

第六篇

汽车工业

四川汽车工业是从汽车修配业逐步发展起来的。早在 30 年代初期,随着汽车运输的出现,车辆的修配业就开始兴起。1934 年重庆公共汽车公司管理处兴建重庆大修厂。1936 年四川公路修车总厂也在成都成立。抗日战争时期,由于汽车运输量突增,从沿海省份内迁的官僚资本和民族工商业者相继兴办一些稍具规模的汽车修配厂。1938~1939 年,以生产汽车配件为主的交通部汽车修配制造厂、军政部交通机械修配厂、中国汽车制造股份公司华西分厂相继迁建于重庆市。从事车辆修配的私营工厂也有很大发展,1940 年达到 19 家,共有职工 398 人,动力设备 118 台,资本 238 万元。到 1949 年底四川解放时,全省主要私营汽车修配厂为 5 家,除 401、402、

403 厂由军队系统接管外,綦江汽车配件厂和重庆 202 厂(现红岩汽车弹簧厂)先后划归机械系统。1949 年底两厂共有职工 1205 人,固定资产原值 380 万元,汽车配件年产值 29 万元,占全国机械系统同期汽车配件年产值的 28.7%。

在三年恢复时期与“一五”计划期间,四川机械系统汽车工业以载重汽车配件生产为发展重点。到 1957 年,主要生产厂有綦江汽车配件厂、重庆汽车配件厂、重庆新建机械厂、成都汽车配件厂、成都空压机厂。上述 5 厂共有职工 4003 人;固定资产原值 1334 万元;汽车配件年产值 2007 万元。这一时期,私营重庆震旦机器铁工厂利用改装救火车技术,少量生产过美式吉普车。

1958~1964年,经过“大跃进”和贯彻“调整、巩固、充实、提高”的方针,在汽车制造上开始显示出一定的技术基础。1958年全国掀起“制造汽车热”,四川先后有军工系统的重庆望江机器厂、重庆长安机器厂、重庆建设机床厂,机械系统的重庆汽车配件制造厂、綦江汽车配件厂、重庆新建机械厂都分别试制出1—5吨载重汽车和吉普车,但均未形成生产能力。汽车配件获得稳步发展,并开始定向生产亚斯、玛斯等重型汽车配件。綦江汽车配件厂形成年产2.5万套齿轮及轴的能力。

1965年,一机部在四川大足县内迁新建重型汽车研究所和四川汽车制造厂,并扩建綦江汽车配件厂等4个重型汽车配件厂,形成我国重型汽车工业基地之一。经一机部统筹规划,将四川省前进机器厂定点为军、民用改装车专业厂。

1969年,全国再次掀起“制造汽车热”,四川机械系统先后选定四川省前进机器厂、成都沙河汽车修配厂和重庆动力机械厂稍加改造后转产载重汽车。1973年为解决四川化工厂引进30万吨大化肥设备高压合成塔的运输问题,省机械局和省交通局采取大协作、大会战办法组织数十家厂、所,

自行设计、生产各大总成件,由交通系统组织总装。经过一年多的努力,完成了当时国内最大的400吨平板车,交付使用后效果良好。这一创举,显示了四川汽车工业的综合实力。1975年德阳九五厂(后改名德阳汽车厂)也转产5吨载重汽车。这些厂在各自主管部门的支持下,通过设备上的填平补齐,逐步形成小批量生产。1978年四川省汽车配件公司更名为四川省汽车工业公司,负责全省汽车及配件的产、供、销业务管理。1979年底,四川机械系统汽车及配件行业的厂、点发展到139个,有职工5.8万人,固定资产原值3.6亿元,已初具年产汽车3000辆及产值1.5亿元的汽车配件能力。

1980~1985年,为认真贯彻“调整、改革、整顿、提高”的方针,中共四川省委、省政府领导同志对发展四川汽车工业十分关心,统一规划全省的汽车生产。有关企业通过“六五”计划技术改造和技术引进,开始向现代化技术的高层次发展,在产品选型、发展品种、提高关键总成件技术水平等方面都有较大进步,逐步形成包括重型、中型、轻型载重汽车、改装汽车和汽车配件的汽车工业生产、科研体系。经过规划和调整,四川机械系统1985年汽车工业基本情况如下表:

	合计	部属企业	地方企业	产品归口企业
企业数(个)	115	6	15	94
职工人数(人)	60429	16886	12651	30892
固定资产原值(万元)	55359	27223	10037	10899
汽车产量(辆)	6158	815	4618	725
总产值(万元)	81612	26319	24240	31053
利润总额(万元)	14817	4058	5286	5473

1950~1985年,四川机械系统汽车工业从修配到制造,从生产配件到生产整车,从仿制到自行设计,逐步获得发展,累计生产各型载重汽车 3.57

万辆(不含农用运输车),民用改装汽车 1.48 万辆,汽车配件总产值 23 亿元,有 24 种产品获一机部、省计经委优质产品称号。

第一章 载重汽车

四川生产载重汽车始于1958年“大跃进”年代，但未能形成批量生产能力。1965年，一机部内迁新建四川汽车制造厂，专业生产军用越野汽车。1969年以后，四川机械系统充分利用现有工厂条件加以改造，积极发展中、轻型载重汽车。但由于布点重复，力量分散，生产发展缓慢，到1978年，全系统汽车总装厂有5个，累计产量8958辆，平均年产量不足1000辆。1978年以后，逐步采取横向经济联合，加强重

点技术改造和经营销售等措施，使生产有所发展。到1980年年产各型载重汽车3835辆。

1985年末，全省机械系统有汽车总装厂5个，职工11977人，固定资产原值1.54亿元，全年生产各型载重汽车5214辆（另兼业厂生产944辆），组装车1940辆，完成工业总产值2.45亿元，实现利润3359万元。各厂生产情况如下表：

企业名称	产品型号	生产起止年份	累计产量 (辆)	1985年 产量(辆)
四川汽车制造厂	越野重型汽车	1968~1985年	4311	815
成都汽车制造厂	CD120、CD130	1968~1985年	11705	3040
重庆汽车制造厂	山城牌4.5吨	1970~1985年	7267	624

续表

企业名称	产品型号	生产起止年份	累计产量 (辆)	1985年 产量(辆)
重庆农用汽车厂	CN131、CN132	1971~1985年	4743	292
德阳汽车厂	蜀风牌 5 吨	1975~1985年	1776	441
綦江汽配厂	猛进牌 2.5、5 吨	1958~1959年	95	
前进机器厂	团结牌 4、5 吨	1969~1979年	1613	
重庆交通机械厂	交通牌 2、4 吨	1970~1980年	653	
重庆汽车附件厂	CG210	1980~1985年	795	348
成都第二客车厂	锦江牌 121	1981~1985年	1293	284
成都客车制造厂	成都牌 CD121	1982~1985年	1212	312
其它厂			282	
合计			35745	6158

