行研究，查出了六个关键問題。于是全組工人又集中精力突破关键問題。有一位工人加工轉向器壳，原来的定額是十五分鐘一个，經過多方面的改革，把工时縮短到一分七秒。这时候，这个小組就提出了工人可否修改产品設計的問題。領導上肯定了这个意見，鼓励小組同志对設

备的平面布置、工艺过程和产品结构进行全面的研究和革新。经过讨论，这个小组达到班产二百五十辆份，不但可以三不加，而且可以三上交（上交设备三台、工作面积五十平方公尺和工人三名）。

厂长和车间主任原先就在转向工部种试验田。当出现了转向器壳小组这面红旗以后，他们就决定首先在这个工部全面试点，然后把经验推广到一些车间；后来党委研究了全面情况，于是决定以工人参加设计、大闹技术革命为中心，在全厂开展一个大规模的群众运动，向班产汽车二百五十辆跃进。

三、大 辯 論

在运动开始以后两周内，群众贴出了大量的大字报，提出十一万条建议，其中技术方面的重大措施有三千四百二十项。在这个时候，群众展开了大辩论。辩论的中心主要是两个：一个是工人能不能参加设计，另一个是在不增加很多设备的条件下能不能高速度跃进到班产汽车二百五十辆。

过去有一些人总是认为，工人只能照图纸生产，设计是专业技术人员的事。设计好了，工人们只能按规矩办事，不准过问。有些人甚至认为，设计决定一切，设计好了以后，在工人面前不仅没有设计问题，而且不会有任何技术问题。这种看法实际上就是认为设计以至一切技术只能由少数人垄断。但是，广大工人群众认为，工人不但能够参加设计，而且应当参加设计。通过热烈辩论，彻底驳倒了前一种论调，使大家看清楚了不让工人管技术，实际上是一种资产阶级思想在作怪。从此，在技术问题上，不管是一个措施，一张草图，一项改革，都在民主管理小组内或小组外鸣放，辩论之风大盛。工人建议把气制动改为油制动的结构，曾三上设计处，与设计处的同志反复展开大辩论，终于取得了统一的认识，共同决定采用了油气混合制动结构。

在辩论工人能不能参加设计的过程中，对一部分技术人员提出，要跃进到班产汽车二百五十辆，就需要三千七百多台设备，三亿元的投资和三十万平方公尺的工作面积的初步方案，展开了一场在不增加多少设备的情况下能不能大跃进的辩论。在这个问题上，不仅某些技术人员有

很大懷疑，就是有些工人也有懷疑。如工人中有人這樣說：“真能出二百五十輛，搞出的零件我就吃了它！”也有人說：“二百五十輛也好辦，只要設備、人員翻五番”。這時候，有一批先進的人物帶動了一大批群眾，他們不僅用大字報作為武器，而且用實際行動作為武器，用事實批駁各種懷疑論調。如底盤車間的徒工張永興，大破迷信，改進銑床夾具，生產效率就提高了六倍；鍛工車間的青年工人李翠艷、姜俊儒改進了沖模，把兩道工序併為一道，不但提高了效率一倍多，而且節省了一台鍛床。通過這些先進事跡，逐步解除了部分群眾的思想顧慮。

四、新面貌

工人參加設計，是我廠工人參加一部分日常生產管理的发展，它更加充實了工人參加管理的內容。工人全面參加了工藝設計、汽車設計、設備設計和工廠設計。這樣做，就是讓工人參加了技術領導。工人參加技術領導後，“高速度地發展汽車生產，為共產主義工廠準備好條件”、“汽車零件可以動，工藝方法可以改，工廠布置可以變，只要符合多快好省的總路綫”的口號，深入人心。這樣，我們廠就出現了一個新的形勢：不管是聽到的，或者是書本上看到的，只要是尖端技術，群眾就要試，就敢試。不僅如此，工人和技術員在生產中開始研究新的科學原理，如鍛工的平鍛機，按書本上的原理必須有六道型槽，工人認為有三道就行，結果試成了。技術人員開始很惊奇，後來也找出了道理，現在準備同工人合寫一篇論文來推翻過去的陳舊原理。不少車間的工人自己設計簡易機床來代替萬能機床，免得機構複雜的萬能機床在我們的流水綫上英雄無用武之地。底盤車間的工人只用了十三天時間和花了二百元就做出了一台簡易鍛床，能代替現有的六台鍛床。目前全廠已制成簡易高效率的機床百余台。這不能不是設備大革命的開端。

