

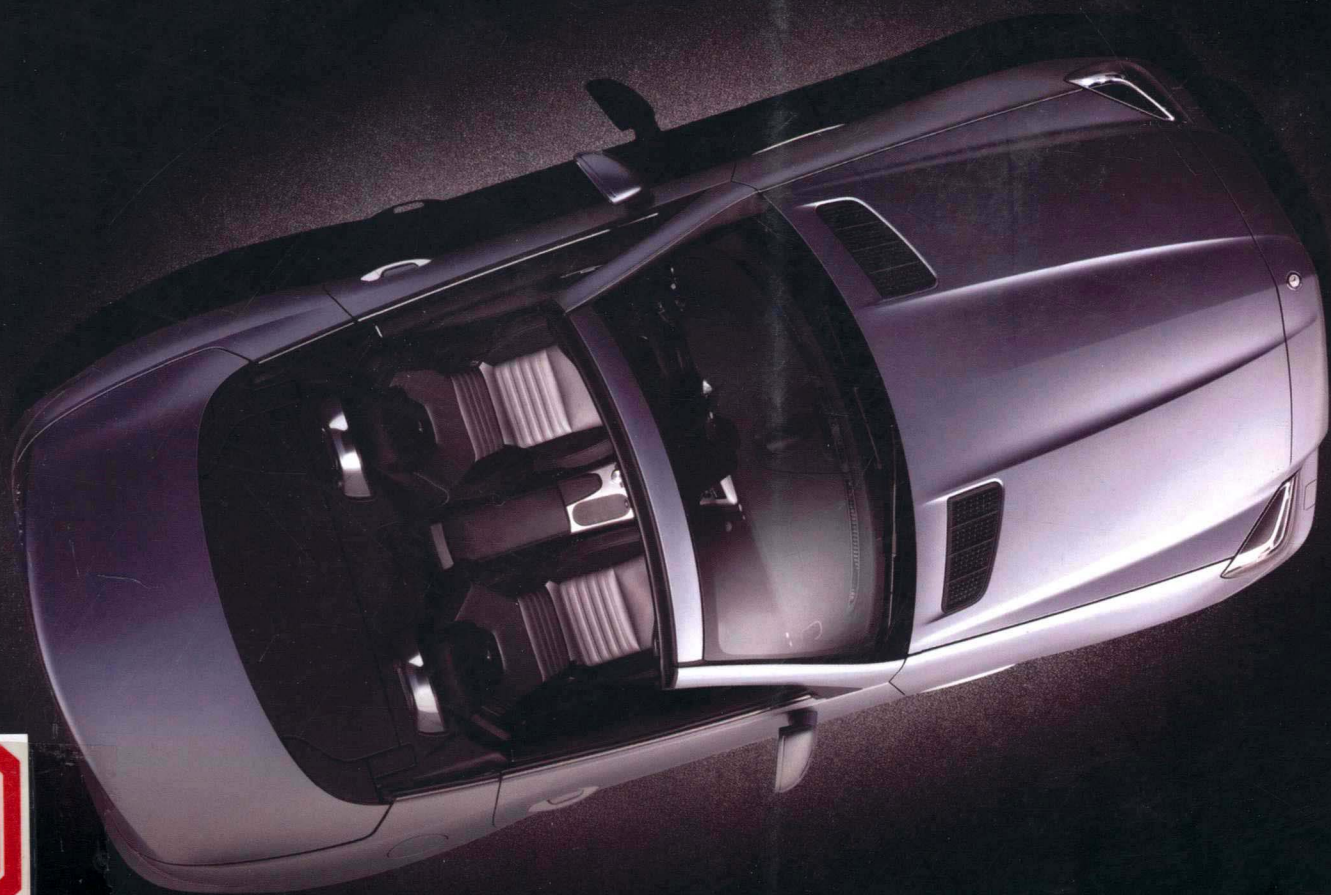
车魂

CHE HUN
SHIJE ZHUMING
QICHE RENWU

林平 编著

世界著名汽车人物

了解汽车名人，请从这里开始……



化学工业出版社



林 平 编著

世界著名汽车人物

了解汽车名人，请从这里开始……



化学工业出版社

· 北 京 ·

这里呈现给您的是我国第一本专门介绍汽车历史人物的书。作者主要选择了对汽车、汽车工业发展做出了巨大贡献的历史人物，进行了较全面、简洁的介绍；不仅介绍了他们的功绩，也简要介绍了他们的家庭；同时提供了430多幅珍贵的历史图片；很多鲜为人知的内容和图片都是第一次与读者见面。所有关心汽车的人，都会喜欢书中的内容；作为汽车爱好者，本书值得阅读并收藏。

图书在版编目（CIP）数据

车魂——世界著名汽车人物 / 林平编著. —北京：
化学工业出版社，2012.3
ISBN 978-7-122-13354-0

I. 车… II. 林… III. 汽车工业 - 企业家 - 生平
事迹 - 世界 IV. K815.38

中国版本图书馆 CIP 数据核字（2012）第 017236 号

责任编辑：辛 田	文字编辑：冯国庆
责任校对：边 涛	装帧设计：尹琳琳

出版发行：化学工业出版社（北京市东城区青年湖南街13号 邮政编码100011）
印 装：北京瑞禾彩色印刷有限公司
889mm×1194mm 1/16 印张10¹/₂ 字数200千字 2012年5月北京第1版第1次印刷

购书咨询：010-64518888（传真：010-64519686） 售后服务：010-64518899
网 址：<http://www.cip.com.cn>
凡购买本书，如有缺损质量问题，本社销售中心负责调换。



前言

科技对人类历史发展有着重要的作用，而这一作用是如何成为可能的呢？这不但要靠发明家的发明和创造，而且还要靠发明创造走上产业化。的确，发明创造的产生及其产业化是科技对人类社会发生重要作用的两个不可或分的方面。可是在人类历史上，这两个方面却很少有人能够靠个人一手完成。汽车的发明和发展也是如此。

汽车工业历史是一曲华丽的乐章，曲调清远回荡。那些汽车先辈就像一个个音符，游历于理想与现实之间，他们撰写着时间流逝所带来的沧桑感和历史感，演绎着深透汽车先辈内心深处的精致和典雅。

19世纪是一个出奇迹的时代，许许多多影响人类的重大发明都源自那时；19世纪也是一个培养发明家的时代，横空出世了许许多多响亮的名字。面对那些众多的发明家，却很容易把他们分成两类。一类人无心插柳却一举成功，凭借自己的发明创造，建立了自己的产业，腰缠万贯，名利双收，如汽车业里的卡尔·本茨、哥特利布·戴姆勒。但是，也有命运不济的一类，他们虽殚精竭虑，不断求索，但成就却不被世人承认，一生都贫困潦倒，直到死后其价值才被人们认识，多年之后他们的成就才发扬光大。像柴油机的发明者鲁道夫·狄塞尔，他与他的发明一生不被别人重视，最后债台高筑，溺毙于大西洋中；当有些人因兴趣而进行发明的时候，橡胶硫化技术的发明者查尔斯·固特异则是为了还债而进行发明的。也许后者更是一类值得尊敬的人。