第一节 重型汽车

四川机械系统生产重型汽车始于1960年4月20日,綦江汽车配件厂与长春汽车研究所合作,试制出我国第一辆猛进牌12吨自卸汽车。1965年,一机部在四川大足县(现重庆市双桥区)内迁新建四川汽车制造厂,先后从南京、北京、济南汽车制造厂和第一汽车制造厂、武汉锅炉厂内迁技术骨干1020人,从法国贝利埃公司引进重型越野汽车制造技术,从西欧六国引进主要工艺设备,设计能力为年产重型越野汽车1050辆。与此同时,从长

春汽车研究所内迁新建了重庆重型汽车研究所;改建、扩建了为其配套总成的重庆汽车发动机厂、綦江齿轮厂、重庆汽车配件厂、重庆红岩汽车弹簧厂、重庆油泵油嘴厂等,总投资1.8亿元,使之形成国内第一个比较完整的大型汽车生产、科研基地。

四川汽车制造厂于1968年基本建成投产后,由于受“文化大革命”冲击较大,生产建设一度停滞,成为全川有名的老大难单位。1971年以后,中央、省、市先后派出驻厂工作组,帮助

工作,生产形势逐步好转。1975年组建以四川汽车制造厂为主导厂的6厂1所参加的四川重型汽车制造公司,1979年年产重型越野汽车500辆。1982年以后,调整产品结构,利用军工技术优势,通过技术改造和技术引进,致力于开发CQ30.290型18吨级载重汽车,1984年7月通过国家级鉴定并投入批量生产。1985年又试制出CQ30.290的变型车、改装车以及适应我国公路状况的CQ19.210型10.5吨级载重汽车。

1985年末,四川重型汽车制造公司所属6厂有职工1.69万人,固定资产原值2.7亿元,全年完成工业总产值2.58亿元,实现利润4000万元。该公司各厂集中于重庆市,技术装备较好,技术力量较强,除有一机部直属重型汽车研究所外,还有厂办气动元件研究所、汽车悬挂研究所等。其中四川汽车制造厂有职工4868人,固定资产原值1.04亿元,全年生产民用重型汽车655辆,斯太尔进口件组装车160辆,总产值1.15亿元,实现利润1300万元。1968~1985年该厂累计生产重型汽车4471辆,总产值6.57亿元,实现利润3776万元,已能生产4个系列16种基型的重型汽车底盘。

军用越野汽车 1966年,一机部安排由綦江齿轮厂试制出CQ260型首批军用越野汽车样车。1967年四川汽车制造厂基本建成后试制出第一辆

CQ261型军用越野汽车,成为国内最早引进国外汽车制造技术进行生产的工厂(详见军工配套工业篇)。1974年投入批量生产。1979年产量500辆。1980年试制出CQ261Q25型坦克运输车,共生产13辆。1982年生产40D军用汽车起重机专用底盘,又以CQ261型越野汽车为基础,相继为石油及其他部门试制出CQ261水罐车、油罐车、钻机车和65吨汽车起重机底盘等各种变型改装车共56辆。到1985年累计生产5种军用越野汽车3822辆,总产值4.59亿元。

民用重型汽车 1966年綦江齿轮厂试制出我国第一批25吨自卸车。1970年四川汽车制造厂试制出CQ370自卸车2辆,1975年试制出CQ372自卸车2辆,1977年又试制出CQ470矿用绞接车2辆,但均未投入批量生产。1982年以后,军用越野汽车任务减少,促使工厂果断决策,扩大服务领域,利用生产军用重型汽车的技术优势,致力于发展民用系列重型汽车新品种。1983年5月,由四川重型汽车公司组织所属6厂1所试制出红岩CQ30.290(6×4)型18吨级重型汽车样车2辆,1984年7月通过部级鉴定后投入生产,从而填补了国内重型汽车这个吨位的空白。到1985年共生产421辆,并在国际招标中中标,开始销往国外,发展前景良好。1984年四川汽车制造厂又根据市场预测开

发 10 吨级重型汽车(红岩 CQ19.210 型),1985 年 10 月试制出样车,经

2500 公里走合性能试验及海南 5 万公里可靠性试验,性能良好。

第二节 中型载重汽车

5 吨载重汽车 1958 年綦江齿轮厂试制出“猛进”CJ—10 型载重汽车 5 辆。1975 年德阳机制砖瓦厂更名为德阳九五厂,在省机械局统筹安排下,以该厂为总装厂,组织雅安汽车配件厂等企业分别承担发动机、前后桥、方向机、传动轴等各大总成,按照第二汽车制造厂提供的图纸生产出 DJ140 型 5 吨汽油载重汽车 5 辆,1976 年小批量生产 20 辆。以后逐年产量有所增加,1979 年达 410 辆。1981 年调整产品结构,开始试制 DJ—141 型 5 吨柴油车。1982 年又与四川消防器材厂合作,以 FQ—140 型二类底盘改装消防车。同年开始生产 4.4 米轴距的汽、柴油双排座加长车。1985 年 5 月以该厂为主体联合成立四川省蜀风汽车工业联营公司。德阳九五厂更名四川省德阳汽车厂,投资 410 万元进行技术改造,形成年产 5 吨汽车 1000 辆的能力,1976~1985 年累计生产 DJ—140 型 5 吨载重汽车 1776 辆。此外,四川省前进机器厂于 1977~1979 年累计生产 5 吨载重汽车 104 辆,重庆汽车制造厂于 1985 年生产 5 吨载重汽车 345 辆。

4 吨载重汽车 1968 年四川省前进

机器厂试制出“解放”型团结牌 4 吨载重汽车,其配套总成发动机由重庆交通机械厂提供,其它配套总成件分别由雅安汽车配件厂、綦江齿轮厂、重庆红岩弹簧厂、成都汽车配件厂、重庆汽车配件厂等数十家工厂分别生产提供。1970 年投入小批量生产。到 1979 年,因与重庆生产的山城牌 4 吨汽车雷同,又迟迟形不成较大生产能力而停止生产。11 年间累计生产团结牌 4 吨汽车 1509 辆。1970 年重庆市机械局组织全市汽车“歼灭战”,确定由重庆动力机械厂为整车总装厂,同时安排 86 个厂、社、校定点协作,按“解放”型图纸试制出山城牌 4 吨载重汽车,并通过市级鉴定,当年生产 248 辆。1975 年重庆动力机械厂更名为重庆汽车制造厂,1979 年生产汽车 1004 辆。1980~1982 年汽车出现滞销,三年只生产 2337 辆(其中联营组装车 1257 辆),亏损 484 万元。为扩展生产实力,经与“二汽”、“一汽”联营,逐步建立产品开发机制,合理调整生产布局,并自筹资金进行技术改造,形成年产 4 吨载重汽车 5000 辆,车架、车箱总成 3 万辆的能力。1983—1985 年共

生产4吨载重汽车(含底盘)及组装汽车7136辆,从而使生产获得转机,实现利润1792万元。

1985年,该厂与日本五十铃公司合资经营,成立“庆铃汽车股份有限公司”,从日本引进NKR、NHR轻型货车制造技术,经消化吸收,严格管理,生产有较大发展。1985年该厂有职工1852人,固定资产原值2208万元,全

