

紙上車影

画说汽车百年

THE STORY OF CAR DESIGN

邹欣 杨洋 编著



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS



紙上車影

画说汽车百年

THE STORY OF
CAR
DESIGN

邹欣 杨洋 编著



从1886年汽车发明至今将近130年了，这件工业时代的标志性产品，早已深深融入人类的生活，成为人类不可或缺的伙伴。在这一百多年中，汽车是如何从简单粗糙，变得复杂精密？我们今天已经习以为常的外形，曾经历了怎样的演变历程？在汽车设计的历史长河之中，产生了哪些传奇？造就了哪些大家？他们有着怎样的故事……本书都将为您娓娓道来。

本书以时间为序，通过一个个专题，运用文字、资料图片、手绘草图“三位一体”的讲述方式，与您共赴汽车设计百年历史的激越之旅。您可以仔细翻看，探讨设计课题；也可以泛泛而读，获取闲聊谈资——汽车不再是一个陌生的亲密伙伴，它的前世今生，就在这本书中。

图书在版编目(CIP)数据

纸上车影：画说汽车百年 / 邹欣，杨洋编著. —
北京：机械工业出版社，2014.3
ISBN 978-7-111-45934-7

I. ①纸… II. ①邹… ②杨… III. ①汽车工业—工
业史—世界—通俗读物 IV. ①F416.471-49

中国版本图书馆CIP数据核字(2014)第031813号

机械工业出版社(北京市百万庄大街22号 邮政编码100037)
责任编辑：李 军 孙 鹏 责任印制：乔 宇
北京画中画印刷有限公司印刷
2014年4月第1版第1次印刷
184mm×260mm·12印张·492千字
0001-3000册
标准书号：ISBN 978-7-111-45934-7
定价：58.00元

凡购本书，如有缺页、倒页、脱页，由本社发行部调换

电话服务

社服务中心：(010) 88361066

销售一部：(010) 68326294

销售二部：(010) 88379649

读者购书热线：(010) 88379203

网络服务

教材网：<http://www.cmpedu.com>

机工官网：<http://www.cmpbook.com>

机工官博：<http://weibo.com/cmp1952>

封面无防伪标均为盗版

前言 Foreword

看看书名，本书在讲述“汽车设计的故事”，这是我最初的立意：站在设计的视角上，观察汽车发展的百年历程。随着编写工作的深入，看着一个个“空心”文件变为排满图片与文字的“实心”页面，我却越发感觉到这是个“时间的故事”。

最初筹划此书时，选定了以时间作为讲述线索，一来这条线索合乎逻辑，二来这样的线索相对容易操作，极少有倒叙、插叙一类的“技术活”，可以按部就班地向前推进，适合我这种思维比较单线条的懒人。有了这条线索，汽车就像上了传送带，从某年某月“上带”，到某年某月“下带”，在自己的那段旅程里发生自己的故事，把这些故事串在一起，这本书也就弄出来了。所以，以时间为线索没问题，但问题还是有的：选谁“上带”？以什么方式“上带”？这是个更难的问题。我想起朋友们在闲聊时常会问我“谁谁谁咋长成那样？”，我知道它为何长成那样，但解答起来却颇费口舌还效果不佳，恨不得有一本现成的书，扔给他自己看，看不懂再问我——现在，干脆自己编一本好了。于是，时间的传送带上被我放上了许多小专题，有的是车型的传记，更多的是设计的分析，通过这些专题，将汽车设计的百年历史以点带面、以偏概全地展现在您面前。

这些小专题是我无中生有“发明”出来的，一个个简单易懂的标题下躲藏着一个个设计上的课题，它们确实是在讲解设计的事情，但我为其脱下了“专业”的外衣，因为生怕您听见这两个字就不愿看了。其实，我们的日常生活中到处充斥着设计，设计文化本来就是人类文化的重要组成部分，汽车文化当然更是如此。如今，谁还会说“汽车与我没有关系”呢？因此，将汽车设计置于大的人文环境中来谈，而不是脱离生活、孤芳自赏，这是本书编写的基本要求，而我也力争让它尽量贴近日常生活，仿佛不是在编写书籍，而是在与并未谋面的您“唠嗑”。

在编写工作开始之后，才知汽车资料浩如烟海，找图片、选择图片、编辑处理图片在整个工作中占去了很大比重。您看看内页，每一页都很“热闹”，因为我希望在有限的篇幅中尽量传递更多的信息，而不是靠增加页码来方便排版，这会提升售价。本书的内页没有中间“凹下去”的跨页图片，也没有看不清楚的小图片，这些考量都是以信息的准确传达作为依据的，就像汽车设计里的“实用性”。

将要“杀青”之际，回过头来再看编写的日子，却已模糊不清。儿时常听到的一种说法叫做“与时间赛跑”，这回我算是赛过了，输得稀里糊涂。人也好，汽车也罢，总是想与时间赛跑，可是，哪里跑得过呢？因为后者，是唯一永恒的东西。

