

The Century of the Car Design II

汽车设计百年

意大利量产车制造商

[日] Car Styling 编 / 刘婕 译



清华大学出版社

The Century of the
Car Design

汽车设计百年

意大利量产车制造商

[日] Car Styling 编 / 刘婕 译

清华大学出版社

北京

内 容 简 介

虽然每个汽车制造商对制造汽车的热情都不输给其他人,但意大利人对此却似乎有着别样的热情。他们喜欢竞争,对胜利有着难以捉摸的喜好,意大利车正是在这样的动机下诞生的。

或许正是因为他们对汽车不计成本的热情,使得所有的企业都无一例外的面临各种经营危机,这样的波澜是否会产生震撼你我心灵的美感呢?

又有多少曾在意大利车百年发展史中闪烁光芒的名车被掩埋在历史的尘埃中?

虽然本书概述了量产车制造商的历史及文化,但意大利车的精彩却刚刚开始……

敬请期待《意大利车身制造商》

北京市版权局著作权合同登记号 图字:01-2012-8498

The Century of the Car Design II: イタリア車のデザイン 量产车メーカー編, by Car Styling Copyright © Car styling 株式会社
All Rights Reserved.

版权所有·侵权必究。侵权举报电话:010-62782989 13701121933

图书在版编目(CIP)数据

汽车设计百年:意大利量产车制造商 [日]Car Styling 编;刘婕译. —北京:清华大学出版社,2013.4

书名原文:The Century of the Car Design

ISBN 978-7-302-30940-6

I. ①汽… II. ①C… ②刘… III. ①汽车—设计—意大利 IV. ①U462

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第294044号

责任编辑:庄红权

封面设计:常雪影

责任校对:赵丽敏

责任印制:沈 露

出版发行:清华大学出版社

网 址: <http://www.tup.com.cn>, <http://www.wqbook.com>

地 址:北京清华大学学研大厦A座

邮 编:100084

社总机:010-62770175

邮 购:010-62786544

投稿与读者服务:010-62776969, c-service@tup.tsinghua.edu.cn

质量反馈:010-62772015, zhiliang@tup.tsinghua.edu.cn

印装者:北京亿浓世纪彩色印刷有限公司

经 销:全国新华书店

开 本:235mm×297mm 印 张:9.5

字 数:222千字

版 次:2013年4月第1版

印 次:2013年4月第1次印刷

印 数:1~4000

定 价:56.00元

产品编号:049043-01

前言

2011年3月17日意大利迎来了建国150周年华诞，首先我们对此表示衷心的祝贺。虽然从第二次世界大战后意大利共和国成立到现在仅仅65年，但是这个国家却带有从公元前509年罗马帝国诞生以来浓厚的历史色彩。在这个既古老又年轻的国家——意大利的土地上培育出来的文化和文明无论在哪个时代都给世界带来了巨大的影响。

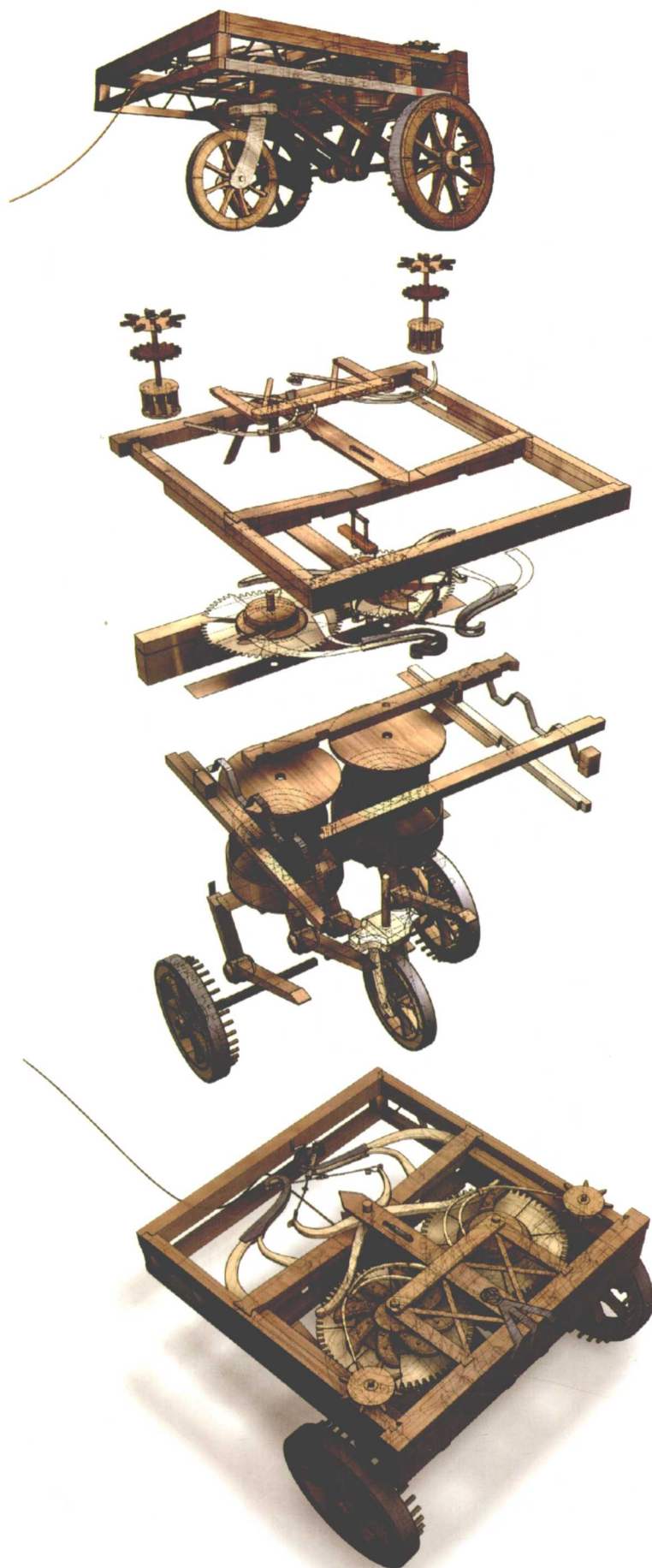
在本次按照国别和企业类别探讨乘用车的系列图书中，第2卷和第3卷是意大利车。意大利车是与第1卷的德国车相对应的品牌群组。相对于理性且切实致力于保证汽车性能的德国车，意大利车则富有情趣和感性的美。许多意大利车迷都承认意大利车具备一种与众不同的魅力，甚至可以让人容忍它些许技术上的不足。这种不同来自哪里呢？是因为人种性格的不同带来的吗？

戈特利布·戴姆勒和卡尔·奔驰取得汽车的专利权都是在1886年，但是早在1495年列奥纳多·达芬奇就开始思考汽车这一概念了（You Tube: Lenoaedo Da Davinci's Automobile）。当时停滞于以铁制发条为动力的三轮车的构想，因此不得不将把汽车推向实际应用的荣誉让给德国。但是意大利培育出了以列奥纳多·达芬奇为代表的卓越的天才学者和艺术家。

比德国、英国、法国等略晚开花的意大利汽车产业始于1899年菲亚特在都灵的创设。虽然基本技术是从周边邻国借来的，但是意大利人热衷于赛车运动，在车体设计的美观方面也培养出了让世界羡慕的灵感和技艺。赋予意大利车的感官美和操控乐趣的东西到底起源于哪里呢？