年生产载重汽车及底盘624辆,组装汽车1780辆,完成工业总产值4113万元,实现利润987万元。

1968~1985年,四川机械系统共生产4吨载重汽车7941辆,其中重庆汽车制造厂6359辆,四川省前进机器厂1509辆,重庆交通机械厂73辆。此外,重庆汽车制造厂与一汽、二汽联营组装汽车5775辆。

第三节 轻型载重汽车

四川生产轻型汽车始于1958年“大跃进”年代,先后有军工系统的重庆建设机床厂、长安机器厂、四川机械系统的重庆汽车配件厂、新建机器厂分别试制出2吨、1吨的轻型汽车样车,但都未能形成批量生产能力。直到1968年成、渝两市机械系统又开始重点发展轻型货车。

成都130汽车 1968年成都市以交通局所属沙河汽车修配厂为整车总装厂,并采取跨行业“大会战”方法,组织成都空压机厂、成都汽车配件厂等一批企业协作配套试制出CD—120型1吨轻型汽车,1969年生产30辆。1970年改按CD—130型2吨轻型货车图纸进行试制,采用490型汽油发动机,1971年完成样车,1972年投入小批量生产。1975年沙河汽车修配厂更名成都汽车制造厂,划归成都市机

械局领导。此后,为贯彻一机部“三化”(标准化、通用化、系列化)要求,又决定按北京BJ—130型图纸组织生产,采用492Q型汽油发动机,1976年小批量生产,1979年年产量达到630辆。1982年进一步发展品种,试制出CD—122型1.5吨双排座轻型货车,开发生产了CD131型、CD122型两个系列产品。到1985年,经调整布局和重点进行技术改造,已形成年产5000辆的能力。产品质量经国家质量监督检查列为全国轻型汽车第五名。该厂有职工1199人,固定资产原值877万元,全年生产轻型汽车3040辆,完成工业总产值5706万元,实现利润1293万元。此外,成都东风汽车厂(集体企业,后改名成都第二客车厂)、成都锦城汽车修理厂(后改名成都客车制造厂)1981年以后亦开始生产

CD121 双排座轻型汽车。各厂生产情况如下表：

企业名称	生产起止年份	累计产量(辆)	1985年产量(辆)
成都汽车制造厂	1968~1985年	11705	3040
成都第二客车制造厂	1981~1985年	1292	269
成都客车制造厂	1982~1985年	1212	552
合计		14209	3861

山城牌轻型汽车 1970年重庆北碚机械厂在生产农用水泵的同时,着手仿制 BB130型 2.5吨山城牌柴油汽车,1979年更名重庆农用汽车厂,转向专业生产汽车。1980年又试制出第二代产品——北泉牌 CN132型 2.5吨、CN132型 3吨农用汽车。1983年年产量达 1051 辆,并经中国汽车工业公司批准为西南地区生产专用汽车定点厂之一。1985年,该厂有职工 1413 人,固定资产原值 611 万元,全年生产轻型汽车 294 辆,联合组装车

351 辆,完成工业总产值 940 万元,实现利润 217 万元。1970~1985 年累计生产轻型汽车 4743 辆。重庆交通机械厂于 1973~1978 年生产上游牌 2 吨轻型汽车 580 辆,重庆汽车附件厂 1980~1985 年生产 CG120 双排座轻型汽车 795 辆。

另外,私营重庆震旦机器铁工厂曾于 1950~1957 年生产美式吉普车 480 辆;泸州交通机械厂 1971 年生产吉普车 100 辆;綦江齿轮厂 1971~1975 年生产 212 吉普车 38 辆。

第二章 改装汽车

1938年从上海内迁重庆的私营震旦机器铁工厂在生产消防器具的同时,年产改装救火车2~3辆,该厂最盛时期有员工140余人,建国后仍从事改装救火车,到1956年共生产改装救火车44辆。

1952年,西南军区后勤部重庆汽车修理厂(后改名解放军3403工厂),为重庆市改装了一批苏式公共汽车,1958年又改装了一批“巨龙”牌无轨电车。

1962年,经一机部定点四川前进机器厂生产军用、民用两大类改装车,成为四川机械系统第一家生产改装车的专业厂。1964年四川通惠汽车修理厂专业生产消防车,后更名为四川消防机械厂。

1973年,成都汽车制造厂利用本

厂生产的“130”汽车底盘改装成功CD630型旅行车。1975年以后,重庆汽车附件厂、重庆北碚机械厂、解放军3403厂、成都锦城汽车修理厂、成都东风汽车修理厂先后试制成功130旅行车和专用汽车。这些厂多属从汽车修理跨入改装车的行列,仅有小批量生产能力。

1985年末,四川机械系统从事改装车的企业共4个,有职工4231人,固定资产原值3087万元,当年生产民用改装车2498辆,完成工业总产值9834万元,实现利润1864万元。另有产品归口企业2个,有职工2852人,固定资产原值2249万元,生产民用改装车883辆,完成工业总产值4552万元,实现利润772万元。1952年~1985年全省机械系统和产品归口企

业累计生产民用改装车 14885 辆。

第一节 民用专用汽车

1962 年,四川前进机器厂成为四川省机械系统唯一一家生产民用改装汽车的专业厂。1963 年 3 月按照丹东汽车制造厂提供的图纸,试制出 AD340 型自卸车,5 月通过省级鉴定后投入小批量生产。同年 8 月,由省机械研究设计院提供图纸,试制出 BW12 型保温车,9 月通过省级鉴定,当年生产上述两种改装汽车 120 辆。1965 年,纳入地方“三线”建设扩建项目,投资 426 万元,设计能力为年产改装车 1000 辆,当年扩建竣工并生产民用专用改装汽车 998 辆,全年完成工业总产值 3021 万元,实现利润 371 万元。1966 年以后,因受“文化大革命”冲击,生产逐年下降。到 1969 年累计生产民用专用汽车 2153 辆。以后因转产载重汽车而停止改装车生产。

1979 年,该厂根据一机部和省机械工业局的统一规划,再次转向生产民用专用汽车。1983 年更名四川专用汽车制造厂,并建立专用汽车研究所。到 1985 年,先后共开发生产厢式、罐式、倾翻式、挂式四大类民用专用汽车 43 个品种,其中环境卫生专用汽车行销全国,成为国内生产环卫专用汽车

产量最多的工厂。

1985 年末,该厂有职工 2087 人,固定资产原值 2125 万元,全年生产民用专用汽车 1033 辆,完成工业总产值 3353 万元,实现利润 619 万元。1962~1985 年累计生产各型民用专用汽车 5978 辆,其中倾翻式车 22 个品种 4398 辆;罐式车 7 个品种 1108 辆;厢式车 8 个品种 323 辆;挂式车 6 个品种 149 辆。YY455 运油车、SC3460 垃圾自动装卸车获四川省计经委优质产品称号。15 吨越野牵引半挂车获省科委科技成果 3 等奖。SC3465LJ 型垃圾自动装卸车、SC8460 型摄影吹风车、SC9650 型越野半挂车获 1983 年全国首届改装车、专用汽车展评会“专用功能”“优秀新产品”和“优秀工艺”奖。