如果用最简单方式看待历史，那么组成历史的仅仅包括年代、人名、故事三个要素。虽然时间跨度冲淡了他的年代和故事，但他应该感到欣慰，因为至少他的名字得以流传——一个永远不会被忘却的名字。

汽车先辈们用自己的行动写下了可歌可泣的光辉业绩，用自己的热血和毕生的精力浇灌着汽车之花。谨以此书的出版，让我们永远铭记他们，让我们向他们表示敬意，让我们把最崇高的荣耀和最美丽的花环献给他们。

参加本书工作的还有林龙、赵玉梅、林军、何芝玉、林立成、李净、吴强等。在本书编写过程中，编者得到了多方面的帮助，在此表示衷心感谢。同时，参考引用了一些书籍、报刊、网站上的资料，因时间跨度太长、资料不断地被更新，故无法一一注明原出处，敬希鉴谅。

作者从事汽车文化方面的研究已超过了30年，一直在努力地探索着，不敢有丝毫懈怠；作为我国第一本专门介绍汽车历史人物的书，力求编写得更新颖、更准确、更有趣、更简洁，且书中的很多内容和图片都是第一次与读者见面，希望能得到大家的喜欢。限于作者水平、历史人物与事件繁杂、考证难度很大等因素，书中不当之处，请批评指正。

目录

汽车先驱

- 1.1 卡尔·弗里特立奇·本茨 汽车之父 002
- 1.2 哥特利布·戴姆勒 现代汽车创始人 006
- 1.3 威廉·迈巴赫 汽车设计之王 011
- 1.4 埃特尼·勒诺瓦赫 最早的内燃机汽车制造者 016
- 1.5 路易斯·雷纳·潘哈德 汽车工业化生产的先行者 019
- 1.6 弗雷德里克·兰彻斯特 最先设计出现代汽车结构的人 020
- 1.7 尼古拉斯·奥古斯特·奥托 四行程内燃机的推广者 022
- 1.8 鲁道夫·狄塞尔 柴油机的发明者 025

著名汽车公司创始人

- 2.1 亨利·福特 汽车大王 030
- 2.2 威廉·杜兰特 汽车天才 036
- 2.3 兰索姆·奥兹 美国汽车工业开创者 041
- 2.4 大卫·邓巴·别克 汽车先驱、商人 043
- 2.5 沃特·克莱斯勒 汽车大亨 046
- 2.6 亨利·利兰 美国豪华轿车之父 047
- 2.7 路易斯·雪佛兰 司机、赛车手、创始人、机械师 051
- 2.8 道奇 兄弟齐心利可断金 054
- 2.9 奥古斯特·霍希 奥迪之父 057
- 2.10 费迪南德·波尔舍 德国车坛教父 060
- 2.11 恩佐·法拉利 赛车之父 064
- 2.12 乔瓦尼·阿涅利 意大利汽车工业的无冕国王 068
- 2.13 柯林·查普曼 独行侠打天下 070
- 2.14 文瑟佐·兰西亚 意大利汽车工业史上的巨星 072
- 2.15 布鲁西欧·兰博基尼 豪放不羁的“蛮牛” 075
- 2.16 埃多尔·布加迪 艺术与技术相结合的汽车大师 078
- 2.17 阿尔芒·标致 法国汽车工业先驱 082
- 2.18 路易斯·雷诺 并非一个人的传奇 084
- 2.19 安德烈·雪铁龙 挑战极限的发明家 086
- 2.20 亨利·莱斯 伟大的汽车工程师 090
- 2.21 沃尔特·欧文·本特利 天才的汽车设计师和工程师 093
- 2.22 威廉·莱昂斯 荣耀、速度、地位的追求者 096
- 2.23 威廉·莫里斯 汽车工业家和慈善事业家 102
- 2.24 丰田喜一郎 日本大批量汽车生产之父 106
- 2.25 本田宗一郎 技术型企业家 109
- 2.26 郑周永 韩国经济巨子 113