本书为《汽车设计百年》（The Century of the Car Design）的第2卷，主要以意大利量产车制造商作为中心内容。接下来的第3卷将推出意大利车身制造商特辑，敬请期待！

编者



Photos: Istituto e Museo di Storia della Scienza

- 1 工艺和现代设计融为一体的意大利品牌产品
- 3 意大利主要品牌所在地
- 4 何谓意大利车?
- 5 意大利产业界的盟主 **菲亚特集团**
- 15 成为意大利标志性存在的 **菲亚特500**
- 17 跑车·菲亚特的象征 **阿巴斯**
- 21 饱含意大利人激情的 **阿尔法·罗密欧**
- 28 日意合资时机过早吗? **“ARNA”项目**
- 29 走高端路线 **蓝旗亚**
- 35 孤高的轿跑 **玛莎拉蒂**
- 38 Jr阿道夫·奥尔西所描述的 **玛莎拉蒂的设计**
- 40 变幻莫测的玛莎拉蒂设计
- 41 关于目前玛莎拉蒂设计的思考
- 42 玛莎拉蒂的设计特点
- 43 OSCA的终结和新生OSCA项目
- 45 步入新局面的 **法拉利**
- 55 充满叛逆精神的超级跑车品牌 **兰博基尼**
- 64 新体制下复活的 **德托马索**
- 69 稳步前进的 **帕加尼**
- 70 转战美国的 **西采塔**
- 71 消逝于历史漩涡中的品牌
- 80 意大利汽车的未来
- 80 展望意大利汽车的未来
- 81 意大利汽车制造商开拓的未来
- 83 车身制造商所描绘的阿尔法·罗密欧的未来
- 85 另一个意大利车“Microvettura”的现状和课题
- 89 在意大利企业进修的日本设计师们
- 95 意大利的设计院校
- 99 日本的意大利汽车俱乐部
- 102 意大利汽车记事年表: 量产车制造商篇



Olivetti First Typewriter "M1" (1911)



Olivetti Typewriter "Lettera 22" (1950)



Olivetti Calculator
"Divisumma 18" (1972)

工艺和现代设计融为一体的意大利品牌产品

意大利是匠人之国。与作为工具合理、可信度高的德国产品相对应，意大利闻名于世的是匠人花费工夫做成的精致工艺品。所以通常人们认为“德国是工业品之国，意大利则是工艺品之国”。这一点光是在皮革制品和时尚品牌上就有非常明显的体现。

著名的钢笔品牌——奥罗拉（都灵）、维斯康提（佛罗伦萨）、德塔（那不勒斯）、万特佳（格拉帕）。著名的自行车品牌——比安奇、哥伦布、梅花、比亚乔。

卡密洛·奥利维蒂创立的打印机公司由他的儿子安德里尼奥将其进行近代化改革，在20世纪60年代埃托雷索特萨斯的设计闻名于世。马里奥·贝里尼、吉奥·庞蒂、亚历山德罗·门迪尼等意大利现代设计大师们呈现给世人崭新的工艺品。他们的意识里潜在活跃着建筑家的思想和灵感，通常人们认为“意大利的一半是神创造的，剩下的一半是建筑家们创造的”。人们感觉意大利的建筑物与家

具或日用品的设计在某些地方有相通的工艺，大概是因为过去的意大利工业设计师，大多都在都灵或米兰的工科大学学过建筑的缘故吧。当然，现如今设置工业设计学科的大学或者职业学校有很多。阿莱西的厨房用具、卡西纳IXC或者卡帕奈利的家具、德里亚德的椅子、阿特米德或者冯塔那·安德的灯具，都为年轻的设计师们提供了很好的样本。米兰家具展常年保持着活力大概是因为它能展现不断更新的意大利现代设计的魅力吧。

除了汽车，意大利也有许多极具个性的摩托车品牌。

被比亚乔吞并的阿普利亚、吉拉雷；属于卡吉瓦旗下的奥古斯塔；被中国钱江集团收购的贝内力。经过迂回曲折最终获得独立的杜卡迪，与轻便摩托车韦士柏一起成为了现代意大利摩托车的代表品牌。

（藤本彰）



Alessi Kitchen Ware (From left: Egg Cup, Can Opener, Corkscrew, Wine Opener)



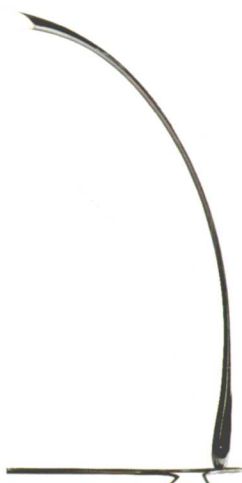
Artemide Table Lamp



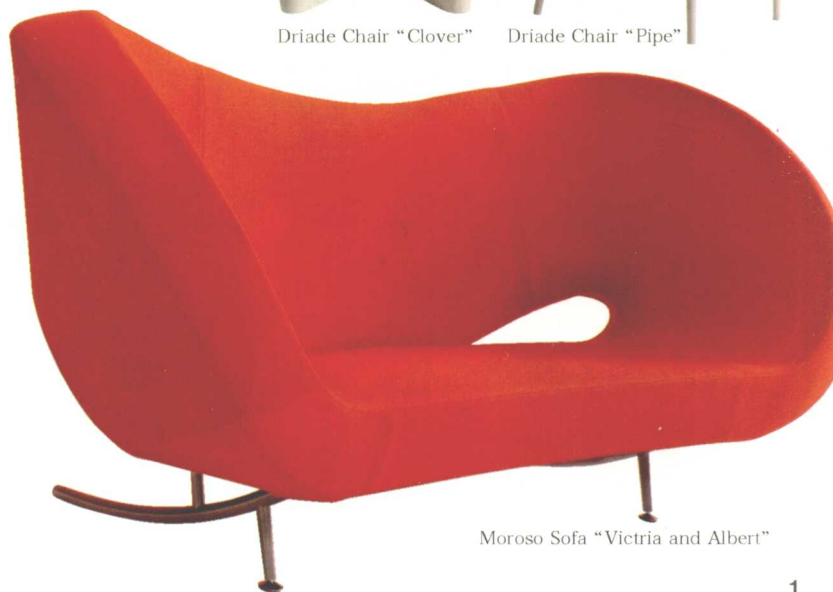
Driade Chair "Clover" Driade Chair "Pipe"



Cappellini Bookcase "Cloud"



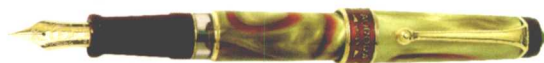
Fontana Arte Floor Lamp



Moroso Sofa "Victoria and Albert"



Delonghi Espresso Machine "BC0261"



Aurora Fountain Pen



Delta Ballpoint Pen



Montegrappa Fountain Pen



Visconti Ballpoint Pen



Omas Fountain Pen



Rivarossi Rail Transport Modelling



Bburago Miniature Car



Italeri Miniature Airplane



Delonghi Oil Heater "Rapido"



Moleskine Notebook



Bianchi Roadbike "Via Nirone"



Ducati Diavel, 2011 Model



Aprilia RS250



Vespa PX 125



Girela Fuoco 500ie

意大利主要品牌所在地

GERMANY

SWITZERLAND

AUSTRIA

FRANCE

SLOVENIA

CROATIA

MONACO

Ligurian Sea

Adriatic Sea

Tyrrhenian Sea

THE MEDITERRANEAN SEA

Ionian Sea

意大利汽车制造商的势力分布图

不论大中小规模，汽车制造企业大多集中在作为工业城市十分繁荣的北部地区，特别是在都灵、米兰、摩德纳设立据点的汽车制造商有很多。小规模汽车制造商非常多，零散分布在全国各地。