当您翻开这本书，开始听我“絮叨”时，您就把一部分时间的支配权交给了我，但愿我能对得住您的信任，不至于浪费您的时间，谢谢。

编者 2014年4月

新浪与腾讯微博：@纸上车影



目录Contents

前言 Foreword

遥远的奇迹——T型车传奇 001

When Life was a Miracle

纯真年代——画说1886~1930年 004

Somewhere in Time

把马藏起来，安上车头 ⇨ 马车的延续 ⇨ 速度的刺激 ⇨ 工业化生产 ⇨ 去繁就简 ⇨ 告别马车 ⇨ 画说T型车

随它去——甲壳虫传奇 012

Let It Beetle

赶上架——2CV传奇 017

French Kiss

答案在风中——画说1930~1950年 019

Blowing in the Wind

流动的空气 ⇨ 躁动的青春 ⇨ 风向的确认 ⇨ 后面的文章 ⇨ 笔尖下的1930~1950年

滚的蛋——Isetta传奇 034

Turn Turn Turn

过街小鼠——菲亚特500传奇 036

Roman Holiday

阳光灿烂的日子——画说1950~1960年 039

This Masquerade

第二次世界大战对美国汽车的影响 ⇨ 凯迪拉克，布鲁斯 ⇨ 大幕开启 ⇨ 平整的车身 ⇨ 三厢的形成 ⇨ 视而不见的曲面 ⇨ 车高的固定 ⇨ 前脸格式的确认 ⇨ 摩登符号-双色车身-镀铬件-内装修 ⇨ 梦之车 ⇨ 同期的欧洲

简单幸福——迷你传奇 083

My Funny Valentine

向前进——画说1960~1970年 086

Simple Life

代码-234 ⇨ 地中海暖流 ⇨ 你的眼神 ⇨ 控制尺度 ⇨ 饼干与雪茄 ⇨ 忘却的记忆 ⇨ 后置谢幕前驱登场

千百度——高尔夫传奇 118

On Every Street

楔形物语——画说1970~1980年 124

Jump for Joy

倾斜的A柱 ⇨ 刀尖样的车头 ⇨ 见棱见角 ⇨ 长短与大小 ⇨ 前低后高

实打实——画说1980~1990年 133

Even Better Than the Real Thing

窗线与上下比例 ⇨ 混型先驱 ⇨ 车轮上的游戏 ⇨ 遵守规则 ⇨ 何日君再来

迷失的季节——画说1990~2013年 144

What do You Want

自由的曲面 ⇨ 与A柱同行 ⇨ 门线与前后比例 ⇨ 级别与规则 ⇨ 混出来 ⇨ 设计迷局

附录——微博“童鞋”绘 184

Rocking in the Free World



福特 T型车
FORD Model T
生产周期:1908~1927年
总产量:1500万辆

从上海到香港 百年来的变迁 001



T型车的流水装配线，看起来和屠宰厂没什么联系。



“汽车大王”亨利·福特

缔造这个生产奇迹的关键是以流水线装配替代传统的个体手工制作，有趣的是，这项改变汽车历史的革命性创举竟然源于屠宰厂。就职于福特汽车公司的威廉·C·克莱恩（William C. Klann）在参观了芝加哥的一家屠宰厂之后，被个体工人重复切片并使用传送带传送的生产方式所吸引。简单地说，屠宰厂的工人，切前腿的就只切前腿，割后腿的就只割后腿，各司其职。重复劳动的成果通过传送带进行整合，创造出可观的生产效率，这启发了克莱恩，将相似原理的生产方式引入了汽车制造之中。

当然，克莱恩不可能仅凭一己之力创造历史，他毕竟是打工的，流水线装配线的产生与运用离不开老板的支

持，这位老板就是“汽车大王”亨利·福特（Henry Ford）。亨利·福特生于1863年，1947年辞世，父母是爱尔兰移民。虽然生于农庄长于农庄，父亲也希望他子承父业，但亨利却是个天生的机械师，15岁时便自己动手造了一台内燃机，30岁出任爱迪生照明公司的总工程师，33岁时制造了自己的第一辆汽车。1899年，36岁的亨利·福特离开了爱迪生照明公司，投身汽车事业，1903年，他创立了福特汽车公司，由此，汽车史上的一段传奇拉开了帷幕。

在德国人卡尔·本茨（Carl Benz）于1886年发明汽车之后，汽车成为了财富、地位甚至特权的象征。当时汽车的生产主要依靠手工个体制作，产

量小，售价高，交货期漫长，这注定汽车只能是富人的专享、普通人的梦想。作为一名商人，亨利·福特从现实与梦想的落差中看到了巨大的商机，因此从福特汽车公司成立伊始，他就致力于让汽车走进千家万户。

1908年，在公司成立5年之后，福特T型车诞生了。这款实用型汽车的售价为850美元，而与之竞争的车型售价普遍为2000~3000美元，除了价格上的优势，T型车还提供更快的交货速度，车主无需为其苦苦等待。T型车上市后，第一年的销量就创纪录地超过了1万辆，而这时流水装配线尚未产生。但亨利·福特并不满足于T型车初期的热销，“市场需求不是自发形成的，而是被创造的。如果从现在开始，