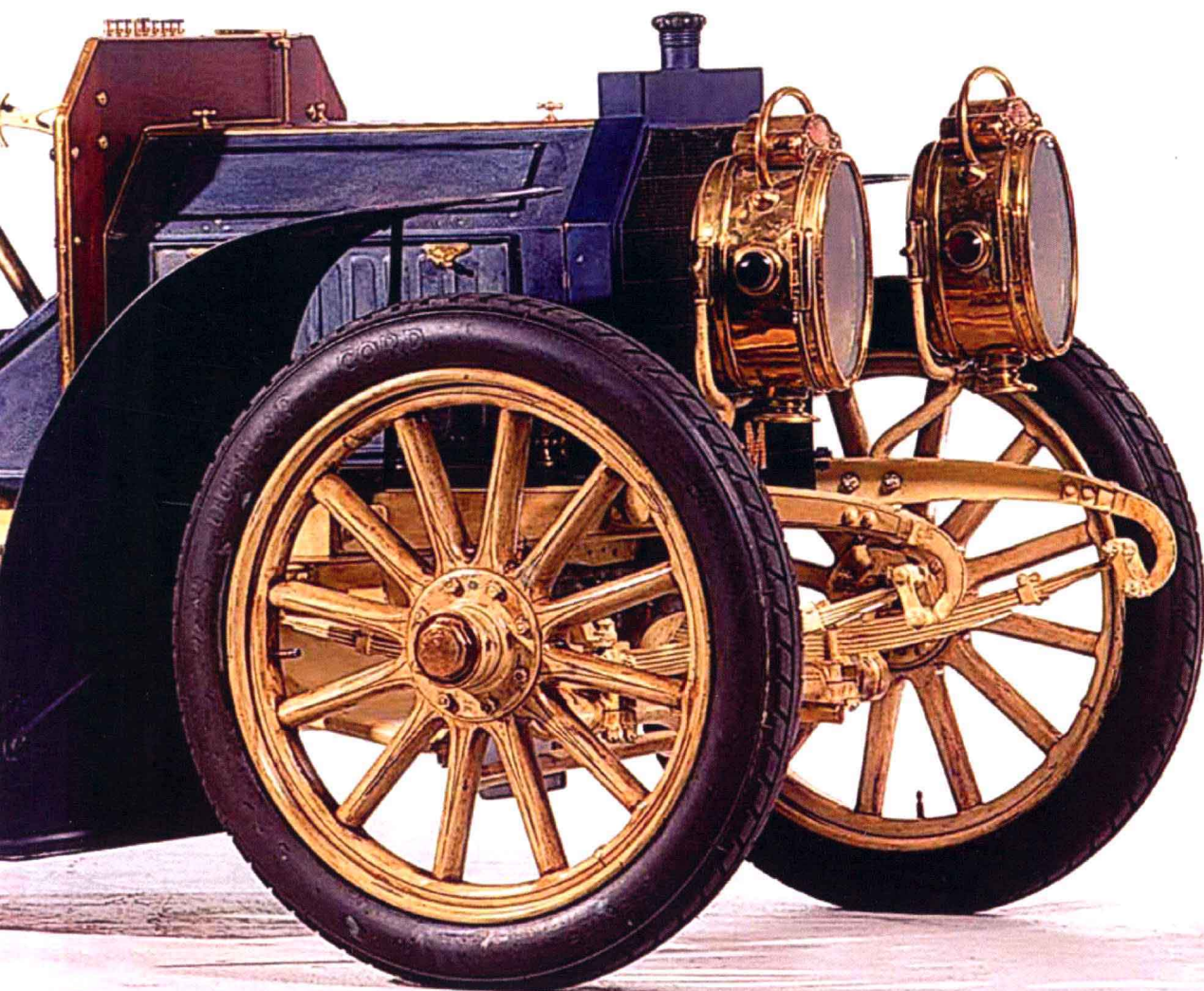
汽车名人堂

- 3.1 杜里埃兄弟 美国汽车先驱 148
- 3.2 艾尔弗雷德·斯隆 企业管理的革命者 120
- 3.3 李·雅科卡 救苦救难的高手 123
- 3.4 伯尼·埃克莱斯顿 F1教父 126
- 3.5 乔·吉拉德 销售汽车最多的人 125
- 3.6 威廉·菲尔普斯·伊诺 交通安全之父 127
- 3.7 巴提斯塔·宾尼法利纳 汽车设计之父 124
- 3.8 努西奥·博通 汽车设计教父 122
- 3.9 乔吉·乔治亚罗 世纪汽车设计大师 128
- 3.10 卡罗尔·谢尔比 生命不息造车不止 141
- 3.11 埃得温·德雷克 第一口具有商业价值的油井开发人 141
- 3.12 查尔斯·固特异 给车轮一双翅膀 140
- 3.13 约翰·邓禄普 充气轮胎之父 142
- 3.14 米其林兄弟 为汽车寻找现代化的“鞋子” 143
- 3.15 菲力·汪克尔 转子发动机专利获得者 144
- 3.16 罗伯特·博世 汽车工业时代的先驱 144
- 3.17 查尔斯·凯特林 汽车技术创新之父 147
- 3.18 贝拉·巴恩伊 汽车安全设计的先驱 141



一百多年前，奔跑了数千年的马车开始无奈地从道路上渐渐消失，汽车时代不可阻挡地到来。人们常说，汽车改变了人们的生活，扩大了人们的世界。

下面的这些汽车（指内燃机汽车）先驱，您或许知道或许陌生，但汽车对于他们，则意味着人生轨迹的彻底改变，在他们的历史中，汽车已经烙下了深深的印记，他们通过汽车改变了世界。我们敬畏属于这个时代的英雄。



卡尔·弗里特立奇·本茨

汽车之父



卡尔·弗里特立奇·本茨 (Karl Friedrich Benz, 1844 ~ 1929年, Karl也可写作Carl), 德国著名的戴姆勒-奔驰汽车公司的创始人之一, 现代汽车工业的先驱, 汽车专利获得者, “汽车之父”。

1844年11月25日, 本茨出生在德国巴登-符腾堡州的卡尔斯鲁厄 (Karlsruhe), 父亲约翰·乔治·本茨 (Johann Georg Benz, 1809 ~ 1846年) 是一位火车司机, 本茨2岁时父亲因一次火车事故丧生。家境贫困, 他的母亲约瑟芬·维拉塔 (Josephine Vaillant) 仍然供他上学, 使他获得良好的教育。“让火车摆脱铁轨的束缚自由奔驰”成了本茨儿时的梦想。从中学时期, 本茨就对自然科学产生了浓厚的兴趣。1860年, 本茨进入卡尔斯鲁厄综合理工学院 (即后来的卡尔斯鲁厄大学) 学习机械工程, 较为系统地学习了机械构造、机械原理、机械制造、经济核算等课程, 为他日后的发展打下了良好基础。

卡尔·弗里特立奇·本茨

1864年, 他大学毕业后, 先后在卡尔斯鲁厄机械工厂、蒸汽机公司从事设计师工作, 还在维也纳的一家钢铁结构公司工作过一段时间。

他一直喜欢骑自行车, 梦想着有一天会制造出一辆不用人力驱动的车。

1872年7月20日, 本茨与贝尔塔 (Bertha Ringer, 1849 ~ 1944年) 结婚, 她是本茨工作上的主要支持者。后来, 他们生育有5个子女: 欧根 (Eugen, 1873年~?), 理查德 (Richard, 1874 ~ 1955年)、克拉拉 (Clara, 1877年~?)、蒂尔德 (Thilde, 1882年~?)、埃伦 (Ellen, 1890年~?)。

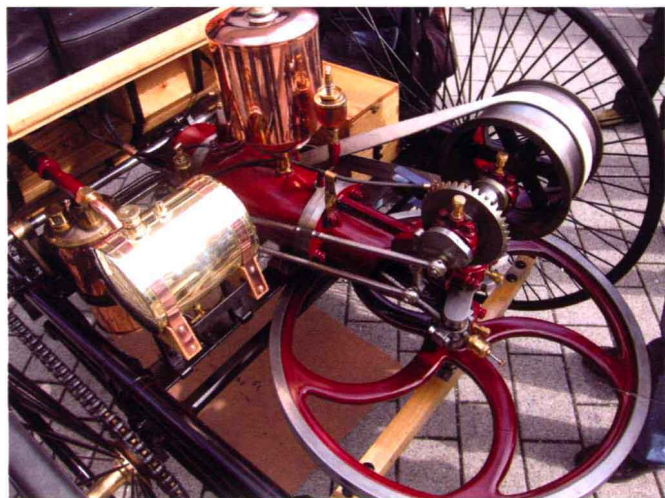
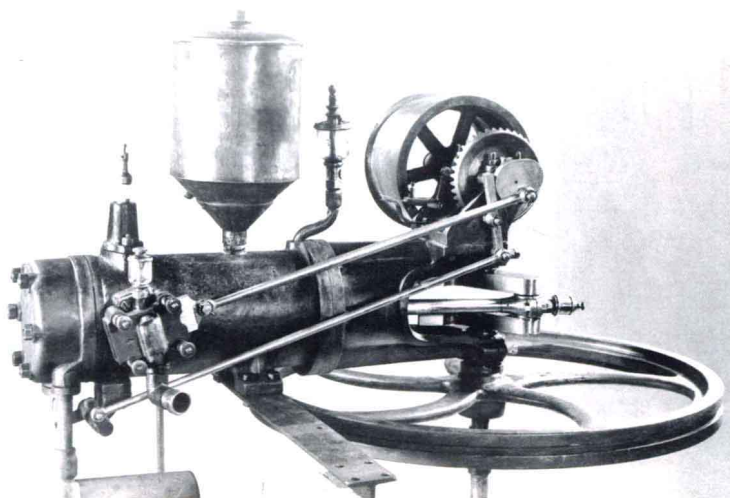