除主要品牌以外，帕加尼 (Pagani)、克维尼 (Covini)、佛那萨利 (Fornasari)、B.Engineering、F&M 汽车公司 (F&M Auto) 等都在制造和销售超级跑车或者具有异国情调的汽车。微型车制造商的存在也是意大利的一个特征。卡萨里尼 (Casalini)、Grecav、Effedi 以及作为轻便摩托车十分有名的比亚乔公司 (Piaggio) 也在开发微型车。还有专门生产电动汽车的生产商，艾斯蒂马 (Estrima) 制造被称为四轮摩托车的电动汽车，Italcar 生产高尔夫球场用的电动汽车，MicroVETT 与菲亚特、比亚乔、依维柯公司联合制造以生产型汽车为基础的转换电动汽车。

也有已经从汽车制造行业退出、但品牌名字还保留着的特殊例子。从销售菲亚特汽车起家的斯坦圭里尼 (Stanguellini) 公司曾作为跑车制造商名震一时，而现在又在摩德纳成为菲亚特集团的经销商。经销商用地内设有“Musco Stanguellini” (斯坦圭里尼博物馆)，在那里展览着富有历史价值的斯坦圭里尼珍藏品。西采塔 (Cizeta) 公司曾经是摩德纳的意大利车制造商，破产后，2003 年转移到美国，重新开始生产高级赛车。20 世纪 60—70 年代驰名的德托马索 (De Tomaso) 公司在 2004 年解散，但又在 2011 年 3 月的日内瓦车展上宣布复出，计划利用菲亚特公司决定关闭的南部西西里岛的特尔米尼工厂作为生产基地。

意大利南部主要是农业中心，虽然工业化进程缓慢，但是制造微型车的塔索 (Tasso) 公司、生产 SUV 或者小型汽车的 DR 汽车公司 (DR Motor) 也发展良好。

(高田仁志)

黑色文字：国家名

——：国境线

蓝色文字：州名

——：州境线

白色文字：海域名称

深蓝色文字：主要品牌所在地

LOGO：主要品牌

●：其他现存的品牌

○：只剩下名字的品牌

●：主要的零部件生产商

—：消失的品牌

何谓意大利车？

意大利汽车产业历史记载的汽车品牌大约有 110 个。现在在菲亚特集团旗下的菲亚特、阿尔法·罗密欧、蓝旗亚、阿巴斯、法拉利、玛莎拉蒂，以及虽是奥迪投资但总部位于圣亚加塔·波隆尼的兰博基尼，再加上奥拉西欧·帕加尼在 1999 年创立的帕加尼汽车公司，共计 8 个品牌。1987 年罗曼诺·阿蒂奥利在摩德纳重建的布加迪品牌于 1998 年被大众集团收购，由于将本部设在故乡阿尔萨斯的莫尔塞姆，所以变成了法国车。

为了更加详细了解意大利车

意大利不仅有各汽车制造公司自己的博物馆，也分布着很多汽车博物馆。其中，最有名的都灵汽车博物馆“卡洛·比斯卡雷蒂”于 2011 年 3 月作为国立汽车博物馆重新开放。

国立汽车博物馆（原都灵汽车博物馆“卡洛·比斯卡雷蒂”）

Museo Nazionale dell'Automobile

www.museoauto.it/

菲亚特博物馆 Centro Storico Fiat

www.fiatspa.com/en-us/group/centro_storico/Pages/default.aspx

（一般不对外开放）

阿尔法·罗密欧历史博物馆 Museo Storico Alfa Romeo

www.alfaromeo.com/

（“Home”>“Alfa World”>“历史”>“博物馆”）

马拉内罗索博物馆 Collezione Maranello Rosso

www.maranellorosso.com/

法拉利博物馆 Galleria Ferrari

www.ferrari.com/Italian/About_Ferrari/Museo-Ferrari/Pages/Home-Museo.aspx

帕尼尼博物馆 Panini Museum

www.maserati.com/maserati/en/en/index.html

（“Home”>“Maserati Passion”>“The company”>“Panini Museum”）

兰博基尼博物馆 Lamborghini Museum

www.visit-lamborghini.com/

费鲁乔·兰博基尼博物馆 Ferruccio Lamborghini Museum

www.museolamborghini.it/

尼克里斯博物馆 Museo Nicolis

www.museonicolis.com/

车王博物馆 Quattroruote Collection

www.quattroruote.it/

路易吉·邦凡蒂汽车博物馆 Museo dell'Automobile “Bonfanti - Vimar”

www.museobonfanti.veneto.it/

一千英里耐力赛博物馆 Museo della Mille Miglia

www.museomillemiglia.it/

斯坦圭里尼博物馆 Museum of the Historical Car Stanguellini

www.stanguellini.it

皮耶罗·塔鲁菲博物馆 Museo dell'Associazione Piero Taruffi

www.museotaruffi.it/

Nuvolari “流云”博物馆 Museo Tazio Nuvolari

www.tazionuvolari.it/

Gino Tonutti博物馆 Museo Gino Tonutti

www.tonuttimuseum.com/

圣马蒂诺博物馆 Museo dell'Automobile di San Martino in Rio e Scuderia San Martino

www.museodellauto.it/

杜卡迪摩托车博物馆 Museo Delle Motociclette Ducati

www.ducati.com/heritage_temp/index.do

欧洲运输博物馆 “Ogliari” Museo Europeo dei Trasporti Ogliari

www.museodeitrasportiogliari.it/

Depoca 阿玛柯德汽车博物馆 Museo Auto e Moto d'Epoca “Amarcord”

www.hobbyautoemoto.it/

怀旧俱乐部 Nostalgia Club

www.nostalgiaclub.com/

班蒂尼汽车博物馆 Collezione dell'Automobile Bandini

www.motorvalley.it/musei-e-collezioni/bandini.html

里吉尼博物馆 Collezione Righini

www.motorvalley.it/musei-e-collezioni/collezione-righini.html



Museo Nazionale dell'Automobile



Museo Storico Alfa Romeo



Panini Museum



Galleria Ferrari



Museo Lamborghini

意大利主要轿车制造商官网地址

Fiat: www.fiat.com/

Lancia: www.lancia.com/

Alfa Romeo: www.alfaromeo.com/

Abarth: www.abarth.it/

Ferrari: www.ferrariworld.com/

Maserati: www.maserati.com/

Lamborghini: www.lamborghini.com/

Pagani: www.paganiautomobili.it/

Cizeta: www.cizetausa.com/cizeta/

De Tomaso: www.detomaso.it/



Bravo (2007—)



500 (2007—)



Punto Evo (2010—)

FIAT



Croma (2005—)

意大利产业界的盟主 菲亚特集团

现状

菲亚特不仅涉及汽车领域，还经营铁路、船舶、飞机制造等意大利的各种运输设备产业，并且在金融界和新闻界也有涉足。“法国拥有雷诺，而菲亚特则拥有意大利”，人们如此高度评价菲亚特是一个巨大的企业集团。但是这并不意味着菲亚特是作为一个联合大企业成长起来的。创业初期的菲亚特认为仅经营汽车制造业不够稳定，所以积极涉足利于提高收益的事业领域，最终就形成了现在的营业状况。菲亚特集团分为汽车部门和其他产业部门这两大类别。

