

愿“红旗”红遍全球

本报记者 王萌

国庆阅兵、APEC会议、G20杭州峰会……在众多举世瞩目的重大国事中，都少不了红旗轿车的身影。作为诞生于1958年的新中国第一辆高级轿车，红旗轿车不仅浓缩了民族汽车工业艰苦奋斗、创新创业的发展历史，也凝聚了中国人自强不息、独立自主的精神。迄今，“红旗”已走过一个甲子风雨，见证了中国汽车工业从无到有、由弱到强的发展历程。红旗轿车对中国人来说已不仅仅是一个品牌。

如今，中国一汽集团正在进行大刀阔斧的改革，在新时代下，作为国车第一品牌，红旗从未在创新求变的道路上停下脚步。

“敲”开中国汽车之路

有人说，第一辆红旗轿车是硬生生用锤子“敲”出来的。

1958年5月12日，第一汽车制造厂以法国Simca Vedette（西姆卡·维迪特）轿车作为原型车，制造出中国第一辆轿车，车型编号为CA71，名叫“东风”，这正是红旗轿车的原型车。

CA实际上是China Automobile的缩写，此代号也一直沿用到现在。由于红旗样车的车身由钣金手工制造，多数钣金零件装车时也只能手工对号入座。这辆用手工敲打出来的小轿车，曾被送到中南海，毛泽东主席试乘后，高兴地说：“好啊，坐上自己制造的小轿车了！”

东风牌小轿车让一汽人找到了自信。随后，一汽提出了“乘东风展红旗，造出高级轿车去见毛主席”的响亮口号，开始了红旗高级轿车的研制。全厂上下总动员，日夜奋战，终于在1958年8月1日，造出了第一辆红旗高级轿车，创造了中国汽车工业的奇迹。

此后数月，一汽设计师又对红旗轿车样车进行了5次试制改进，定型样车最终被正式编号为CA72。据一汽老职工回忆：“奋战33个昼夜，从一张白纸开始设计图纸，以油泥模型来取样板，手工制造车身钣金覆盖件，百里挑一地试制零部件，凝聚着所有中国人情感的第一辆红旗轿车样车终于完成。”

CA72的问世，极大地增强了中国人的民族自尊心和自豪感。1959年，国庆十周年前夕，首批红旗CA72型轿车送抵北京参加国庆典礼；1964年，红旗CA72型轿车成为国务院指定国庆用车和国宾车。

随着红旗车各项技术的日臻完善，红旗不仅仅成为国之“礼器”，更在国际上彰显荣耀。1960年，红旗车参加德国莱比锡国际博览会，意大利汽车权威人士评价说：“红旗轿车是中国的劳斯莱斯。”“红旗”轿车被编入《世界汽车年鉴》，列入世界名车品牌，活跃于国际舞台。

在今天一汽红旗文化展馆，仍然展示着一排钣金工具。正是凭借这样的工具，一汽老一代钣金工“敲”开了中国汽车之路。

一路走来 岁经沉浮

2018年12月14日，“红旗”公布了最新销售数据：2018年累计销量已突破3万辆，提前完成全年销量目标。根据此前的媒体报道，这一数字比去年相比增长了10倍。红旗车大有崛起之势。

过去十几年间，正值中国汽车工业大发展时期，红旗车市场表现却持续低迷。当国内车企与国外汽车巨头的生产营销合作步伐明显加快、各类中高档轿车销售火爆之时，不少人发出“红旗还能扛多久”的感叹，担忧红旗车的命运。

细细数来，在自主品牌的发展上，红旗历经坎坷：1984



▲ 2018年4月25日，一汽红旗采用全新红旗车标的概念车亮相2018北京车展。龙巍摄（人民视觉）

打造中国汽车高端品牌

有人把红旗称作中国汽车工业中历经沧桑的“老人”。自1958年红旗品牌创立以来，红旗轿车长期被用作中国重大庆典活动的检阅车，是中国民族汽车品牌的高端品牌代表之一，但在汽车消费市场表现不佳。