1896年之前的英国，在行驶的汽车前方都必须有人手执红旗为其开道，真心摆谱。20世纪初，富人家里的马车纷纷换成了汽车，它们装饰精美，俨然一件大型手工艺品。

菲亚特 18/24 HP (1906)



别克 Model 10 (1908)





美剧《兄弟连》中有这样一幕：战争末期，101空降师受命“入侵”巴伐利亚。行军途中迎面遇上已经投降的德军大部队，这些军人“即使战败，也仍然带着傲气在行军”（E连连长理查·温特斯语）。入伍前就读于哈佛大学的E连士兵大卫·韦布斯特看到这些面带失落却又内心顽强的德国人，忽然五味杂陈，起身对德军大骂：“嘿！就是你们！向福特和通用汽车致敬！看看你们，只知道骑马，你们当初是怎么想的？”——“向福特和通用汽车致敬”——很显然，这些创造辉煌的汽车巨头是美国民众心目中的骄傲。



我们大量创造物质财富，并且制定足够高的薪酬标准，那消费的飓风将会席卷大地。”1913年，世界上首条汽车流水装配线在福特的工厂中诞生，大规模、高效率、低成本的汽车工业时代正式来临。1914年，福特汽车公司开始执行8小时工作制及月薪最低5美元的薪酬标准。亨利·福特认为买车就该从自己做起，如果汽车工人买不起，那别人也没戏，汽车是工业时代的标志，而汽车的制造者理应是消费时代的排头兵。亨利·福特的创举推动了社会化大生产及消费社会的形成，T型车像一针强心剂，注入美国的

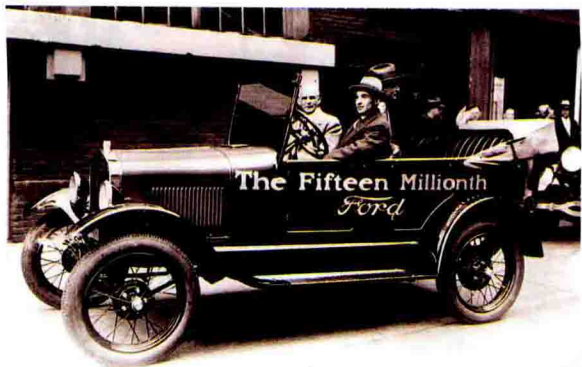
社会生活。从那时起，汽车工人成为了让人羡慕的职业，也造就了美国人保持至今的“汽车优越感”——尽管并不是他们发明的。

1917年，福特T型车的总产量达到200万辆；1921年，总产量达到500万辆；而短短3年之后的1924年，第1000万辆T型车就驶下了生产线。由于黑漆着色简便且持久性好，干燥过程也更快，不会拖生产率的后腿，因此绝大部分T型车都是黑色的。产量的大幅提高带来的是售价的大幅降低，只需花费260美元便可开走一辆T型车，不难想象，当时的美国街头，一定是

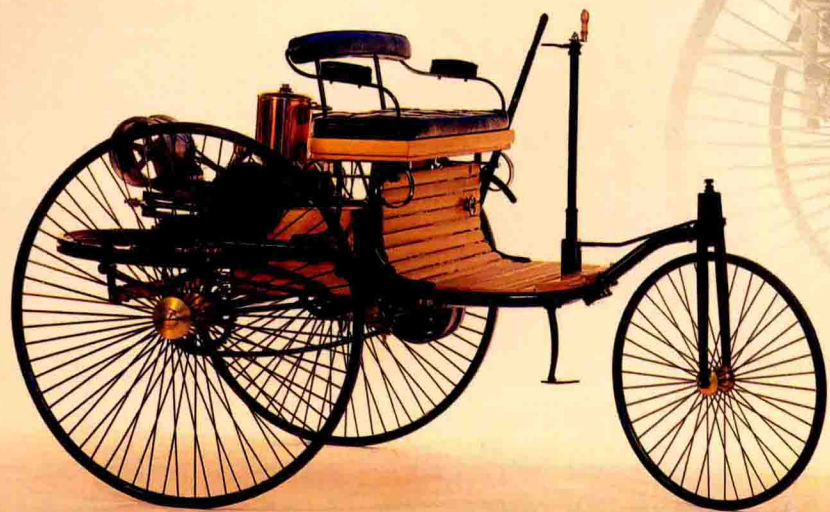
“黑压压”一片。由此，美国的普通家庭率先进入了汽车时代，美国成为了“车轮上的国家”，当然，如果您不喜欢美国，说成“车轮上的‘黑’国家”也可以——不过仍然在车轮上。