卡尔·弗里特立奇·本茨的妻子贝尔塔 (Bertha Ringer, 1849 ~ 1944年)

在经历过学徒工、服兵役、娶妻生子等人生经历后，本茨于1872年与奥古斯特·雷特（August Ritter, 1811 ~ 1885年）在曼海姆市（Mannheim）合作组建了“奔驰铁器铸造公司和机械工场”，专门生产建筑五金材料。由于当时建筑业不景气，本茨的工场经营困难，面临倒闭危险，万般无奈之际，他买断了奥古斯特·雷特的股份，决定制造发动机获取高额利润以摆脱困境。

经过反复地设计与试制、不断的失望和困惑，1879年12月31日终于制造出了他的第一台单缸二行程煤气发动机。设计制造二行程发动机是本茨当时唯一的选择，因为四行程

发动机的专利已经在1877年授予了奥托。不过，这台发动机并没有使本茨摆脱经济困境，他依然面临着破产的危险，生活十分艰苦。由于工厂的生产成本增加很快，银行要求工厂必须升格为大公司，本茨只得吸收其他资金，1881年曼海姆的宫廷摄影师埃米尔·比勒（Emil Buhler）兄弟成为了新股东；1882年10月，9位董事组成了董事会，最后本茨的公司成为一个合资公司，他在其中只占有5%的股份和不多的总经理薪金，而且他无法再继续研究新产品。因此，本茨于1883年秋天选择离开以自己名字命名的公司。

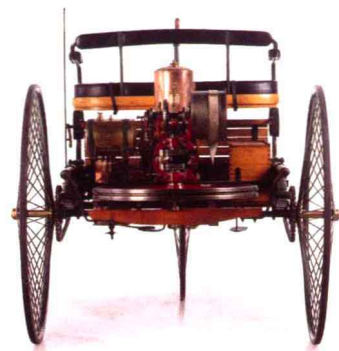
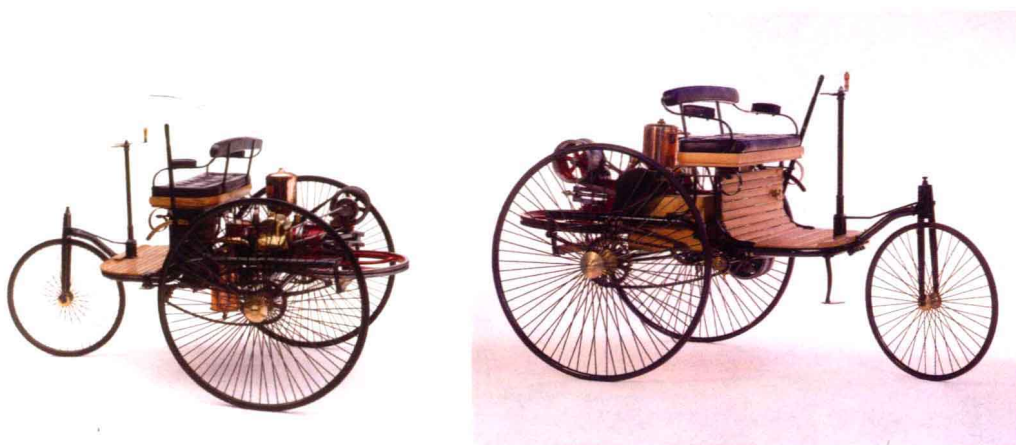


本茨第一辆汽车所使用的四行程发动机（1879年）

1883年10月1日，本茨在麦克斯·罗斯（M.C.Rose）以及弗里德里希·威尔海姆·埃塞林格（F.W.Esslinger）的资助下，创建了莱茵奔驰煤气发动机公司（Benz & Co., Rheinische Gasmotorenfabrik），开始只有25个雇员，主要生产固定式煤气二行程发动机，同时出售制造他的专利发动机的许可——1882年本茨取得了蓄电池点火方式与调速器专利。这个生意使本茨的公司赚了很多钱，这样，本茨就有

更多的时间和精力去开发更适合“无马马车”的发动机。

1886年1月29日，本茨为他于1885年9月5日所制造成功的三轮乘坐车，向德意志帝国专利局申请汽车发明专利，这一天成为了汽车的誕生日，本茨被誉为“汽车之父”。这是因为公认的汽车定义中排除了用蒸汽机驱动的各种车辆，而本茨是最早使汽油机汽车作为商品制造成功的人。



卡尔·弗里特立奇·本茨取得专利的汽车（1885年）



早期奔驰公司专利汽车的销售广告（1888年）

后来，本茨继续对汽车进行改进，提高发动机的功率。1890年，奔驰公司又有新的投资者加入，雇员50人。到1892年底，他已经销售了12辆汽车；并于1893年开始了汽车系列生产。

1899年5月8日，奔驰公司（Benz & Co.）成为一个有限公司，名字更改为“Benz & Cie”。公司雇员增加到了

430人，当年汽车产量为572辆，成为了世界上最成功的汽车生产商。

1900年，奔驰公司年销售汽车603辆，其中341辆出口到国外。自1887年到1900年以1250辆汽车的销售业绩，奔驰公司成为了世界上最大的汽车制造商。



卡尔·弗里特立奇·本茨与儿女合影（从左至右）：理查德、蒂尔德、埃伦、卡尔、克拉拉、欧根（1894年）



奔驰公司员工合影（1897年）

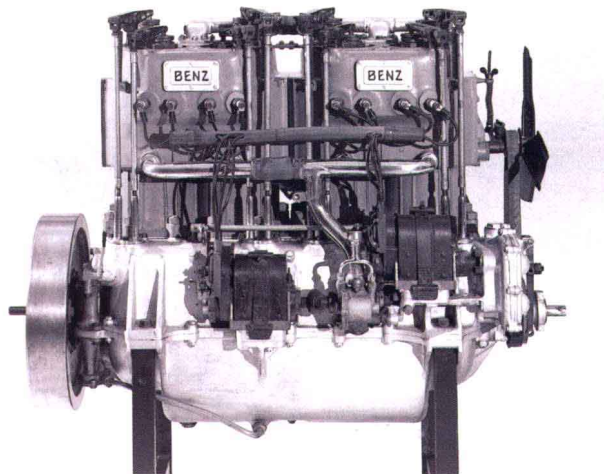
1903年1月24日，本茨不再主持公司的具体工作，退出了一线管理，只保留了公司董事会顾问职务。