此外,四川消防器材厂(产品归口企业)于 1964~1985 年生产消防车(泡沫车、供水车、水罐车、供洒两用车等)2458 辆。70 年代,为平衡生产能力,东风电机厂、四川锅炉厂分别生产运油车 347 辆和 554 辆。80 年代,重庆汽车制造厂、重庆汽车附件厂分别生产改装自卸车 376 辆和 706 辆。

第二节 旅行车

四川机械系统生产旅行汽车起步较晚。1973年成都沙河汽车修配厂采用本厂生产的CD130汽车底盘改装成功CD630型旅行车,但未形成生产能力。1975年重庆汽车附件厂转向以改装旅行车为主,逐步发展变型车。1976年成都锦城汽车修理厂采用成都沙河汽车修配厂生产的CD—130汽车底盘改装成华西牌CD630型旅行车,1978年投入小批量生产,1980年产量达到255辆。1981年推出改进型CD630旅行车和CD130BY殡仪车、CD130HJ救护车等。1983年隶属关系由成都市交通局划归成都市机械

局领导,同年6月,参加全国首届专用车、改装车展评会,其中CD130TZ殡葬车获优秀设计奖。1984年更名为成都客车制造厂。1985年开发环境监测车、安全监察车、宣传车、送货车等8种变型车。通过“六五”技术改造,初步形成年产1500辆的能力,成为省内生产旅行车的主导厂。1985年末该厂有职工1054人,固定资产原值533万元。全年生产旅行车435辆,完成工业总产值2368万元,实现利润665万元。

70年代末,成都第二客车厂、解放军3403工厂等也开始生产旅行车。

各厂生产年份及累计产量

企业名称	产品名称型号	生产起止年份	累计产量(辆)
成都沙河汽车修配厂	CD630型旅行车	1973~1975年	22
重庆汽车附件厂	CG120型旅行车	1975~1985年	348
成都客车制造厂	CD631旅行车	1976~1985年	2053
成都第二客车制造厂	630型旅行车	1977~1985年	632
解放军3403工厂	JH130旅行车	1978~1985年	899
四川专用汽车制造厂	630型旅行车	1980~1981年	54
重庆农用汽车厂	CN121S等	1983~1985年	14
合计			4022

此外,1980~1985年,四川机械系统及产品归口企业还累计改装大客车 572 辆,其中四川专用汽车制造厂 110 辆,重庆交通机械厂 265 辆,解放军 3403 工厂 149 辆,内江汽车配件厂 48 辆。

第三章 汽车发动机

1944年中国汽车制造股份公司华西分厂仿制成功“奔驰”牌4吨柴油发动机。装于民生公司“永乐”、“永康”轮作船用动力，首航重庆至南京，运行情况良好，抗战胜利后，因生产不景气而转产。

建国后，四川交通系统重庆交通机械厂于1960年试制出上游（仿解放牌）发动机，1963年重庆新建机械厂仿制出苏联亚斯206A重型柴油发动机。但两厂均未形成批量生产能力。

1965年重庆新建机械厂纳入一机部“三线”建设扩建项目，1966年试制出首台6140发动机，并投入小批量生产。1967年以后，由于“文化大革命”干扰，生产发展缓慢。

70年代初，在全国掀起“造车热”的带动下，四川机械系统有成都空压

机厂、重庆动力机械厂、前进机器厂、南充劳动工厂、自贡动力机械厂开始生产汽车发动机，但产量都不大，唯有重庆新建机械厂扩建投产，并由一机部下放地方管理，更名重庆汽车发动机厂后，专业批量生产6140型汽车发动机。成都空压机厂、重庆动力机械厂亦由地方投资建立发动机车间，逐步形成一定的生产能力。

1978~1985年，在“改革、开放”方针指引下，四川机械系统生产汽车发动机获得稳步发展。1981年重庆汽车发动机厂上收归一机部管理，通过引进两个系列的柴油发动机制造技术，并经再次扩建，实现产品更新换代，形成年产2000台的能力。成都空压机厂经过技术改造，更名成都发动机总厂，到1985年已形成年产轻型汽

车发动机 5000 台的能力,前进机器厂、重庆汽车制造厂、自贡动力机械厂先后停止了发动机生产。

主要生产厂 1985 年基本情况表

企业名称	职工人数 (人)	固定资产原 值(万元)	年产量 (台/万马力)	工业总产值 (万元)	实现利润 (万元)
重庆汽车发动机厂	2676	5100	1135/28.8	4796	421
成都汽车发动机总厂	1237	664	4021/31	1484	313
重庆交通机械厂	1572	1082	967/8.3	1265	426
南充劳动工厂	725	1009	191/2.2	1392	378
合计	6210	7855	6314/70.3	8937	1538

1965~1985年,四川机械系统累计生产汽车发动机 31556 台/358 万马力,其中柴油发动机 6676 台/149

万马力,汽油发动机 24880 台/209 万马力。

第一节 柴油发动机

四川机械系统生产柴油发动机分轻型与重型两种,轻型有 495Q、490Q 型等,主要用于农用汽车(已在农机篇中记述),重型柴油发动机由重庆汽车发动机厂生产。

重庆汽车发动机厂前身为新建机械厂,创建于 1951 年,以生产汽车配件为主,1954 年投资 350 万元进行扩建。1962 年,经一机部定点为生产汽车发动机的专业厂,1963 年生产仿苏联亚斯——206A 重型柴油发动机获得成功。1964 年纳入一机部“三线”建

设,为四川重型汽车基地配套再次扩建,投资 2610 万元,设计能力为年产军用越野汽车发动机 1050 台。1966 年试制出首台 6140 柴油发动机。1969 年以后,先后试制出 150 系列及直列 6 缸、12 缸柴油发动机。1975 年经一机部批准新增 12V150Z 柴油机生产,投资 1107 万元,在实施扩建计划中,因拟引进新型柴油机代替 150 系列,扩建工程随即停止,到 1978 年,实际完成投资 430 万元,进口和增添部分关键设备仪器,为生产增压器创造了

条件。1981年以后,该厂一方面对6140发动机进行多项重大改进,一方面引进美国康明斯发动机有限公司NH和K两个系列柴油机制造技术,经一机部批准再次扩建,投资4700万元,设计能力为年产汽车发动机2000台。这样,使我国重型汽车发动机的生产提高到一个新的水平。

1985年,该厂生产发动机1135台(28.8万马力),累计生产各型发动机6676台(149万马力),已广泛应用于重型汽车、船舶、发电机组、石油开采和工程机械等动力设备。

6140系列柴油发动机 1965年初,重庆汽车发动机厂根据从法国贝利埃公司引进提供的NCL140样机,经改进设计试制成功,当年生产22台,次年投入批量生产,从而走上重型汽车发动机专业化生产的道路。1967年以后,由于“文化大革命”冲击,生产发展缓慢,1978年以后才有明显好转,1979年产量达604台。到1986年共生产6140柴油发动机5749台。20年来,该厂为使6140柴油发动机适应多种配套和提高其可靠性,先后进行了多次改进,并派生出6140B等7个变型产品。1983年对6140B型发动机高压油泵链条传动改进为齿轮传动,诞生了新的改进型—6140C型柴油发动机,其可靠性和耐久性达到国内同行业先进水平。改进后的6140C型,最

