

与时代风雨同行 与祖国同心同梦

一汽解放：一部中国汽车工业的创业史

本报记者 张硕 童海华

站在长春市东风大街和越野路交汇的一栋12层建筑物里，玻璃窗外云卷舒、第一汽车集团(以下简称“一汽”)宽阔的一号门广场映在眼帘，沁着君子兰花香，北国春城之美尽收眼底……

这里坐落着一汽解放汽车有限公司(以下简称“解放”)，中国汽车工业63年奋斗不息的壮丽画卷以此为起点。解放的前身是一汽生产中重型卡车的主体专业厂，是中国汽车工业的摇篮。63年前，中国诞生的第一辆解放汽车在这里诞生，自此填补了中国汽车工业的空白。岁月如梭，一个甲子过

“根”与“摇篮”的记忆

“那时候，国外的汽车又贵又不好买，老百姓太希望中国能有自己制造的汽车了。”曾任一汽轿车厂厂长、一汽副厂长的范恒光老人回忆道。

“人要知道自己的来处，才能知道自己的去向。”这个道理，放到一家企业身上亦如是。谈及什么是“解放精神”？何光远表示，“解放精神”的背后是饶斌、郭力、孟少农(一汽建厂时的领导团队)等老一辈中国汽车工业奠基人，正是他们用自己的毕生心血铸成了这种精神。”

1956年7月13日，新中国第一辆汽车“解放”牌CA10在一汽诞生，一声引擎，改变了中国人自己不能造汽车的历史。此前，在我们的公路上，就像开办“万国汽车展览”一样，行驶着130多种不同牌号的汽车，但却没有一种是中国制造。次日，《人民日报》头版刊发《解放牌汽车试制出来》，庆祝我国第一批汽车诞生。报道写道：“汽车在人们狂热的掌声中开到了调整间。这时，工厂的设计部门和工艺部门的工程技术人员立即赶上，抱着车头，倾听发动机的转动声。当发动机转动声渐渐停止的时候，人群中随着又引起了胜利的欢笑。”

记忆是历史长河中的细沙，汇聚起来便可代代传承。

“那时候，国外的汽车又贵又不好买，老百姓太希望中国能有自己制造的汽车了。”曾任一汽轿车厂厂长、一汽副厂长的范恒光老人回忆道。

写解放，就不能不提及中国第一家汽车工厂的“诞生”。新中国成立初期，党和政府开始考虑建立新中国的汽车工业。1949年12月，毛泽东主席出访了苏联，参观了斯大林汽车制造厂。当他看到一辆

闪亮的日子

2004年7月15日，由一汽汽研所独立开发的解放第五代产品奥威重卡问世，标志着解放产品结构调整基本完成，正式转型为生产重型卡车的主力企业。

宝剑锋从磨砺出。从中国汽车工业诞生的那一天起，中国人自主创新、打造自主品牌的初心一直未变。自主造车的梦想在一代代中国汽车人中传承、发扬、践行、成真。此前，胡汉杰介绍一汽解放的成长之路时曾强调，中国60多年的商用车发展的实践告诉我们，只有掌握“卡脖子”的核心技术，企业才有更大话语权。

今天，中国轿车市场上，国际品牌占据大半天，但卡车市场上却仍然是中国品牌占据绝对优势，这正得益于当初以解放卡车为首的中国汽车工业打下的坚实基础。

循着来路的车辙，一汽解放不断开拓前行之路。20世纪末，随着国民经济不断发展和高等级公路的普及，重卡在运输市场上的地位越来越突出。科技含量高，经济性、稳定性好，盈利能力强的重卡，逐渐成为广大用户购买大型货运车辆的首选。但是一汽要开发真正具有时代意义上的重卡，把解放打造成国际知名品牌的重卡，就必须开发具有世界先进水平

后，在2019年发布的《中国500最具价值品牌》榜单中，“解放”品牌以756.29亿元的价值位列商用车行业排名第一位，连续8年领跑中国商用车卡车品牌。

历史总在不经意间“轮回”。2019年1月，10辆一汽解放J6自卸车经中俄珲春口岸出口俄罗斯，这仅仅是一个缩影，目前一汽解放的产品已经出口至全球20多个国家和地区。而在63年前，一汽正是前苏联援建中国的项目。那时的人们很难想象，中国汽车工业有一天能“反哺”这片寒冷而广袤的土地，能够“走出去”，甚至走得这么远。