仅在汽车领域，现在的菲亚特汽车集团，将菲亚特、阿尔法·罗密欧、蓝旗亚、阿巴斯、法拉利、玛莎拉蒂、依维柯（商用车）、玛涅蒂玛瑞利（燃料

喷射装置等汽车零部件）、CNH Global（农业·土木建设用车）置于旗下。从2009年开始取得了克莱斯勒集团 LLC 的 35% 的股份（克莱斯勒的第一大股东是持有 67.69% 股份的 UAM 美国汽车联合会），拥有员工 22 万人。而如此巨大的一个组织，集团整体的经营实权掌握在创业家族的阿涅利一族手中。

2004 年，伴随着原集团董事长翁贝托·阿涅利的去世，接任菲亚特集团董事长的卢卡·蒙特泽莫罗将事业投入到卡罗玛、格兰德朋多等新型车上。如此一来，一直苦于业绩低迷的菲亚特仅仅用了 1 年的时间就恢复盈利，成为菲亚特飞跃发展的牵引力。但是 2010 年 4 月，卢卡·蒙特泽莫罗将集团董事长的职位托付给创始人乔瓦尼·阿涅利的直系吉安尼·阿涅利的孙子——34 岁的约翰·埃尔坎，

自己只担任法拉利公司董事长一职。塞尔吉奥·马尔其奥尼自 2004 年以来担任社长兼首席执行官，目前还兼任克莱斯勒公司的首席执行官。

对首席执行官塞尔吉奥·马尔其奥尼直接汇报设计相关工作的是劳伦佐·雷曼西欧蒂，他是负责设计的副社长。从 2007 年开始，他开始指挥菲亚特集团汽车部门的所有品牌和玛莎拉蒂品牌的设计。直接统率菲亚特品牌设计的是罗伯托·乔利托部长，他在 2005 年之前一直担任先行开发设计部负责人。

日本的菲亚特

从 2007 年起菲亚特集团日本汽车公司开始进口销售菲亚特以及阿尔法·罗密欧汽车。这是当时整个东南亚地区唯一的菲亚特集团汽车公司的驻外分部。详情可见 www.flat-auto.co.jp。



John Jacob Philip Elkann (1976 —)

约翰·雅各布·菲利普·埃尔坎。2010年开始担任菲亚特集团的董事长。他是犹太人作家阿兰·埃尔坎和詹尼·阿涅利的儿子。22岁在都灵理工大学时成为菲亚特公司的董事，他的弟弟拉波成为营销总监。20世纪90年代后半期，在蒙特泽莫罗总裁的指导下，他和弟弟齐心协力成功扭转公司的业绩。年纪轻轻成为总裁接班人的呼声已很高。2004年与博罗梅奥伯爵家的女儿拉维尼娅结婚。

Giovanni "Gianni" Agnelli (1921 — 2003)

詹尼·阿涅利。母亲出身于与波旁王朝有关的贵族德尔蒙特伯爵家族。因为父亲埃多·阿尔多的去世，他成为菲亚特公司的继承人。实际上是阿涅利家族的负责人维托里奥·瓦莱塔在运营公司，所以詹尼能够有充足的时间致力于自己的成长。他在都灵大学法学院学习，取得了律师资格证。他的爱称“avvocato”是意大利语“律师”的意思。他还是运动员，对时尚方面也有卓越超群的灵感，他被评选为世界历史上最佳着装男士五人中的一位。45岁成为公司总经理，两年后晋升为董事长。

他是著名足球俱乐部——尤文图斯的名誉董事长。从1991年开始成为意大利国会的终身议员。1996年被诊断为前列腺癌，因无力与病魔斗争，于2003年1月24日，在他81岁的时候去世。

他的儿子埃多·阿尔多1954年出生于纽约，在大西洋大学学习东洋哲学。普林斯顿大学毕业后，倾心于宗教组织，2000年11月在都灵神秘死亡。



Sergio Marchionne (1952 —)

塞尔吉奥·马尔其奥尼。2004年6月开始担任菲亚特集团汽车公司总经理兼首席执行官，欧洲汽车工业协会(ACEA)会长，克莱斯勒集团LLO总经理兼首席执行官。除此之外还兼任很多公司的首席执行官。14岁的时候跟随家人移居加拿大。在多伦多大学取得MBA学位，持有律师、会计师资格。与蒙特泽莫罗总裁一起致力于经营改革。被授予温莎大学法学名誉博士称号。



Lorenzo Ramaciotti (1948 —)

劳伦佐·雷曼西欧蒂。从2007年开始任菲亚特集团设计总监。原宾尼法利纳开发部总监。以都灵理工大学机械工科学科第一名的成绩毕业后，进入宾尼法利纳公司。4年后成为样车开发负责人。1998年作为总经理辅佐塞尔吉奥·宾尼法利纳总裁，推荐日本人奥山清行担任设计总监后引退。3年后接受了菲亚特的聘任。



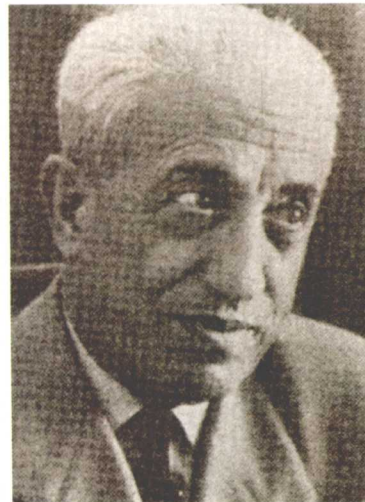
Giovanni Agnelli (1866 — 1945)

乔瓦尼·阿涅利。在皮埃蒙特州都灵市构建起一大汽车产业的领袖人物。1907年获得劳动骑士勋章，1923年成为上院议员，1937年被授予都灵理工大学名誉博士学位。第二次世界大战时，因支持墨索里尼的法西斯党，战后公职和公司经营方面都被开除，直到1966年菲亚特公司才被归还给阿涅利家族。被看作其继承人的儿子埃多·阿尔多在1935年因飞机事故42岁突然离世，留下了埃多·阿尔多的妻子弗吉尼亚和他们的7个孩子，长子乔瓦尼(詹尼)年仅14岁。



Vittorio Valletta (1883 — 1967)

维托里奥·瓦莱塔。1946—1966年担任菲亚特集团总裁。1921年担任菲亚特的会计师，1928年开始，作为创业者乔瓦尼·阿涅利的得力助手十分活跃。总裁去世后，被委任负责阿涅利家族和菲亚特公司。詹尼被开除公职后，维托里奥·瓦莱塔成为菲亚特公司名副其实的总裁。1966年，与苏联缔结合作关系之后，将总裁宝座归还给詹尼·阿涅利，第二年84岁时去世。被人们爱称为“教授”。意大利政府终生上院议员。



Umberto Agnelli (1934 — 2004)

翁贝托·阿涅利。原菲亚特集团第3代董事长。第2代董事长詹尼·阿涅利最小的弟弟。从1970年开始的6年内任菲亚特集团的行政总裁。从1976年起担任了3年的意大利上院议员。1970年起担任足球俱乐部尤文图斯的董事长，之后是名誉主席，还担任意大利足球协会会长。2004年5月27日因肺癌去世。