1906年，本茨和他的长子欧根（Eugen）在巴登-符腾堡州的拉登堡（Ladenburg）成立了本茨父子公司（Benz &

Sohne），生产发动机和汽车。他们的汽车质量很好，成为了伦敦出租车的首选车型。

1914年11月25日，因作为机械工程师的本茨成为了汽车工业的先驱，卡尔斯鲁厄大学授予他荣誉博士头衔。

本茨公司生产的发动机

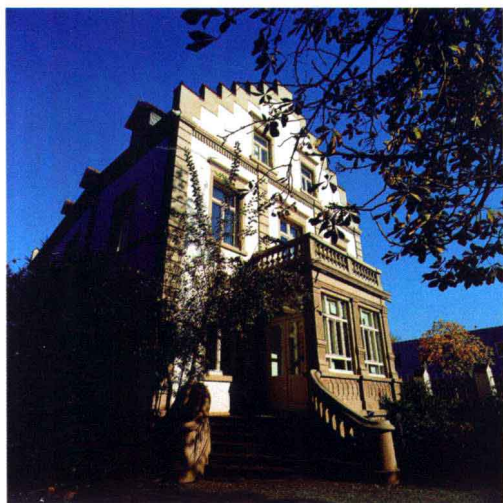


81岁高龄的本茨在慕尼黑参加庆祝活动时的第一辆专利汽车合影，站在后面的是本茨夫人贝尔塔（1925年）

1926年6月29日，戴姆勒和本茨两人各自创立的公司合并成为戴姆勒-奔驰汽车公司（Daimler-Benz AG）。新公司地址定在柏林，总部设在温特图尔凯姆（Unterturkheim）。本茨为新公司董事会成员。

1926年11月25日，本茨被授予拉登堡荣誉公民。本茨全家于1905年从曼海姆搬到了这里居住。

1929年4月4日，本茨在拉登堡家中去世，享年85岁。他的居所现在是本茨-戴姆勒基金会的总部。



本茨最后在拉登堡的居所现在成为了“本茨-戴姆勒基金会”的所在地

人们永远纪念着汽车的发明者

1.2 哥特利布·戴姆勒

现代汽车创始人



哥特利布·戴姆勒（Gottlieb Daimler, 1834 ~ 1900年），德国发明家，现代汽车工业的先驱，戴姆勒-奔驰汽车公司的创始人之一。

1834年3月17日，哥特利布·戴姆勒出生于德国符滕堡雷姆斯河畔赛恩多夫（Schorndorf）的一个手工业工人家庭，是父母的第二个孩子，父亲约翰尼斯·戴姆勒（Johannes Daimler, 1801 ~ 1875年）是一位面包店老板，母亲的名字是佛瑞德丽克（Frederika Daimler）。戴姆勒在孩提时就对绘图和机械深感兴趣。

哥特利布·戴姆勒

1847年，13岁的哥特利布·戴姆勒小学毕业。1848年后，他做过制枪匠学徒。1857 ~ 1859年在斯图加特技术学校（Stuttgart Polytechnic）学习，之后他到过法国和英国的多个机械公司工作。1862年在参观伦敦世界博览会后，戴姆勒回到了德国。戴姆勒对燃气发动机产生了浓厚的兴趣，并开始学习研制燃气发动机。

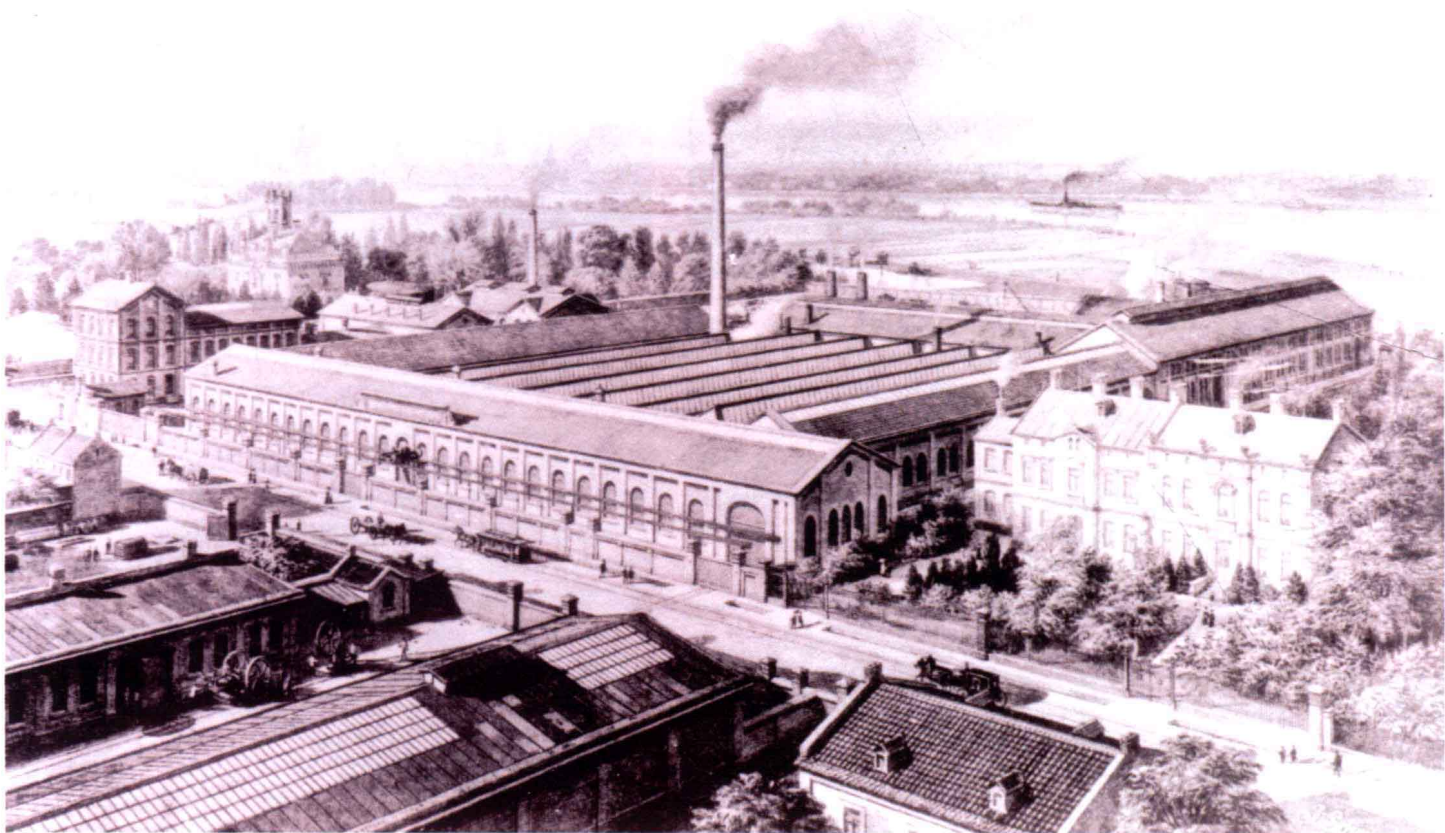
1863年，戴姆勒成为了罗依特林根（Reutlingen）一家机械制造厂的车间主任。