原机械工业部部长何光远这样评价解放：“解放汽车诞生至今

接一辆的汽车驶下生产线时，对随行人说“我们也要有这样的工厂”，由此，一汽的建设被列入新中国156个重点项目之一。1953年7月15日，第一汽车制造厂奠基。据了解，为了生产解放牌汽车，一个集现代化工厂、公用动力、电讯、道路等配套设施和一大批职工宿舍的汽车厂区在相关领导和全社会各界的通力支持下于三年内建成，这在当时的环境背景下堪称一段“传奇”。甚至由此带动了长春这座城市的发展。可见解放对这座城市血浓于水的重要性。

范恒光老人回忆起一汽建厂的岁月仍难掩激动：“我在前苏联斯大林汽车制造厂学习回国后来到一汽工厂，觉得这里比斯大林汽车厂更美、更壮观。尤其是中央大道两边的房子，甚为气派。”他告诉记者，即使是在建厂30年后，一汽工厂仍能得到国际汽车同行的赞赏。“1984年，我接待美国克莱斯勒第一个来厂访问团时，团长凌费先生激动地跟我说，一汽是他在中国看到的真正的汽车制造厂，他为此感到振奋。”这位88岁的老人还告诉记者，凌费是克莱斯勒公司国际合作部部长，他表示愿意与一汽商讨合作业务。凌费回国后马上发来正式邀请函，双方很快签订四缸发动机技术和生产设备转让协议。这事充分体现了一汽工厂在他们心目中的地位和价值。

“一汽是中国汽车工业的摇篮，解放是一汽的根。一汽是民族品牌的杰出代表，而解放可以说是中国汽车的精神图腾。”谈及解放于中国汽车的意义时，胡汉杰这样告诉记者。

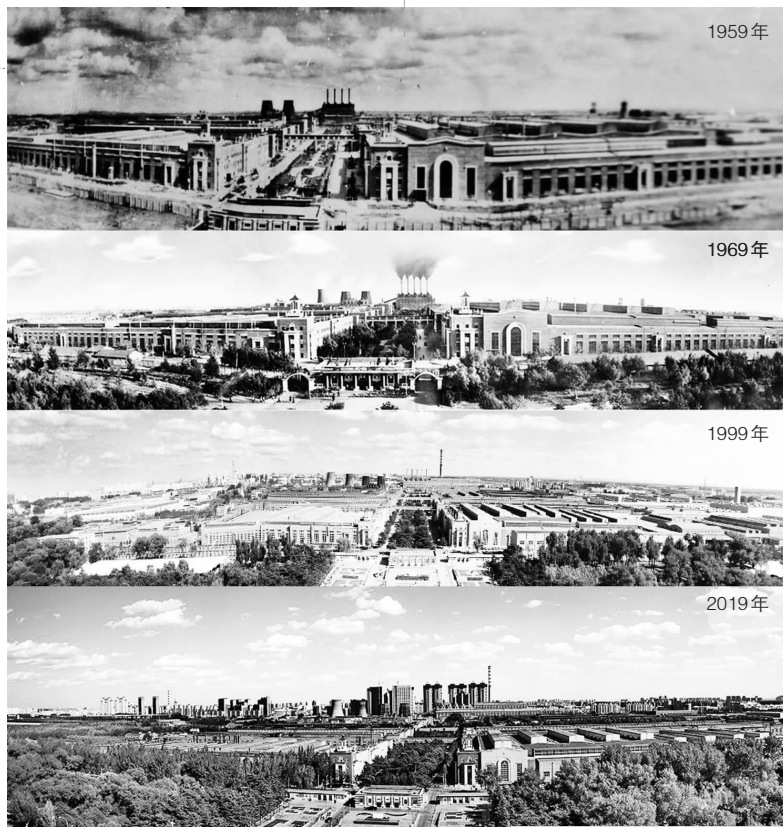
平的大马力柴油发动机。为了能在最短的时间内攻下这道难关，一汽曾尝试与某世界著名汽车公司进行合资谈判。外方的合资条件是坚持要求一汽放弃解放品牌，而这是一汽人绝对不能接受的。后来，一汽选择了一条独立自主但困难重重的发展之路。2004年7月15日，由一汽汽研所独立开发的解放第五代产品奥威重卡问世，标志着解放卡车产品结构调整基本完成，正式转型为生产重型卡车的主力企业。

三年后的2007年7月，由一汽自主研发的解放第六代重型卡车——解放J6正式下线投放市场。这次换代在一汽发展史上具有里程碑意义——解放J6主要定位于国内高端重卡市场，既要抵御进口车的冲击，又要逐步出口海外市场。后来的事实证明，这次换代车型成为一汽解放引领重型卡车市场的新一代主导产品。10年后的2019年7月15日，解放J6迎来了第100万辆下线，充分彰显一汽解放自主创新的骄人成就。

在胡汉杰眼中，一汽解放自诞

的63年，经历了七次大换代，每一次都凝结着国人的期盼，凝结着中国汽车人的心血，更推动了中国汽车工业的自我革新。”