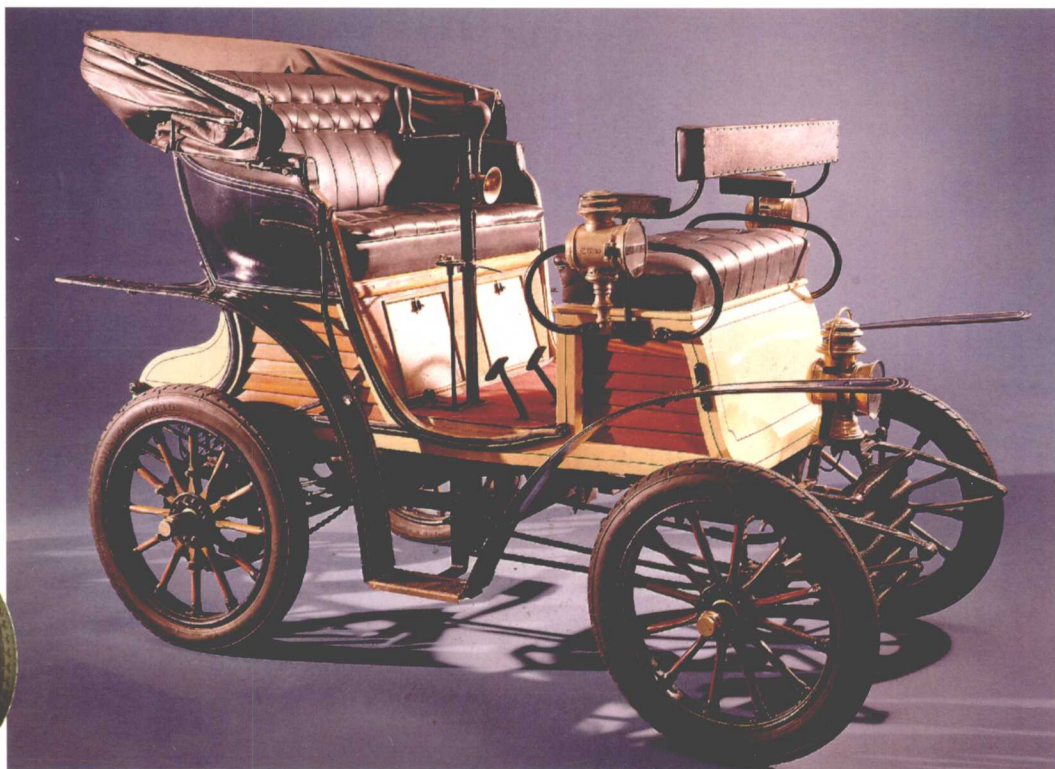
Robert Giolito (1962 —)

罗伯特·乔利托。从2007年起担任菲亚特品牌的设计总监。因为完成了新型菲亚特500的设计而引人注目。“菲亚特的设计方式是致力于构建一个和谐的家庭”，“我们不是落后于时代的学校。我不想变成俄罗斯套娃那样”。(针对1998年发布的梦迪博朗被批判设计丑陋而做出的回应言论)



菲亚特 3 1/2HP (1899)

可供 2~3 人相向而坐的四轮汽油车。驾驶员坐在后侧，越过乘客注视前方驾驶。水冷直列两缸的侧阀形式，配备排量为 679cc，4.2HP 水平对置发动机。三档变速，最快速度 35km/h。横倒放置在后部座位之下，靠链条驱动后轮。前后悬置通过安装金属叶片来加固。据记载 1899 年一年共制造了 6 辆。



3 1/2HP (1899)

12HP (1901)



18/24HP (1907)

12HP (1901)

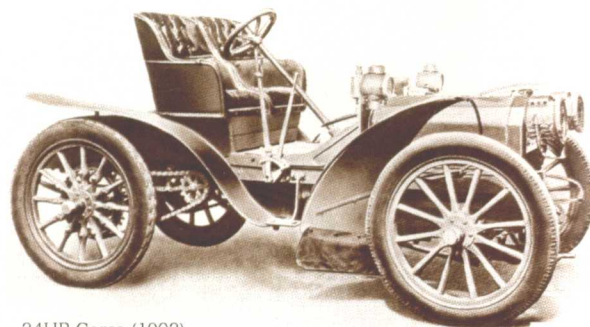
乔瓦尼·阿涅利的激情

1899 年 7 月 11 日，当时 33 岁的乔瓦尼·阿涅利等 9 位有志人士聚集在都灵的名人布利切拉西奥 (Cacherano di Bricherasio) 伯爵家中，筹划设立汽车公司。1897 年，德国柏林召开了汽车展览会。同年，法国巴黎举行了世界首届汽车比赛。路易·雷诺在 1899 年 2 月创立了汽车公司。对这个风险事业，阿涅利抱有极大的野心，但是另外 8 个人的梦想只是想让自己的车参加赛车比赛而已，尚停留在兴趣阶段。阿涅利说服了见识短浅的他们，从确保生产设备开始入手。80

万里拉的创业资本大部分都是布利切拉西奥伯爵出资的，公司名定为 Fabbrica Italiana Automobili Torino (FIAT)，即“意大利都灵汽车制造所”。首任总经理是律师鲁多维科·斯卡费奥特，大股东布利切拉西奥伯爵担任副总经理。比斯卡雷蒂伯爵（后来其儿子将壮丽的汽车博物馆冠以他的名字）担任董事。年轻的阿涅利担任书记。菲亚特 1 号车在 1899 年诞生，比公司成立还要早。

赛瑞诺兄弟

并非除他们之外就没有制造汽车的人了，经营机械制造厂的乔瓦尼·马泰奥赛瑞诺兄弟租借



24HP Corsa (1902)



12/15HP Type Zero (1912)

了蓝旗亚厂院的一部分，一边销售英国产的汽车，一边生产销售摩托车。他们也被汽车的魅力所吸引，重复试验。工作人员中也有非常优秀的工程师，1899 年 4 月阿里斯蒂苔·法其奥里完成四轮车的设计。得知此消息后，阿涅利与赛瑞诺的共同出资者——布利切拉西奥伯爵一起，将赛瑞诺机械制造厂连同 50 名雇员一起收购。赛瑞诺的试制车就这样作为菲亚特的 1 号车被发布。法其奥里设计师成为菲亚特的设计主任，陆续开发菲亚特汽车。工作人员中也有文森佐·蓝旗亚、菲利斯·纳扎罗等优秀的赛车手。



1899



1901



1904



1931



1932

菲亚特的车标

菲亚特车标的特征——用月桂树环包围的圆形标志始于1921年。之后，经过一些局部微小的改动，1931年变更为盾形。后来一直维持到1965年。1991年的平行四边形车标以5根短斜柱为主体图案，这种车标可以在20世纪80年代受人欢迎的乌诺及菲亚特熊猫车型中见到。1999年再次启用月桂树环，但是在2007年诞生了由过去的盾形图标衍生出来的新图标。