大功率为200马力,整机性能和可靠性超过原设计参数,但与国外相比,仍处于落后水平,促使工厂寻求新的换代产品而停止生产。

重庆—康明斯NH、K系列柴油发动机

1981年初中国技术进出口总公司与美国康明斯发动机有限公司签订NH和K两个系列技术转让许可证合同。合同期10年,责成重庆汽车发动机厂按康明斯公司的图纸、技术标准、采用联合商标的形式,生产重庆—康明斯柴油发动机,设计能力为年产2000台,其中NH系列发动机1840台,K6发动机110台,KV12发动机50台,分别可满足15至30吨级、30至160吨级重型汽车、矿用自卸车配套动力的需要。1982年11月用康明斯公司提供的零部件组装出NH系列4种机型的柴油发动机31台,1983年开始生产自制件,逐步用自制件代替进口件,到1985年,NH系列发动机零部件国产化率已达63%,1986年底增至83%。1984年获国家经委颁发的产品引进单项奖。1981~1985年共生产重庆—康明斯柴油发动机1946台,已为重型汽车、船舶、发电设备、工程机械等主机配套。替代了部分进口,并开始少量出口到泰国、马来西亚、新加坡、香港等10多个国家和地区。

此外,该厂还先后生产6150型柴油机17台,12V150型柴油机16台。

第二节 汽油发动机

四川机械系统生产汽油发动机始于70年代初,重庆动力机械厂、重庆交通机械厂先后生产CA—10B汽油发动机,成都空压机厂生产490Q汽油发动机。1974年前进机器厂自行配套生产4吨、5吨汽油发动机。1975年南充劳动工厂生产Q6100型及解放

CA15型汽油发动机。1977年自贡动力机械厂为自产三轮摩托车配套生产750—22汽油发动机,1978年后产品品种和产量逐年增加。到1985年,全系统累计生产汽油发动机24880台/209万马力。

主要生产厂及产量

企业名称	生产起止年份	累计产量(台/万马力)	1985年产量 (台/万马力)
成都空压机厂	1970—1985	11964/90.6	4021/31
重庆交通机械厂	1970—1985	4942/45.8	967/8.4
重庆动力机械厂	1971—1985	5406/51.3	—
前进机器厂	1974—1978	74/0.7	
南充劳动工厂	1975—1985	1412/18.5	
自贡动力机械厂	1977—1983	1082/2.4	
合计		24880/209.3	

490Q、492Q型汽油发动机 1970年成都市机械工业局为适应汽车生产配套需要,定点成都空压机厂生产490Q型汽油发动机,当年生产15台。1973年投资133万元,新建发动机车间和购置关键设备,1974年产量上升到200台。但由于490Q型汽油发动机成品率低,可靠性差,1975年改型生产

492Q型汽油发动机181台。1979年经全国同类型发动机质量抽查,主要技术指标均达到或超过规定标准,随后又生产出492QA节能型汽油机,功率从75马力提高到85马力,油耗从255克/马力小时降为220克/马力小时。1985年形成年产5000台的能力,当年生产汽油发动机4021台/31万

马力,并获省计经委优质产品称号。1970—1985年累计生产490Q、492Q汽油发动机11964台/90.6万马力。此外,重庆交通机械厂于1974—1985年累计生产492Q型汽油发动机596台/4.47万马力。

解放CA系列发动机 1970年省机械局安排重庆交通机械厂为前进机器厂团结牌汽车配套,生产CA—10型汽油发动机。1971年重庆动力机械厂为山城牌汽车自行配套生产CA—10型汽油发动机。两厂经过近10年的发展,到1980年前后,年产量均在500台左右。1981年重庆交通机械厂试制成功CA—10B(C)、CA—10CG改型发动机,分获交通部、四川省计经委优

质产品称号。1980年以后,南充劳动工厂试制出CA—10C、CA—15型汽油发动机234台。前进机器厂也曾自产自配CA—10B汽油发动机62台。到1985年,上述工厂累计生产CA解放系列发动机11599台。

东风Q6100型汽油发动机 南充劳动工厂1975年为德阳九五厂生产5吨汽车配套所需汽油发动机,该厂按照第二汽车制造厂提供的产品图纸生产东风Q6100型汽油发动机。到1985年累计生产1178台。

此外,自贡动力机械厂于1977~1983年共生产750—22型汽油发动机1082台。

第四章 汽车零部件

四川生产汽车零部件历史较早。1938年交通部在重庆化龙桥建立四川第一个汽车配件厂—中央汽车配件厂。1939年军政部交通机械修造厂由南京辗转迁到重庆綦江县。1940年中国汽车制造股份公司在重庆道角建立华西分厂。上述3厂是四川最早建立的生产汽车配件专业工厂。抗日战争

时期,四川作为大后方,由于军事、经济发展的需要,汽车修理业务日趋繁重,民营汽车修配厂亦应运而生,1940年时有汽车修配厂19家,还有更多的手工敲补作坊。这种状况基本上延续到1949年底四川解放时。

建国后四川机械系统接管的2个汽车配件厂基本情况。

企业名称	职工 (人)	机床 (台)	固定资产原值 (万元)	工业总产值 (万元)
重庆202厂	395	94	27	18
綦江汽车配件厂	661	261	258	24

另外,重新申请开业的近千家私营机械厂、店中,约三分之一从事汽车修理及配件生产,但多数为敲补、油

漆、补胎等修配业务。

1950~1957年,经过三年恢复及“一五”计划建设,全省国(合)营汽车

配件生产厂发展到 6 家,有职工 4003 人,固定资产原值 1334 万元,生产汽车配件 2007 万元,成为当时四川机械系统重点发展行业之一。进入 60 年代,随着四川重型汽车基地的建设,一机部和省机械厅对綦江齿轮厂等几个老厂采取相应的改建、扩建措施,到 1969 年,上述 6 厂职工增至 8305 人,固定资产原值增至 6263 万元,但由于受“文化大革命”干扰,生产徘徊不前。

70 年代,是四川汽车及配件生产稳步发展时期。1970 年中国汽车工业公司成都销售分公司由省交通局划归省机械局领导,并更名四川省汽车配件公司,以加强全省汽车配件的产、供、销业务管理,促进了全省汽车配件生产的发展。到 1979 年,全省生产汽车配件的厂点发展到 130 个,职工 4 万人,固定资产原值 1.86 亿元,全年生产汽车配件产值 1.48 亿元。

1980 年前后,随着国民经济的调整,汽车市场出现疲软,汽车配件生产

也受到一定影响,为此,省机械局采取措施,适当压缩重复生产、质量较差的部分生产厂点;为发挥农机配件的制造优势,发展了一批农机企业兼产汽车配件。部分企业通过“六五”计划期间技术改造和技术引进项目的实施,进一步提高了配件的生产能力和技术水平。形成以成都、重庆、南充地区为主力的汽车零部件生产基地,具有零部件生产品种较全,批量较大,质量较好,配套组装整车能力较强的实力。尤以齿轮、凸轮轴、空压机、钢板弹簧、横直拉杆、气制动元件、油泵油嘴、活塞等享有一定声誉。先后有 21 种零部件获省计经委优质产品称号。