“从1956年到2019年，解放见证了商用车从无到有、从弱到强的翻天巨变，也见证了中国民族品牌从引进到创新、从跟随到领航，快速迈向世界级品牌的崛起之路。”一汽解放董事长胡汉杰在近期接受《中国经营报》记者采访时表示。



一汽解放工厂区的变迁

第一代解放卡车结束了我国不能造汽车的历史，展现了中国汽车从无到有的艰苦历程，这段历程从1956年到1986年整整走了30年。从此，解放汽车不仅是我国汽车工业的发轫，成为中国汽车的先驱，还为我国进行大规模的汽车工业建设创造了丰富而宝贵的经验，培养了一大批汽车行业领导骨干和技术人才。在一汽的多方支持下，全国各大汽车企业如雨后春笋般发展起来，中国逐渐构建了自己的汽车工业体系。

1986年7月15日，具有当时国际水平的第二代解放卡车经自主研发实现转产。解放完成了第二次创业，结束了老解放“30年一贯制”的历史，陆续推出第二代产品CA141和第三代产品“六平柴”，将中国汽车工业带入全新发展阶段。

生之日起，就从未停止自主创新的脚步。“我们的商用车开发院已有近70年的技术积累，有国内最强的研发体系力量，确保产品的技术领先。我们有四大整车基地，三大总成基地，掌握着由毛坯到零件，从总成到整车的深度生产能力。我们的整车生产基地，在制造技术上也是国内最先进的，很多竞争对手都十分羡慕。”

一汽解放2018年投放市场的J7是解放第七代产品，其特点外观现代、内饰舒适、性能优良，处处凝聚着中国制造之美。荣耀版、领航版、质惠版、北方款、高原款……解放卡车根据不同的气候条件和应用需求，创新开发出了多种重卡产品，直击用户痛点。

“无论是从销量、市场占有率、还是利润，解放汽车已经连续多年在行业中保持领先水平，未来解放的优势将更加明显。”胡汉杰表示，一汽解放60余年的发展历程，每一次更新换代都是一次跨越的进步，也是中国汽车工业发展的进步，在某种意义上说，解放代表了中国汽车的创业史。

尚未有穷期

“解放要将J7替代进口且出口到发达国家的目标，我们正在朝着这个目标努力。”胡汉杰说道。

胡汉杰在不同场合多次说过，“创新”是解放不断进步的不二法则。

当被问及解放近几年的布局时，胡汉杰告诉记者，2018年，一汽解放提出致力于成为“中国第一，世界一流”的智慧交通运输解决方案提供者。为了实现这一目标，解放首先在产品向上方面下

功夫，打造高端产品。2018年，经过7年的打磨研发一汽解放推出的第七代车型J7，在各方面均取得了重大技术创新，成为比肩欧洲标杆、达到国际一流水平、全生命周期成本最优的国产重卡典范。“我们提出了要将J7替代进口，且出口到发达国家市场的目标，解放人有这个信心，也正在朝着这个目标努力。”胡汉杰补充道。

面向未来转型。一汽解放在2019年年初推出“哥伦布智慧物流开放计划”，此计划包含两个子计划：以解放智能车平台为核心的智能加(Ai+)开放计划和以解放车联网平台为核心的互联家(Connect+)开放计划。目前，解放的智能车和车联网都获得了较大的进展。面对新能源、物联网、大数据、人工智能、区块链的新技术趋势，我们将从单一商用车制造商向智慧交通运输解决方案提供者转型，以开放共享的理念、科技创新的产品，为物流行业智能化发展赋能，为智慧城市升级赋能。

与此同时，一汽解放在不断推动企业变革。“2016年起，我们启动了流程化组织建设变革。这个变革的目标，就在于围绕战略目标，建立端到端的业务流程，使所有业务对准客户、所有组织对准业务，所有流程反应业务本质，

实现业务的拉通与集成，打破职能壁垒，塑造一体化的管理体系，助解放成为世界一流的商用车企业。”胡汉杰说道。

时光荏苒，解放品牌从诞生的那一天起，就承担着庄严的使命和责任。如今，它带着最初的梦想和追求站上了历史的新起点。

截至目前，一汽解放拥有1487项国家专利，相继荣获包括国家科技进步一等奖、中国机械工业科学技术一等奖、中国汽车工业科技进步特等奖在内的多项荣誉奖项。解放的战略目标——要奋力实现2020年销售整车35万辆、收入达到900亿元；2030年销售整车60万辆、收入达到1500亿元，要昂首挺进全球商用车行业第一阵营……