如何加快红旗复兴进程？唯有两个字：改革。

2017年9月18日，中国一汽企业改革正式开启，红旗由总部直接运营。同时，中国一汽整合全球优势资源，在前瞻共性技术创新、汽车全价值链运营、联合出海“走出去”、新商业模式等四大领域建立全球战略布局。这一切，无疑是红旗新战略的前奏。

据“红旗”相关负责人介绍，中国一汽集团在品牌梳理、机构重组、人事改革等领域进行大刀阔斧的改革。中国一汽举全集团之力，为了“红旗”振兴，鼓足了干劲。据这位负责人称，此次改革的深度和广度在行业内、甚至在全国范围内，都是非常罕见的。经过近一年的改革，“红旗”无论从品牌、产品、技术、渠道等，都取得了喜人的进展。

2018年，在全新品牌战略的指引下，“红旗”努力通过多元化产品闯市场：陆续发布高端定制车型红旗L5、首款纯电动SUV车型红旗E-HS3、首款C级高档SUV红旗HS7，以及中国第一款具备量产能力的L4级自动驾驶乘用车红旗“E·界”等产品。品牌塑造方面，红旗在传承和加强检阅车、定制车的豪华格调外，开始注重更具时尚的年轻人要素。2018年9月，原劳斯莱斯设计总监贾尔斯·泰勒正式加盟中国一汽，出任全球设计副总裁兼首席创意官，负责红旗品牌及中国一汽旗下品牌的造型创意和设计体验工作。

红旗品牌已经搭建了“三国五地”的研发格局，在美国硅谷、德国慕尼黑等建立了研发中心。把脉世界前瞻技术趋势，为红旗发展提供强有力支持。

在中国第一汽车集团有限公司董事长徐留平看来，新经济、新消费、新技术、新开放的大背景下，中国汽车产业迎来了“新时代”，“红旗”也为自己定下了发展目标：到2020年或更早的时间实现10万辆规模，争取到2023年实现35万辆、2025年50万辆规模。未来，“红旗”将加大走出去的力度，立志成为“中国第一，世界著名”的红旗汽车。“今天的红旗，是新时代的红旗，是不一样的红旗。”徐留平这样说。



▲ 1958年9月28日，第一辆红旗检阅车被送往北京。
图片来源：一汽红旗官方网站

红旗品牌大事记

- 1958年，一汽制造出中国第一辆“东风”牌小轿车
- 1958年8月1日，一汽制造出第一辆红旗牌高级轿车
- 1965年9月，红旗CA770型三排座高级轿车试制成功并投产
- 20世纪末，逐渐走上与国际汽车企业开放式合作的模式，相继开发出红旗品牌的衍生产品
- 2012年7月15日，红旗H7正式下线
- 2013年4月末，法国总统奥朗德访华，红旗L5作为国宾用车，开始服务于到访的各国元首政要
- 2015年9月3日，纪念中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利70周年大会在北京天安门广场隆重举行。红旗检阅车、L5和H7近140多辆车承担本次阅兵的检阅及外宾接待任务
- 2018年1月8日，红旗品牌发布全新战略
- 2018年4月25日，全新高端B级车标杆红旗H5以14.98万—19.58万的价格上市，标志着红旗品牌向更加动感和年轻化的方向迈进



▲ 2018年4月25日，一汽工人吴殿维（中）与同事商量汽车检修方案。
新华社记者 张楠摄

▼ 2017年7月14日，第十四届中国（长春）国际汽车博览会开幕。一汽红旗众多车型亮相。
图片来源：一汽红旗官方网站



达国家的市场。时至今日，中国自主品牌乘用车的市场份额已达到40%以上。

更重要的是，如今全球汽车产业正酝酿着一场巨变。汽车将与互联网、人工智能等技术深度融合，智能电动汽车将毫无疑问成为未来汽车产业发展的方向。面对正在发生的赛道偏移，中国汽车工业也在拼命地抓住机遇，缩小与传统汽车强国的差距。蔚来、威马、小鹏等一批互联网造车新势力正在蓬勃发展，努力改写世界汽车产业格局。