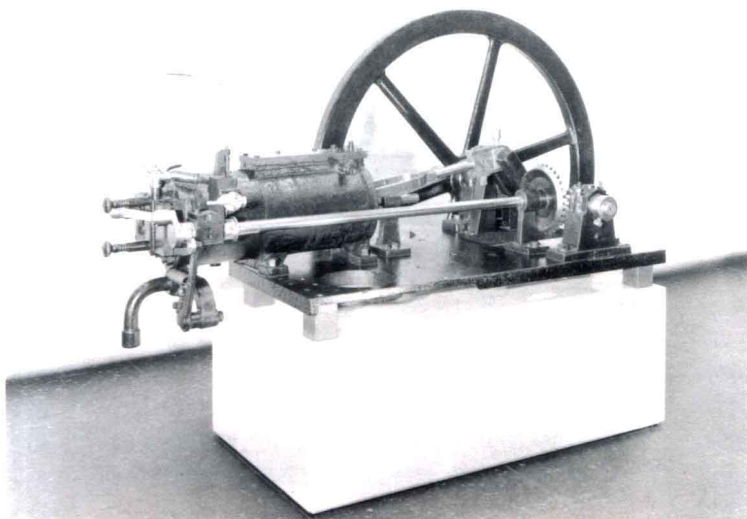
哥特利布·戴姆勒位于赛恩多夫的故居已修缮一新

1865年，戴姆勒任道依茨燃气发动机股份公司（Gasmotorenfabrik Deutz AG）工程师。道依茨燃气发动机股份公司是由尼古拉斯·奥古斯特·奥托（Nikolaus August Otto, 1832 ~ 1891年）和尤格·兰根（Eugen Langen, 1833 ~ 1895年）于1864年成立的。戴姆勒改进了奥托四行程发动机，制造戴姆勒卧式发动机，采用的是炽热管点火装置，性能还不够完善。戴姆勒受到奥托发动机

的启发突发灵感，他要设计一种轻巧、高转速的发动机，并把它装在水陆空各种交通工具上。就是在这里，他认识了威廉·迈巴赫（Wilhelm Maybach, 1846 ~ 1929年），这次相遇对于两个人来说，都是生命中的重大转折点，他们成为了密不可分的伙伴。1872年，戴姆勒担任了道依茨燃气发动机股份公司的技术主管。



道依茨燃气发动机股份公司工厂（1872年）

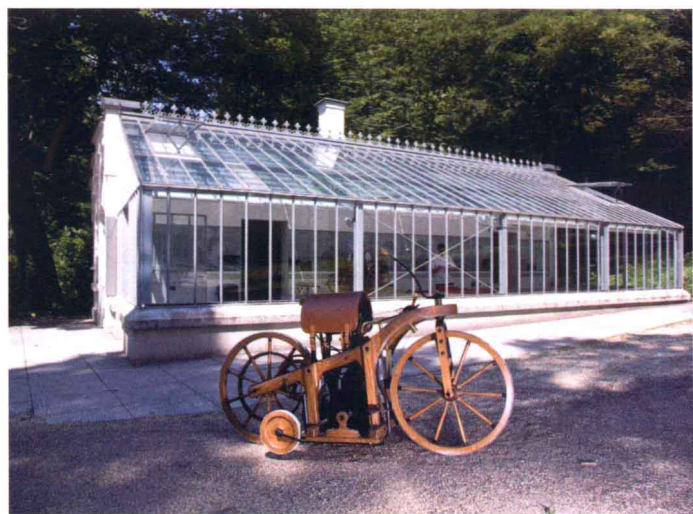
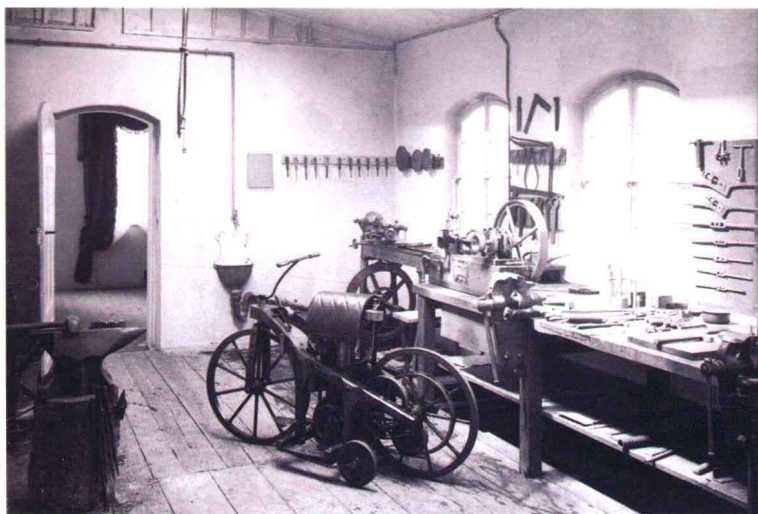


道依茨工厂生产的燃气发动机（1876年）



1882年，因为在道依茨公司戴姆勒不能根据他的思路开发小型高速发动机，他离开了道依茨公司，在堪施塔特（Bad Cannstatt，现在是斯图加特的一部分）买了一幢别墅，价钱是7.5万金马克，他把自家屋子后花园的温室改