传奇总有终结的时候，福特T型车风光无限，但它的巨大成功也成功地刺激了竞争对手，而对生产效率的狂热追求使亨利·福特拒绝对T型车作出大的改进，因此当对手迎头赶上时T型车却在原地踏步。终于，1927年，福特T型车停产，在引领风骚19年、销售1500万辆之后，这个国民车传奇画上了一个圆满的句号。

第1500万辆T型车下线时，亨利·福特已经61岁，大半辈子都给了T型车，或者说——T型车给了他大半辈子。亨利·福特的杰作既能扫雪又能灭火，还可以接送小朋友上学……这大半辈子，值了！



从诞生的1886年到1929年，称得上汽车的“童年时光”。汽车从马车脱胎而来，并在随后的岁月里渐渐褪去马车的痕迹，有了真正属于自己的模样。这是一个纯真的年代，就像《城南旧事》里所说：每个人的童年，不都是愚笨而又神圣的么。



Somewhere in Time

纯真年代 画说1886~1930年

把马藏起来，安上车头

汽车发明之前，人类的代步工具主要是马或者马车，马就是马车的“发动机”，那时的人可以选择坐在“车”里，也可以直接骑在“发动机”上。

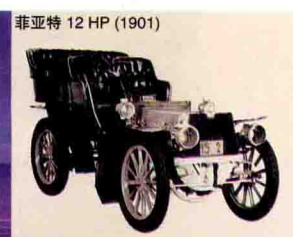
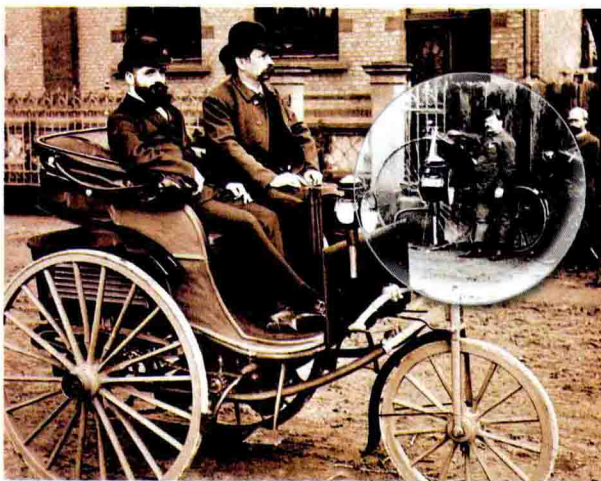
1886年，伟大的卡尔·本茨发明了汽车，他用一台“喝油”的发动机取代了吃草的马。这台单缸发动机的功率为0.75马力（1马力=0.735千瓦），相当于3/4匹马，但个头远却不及3/4

匹马，可以悄悄藏在座位后边。启动之后，这辆没有马的车自己跑了起来，人类也随之“跑步进入汽车时代”。

与马车相比，卡尔·本茨发明的汽车前方空空荡荡，把人推上前台，仿佛一件示众的展品。在人的视觉经验已经习惯了高头大马头前开路的情况下，显得很突兀，就像一场美式足球比赛里面忽然冒出了一个没戴头盔

的运动员。好在这种情形很快得到了改变，发动机的功率、体积与重量在增大，屁股后边已经容不下了。于是，发动机被移至前面，前轮也增为两个，这使汽车终于有了车头，而一左一右两个前灯就像两只闪闪发亮的大眼睛，显得纯真并生动，汽车开始有了神采。人在车厢里的位置相对后撤，增加了安全感与私密性，可以心安理得了。

卡尔·本茨（手扶方向盘者）与他的伟大发明，有了它，还要啥自行车啊？汽车厂商很快在欧洲发展壮大，菲亚特是代表之一，1901年已经采用了前置发动机。美洲大陆要落后一些，1903年的凯迪拉克还“没脑袋”，但三年后迅速“长”了出来。



马车的延续

虽然马车正在淡出历史舞台，但其影响仍然在汽车上显而易见，不但车身结构像马车，制作方式也没有多大改变。汽车的生产依靠手工劳作，视觉效果也在追求披金戴银的马车式豪华，它们的买主正是高级马车的拥有者，用汽车替换家中的马车是“与时俱进”的表现，对于这些富人来说，汽车无非是一辆“喝油”的马车。

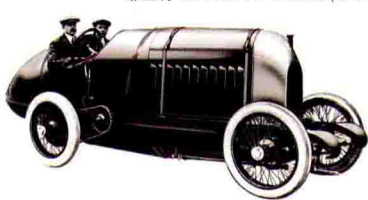


布加迪 Type 16 (1912)



菲亚特 S.76 300 HP Record (1911)

布加迪 Type 32 (1923)



速度的刺激

有一点却是马车无法给予的，那就是风驰电掣的快感，人类对速度本能的欲望通过汽车有了满足的可能。随着技术的进步，不断有大功率、大体积发动机被安装在汽车上，在那个纯真的年代，汽车点燃了人类对速度的激情，由此产生的汽车看起来也那么富有激情，甚至幼稚……算了，还是换个词：纯真——单纯而又天真。