1921



1925



1929



1931



1938



1959



1965



1968



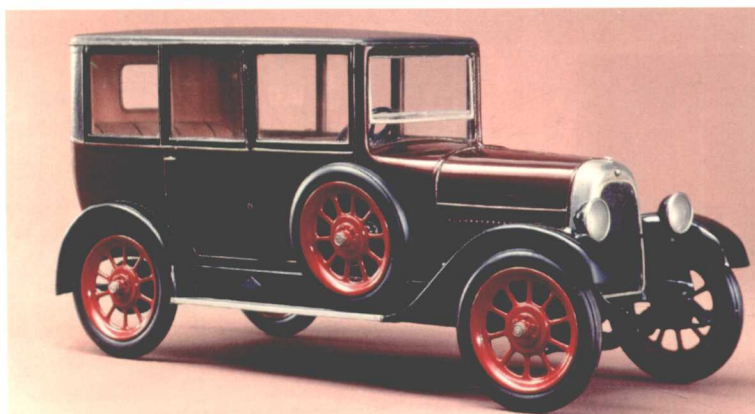
1991



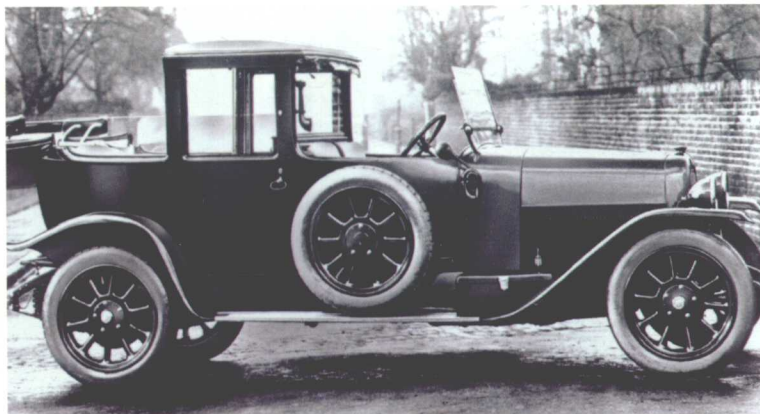
1999



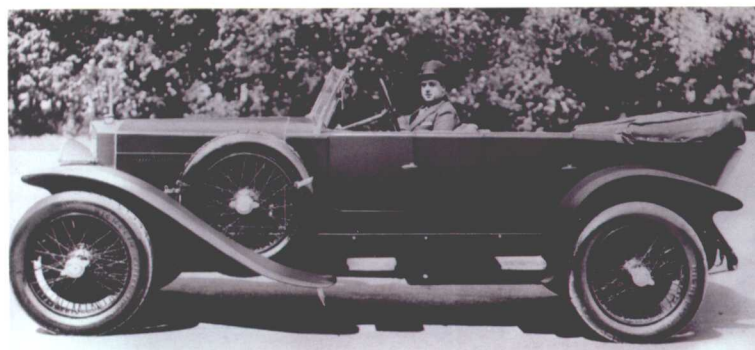
2007



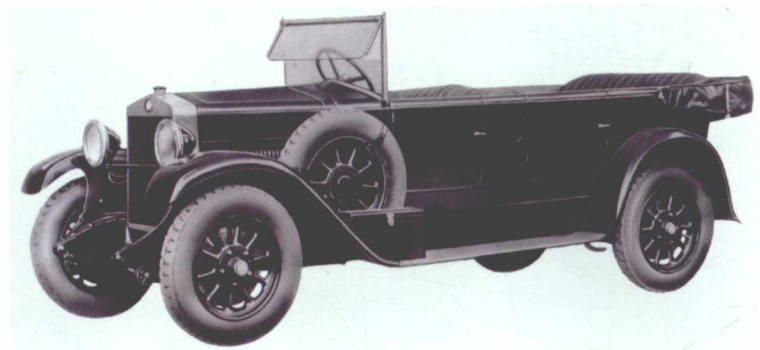
501 Saloon (1919)



510 (1919)



519S (1922)



507 Touring (1926)

赛瑞诺兄弟用卖掉公司的资金设立了赛瑞诺兄弟公司。弟弟马泰奥在1903年创办了意踏拉 (ITALA) 汽车，之后兄弟俩再次创办赛瑞诺公司 (1925—1932)。蓝旗亚也在1906年独立。意大利的汽车产业急速生根发芽，正是因为在这个时代有一群有野心的青年实业家和工程师。

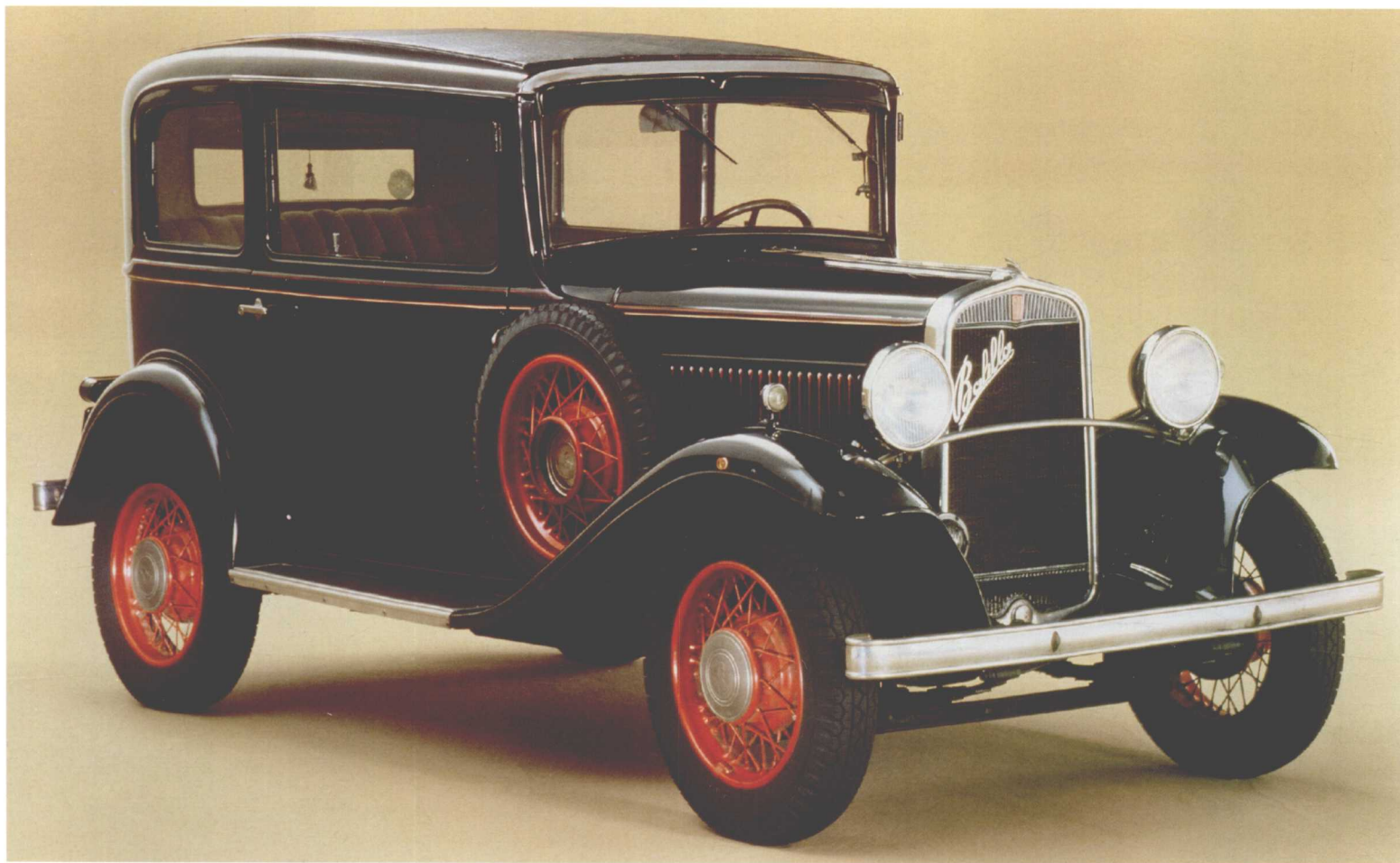
阿涅利周密的战略

1902年，成为代表董事的阿涅利停止了一直以来的生产阵容，结束了8HP及10HP的生产，开始发售新型高性能的24/32HP。他的战略目的是能够得到在赛车比赛中获胜的车，如果获胜的