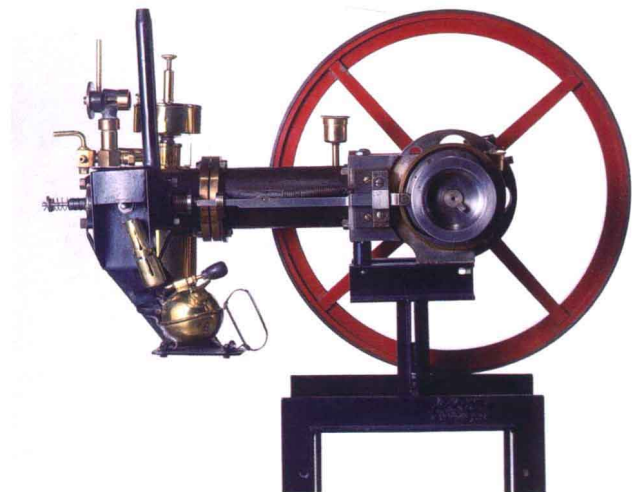
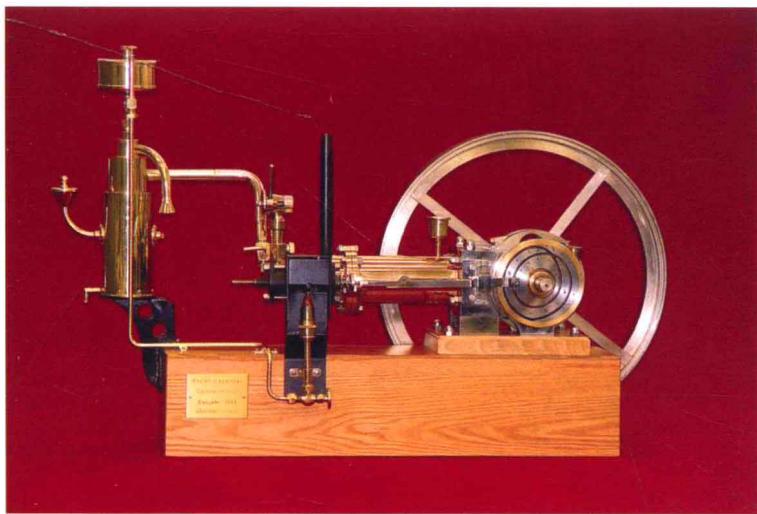
建为自己的第一个车间，并让迈巴赫也与他合伙干。戴姆勒开始潜心研究，致力于开发更小、更轻、效率更高、适用范围更广、机动性更好的四行程发动机。



戴姆勒把自家屋子后花园的温室改建为自己的第一个车间，现在陈列着各种发动机和工具的模型，生动再现了戴姆勒和迈巴赫两位发明家当年的工作场景（1992年7月重新修建）

1883年，他与好友威廉·迈巴赫合作，成功研制出高速汽油机，转速达600r/min，这比奥托四行程发动机的转速提高了3倍，在这以前所有发动机还没有超过250r/min的。1883年8月15日，他们制成了今天汽车用发动机的

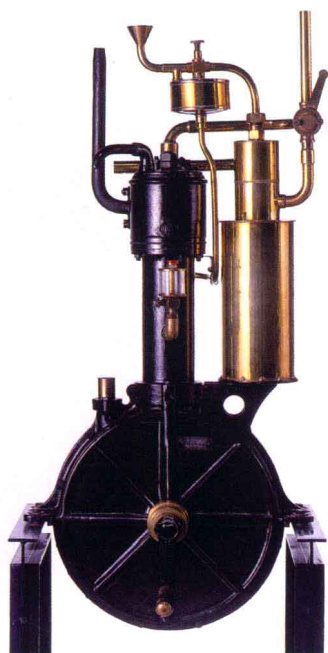
原型——高压点火卧式汽油机；并于同年12月16日获得了德意志帝国第28022号专利——汽油发动机的专利。严格地说，戴姆勒专利发动机的炽热管点火器是他的创新，但其基本原理与奥托四行程发动机是一样的。



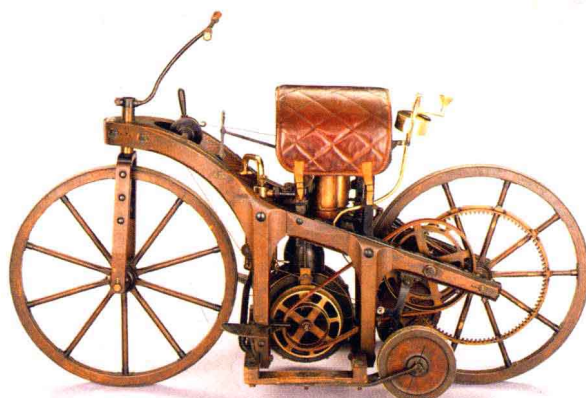
戴姆勒高压点火卧式汽油机（1883年）

1884年5月，戴姆勒成功地把卧式汽油机改制成体积尽可能小的立式汽油机，取名“立钟”（Grandfather Clock），并于1885年4月3日取得了立式汽油机的专利，专利号34926。该汽油机汽缸采用气冷方式，立于曲柄箱之上；进气阀可以自动开合，排气阀由戴姆勒发明的

曲线槽控制装置控制，成功地将曲柄轴以及小型的飞轮纳入曲轴箱内，不但大大地提升了发动机的功率，同时更减缩了发动机的体积。戴姆勒的立式汽油机质量轻、转速高（750r/min），压缩比为3，并首先应用了化油器。



戴姆勒立式汽油机 Grandfather Clock (1885年)

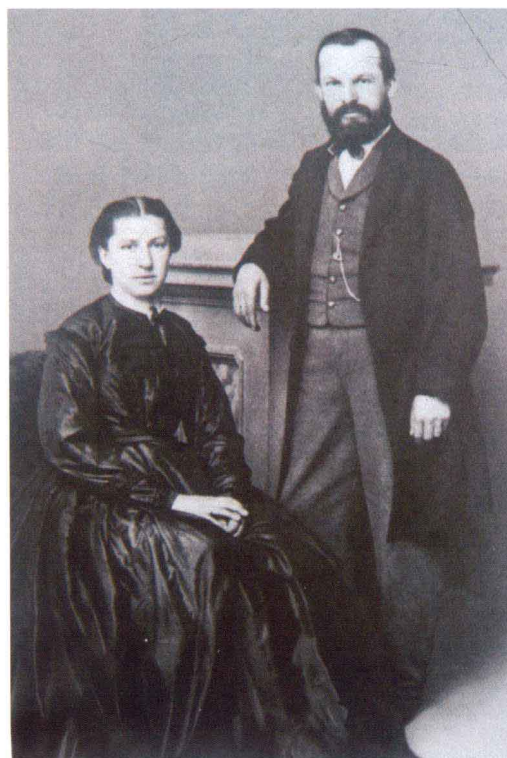


哥特利布·戴姆勒获得摩托车专利 (1885年)