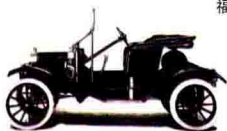
法国的布加迪是最老牌的汽车运动健将之一，Type16的外形在当时很咋眼，不过与菲亚特S.76相比……那个家伙简直让人怀疑是靠锅炉驱动的，不知直列了多少个缸，驾驶它的很可能是火车司机。名字就像车鼻一样吓人：HP是马力的意思，“300HP”，还“Record”！布加迪的Type32号称“Tank”，颇有些貌不惊人死不休的意思。

工业化生产

在创建福特汽车公司之前，亨利·福特也是一名不折不扣的速度狂人，还好他没有一直狂热下去，否则汽车的工业化时代不知要迟到多少年。他把激情转投到汽车的生产中来，创造了流水装配线，用另一种方式实现了对速度的追求，这打开了汽车历史的新纪元。

福特 Model T (1911)

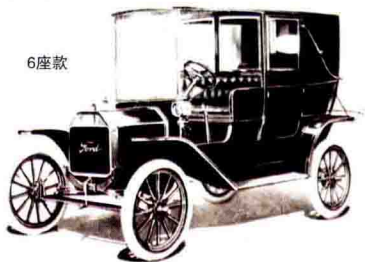
3座款



5座款



6座款



有了流水线的帮助，福特可以轻松地为客户提供各种不同的T型车。

去繁就简

福特先生的名言是：“客户可以随心所欲地选择T型车的颜色，只要它是黑色的就行。”——这幽默也是黑色的。工业化生产的汽车不可能再像手工汽车那般小火慢炖，多余的饰品被拿掉，尺寸也被缩减。当然，现在看来，T型车并不小，这是因为现代人不知那时的汽车到底有多大，没关系，“有图为证”——那时的很多汽车真的很大、很浪费。

沃克斯豪尔OE Type看上去很精干，不过尺寸还是大。欧宝4/8 PS这样的经济型汽车就很娇小，尤其是和迈巴赫W3放在一起时，后者完全是宽银幕式的，都是坐两个人，差距怎么就这么大呢？

欧宝 4/8 PS (1909)



迈巴赫 W3 (1924)



沃克斯豪尔 OE Type (1926)



告别马车

到了20世纪20年代末，马车的痕迹已经基本褪去，汽车开始拥有属于自己的模样——代表工业文明的模样。各大厂商纷纷拥有了自己的生产线，产能大幅提升。与此同时，少数品牌仍然坚持手工制作，它们生产的汽车就像瑞士表一样，成为一件贵重的奢侈品。汽车由世纪初的稀罕物变为人类不可或缺的交通工具，从此以后，整个世界……不安静了。

电影《了不起的盖茨比》中盖茨比的座驾——劳斯莱斯 Phantom (1929)



欧宝4/8PS逛街很轻松，但这不是为大人物准备的，比如那位“了不起的盖茨比”。高档汽车虽然产量小、“能见度”低，但高成本下的高制造水平正是汽车工业前进的主要推动力。

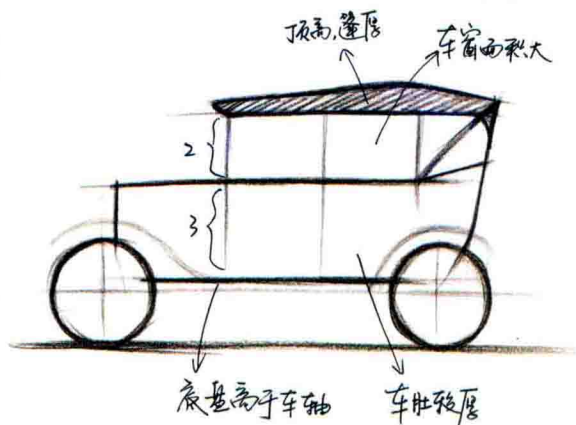
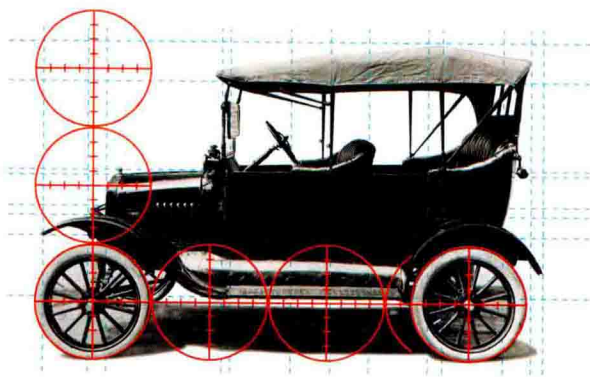
画说T型车

光说不画假把式，了解一辆汽车体貌特征最直接有效的办法就是把它画出来。要把一辆汽车画好，先得找到一把标尺，这就是车轮，用车轮对车身进行测量，可以清楚地看到汽车的各种比例关系。汽车外形设计的专