用“廟會”、展覽會等形式把技術難題提出來，讓群眾選擇，這是在技術上走群眾路綫的一個方法。開始，我們在試制紅旗牌高級轎車的時候，先把圖紙挂出來，把實物展覽出來，發動群眾來搶任務，誰有本事誰就站出來搶。接任務的人，自己心裡總有些底，拿回去再和大家一商量，苦戰一番，往往很快就搞出來。這就改變了原來由上面派任務

的那套做法。在这种活动中，大大提高了人們的責任心和协作精神。

工人在参加設計以后，思想上也发生了很大的变化。就象設計新机油泵的工人毛俊杰所說的：“我現在对自己生产的每一个零件都将抱着怀疑的态度，以便寻找方法来改进它。”这就是說，工人們去掉了对产品設計的神秘感，轉变了过去叫干啥就干啥的單純任务观点，加强了主人翁的責任心。我們認為这是社会主义企业必須有的特征。

工人参加了技术领导，就逼着技术人員进步。每个技术人員都有他的局限性，他們之中有些人还长期背着自滿的包袱，自以为很行，不相信工人群众的智慧。在生产大跃进的情况下，有許多需要很快解决的技术难题，他們只是凭書本上的一点知識，凭脑子空想，或是只凭人家提供的一些材料来研究，因此，根本不能解决问题。开始，他們对工人参加技术领导是怀疑的，但是当工人真正解决了他們不能解决的难题以后，就認識到难题再多，只要群众一动起来，就能很快解决；不依靠群众，技术就不能快速地发展。工人們敢想敢干的风格，對他們是一个教育，使得他們在思想上有了一个很大的轉变。

五、“两参、一改、三結合”

经过发动工人参加技术领导，我們在“两参、一改”的基础上，进一步摸索到一条新的领导方法，这就是领导干部和工人、技术人員三結合的方法。所謂三結合的方法，实际上就是领导和群众相結合、劳动和技术相結合、技术理論和生产实践相結合、政治和经济相結合的领导方法。

我們在大鬧技术革命中体会到，有了难题必須由工人、技术人員和领导干部一起来研究，展开爭論，統一思想，一起苦干，一起下决心解决问题。实行了这种办法，就可以改变冷冷清清的局面，轟轟烈烈地发动群众大搞技术革命。比如，第一鑄工車間要达到班产三百輛，长期被認為不扩建就不能解决问题，运动开始时这个車間的局面是冷冷清清的。有人說“班产三百輛，要請齐天大圣来变一下才行。”但是，結果是“三結合”代替了齐天大圣。这个車間的工人、技术人員和领导干部結合在一起，相繼試驗成功了二氧化碳快速干燥、鉄水里加硼鋁提高退

火效率等新技术。这下人心大振，干劲十足，全車間从此变得热火朝天；政治挂了帅，思想解放了，不用扩建就可以达到班产三百輛。

我們在贯彻执行“两参、一改、三結合”中体会到，在工厂中必須加强党的一元化領導。汽車厂能够实现革命性的大跃进，是貫徹了党的总路綫和政策方針的結果，进一步証明了党能够領導一切，也必須領導一切，技术領域也不例外。“两参、一改、三結合”愈是深入貫徹，群众运动愈发展，党的威信就愈高，群众就愈要求党来領導，党对各方面的領導也就愈要加强。

这次大規模的群众运动，使我厂开始形成了在党委統一領導下的“两参、一改、三結合”的領導方法，也就开始造成一个又有集中又有民主的，又有紀律又有自由的，又有統一意志又有个人心情舒暢、生动活潑的政治局面。这样，群众的先进經驗就能很快地反映出来，并且能很快地加以推广和贯彻执行。党委領導下的职工代表大会决定工厂的重大方針任务，党委領導下的“两参、一改、三結合”的領導方法解决著經常的生产技术工作問題，这就构成了工厂比較完善的新的領導制度。

我們認為，要发展技术革命，不仅必須有思想的革命，而且还必須有管理制度的革命。

六、再向前跃进

“一厂变五厂，年产十五万”，这个目标現在已經变成了我厂每个职工的行动口号。我們相信，再經過一年左右的努力，达到这个目标是完全可能的。但是我們并不滿足于这个目标，群众和領導干部都有再向前跃进的要求。从长远考虑，我厂还要向联合工厂的方向发展。我們不仅要生产汽車，而且要为生产汽車創造各种条件，那就是要靠自己的力量来建設机床厂、电机厂、鋼鐵厂、水泥厂、建筑材料厂等等，同时还要和地方工业部門一起发展为汽車生产服务的协作厂。有了这些基础，我們的汽車制造就能更快地发展，并且能更有力地支援地方工业和兄弟厂。除此以外，我們厂不但搞生产，还要办各种学校和研究机构，要使每个車間变成既是生产車間，又是設計、試制車間，又是科学試驗研究的車間，又是专科大学。也就是說，要使大量的工人同志很快就变