到 1985 年,全省机械系统归口管理的汽车零部件生产厂点 98 个,共有职工 33907 人,固定资产原值 2.5 亿多元,全年完成汽车配件产值 32365 万元(居全国机械系统第 5 位),实现利润 6147 万元,上述生产厂点构成情况如下:

	合计	部属企业	地方企业	归口企业
企业数(个)	98	4	10	84
职工人数(人)	33907	9342	5046	19519
固定资产原值(万元)	25269	11668	3683	9918
工业总产值(万元)	32365	9492	5200	17673
利润总额(万元)	6147	2618	1114	2415

1950~1985 年,全省机械系统累计生产汽车配件产值 22.92 亿元,其中出

口配件产值 2084 万元。

第一节 活塞、活塞环

活塞 四川生产汽车活塞始于 1940 年中国汽车制造股份有限公司华西分厂。同年,私营成都振兴铁工厂和黎明工业社开始生产活塞。1941 年以后,军政部交通机械修造厂也生产过活塞。

建国后,华西分厂曾生产过一批道奇汽车活塞。1954 年私营振兴铁工厂兼并 4 家小厂,成为四川机械系统第一家生产活塞的专业厂,1957 年年产汽车活塞 1.8 万只,1958 年更名成都柴油机厂,当年仍生产活塞 2.8 万只。1961~1964 年中断活塞的生产。1965 年经八机部和省机械厅批准改建为成都配件厂,专业生产拖拉机、内燃机活塞,设计能力为年产活塞 30 万只,1970 年达到设计能力(其中兼产

汽车活塞 7.71 万只)。1973 年省机械局定点南充市机械修理厂(后改名为南充活塞厂)生产汽车活塞,1976 年产量 3 万余只。1978 年以后投资约 200 万元,购置铝合金熔炼工频炉全套设备,改进活塞生产工艺,使胚件合格率由原来的 70% 提高到 90%,成为四川机械系统生产汽车活塞的主导工厂。重庆市江北县第二机械厂 1979 年开始生产 NJ130 汽车活塞,1981 年开始生产 CJ50 嘉陵摩托车活塞,1984 年更名长江活塞厂。到 1985 年,上述 3 厂能生产 60 余种国产及进口汽车活塞。成都配件厂生产的东风 EQ140 汽车活塞,1984 年获四川省计经委优质产品称号。

主要生产厂 1985 年基本情况

企业名称	职工 (人)	固定资产原值 (万元)	活塞产量 (万只)	工业总产值 (万元)
南充活塞厂	517	283	29.95	406
长江活塞厂	233	118	19.35	151
成都配件厂(兼业)			24.17	

1954~1985 年,全省机械系统累

计生产各型汽车活塞 405.33 万只,其

中成都配件厂 233.97 万只；南充活塞厂 135.53 万只；长江活塞厂 35.83 万只。

活塞环 抗日战争时期，交通部汽车配件制造厂就开始生产汽车活塞环，到 1949 年底，仍具有年产活塞环 1.2 万付的能力。建国后，该厂因转产齿轮、钢板弹簧等产品停止活塞环的生产。1958 年泸州交通机械厂开始生产汽车活塞环，月产 9.6 万片。1964 年由于质量不过关而停止生产。1970 年为满足汽车修理的需要，又恢复活塞环生产。1972 中国人民解放军 7449 工厂为配合军内修车的需要，开始生产普通磷化活塞环，尔后生产镀铬组合油环，年产量 130 万片左右。1973

年泸州交通机械厂建成活塞环铸造生产流水线，并进口日本的对口端面磨床，质量得到保证。1975 年、1979 年先后研制成功铬钼钒钛活塞环及硼铸铁活塞环。1980 年年产活塞环 518 万片，1980 年，海陵第三配件厂在满足农机配套需要的前提下，开始生产汽车活塞环。1981 年研制出新型的气环和螺旋弹簧衬圈铸铁油环。1983 年研制成功珠光簧衬圈铸铁油环。年产量 135 万片。

到 1985 年，上述 3 厂共生产汽车活塞环 1420 万片，能生产国内外 67 种车型、469 种规格。产品除满足国内需要，还少量出口东欧、拉美、东南亚等 20 个国家和地区。

第二节 凸轮轴及油泵油嘴

凸轮轴 建国初期，国内尚不能生产凸轮轴，依靠进口。1954 年成都建群铁工厂（后改名鼓风机厂）采用土法上马，仿制出 T234 凸轮轴，为我国汽车配件生产填补了一项空白。到 1959 年，已能生产却贝尔、吉姆西、雪佛兰等国外车型的凸轮轴。1961 年定点为全国 4 家凸轮轴生产厂之一，1962 年更名成都汽车配件厂，成为西南地区唯一生产汽车发动机凸轮轴的专业厂。该厂先后从法国贝利埃公司、美国康明斯公司、西德道伊兹公司引

进了凸轮轴制造技术和关键生产和检测设备，使产品质量不断提高，在用户中享有一定声誉。其主导产品 CA~10、NJ~130、BJ212 三种凸轮轴获一机部、省计经委优质产品称号。EQ140 凸轮轴 1984 年获省计经委优质产品称号。康明斯发动机凸轮轴通过美方鉴定，认为达到美国康明斯公司标准，具有国际 80 年代水平。1985 年该厂有职工 1235 人，固定资产原值 1262 万元，全年生产凸轮轴 12.16 万只，完成工业总产值 1602 万元，实现利润

570 万元,已具有年产 15 万支的能力,无论品种、产量、质量均占全国同行业首位。其产品复盖面占全国凸轮轴维修市场的 80%以上。1954~1985 年累计生产各型凸轮轴 130 余个品种,78.71 万支。产品先后出口亚、非、欧、美洲等 10 多个国家和地区 1 万多支。此外,四川内燃机配件厂于 1981~1985 年共生产“解放”、“东风”、“130”三种汽车凸轮轴 1.4 万支。

油泵油嘴 1967 年为适应建设四川重型汽车基地和引进法国贝利埃汽车配套的需要,一机部在重庆汽车配件厂建立油泵油嘴车间,1971 年由重庆沙坪坝迁至井口,同年建成并小批量生产。1973 年转隶重庆发动机厂。1980 年经一机部批准独立为重庆油泵油嘴厂,成为一机部系统内车用柴油发动机油泵油嘴的主要生产厂。年产量达到高压油泵总成 459 台,喷油器总成 2772 只,三对偶件 2.1 万付。1981 年以后,该厂与重庆汽车发动机厂同步引进美国康明斯公司柴油机制造技术,进行扩建,完成总投资 1643 万元,建立高标准精密偶件厂房,新增设备 185 台套,其中进口设备 66 台套,形成批量生产能力。同时,按照美国康明斯公司质量管理范围,建立起严密的质量保证体系,从而得到认可,并取得了产品返销美国的权利。到 1985 年先后开发生产功率 200~1200 马力柴油机配套的高压喷油泵总成和