业知识与效果图的绘制方法在编者的另一本书《汽车外形设计》中有详细的介绍，如果您愿意一探究竟，可以买来琢磨琢磨，如果您不想太累，那看这本就成。

从1908年至1927年，福特T型车

世”19年，初出茅庐时，它代表着先进，“职业生涯”末期，它却固步自封被后来者超越。身处汽车设计的变革洪流中但不为所动，T型车仿佛活体与化石的奇异混合物，以它为切入点，可以更好地了解那个时代的汽车设计。



→ 底盘高、车窗高、车顶高

福特T型车的底盘高于车轴，在当时这是轿车的底盘高度，如今只会出现在越野车上。高底盘带来了高重心，导致汽车的行驶稳定性较差——无论物理上的还是心理上的。

车窗下沿线的位置较高，使其下方的车肚较厚，车窗面积大，视野开阔，车窗自身的高度与车肚的比值约为2:3，即0.67，如今普遍为0.50以下，而且似乎越来越小，车窗越来越窄。

篷布车顶又高又厚，看上去就像戴了一顶鸭舌帽，也像撑着一把伞。车顶与窗框都成为了组装部件，而不是与车身融为一体。车身事实上就是车窗下沿线以下的车肚加上发动机舱，活像一个浴缸，坐在里面的人仿佛在打着伞泡澡，当然，是穿着衣服的。

导致车肚厚、车顶高的根本原因是后座安排在后轮之上，卡尔·本茨在发明汽车时将发动机“夹”在后轮之上座位之下，虽然后来发动机被移至前方，但后座的位置几乎没有改变。这样的位置也契合当时人们的观念——汽车作为特殊地位的象征，乘坐的人自然高高在上，虽然T型车是面向大众的经济型轿车，但观念的改变是需要时间的。

“打着伞泡日光浴”的现代人，如同行为艺术家。



⇒整体比例值很小

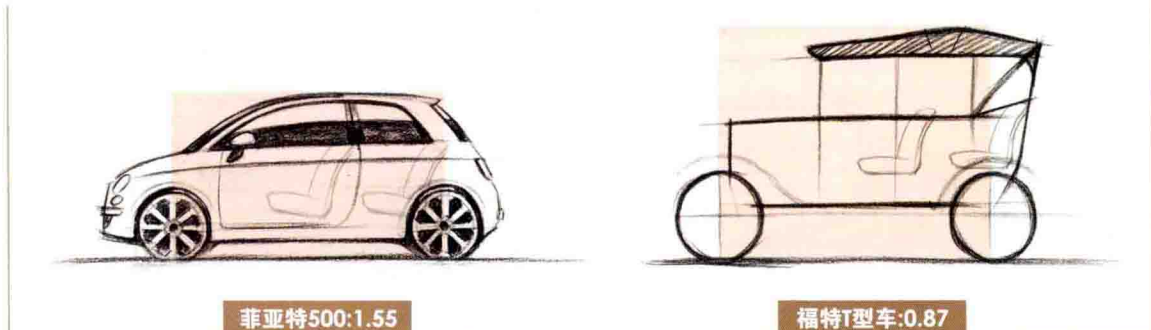
从专业的角度来表述，前文的“三高”叠加起来，造成福特T型车的车高太高，而整体比例值太小。整体比例值是指轴距除以车高的结果，比例值越大，汽车看上去越矮、越长，越容易让人产生“稳定”“舒展”的感受，

也越感觉“高档”；反之，则让人感觉高、短、“晃悠”“局促”，自然也不会“高档”。

T型车的轴距为3又1/4个车轮，车高为3又3/4个车轮，比轴距还大。整体比例值约为0.87，竟然小于1。

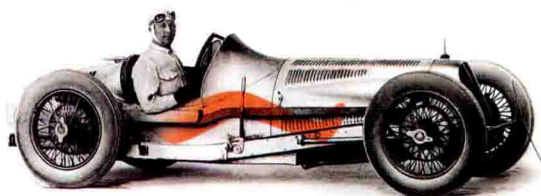
而现在的轿车轴距都是大于车高的，即便整体比例值最低的微型轿车，如2007年的菲亚特500，其轴距也是车高的1.5倍，其姿态是“趴”着的，而T型车则是“站”着的，给人感觉头重脚轻，仿佛随便来阵风就能把它吹倒。