成工人階級的知識分子，同時使技術人員都成為參加實際生產操作的有共產主義覺悟的人，從而為消滅體力勞動和腦力勞動的差別鋪好道路。

我們還考慮到，由於工人的共產主義覺悟大大提高，參加管理的範圍日益擴大，就強烈地要求提高文化和豐富科學知識。為此，在不久的將來，有必要實行四班制，即實行每個職工六小時工作、四小時學習的制度，實際上就是實行半工半讀的制度。

（原載紅旗雜誌1958年12期，個別字句方面本社略有刪改）

跃进中的第一汽車制造厂

第一汽車制造厂技术处副处长 张永年

在1953年的时候，长春第一汽車制造厂的厂址还是一片荒地，在破土动工以后，困难是一个连着一个。記得当时，面临这样規模宏大的土建工程，說实在話，我們竟連施工力量的調配和进度的掌握也发生了困难，因此也就更談不到机械化施工和冬季施工了。但是，終於在党的正确领导下，在全国兄弟厂的支援下，苏联和其他兄弟国家的帮助下，更值得提起的是由于参加建厂的全体职工同志的辛勤劳动，我們克服了无数的困难，我們工厂不仅在三年內完成了建厂任务，而且在完成建厂的同时，也試制成了第一輛中国自制的解放牌載重汽車，結束了中国不能制造汽車的历史。

1956年7月15日是一个值得庆祝的日子，是我們厂正式开工的一天。在中国汽車制造工业史上，这日子将会永远的被人們記載着。

三年建成汽車厂的奇迹，不仅表現了中国劳动人民勤劳勇敢的优良品質，在国际上使資本主义国家也不得不哑口无言。記得不少来中国訪問的資本主义国家的代表团，由于他們一向輕視中国，他們不相信我們能建成这样規模宏大而且具有世界水平的汽車厂，經過实际參觀以后，活生生的事实，使他們不得不承認这一点。

在开工以来的三年中，我們不仅生产了大批的解放牌汽車，奔驰在祖国各地，支援了祖国的建設，尤其是在1958年的半年中，我們工厂在建設社会主义总路綫的光輝的照耀下，沒有辜負祖国人民的期望；我們作出了符合鼓足干劲、力爭上游、多快好省地建設社会主义总路綫精神的事例；我厂正在經歷着巨大的变化。

一、从单一品种到多品种生产

大家一定很熟悉，我們厂是苏联帮助設計的，原来的設計只能制造解放牌四吨的載重汽車，厂房的布置、机床設備、工艺装备和生产管理等都是按生产单一品种的汽車而配备的，而且年产量按原設計規定为三万輛。以前一机部黃敬部長曾一針見血的批評过我們工厂“个性太强”，意思也就是說只能生产一种汽車。当1957年的年初，由于全国形势的要求，黃部長就曾要求我厂考虑多品种生产，要求我們打破“个性太强”的特点，后来由于反冒进和右派的猖狂进攻，使这方面的工作进展受了一定的影响。但1958年年初以来，全国的形势更加逼人，随之全国农业的大跃进，各方面的需求愈来愈多，全厂职工經過近一年的整风运动，觉悟普遍提高，思想上政治挂帅以后更是干劲十足，在全厂开展反浪费反保守运动中，出現了奇迹。在三月中旬我厂召开的职工代表大会上，冲压車間駕駛室装配工部的职工以实际行动迎接了这一运动；他們提出了“班产百輛份”的口号向职工代表大会报捷，他們以四小时装配52台駕駛室向全厂挑战，从此我厂的双反运动不再停留在揭发和批判阶段，而是以生产的实际活动为中心，紧紧地与当前的生产結合起来，使运动进一步的获得深入发展。厂党委的领导上紧紧地抓住了这一群众性的創举，提出了“爭上游，比干劲，实现班产百輛份”的口号，于是全厂都卷入了这一运动的热潮，紛紛以实际行动向大会报捷，最后终于在全厂实现了班产百輛份的理想，使原来班产五十輛份的生产能力提高为班产一百輛份，使一个汽車厂变为二个汽車厂。

在实现这一任务中，全厂动员面的广泛性，几乎是所有以往的运动都不可比拟的，几乎每个人都被卷入了运动，出現了很多新人新事。过去工人要找工程技术人员很困难，有的工人形容科室干部不下車間說：“平时不下来，出事全下来”。运动中技术人员、科室干部主动找工人，提出“工作不完不下班”的口号。机修、动修的同志們也提出了“无事围着机床轉，有事搶着干”的动人口号，使主动配合、为生产服务的协作精神大大加强。