话以此为基础的高级车就能大卖。排量从一直以来的2L提升到6~7L。当时的赛车比赛规约中没有排量的区分，所以大排量高输出的车是有利的。1905年收购小规模汽车制造商安萨尔迪。阿涅利每年都发售新型车，不断引起人们的关注。

这也显示了菲亚特与当时的大大小的汽车公司，如马泰奥·赛瑞诺的意踏拉、蓝旗亚、比安奇、法国车进口公司伊索塔·弗拉西尼、缔而特、格拉克等对手奋力比拼的姿态。1903年开始出口到美国，两年后在澳大利亚开设销售处，拓展海外市场。

1914—1918年欧洲陷入战乱，菲亚特不仅制造军用车，还开始涉足船舶、飞机等领域，所以战争给他们带来了巨大的利益。虽说世界大战后能够尽快投入到赛车上是因为军需产业的利益支撑，但是阿涅利无疑早就看透了更大的市场需求，那就是汽车开始在人们的生活中普及。新开发的501、508、509、1500等各系列的排量都在1~1.5L，这明显是针对大众车市场需求而开发的产品。1921年在都灵郊外的林格多，开始运营模仿福特集团的自动化工厂。面积为153000m²，是当时欧洲最大的汽车工厂。



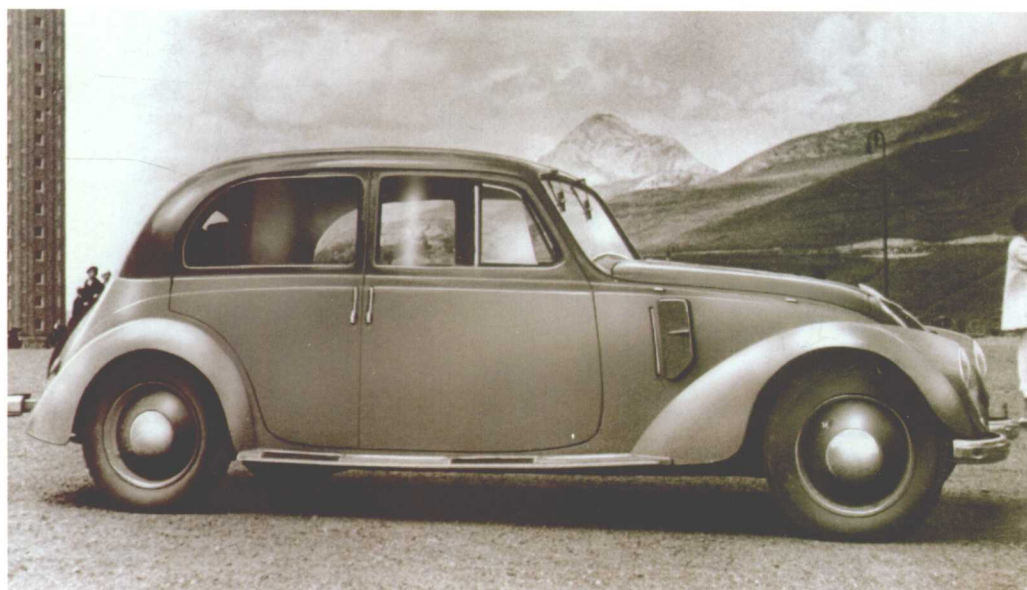
508 Barila (1932)



518 Ardita (1933)



1500 (1935)



1500E (1949)

工厂为5层建筑物，在建筑物的屋顶设有测试跑道，成为了世界性话题（现在的林格多改装了一些商业设施，高级酒店、剧场、餐厅、各种商店鳞次栉比）。

世界性视野

乔瓦尼·阿涅利的思维领域不可估量。他将做成后第4年的商品出口美国，1912年在俄罗斯设立生产汽车零部件的子公司。1921年在波兰的华沙开设波兰·菲亚特（1934年巴利拉开始KD生产）。为何把目光转移到俄罗斯和东欧国家原因不明，大概是因为20世纪初期霸权主义的梦想在各列强国家仍然存在，想要先开拓德国和法国还未涉足的地方。

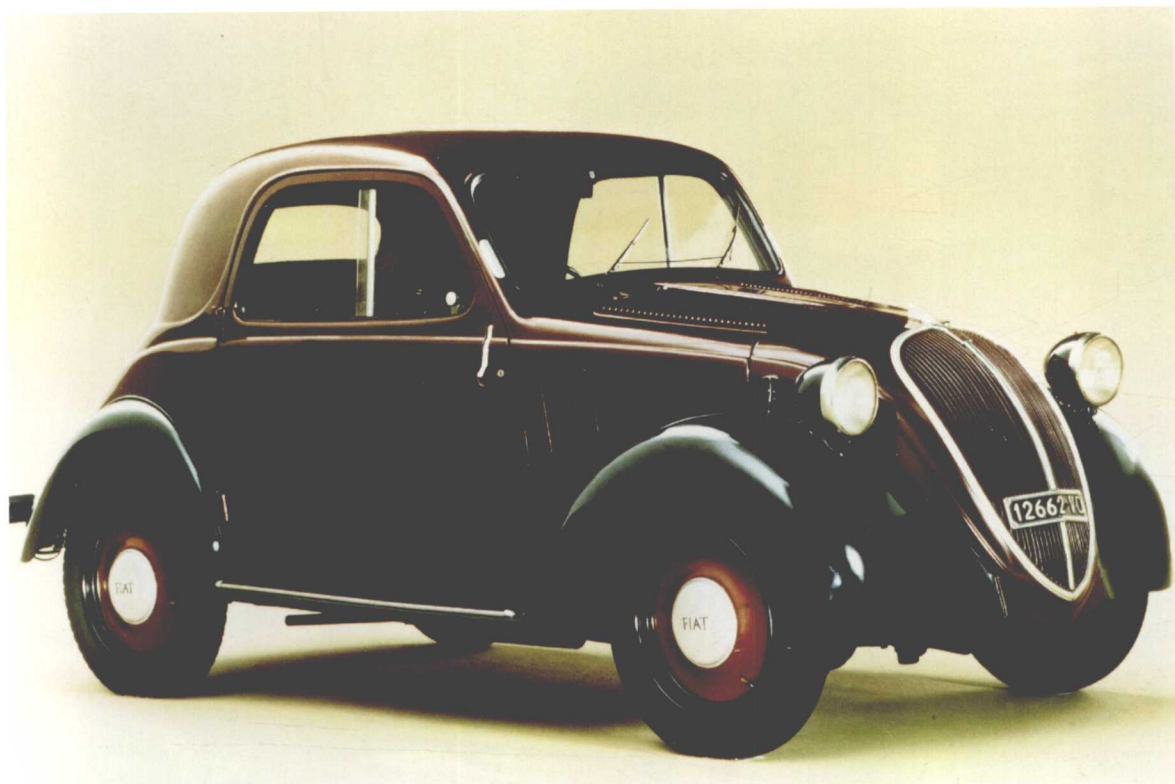
这一努力在第二次世界大战的时候得到了回报。维托里奥·瓦莱塔总经理继承了阿涅利的遗志，1954年在南斯拉夫建立了红旗汽车工厂，生产了菲亚特1300、1400、1900的派生模型。菲亚特600根据许可协议作为红旗750在市面出售。菲亚特128在1971年作为红旗·斯卡拉（后来改为南斯拉夫311）曾经出口到英国。虽然长期陷入纷争中，但是菲亚特还是与红旗签订协议，朋多的2003年车型从2005年开始作为红旗10投入生产。