整体比例值的比较



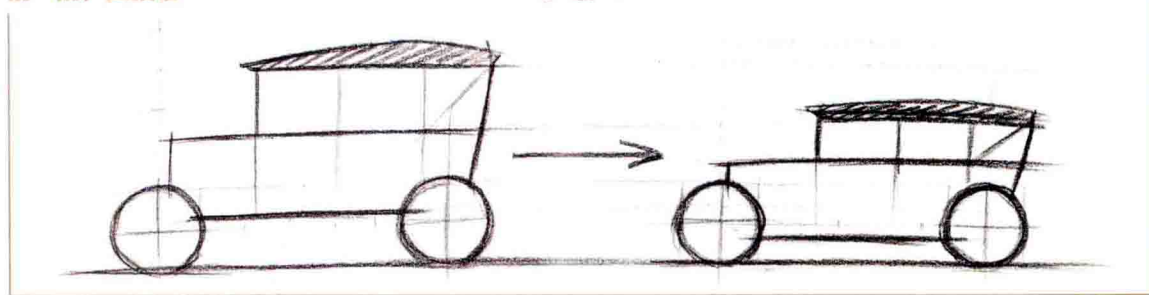
随着赛车运动的发展，汽车的速度开始快起来，谋求更低的重心也变得越来越重要，这在赛车上体现得尤为明显：底盘被降低，车手的腿几乎是水平伸向前方，“半躺”着开车，体态就像传说中的美人鱼。民用汽车虽然不可能这般折磨人，但降低汽车高度已是大势所趋，低底盘、窄车窗逐渐成为设计的发展方向，设计师首先要做的就是——将底盘降至车轴之下，并且，“削它”。

汽车高度的降低，更多源自驾驶安全的需求，但有意无意地，汽车找到了美学意向上的基本标准，即整体比例，这是人们对汽车形态作出判断的根源，虽然他们自己并不知情。这样看来，做一个设计师也不是很难，要让你的作品顺眼，只需加大整体比例值，车高能矮就尽量矮，轴距能长就尽量长，不用客气——在那个纯真年代，堵车还不是时尚，设计师不必面对尺寸的纠缠，无需为了“瘦身”而想尽办法锱铢必较。



菲亚特 806 Corsa (1927)

削一削，更抽条



1914年的梅赛德斯22/50底盘就已经很低了，不过车顶还没来得及降低，所以车窗看上去尤其大。

1929年，劳斯莱斯幻影，车窗变窄、车篷变薄，衣着得体、周周正正，和盖茨比例是确实般配。

梅赛德斯 22/50 (1914) 劳斯莱斯 Phantom (1929)



⇒无前悬、无后悬

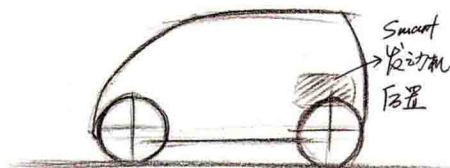
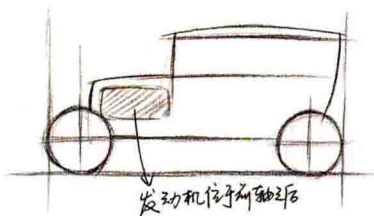
前悬是指前轴轴心到汽车最前端的距离，后悬是指后轴轴心到汽车最尾端的距离。如果较真，说T型车没有前后悬是有语病的，但这本书就是给您看着“玩”的，不如说话痛快些。更何况，没有任何一辆汽车的前后轴会位于它的最前端与最尾端，那样的话，车轮就不见了。

T型车的前轮冲在最前，后轮拖在

最后，汽车的长度就是轴距加上车轮的直径，这与现在的汽车出入很大，但在当时是通行标准。发动机被安装在前轴之后，这也与如今所说的“发动机前置”不同，现在的发动机前置是指将发动机放在前轴上方或者前方，只有少数价格不菲的高性能跑车将发动机放在前轴之后，仿佛一种特权，美其名曰“前中置”，借此告诉车主

把钱花在哪儿了。

发动机放在前轴后面，使前轴上几乎没有负载，因此要论转向的直接，现在的汽车望尘莫及。车尾没有行李舱，过弯的时候只要确保后轮通过，整个汽车就一定通过了，这种驾驶乐趣如今只有在Smart身上才能找到，而Smart采用的是后置后驱布局，发动机放在后轴之上。



作为经典跑车品牌，阿斯顿·马丁坚持采用经典的前中置布局，这也没什么大不了，按这个标准，纯真年代的汽车几乎全是“前中置”。Smart是如今难得一见的“无前悬、无后悬”车型，博取了极短的车长，但前方没地儿放发动机了，车高自然也低不了。

阿斯顿·马丁 DB9 (2009)



Smart Fortwo (2010)