“只要我们坚持初心，牢记使命，扑下身子，砥砺前行，新中国就一定能在成立百年之前，成为一个真正的汽车强国。到那个时候，中国的道路上依然会有万国汽车的身影，但是在全世界任何地方，也必然能看到中国汽车的身影。也许我见不到这一天的到来，但是我坚信这一天必然会到来！”何光远在《解放》一书序言中如此表示。寥寥几百字，却道出了中国几代汽车人内心的呼唤和期盼。

不忘初心中国梦，解放尚未有穷期。

抢先布局混动车型市场 CR-V实力“圈粉”

近日，相关部门对《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》进行了修改，考虑重新对油电混合动力车型进行分类，在双积分政策中获得比纯汽油车或柴油车更为优惠的待遇。虽然混动车型仍将被视为化石燃料汽车，但被归入了“低油耗乘用车”，毫无疑问，对混动车型提供优惠政策的直接受益者显然是以丰田、本田等为首的专注油电混动的合资品牌，丰田的混动技术已为人所熟知，今天来说说另一位“油混老大哥”本田。

从追赶到超越，本田i-MMD混动技术获盛赞

说本田为“油混老大哥”是因为它在混动方面研发很早。资料显示，早在1997年，本田就推出了搭载IMA的混动系统的J-VX的概念车，成为本田混动技术的研发开端，基于此推出的IN-SIGHT车型也开启了混动商业化的先声。

然而，在IMA时代，搭载该技术的本田混动车型是以进口的形式进入中国，价格较高；而本田的IMA混动技术尚处于摸索阶段，相比丰田还没有那么突出。

但本田这个“技术宅”坚持探索，研究出了IMA混动技术的三种替代方案，就是i-DCD系统、i-MMD系统和Sports Hybrid SH-AWD。最为人们熟知的就是i-MMD系统，它另辟蹊径地采用双电机的思路，创新性地设计了一套多档位行星齿轮传动装置，成为这一领域较为特殊、同时也较为先进的方式。这套混合动力还在2017年和2019年两次入选沃德十佳发动机，代表了当下世界一流的技术水平。

8月26日，第三方权威机构北京理工大学电动车辆国家工程实验室举行新闻发布会，公布了针对i-MMD混合动力系统的详



细评测报告。中国工程院院士、电动车辆国家工程实验室主任、北理工孙逢春教授，以及中国汽车工程学会名誉理事长兼中国汽车人才研究会名誉理事长付于武，也亲自到场站台背书，足见其实力不容小觑。

此次测评选用了混合动力版和燃油版的四款车型，分别是紧凑型SUV CR-V和中级轿车IN-SPiRE，通过对两种同样配置、不同动力的车型进行相同目标的设定，比较传统燃油车与混合动力车的表现。最终结果证实这套i-MMD系统处于世界领先水平，且具有“更快、更顺、更远、更可靠”的强大优势。特别是混动版CR-V，表现非常亮眼，实测综合工况节油比燃油版提升了41.78%，节油能力强大。

本田混动本土化，东本CR-V领衔

正如前文所说，在IMA时代，本田的混动车型大多以进口为主，现如今进入i-MMD时代，从以进口为主转变为以本地化生产为主，通过降低价格、提高产量、提升服务等举措，让混动车型的本土化发展有了新的高潮，这不仅体现出本田在中国市场推进混动战略的决心，也进一步凸显了本田对这套混动系统的自信。基于混动艾力绅的上市，东风本田则在行业内率先构建起了涵盖SUV+轿车+MPV的全车系混合动力家族。

东本的这一步走的是又快又稳，产品序列初具规模，未来东本还将不断加入新的车型，构建强大的产品矩阵。其中，销量最好、资历最深的当属混动版CR-V。

据悉，最近半年，CR-V混动车型销量走势一直呈上升趋势。2019年8月份的销量已经突破3000台，该车型1-7月的累计销量也已经超过了2018年混动车型全年的销量。

2017年，东风本田推出第五代CR-V及搭载了混动系统的锐·混动车型，这是本田在全球范围内第一次把i-MMD混动系统装备到CR-V车型上，即使是北美市场至今也没有推出CR-V的混动版本。

在i-MMD混动系统的加持下，强大的燃油经济性，优异的平顺性、可靠的安全性等成为了CR-V混动车型收获用户口碑的法宝，率先搭载了混合动力系统的CR-V也凭借着强大的实力收获着用户的喜爱，此外，混动车型还推出了四驱版本，进一步满足了消费者多样化的购车需求。

在当前的合资紧凑型SUV市场，东风本田CR-V锐·混动作为同级率先发布的混动车型，也是紧凑型合资SUV混动领域的开拓者，行业标杆的地位毋庸置疑。如今它越来越受到消费者的欢迎，即使未来还会有更多车企增加混动车型，切入该市场，但作为先行者的CR-V仍将是同级的标杆。