某种意义上说，中国汽车工业的演变，就是中国改革开放40年的缩影。其中既有伟大的转折，也有艰难的探索，更有孕育着的新变。凡是过往，皆为序章。只要不断总结经验，鉴往知来，中国汽车工业的明天一定可以更好。

品牌论

期待中国汽车的明天

韩维正

作为第二次工业革命最伟大的成果之一，汽车始终是衡量一个国家工业实力的重要指标。世界上的工业强国，从美国、日本、德国，到法国、瑞典、中国、韩国、英国，乃至印度、俄罗斯，无不重视汽车工业；世界前十经济大国，也和世界前十汽车生产大国高度重合。

对于中国来说，神州大地上出现第一辆汽车，是在《辛丑条约》签订的1901年，作为进贡给慈禧太后的“洋玩具”。然而，工业的发展常常与国家的命运紧密联系在一起。尽管在列强的冲击下，中国人民先后见过了形形色色的工业舶来品，但直到1949年实现国家独立与民族解放之前，中国都没有真正造出过一辆汽车，有的只是在其广阔国土上举办“万国汽车博览会”的辛酸回忆。

新中国成立后，中国人民享受现代工业文明成果、实现现代化的梦想，开始发力。1956年，“解放”牌卡车在长春一汽顺利下线，结束了中国不能生产汽车的历史。1958年5月，“东风”牌轿车问世，中国人从此有了自己的轿车。仅仅3个月后，“红旗”高级国宾车也诞生了。

然而，中国“汽车人”高度的建设热情，却极大地受限于落后的技术工艺。中国第一批小汽车的车盖、车门、轮

毂，往往是汇聚全国最顶尖的钣金师傅，用榔头叮叮当当敲出来的。但汽车是资金密集、技术复杂的产品，缺少必要的技术升级，光靠榔头敲是造不出好车的。

时间也证明了这一点。就在1958年的国际博览会上，“解放”的性能水平还明显领先于日本的“丰田”卡车。而20年后1979年，丰田公司的技术人员却被请来为一汽的技术改造作咨询。望着“三十年一贯制”的“解放”卡车，他们如同在观看一件古董。

必须打开国门，引进技术与资金，这成了中国汽车工业在20世纪70年代末最急迫的要求，也是那个时代人们心中共同的呼声。当改革开放的春风吹遍神州大地，新中国培育出的高素质劳动人口、建立起的完整工业体系，迅速转换为巨大的产能，中国汽车工业也开始了自己风驰电掣般的高速发展。

整个20世纪80和90年代，依靠“三大三小”的合资项目（三大：一汽、二汽、上汽；三小：北京吉普、天津夏利、广州标致），中国从德国、日本、法国、美国引进生产线，圆了中国人民的轿车梦。改革开放前，小汽车对于中国人是非常罕见的事物，而2009年后，中

国已连续九年成为世界上最大的汽车制造国。

前进的道路从来不是一帆风顺的，中国汽车工业的探索也走过不少弯路。进入21世纪，很快人们就发现，合资模式尽管来钱快，却迟滞了自主研发的脚步。由于靠导入国外现成技术就能赚取暴利，中国合资公司往往没有太多动力去搞自主研发。彼时中国企业用于消化技术的费用，只相当于技术引进费用的10%，而同期日韩两国的这一比例，却达到了700%。当时，大街上跑的轿车95%是外国品牌，当国外汽车产品纷纷更新换代时，中国人开得却仍是桑塔纳、捷达和富康这“老三样”。

市场换不来核心技术，有钱也买不来核心技术，必须自主创新、自立自强，这成为中国汽车工业的新认识和新使命。在加入世贸组织的带动下，中国自主品牌汽车品牌开始生根发芽，开花散叶。不仅一汽、上汽、广汽等国有大厂纷纷开发自主品牌，奇瑞、吉利、比亚迪、长城等民营企业也开始进入汽车制造领域，并加快走出去的步伐。2010年吉利全资收购沃尔沃轿车公司股权及其相关知识产权，2018年又收购戴姆勒9.69%股权，成为其第一大股东。比亚迪的电动巴士亦牢牢占据着多个发