另一方面由于生产任务的增加，也出現了很多薄弱环节，如在鑄造

方面，砂芯的立式烘干炉赶不上需要，可鍛鑄鉄的电退火炉由于产量提高，而退火周期仍为60小时，以致成为薄弱环节；鍛工加热炉也达不到要求，发动机車間的金刚糖床长期来轉速提不高，这时候更成为阻碍生产的關鍵。这些問題的暴露，看起来似乎是坏事，实际上却起了促进技术革命的作用。

經過实践，生产能力不仅可以提高，而且潜力还很大，現在我厂底盤車間轉向工部又提出了班产二百五十輛份的新口号，这一口号在我厂全部实现，年产量将可达到十五万輛。

紧接着双反运动以后，在“不断革命”的理論的指导下，厂部又提出了实现多品种生产的要求，今年我們不仅要試制出东风牌小轎車，还要将三軸高越野車、万能汽車等九种新品种汽車試制成功。現在不仅已实现了一部分，而且正满怀信心地在爭取更大的跃进。

二、五个月試制成东风牌小轎車

班产百輛份的任务实现以后，汽車工人以跃进的精神，又提出了試制东风牌小轎車向中共八大第二次會議献礼的任务。原来东风牌小轎車按計劃应该在1958年的7月1日向党的生日献礼，全厂职工在实现了班产百輛份的基础上，干劲十足，信心百倍，提出了将东风牌小轎車的試制任务提前到6月1日完成；以后由于中共八大第二次會議的召开，决定向大会献礼，于是“东风”的試制任务是提前再提前。記得当时决定提前到5月12日完成时，离預定日期仅剩下十余天的時間，而“东风”的零件当时还只完成二十余件，在这种情况下，困难是可以想象的，任务的艰巨性亦是明显的；但在全厂职工的努力下，终于如期完成了任务。

“东风”的試制成功，不知給全国人民带来了多大的鼓舞，汽車厂的全體职工无数的不眠之夜，所得到的安慰亦是无法以言語来形容的。当时机修車間工人同志为“东风”零件的加工掀起了一个日夜苦战的运动，那种忘我的劳动精神怎能令人不感动。供应处的同志为了保証材料的供应去鞍鋼取車軸的鋼材，鞍鋼軋下的鋼材尚未冷透，就被我們厂的同志扛了回来。拿到厂的时候，鋼材余热未退，象这种事例真是数不胜数。这些事实不仅教育了全厂职工，而且使全厂的作风有了移风易俗的改变。

三、六天提出合理化建議四十万条

六月二十四日，长春市委召开了紧急會議，号召全市展开查比干劲的运动，号召全市要以总路綫的精神来检查干劲，具体目标是苦干六天，全市提出合理化建議五十万条，分配給我厂的指标为十万条。继东风牌小轎車試制任务完成后的又一次試驗，我厂全体职工，在厂党委領導带头提建議的号召下，又一次的表現出了力量，六天中所提合理化建議达40万条，超过原定指标四倍之多。

四、一个月試制成紅旗牌华貴高級轎車

这是一件聞所未聞、人們想都不敢想的創举，如果没有看到活生生的事实，人們很自然地会怀疑：这可能嗎？一台华貴的高級轎車，装有过去中国从未制造过的V8型发动机，汽車的傳动是液压变速式的，发动机上需要制造精密的无声鏈条，为了減輕駕駛人的疲劳还采用了动力轉向，汽車的窗玻璃完全用电气自动开启，座位可以用电气自动升、降，前、后移动，車內装有冷气和热风，可任意調节温度；因此在一般的汽車上只有一个馬达，在紅旗牌的轎車上就装有十一个馬达。这样一台高級的华貴的轎車，制造是那样的复杂，質量要求那样的高，很多部件中国从未制造过，更談不上有經驗；但是我們厂在党的领导下，采用完全走群众路綫的方法，創造了世界最高记录，一个月完成了試制。如果說过去的运动所发动的群众已很广泛的話，那末在試制紅旗牌小轎車的任务中，所联系的群众應該說是最广泛的。如果說試制东风牌的任务是很巨的話，那末試制紅旗牌的任务應該說比东风牌要艰巨五倍（从時間上来比）。其所以能完成这一艰巨的任务，應該說是社会主义制度优越性的胜利，是总路綫的胜利，也是党的群众路綫的胜利。

紅旗牌的試制工作从七月初开始，到八月一日正式試制成功，嚴格地說一个月还不到，我們却完成了从設計、制造、試驗、調整、装配、試車的复杂的試制过程。如果人們要問，你們是怎样設計的？我們的答复是群众参考实样自己設計，自己修改設計的。人們如果問，在短短一个月中，这末多車間，制造零件这样分散，是如何管理的呢？我們可以