而在欧洲，1934年意大利人亨利·西奥多·皮高齐创立了Societe Industrielle de Mecanique et Carrosserie Automobile (SIMCA) 汽车品牌，开始了

汽车的生产。出资人是乔瓦尼·阿涅利，其目的据说是为了减少关税。但是，在这里要忍痛割爱不再介绍SIMCA了。西班牙的SEAT现在属于大众集团，但原本是1950年佛朗哥政权下的产业振兴机构和7家银行以及菲亚特共同出资建立的国策公司。到1980年菲亚特撤出为止，特许生产了很多的菲亚特汽车，将其培养成西班牙最大的汽车制造公司。

平凡的名车508巴利拉

1932年在米兰汽车展中发布的双门四座的508巴利拉，让菲亚特汽车给人们留下了“大众车制造商”的印象。



500 “Topolino” (1936)



Dante Giacosa (1905—1996)



500B (1948)



500C Giardiniera (1949)



500C (1949)



600 (1955)



Nuova 500 (1957)



500L (1968)

外形设计很普通，但是水平直列 4 气缸 995cc 排量的后轮驱动的车盘很轻，稳定性强，所以 5 年间生产了 113000 辆。故障少，经济实用，价格低。这款车紧紧抓住了大众喜欢的要素。如今的车身制造商制作出许多种巴利拉的派生模型，如双座敞篷车及敞篷跑车等。

革新的契机，1500 系列

继销售状况良好的巴利拉之后，1933 年发售了 6 气缸 2L 4 门的 518Ardita 系列。虽然试图提高等级，但是款式设计实在过于平凡。然而两年后的 1935 年，在米兰展出的 1500 就是一个极度吸引观众目光的

崭新车型。倾斜的车头、轻快的车舱、狭窄的侧面阶梯板，是基于赛车经验的、符合空气动力学的设计。以此模型为契机，菲亚特向着近代化大步前进。1949 年，车前端被美式修改的 1500E 登场，但不到两年就停产了。

丹特·吉奥科萨和 Topolino(米老鼠)

1936 年，菲亚特发布了菲亚特 500(Cinquecent)。这是源自阿涅利总经理的命令——开发面向大众的经济超小型车的项目。曾参与过巴利拉设计的安东尼奥·费西亚教授成为飞机引擎部的负责人，他推举了曾是他部下的丹特·吉奥科萨技师担任小型车

项目负责人。这是当时 30 岁的吉奥科萨第一次担任汽车车身底盘设计工作。款式由车体设计部门负责。据说，公司并没有采用吉奥科萨主张的增强空气动力的承载式车身的方案。前端引擎 / 后轮驱动，全长 3215mm，全宽 1275mm，2 人乘坐的小车体，被人们爱称为“Topolino(米老鼠)”。最初的菲亚特 500 生产到 1948 年。1948 年后期制造了装配有 OHV16.5hp 全铝发动机、折叠式布顶棚的 500B 车型，并在公司外生产了 Servizio、Giardinetta、Giardiniera 等车型。



128 (1969)



128 Sport Coupe (1972)



128 Rally (1972)



127 (1971)



127 Panorama (1980)



130 (1969)



131 (1974)

1949年由吉奥科萨自己设计、略带美式风格的500C登场。面包车型与500C的车前端十分匹配。1951—1955年生产了Giardiniera的改良型“贝尔维蒂”。

500之后登场的508C、1400、1100、600等各个系列都是由吉奥科萨指挥开发出来的。可以毫不夸张地说，第二次世界大战后到20世纪60年代菲亚特形成的新时代是源于丹特·吉奥科萨的贡献。而且这个时代也有高性能车8V及特比纳（燃气涡轮车）等极其挑战技术的车，由宾尼法利纳操刀设计的华美的1100ES双门跑车等雄心勃勃的产品也投入生产。

菲亚特 Nuova500

1957年登场的500系列的第二代是由吉奥科萨负责外形设计的车型。600（Seicent）采用了承载式车身/气冷两缸后置发动机（但是据说吉奥科萨不赞成采用这种发动机）。

饶有趣味的是，成熟完整的600系列汽车虽然制造出来了，但是根据菲亚特的市场调查，人们还是认为有必要生产新的菲亚特500。这也是应对当时极为流行的轻便摩托车的一种对策。追求更加经济实用的小型车的意大利民众与喜爱轻型车的日本民众似乎在哪里有些相似之处。

500D、500F、500L、500R以及不断局部微改派生的面包车型及仿照阿巴斯的运动款等多种派生

车型，第二代菲亚特500在20年间总共销售了400万辆。

挑战前轮驱动系统

在法国，1949年弗拉米尼奥·贝托尼设计的雪铁龙2CV登场。在英国，1959年亚力克·伊斯哥尼斯设计的BMC（英国汽车公司）Mini也开始发售。世界整体趋势是迎接前轮驱动小型车时代的到来。

据说，当20世纪50年代丹特·吉奥科萨着手设计菲亚特600的时候，他考虑过导入前轮驱动系统，但是因为伴随底盘的变更还要改修生产设备，成本增多，所以放弃了。当吉奥科萨看到伊斯哥尼斯设计的Mini时，他认同了横置发动机的合理性，想到了将发动机和变速器紧凑横置的方法。奥托比



132 1600GL (1974)



132 GLS1800 (1974)



126 (1972)



X1/9 (1972)

安西·普力莫拉这款车便配备了吉奥科萨式的横置发动机(FWD)系统。万事慎重的瓦莱塔总经理在旗下品牌奥托比安西进行了试点销售之后,才同意菲亚特也采用该系统。由此诞生出菲亚特最初的FWD车,即1969年的128,并获得了那一年的欧洲年度汽车大奖。

之后127、130、131、132、126大小的前轮驱动车开始进行商品化生产。

其中,排量为595cc的126代替菲亚特500成为菲亚特的入门级车型。126也在波兰的波兰·菲亚特生产,菲亚特将商品命名为“Cinquecent”在东欧市场发售。虽是将低价、高人气的品牌形象与略显生硬的FWD车硬联系在一起,但是还是取得了很

大的成功。就在126发售的同一年,菲亚特让博通汽车设计公司设计了内燃机中置(midship)的小型跑车X1/9。

造型研究所的开设

菲亚特成立设计中心始于1959年。将分散在各生产部门的负责设计的工作人员集合起来,最初成立时有50人左右。由丹特·吉奥科萨担任开发部长。他一定是在制作第二代菲亚特500时,痛感在公司内部成立有能力的设计组织的必要性。当时29岁的姜保罗·博阿诺(GianPaolo Boano,1930—)当选为负责人。他的父亲是作为法拉利250GT及蓝旗亚·奥利里亚2000等的设计顾问而被人们熟知的菲利斯·马里奥·博阿诺(Felice Mario

Boano,1903—?)。马里奥·博阿诺1956年从吉亚汽车设计公司退休,第二年父子联手创立了博阿诺设计公司。就要和福特签订十年合同的时候,接受了吉奥科萨的邀请,姜保罗成为菲亚特的正式员工,马里奥·博阿诺作为辅佐人支持儿子。菲亚特设计中心逐年壮大,10年后工作人员超过了200人。

经营危机

第二次世界大战刚结束时总生产不足3万辆的菲亚特,在20世纪60年代后半期发展到150万辆的规模。但是批评者认为带来这个成长的主要原因是由于当时的工人工资太低。60年代末频发罢工事件,甚至还发展成总罢工。看似一帆风顺的菲亚特和阿涅利家族遇到了最初的危机。