18 种精密偶件。该厂有职工 654 人,固定资产原值 911 万元(1986 年增至 2374 万元)全年生产高压油泵总成 835 台,喷油器总成 2.85 万只,三对偶件 6.01 万付,完成工业总产值 386 万元,实现利润 43 万元。已具备年产 DT 燃油泵 2400 台、喷油器总成 10 万只、精密偶件 30 万付、多缸柱塞泵 1000 台、雅马哈摩托车机油泵 5 万只的能力。1971~1985 年,累计生产高压油泵总成 8651 台,喷油器总成 7.5 万只,三对偶件 32.5 万付,完成工业总产值 2558 万元。

制动器总成件 1952 年协成银箱厂等 14 个私营工厂合并组成公私合营重庆汽车配件厂,主要生产活塞销等产品。1954 年经一机部定点生产“转向系”和“制动系”总成件。1955 年生产横直拉杆总成 0.52 万件,液压制动总泵、分泵 3.27 万套(占全国维修需要量 70%)。此后,不断扩大品种,增加产量,1958 年生产横直拉杆 2.24 万件(占全国维修需要量的一半以上),产品质量居行业首位。1964 年一机部颁发以该厂为主制订的国内第一部《横直拉杆技术标准》。1965 年开始为四川重型汽车基地配套。70 年代以后,重点转向为国内几种主要车型配套,先后对产品设计、加工工艺和工装进行多次重大改进,采用了冷挤压、少无切削等新工艺,提高了生产效率,降低了原材料消耗。80 年代初,又建成

高压静电塑料喷涂线,改善了产品表面质量并研制开发出微型汽车横直拉杆等5种新品种。到1985年,该厂有职工2487人,固定资产原值2024万元;全年生产横直拉杆7.43万件,液压制动总泵、分泵17万套。已能生产12种主要规格及多种变型品种,其中

主导产品CA—10汽车转向节臂、CA—10转向拉杆球销获重庆市优质产品称号。1955—1985年累计生产横直拉杆787万件,液压制动总泵、分泵224万套。此外,重庆新工配件厂于1976年以后亦少量兼产横直拉杆。

第三节 齿轮及制动总成

四川机械系统生产汽车齿轮始于建国后接管的綦江汽车配件厂。该厂于1939年由南京迁至重庆綦江县,1941年开始生产活塞、活塞环、连杆等汽车配件。1950年开始转向并成为国内第一个生产汽车齿轮的专业厂。1953年生产0.6万件。“一五”计划期间年均齿轮产量13万件,“二五”计划期间年均产量为17万件。1965年为配合四川重型汽车基地引进法国贝利埃军用越野车制造技术,开始生产重型汽车齿轮,设计能力为年产1050辆车,到1970年年均产量为20万件。70年代,该厂从美国进口格里森铣齿机,建立直齿、螺旋锥伞齿生产基地,能力达7.5万件。

1970年,成都汽车配件厂为轻型汽车配套,生产出CD130变速器总成。以后,产量基本能满足成都市轻型车装车需要。此外,解放军7436厂(后更名山鹿汽车厂)亦生产变速器和后

桥齿轮,但批量较小。1977年省机械局选定在大邑电器厂建立精密铸造车间,投资94万元,设计能力为年产精密铸造盆角齿轮5万套。

1980年以后,在“改革、开放”政策推动下,一些原来以生产农机齿轮为主的企业,也开始生产汽车齿轮及变速器总成。1980年,如巴中齿轮厂转向生产解放、东风汽车变速齿轮及花键轴,四川齿轮厂、岷江齿轮厂也开始生产BJ130、BJ212变速器、分动器。1983年以后,成都汽车配件厂经过技术改造形成年产变速器总成5000台的能力。綦江齿轮厂为配合引进奥地利斯太尔重型汽车制造技术,承担变速箱和后桥齿轮的配套任务,1984年从联邦德国ZF公司引进机械变速箱制造技术,开始生产ZF变速箱。1985年又同美国通用汽车公司签订引进阿里逊液力机械变速箱制造技术,开始试制具有国际80年代先进水平的液

力机械变速箱。

1985年,綦江齿轮厂有职工4946人,固定资产原值7608万元,全年完成工业总产值5217万元,实现利润总额1388万元。已能生产14大类1800个品种的汽车齿轮及轴,是国内重要的汽车齿轮生产基地,产品畅销国内,并有少量出口。在汽车齿轮生产发展过程中,各厂不断开发新品种,改进工艺,提高质量,綦江齿轮厂生产的解放

CA—10汽车变速箱二、三档齿轮,解放变速齿轮,TXD40、TXD50后桥齿轮分获一机部、四川省、重庆市优质产品称号。四川齿轮厂生产的CD130螺旋伞齿轮1985年获省计经委优质产品称号。

1950~1985年,全省机械系统累计生产汽车齿轮及轴811.82万只,变速器总成4.87万台。

主要厂生产年份及产量

企业名称	产品名称	生产起止年份	累计产量	1985年产量
綦江齿轮厂	齿轮及轴	1950~1985	756.8万件	44.45万件
	变速器总成	1981~1985	1.7万台	0.72万台
成都汽车配件厂	变速器总成	1971~1985	1.72万台	0.5万台
解放军7436工厂	齿轮及轴	1977~1985	19.98万件	3.01万件
巴中齿轮厂	齿轮及轴	1980~1985	33.48万件	10.57万件
四川齿轮厂	变速器总成	1980~1985	0.62万台	0.33万台
岷江齿轮厂	变速器总成	1980~1985	0.83万台	0.29万台
大邑精密铸造厂	齿轮及轴	1981~1985	1.54万件	1.23万件
合计	齿轮及轴		811.8万件	59.26万件
	变速器总成		4.87万台	1.84万台

第四节 钢板弹簧及钢圈

钢板弹簧 四川生产钢板弹簧始于1939年交通部汽车配件制造厂,也是国内最早生产板簧等汽车配件的工厂之一。当时生产板簧以手工操作为主,月产量10吨左右。1942年更名中央汽车配件制造厂,并在重庆南岸设立第二分厂,专门锻制钢板弹簧,月产量约30吨。1947年綦江第二军用汽车配件厂也开始生产钢板弹簧。建国后,中央汽车配件制造厂更名重庆202厂,1950年生产钢板弹簧1万片。1953年经过调整,集中生产钢板弹簧,更名重庆汽车弹簧厂,成为国内第一家钢板弹簧专业厂,到1954年产量增加到50万片。1955年并入綦江汽车配件厂,1968年再次分开,定名重庆红岩汽车弹簧厂。当时主要生产轻、中型钢板弹簧。同时,为配合四川重型汽车基地配套,逐步重点发展重型汽车钢板弹簧,并率先在国内推行具有国际先进水平的形变热处理工艺。70年代中期发展了油气悬挂和举升缸两个新品种。“六五”计划期间,通过技术改造,先后研制建成液压传动淬火炉等设备,获国家经委颁发的“全面技术