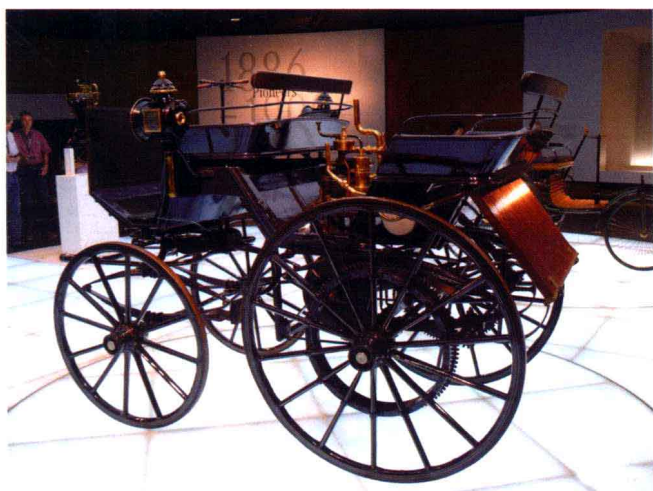
哥特利布·戴姆勒把汽油机装到专制的自行车上，1885年8月29日获得了摩托车专利，专利号为36423。注册时取名为“石油发动机双轮自行车”。该摩托车装有戴姆勒自制的单缸、风冷、四行程、400W (0.5hp) 的汽油机；该车车后轮660mm (26in)，前轮860mm (34in)；马鞍式真皮坐垫，橡木车架，木制车轮，皮带传动，加一级齿轮变速。离合器的结构是借助皮带传动的压带轮来控制的，压紧压带轮，动力转向后轮，驱动车子前进；放松压带轮，皮带打滑，即切断动力传递，车子停止前进。左右还有两个支地小车轮，最高车速为12.9km/h。同年11月10日，戴姆勒的长子保罗 (Paul Daimler, 1869 ~ 1945年) 驾驶这辆摩托车行驶了6km。这辆世界上最早的摩托车在1903年的火灾中荡然无存，现保存在

斯图加特汽车博物馆内的摩托车是1905年复制的。

1886年8月，戴姆勒把新型立式发动机安装在他为妻子艾玛 (Emma Kunz) 43岁生日而购买的马车上，制造了第一辆戴姆勒四轮汽车，这是第一辆具有现代意义的汽车。



戴姆勒与妻子艾玛 (Emma Kunz)，戴姆勒于1867年11月9日与艾玛结婚，生育了两个儿子——保罗 (Paul Daimler, 1869 ~ 1945年) 和阿道夫 (Adolf, 1871 ~ 1913年)，艾玛死于1889年7月28日



第一辆具有现代意义的戴姆勒四轮汽车 (1886年)



1887年6月，戴姆勒把工厂搬到了新的厂房，并亲自挑选了23名技工和1名秘书，而一切费用都由戴姆勒一个人承担。资金紧张迫使戴姆勒去寻找合伙人，他找到了科隆-罗特威尔（Koln Rottweiler）火药厂的总裁、枢密商务大臣马克斯·达特哈夫（Max Duttenhofer, 1843 ~ 1903年）和戴姆勒业务上的朋友阿赫曼·罗尼（Ailhelm Lorenz, 1842 ~ 1926年）。1890年11月28日，在斯图加特附近的堪施塔特城，三个合伙人组建了戴姆勒发动机有限公司（Daimler Motoren Gesellschaft, 简称DMG），戴姆勒任监管会代理主席，发动机开始大批量生产，并批量生产戴姆勒（1900年改名为梅赛德斯）汽车。



戴姆勒发动机有限公司DMG外景

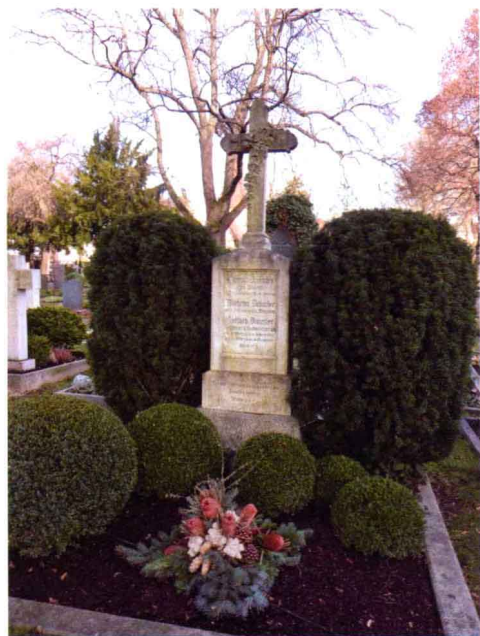
戴姆勒与DMG公司合伙人的关系越来越紧张，两个合伙人设计将戴姆勒挤出公司，他们要求DMG公司偿还40万马克的银行贷款，否则他们就宣布破产。同时，他们也给戴姆勒指明了一条出路，让他以66666马克的价格向他们出售他名下的股份和专利。为了公司不至于破产，也是为了维护他本人的荣誉，1894年10月10日，戴姆勒接受了他们的条件，退出了公司。



哥特利布·戴姆勒在办公室（1890年）



戴姆勒与第二任妻子莉娜（Lina Hartmann），1893年7月8日戴姆勒与佛罗伦萨的旅馆经营者莉娜结婚（1893年）



1895年11月8日，戴姆勒重新回到了DMG公司。戴姆勒品牌扬名海外，给公司带来了兴旺。他收回了20万马克的股份，还得到了10万马克的股票，并在董事会担任了首席顾问和督察总监的职位。

1900年3月6日，哥特利布·戴姆勒因心脏病卒于德国斯图加特的堪施塔特，享年66岁。

堪施塔特的哥特利布·戴姆勒墓地

威廉·迈巴赫

汽车设计之王

如果将汽车历史的篇章翻回到其诞生之初，人们会发现威廉·迈巴赫（Wilhelm Maybach, 1846 ~ 1929年）的名字和本茨、戴姆勒的名字是并驾齐驱的。

威廉·迈巴赫，被誉为“汽车设计之王”，德国汽车工业界最重要的先驱人物之一，戴姆勒-奔驰公司的三位主要创始人之一，还创建了豪华车品牌迈巴赫。



威廉·迈巴赫

1846年2月9日，威廉·迈巴赫出生于德国巴登-符腾堡州海尔布隆（Heilbronn）的勒文斯坦市（Lowenstein），他有4个兄弟姐妹，后来全家搬到了斯图加特（Stuttgart）。在威廉·迈巴赫10岁的时候，父母相继去世，小小的他成为了一个孤儿。幸运的是，在威廉·迈巴赫面临生活困难的时候，一家慈善机构在《斯图加特报》上看到领养启事并答应照顾他，他被安排居住在罗依特林根（Reutlingen）兄弟会

里面。除了孤儿们的居住与教育外，兄弟会也附设有机械工厂，让孤儿们能在里面工作并且学习谋生技能。上学期间，学校的创建者和负责人古斯塔夫·威纳（Gustav Werner, 1809 ~ 1887年）发现了威廉·迈巴赫在技术方面的天赋并很好地培养了他，这为威廉·迈巴赫日后的发展打下了深厚的基础。



罗依特林根兄弟会是威廉·迈巴赫生活、学习和工作过的地方