进步奖”。1983年经中国汽车工业公司批准建立行业性的汽车悬架研究所,成为重型汽车和大型客车板簧的试验研究基地。80年代初,还改进设计研制成功具有国际先进水平的轧短锥和压筋槽结构钢板,为我国重型汽车钢板弹簧填补了一项空白。1985年,该厂有职工1255人,固定资产原值1125万元,全年生产各型钢板弹簧总成8.8万付,散片20.9万片,完成工业总产值1814万元,实现利润853万元。已具有生产国产及进口汽车150多种车型300多个品种的重、中、轻型钢板弹簧1万吨的能力,是国内同行业中生产品种规格最多的工厂。其主导产品CA—10B、JN—150、BJ—1型钢板弹簧获一机部、省计经委优质产品称号。1950~1985年累计生产钢板弹簧总成78.8万付,钢板弹簧散片1199.6万片,油气悬挂总成1792只,举升缸413只。

此外,先后生产汽车钢板弹簧的还有3个产品归口企业,其生产情况如下:

企业名称	产品名称	生产起止年份	累计产量	1985年产量
解放军 3403 工厂	各式板簧	1963~1985	1146 万片	61 万片
岳池县汽车弹簧厂(集体)	板簧总成	1979~1985	8.53 万付	3.63 万付
郫县汽车弹簧厂(集体)	各式板簧	1980~1985	34.2 万付	10.8 万片

钢圈 四川生产汽车钢圈,始于1959年交通系统所属的重庆交通机械厂,但属兼产,生产规模较小,到1985年累计生产15.24万套。1965年“三线”建设中,为适应西南地区军民车辆生产配套及维修的需要,经一机部、四川省计委批准在成都汽车配件厂新建钢圈生产车间,投资240万元,设计能力为年产钢圈10万只,1967年建成投产,当年为CQ260重型汽车配套生产钢圈406套,1969年开始生产900—20型钢圈。1971~1976年先后为成都汽车制造厂、贵阳矿山机器厂、成都工程机械厂、陕西汽车制造厂生产汽车及工程机械配套用各式钢

圈,1980年产量达4.5万套。在此前后,还生产日野、达克等进口车、重型车系列、导弹发射车、大中吨位汽车起重机以及装甲车等各式钢圈。“六五”计划期间,该厂通过技术改造,成为国内重型车用钢圈品种最多、产量最大的专业工厂。所产轮式步兵越野战车无内胎钢圈,填补了国内一项空白,彼得伏特钢圈,已进入国际市场。1985年,该厂共生产17种车型的钢圈5万套,1967~1985年累计生产各型钢圈41.48万套。此外,新都钢圈厂(集体企业)原生产农用拖车钢圈,1978年开始生产汽车钢圈,到1985年累计生产27.77万套。

第五节 其它配件

空气压缩机 四川机械系统生产汽车用空气压缩机,始于1962年成都空压机厂。1964年采取技术措施,1965年产量达到1135台,1970年产量增为5506台,生产品种由“解放”1种发展到“亚斯”、“玛斯”等6种。进入80年代,市场需求量增大,产量、品种

亦逐年增加,到1985年生产的品种增至11个,并开始为康明斯发动机、斯太尔发动机配套,年产量达1.85万台。1962—1985年,累计生产各型汽车用空压机15.39万台,其产量占全国维修用空压机总量的25%,居全国同行业第三位。主导产品CA10型空

气压缩机获 1983 年四川省优质产品称号。1985 年末形成年产 3 万台的能力。

气制动元件 1965 年为配合重型汽车的发展,一机部确定由重庆汽车配件制造厂专业生产汽车气制动元件,并通过引进法国贝利埃公司的制造技术,改进试制成功 CQ261、CQ370 整车需要的气制动元件,1972 年投入生产,并形成系列型谱。1978 年一机部在该厂设立全国唯一的气制动元件研究室,先后研制生产主气路元件、制动气路、辅助气路等系列产品,服务范围可为 5 吨到 154 吨各型汽车配套。所产 EQ140 气制动阀,1985 年获重庆市优质产品称号。同年该厂与联邦德国瓦布柯汽车制动器有限公司签订《汽车气制动元件设计制造技术转让合同》。开始引进世界先进的气制动元件制造技术。1972~1985 年累计生产

气制动元件 23.95 万件,1985 年生产 5.6 万件。

中冷器 1983 年南充市汽车配件厂为配合重庆汽车发动机厂试制康明斯 NH 系列柴油发动机,试制成功中冷器,当年 9 月在中国汽车工业公司主持下,由中美双方有关专家组成的试验小组对重庆——康明斯 NH 发动机进行 500 小时超速超油强化试验表明,该厂生产的中冷器达到设计要求,已被中国汽车工业公司确认为全国第一家生产中冷器的专业厂。1985 年生产康明斯 NH 中冷器 10 台,并获四川省计经委优质产品称号。与此同时,又试制出 K 系列中冷器样机。1985 年该厂有职工 580 人,固定资产原值 370 万元。为尽快形成生产能力,已被列入“七五”重点技术改造,开始建设高质量、大批量的中冷器生产线,以提高中冷器的生产技术水平。

其它 10 种主要汽车配件生产情况

产品名称	企业名称	生产起止年份	累计产量	1985 年产量
缸体	重庆交通机械厂	1970~1985	2.35 万件	0.4 万件
	南充劳动工厂	1971~1985	7.6 万件	
	合计		9.95 万件	
缸盖	重庆交通机械厂	1959~1985	7.34 万件	0.66 万件
	成都锦城汽车修理厂	1969~1983	3.38 万件	
	彭县蜀光机械厂	1984~1985	3.05 万件	
	南充劳动工厂	1970~1985	12.6 万件	

续表

产品名称	企业名称	生产起止年份	累计产量	1985年产量
缸套	合计		26.37 万件	
	成都配件厂	1957~1985	34.98 万件	4.57 万件
	内江汽车修理厂	1970~1985	77.38 万件	8.61 万件
	重庆交通机械厂	1959~1960	2.46 万件	
	合计		114.82 万件	13.18 万件
轴瓦	海陵内燃机配件总厂	1982~1985	621.96 万只	191.74 万只
气门	内江汽车修理厂	1964~1985	494 万件	8.9 万件
	海陵内燃机配件总厂	1979~1985	132 万件	33 万件
	合计		626 万件	41.9 万件
滤清器	南充市汽车配件厂	1965~1985	159 万件	17.9 万件
方向机	成都汽车拖拉机配件厂	1970~1985	3.8 万台	1.43 万台
	大竹劳动工厂	1975~1985	1.01 万台	0.41 万台
	绵竹方向机厂	1980~1985	6.04 万台	2.68 万台
	合计		10.85 万台	4.52 万台
转向节	綦江齿轮厂	1953~1985	109.43 万只	9.55 万只
	德阳汽车厂	1979~1985	0.46 万只	0.11 万只
	合计		109.89 万只	9.66 万只
工字梁	雅安汽车配件厂	1965~1985	9.8 万根	0.86 万根
传动轴	雅安汽车配件厂	1976~1985	7.71 万套	2.24 万套
	重庆传动轴厂	1975~1985	1.72 万套	0.47 万套
	合计		9.43 万套	2.17 万套

第七篇

仪器仪表工业