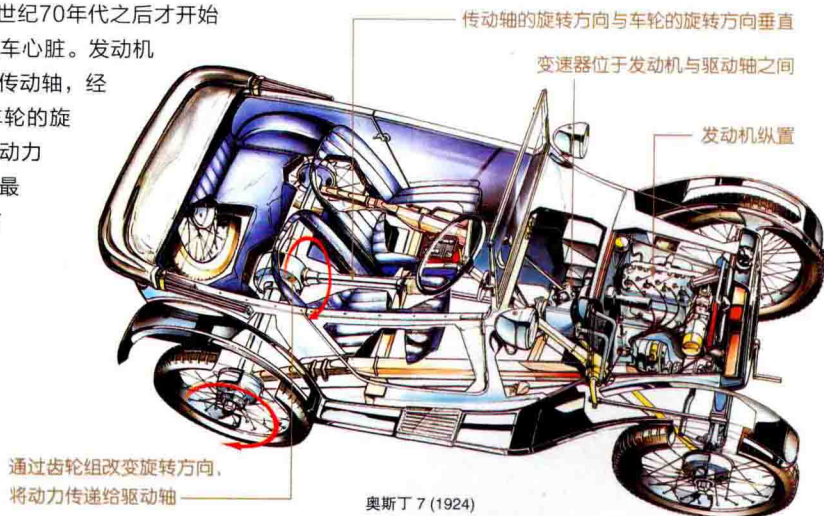


⇒纵置、后驱

最早的前驱车型出现在1928年，最早的横置发动机出现在1931年，横置发动机搭配前驱的动力系统布局方式直到1959年的迷你出现之后才真正影响到汽车历史，在此之前，绝大多数的汽车都采用纵置发动机与后驱结合的布局。

气缸V形排列的发动机在20世纪70年代之后才开始普及，直列发动机是最传统的汽车心脏。发动机的动力输出给变速器，然后再到传动轴，经过一个齿轮组，将原本垂直于车轮的旋转方向改变为平行方向，最终将动力传给后轴，驱动汽车行驶，这是最普遍的动力传输方式。当然也有将变速器挨着后轴的，但无论怎样，变速器总是位于发动机与驱动轴之间。

与如今只有少数高端品牌或者高级别轿车才提供后驱车型不同，纯真年代的汽车，几乎全是后驱车，哪怕是仅售260美元的T型车。



奥斯特丁 7 (1924)

⇒经典的前后比例

随着功率增大、气缸数增多，纵置直列发动机的长度也在增加，发动机舱自然也在变长，再加上变速器等传动部件，驾驶舱前面需要不小的空间来盛，便出现了长长的车鼻。就像马车，前面套的马越多就越高级，汽车的发动机越大，“马力”就越大，发动机舱就越长。发动机舱长，意味着前轴与驾驶舱离得远，所以判断那时的汽车是否高级有一个简单的办法：

看看备胎是否放在前轮与前门门线之间。如果发动机功率不够大，车鼻就不够长，备胎只好放到屁股后边背着。

德国人常言说得对：鼻子长而直的人，做事坚定，目标明确。这种“后坐式”前后比例使驾驶舱远远退在后面，与外人刻意保持着距离，坐在里面的人与你谈话时仿佛永远叼着烟斗、翘着二郎腿、眼望天花板，就像赵辛楣一样，你也会立马感觉自己成了方

鸿渐，取而代之的欲望油然而生。

这种机械构造决定的外形比例源自理性，却触及了人的神经，演化成为一种感性的判断标准，并且被强化：越是离得远，里面坐的人就越神秘、越傲气，汽车也越让人神往。

当然，对于驾驶人来说未必受用，那时驾驶人的技术一定远远超过今天，除了车鼻，前面什么都看不见，谁开谁知道。

奥迪 Type M (1925)



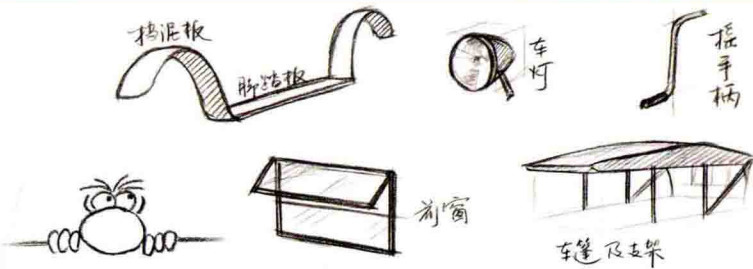
威兹曼 GT (2006)



“后坐式”前后比例是最传统的审美取向，今天的复古汽车会长出长长的车鼻，向经典致敬。

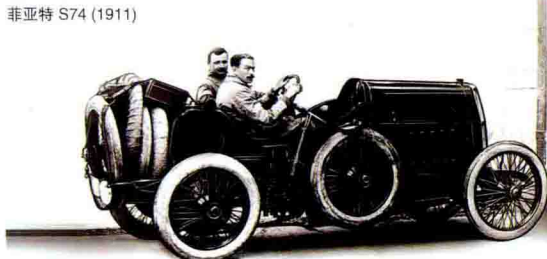
⇒安置对象

与如今的整体式车身不同，T型车上满是零零碎碎的“安置对象”——车灯、挡泥板、脚踏板、车篷、车篷支架、备胎……这些部件少了任何一样，汽车都照开不误，顶多遇到熟人时说一声：“不好意思，刚才滑了一跤……”所以，T型车有很强的拼装感，部件独立，“开着外挂”。



外挂的数量应该有节制，否则像菲亚特S74这样，不知道的还以为轮胎厂的送货车。敞篷确实拉风，但老天爷面前人人平等，电影《蝴蝶梦》中富翁劳伦斯·奥利弗（Laurence Olivier）娶了穷姑娘琼·芳登（Joan Fontaine），回家途中遇上大雨，不管有钱没钱，都得挨淋。1912年的凯迪拉克Model 30是最早使用电动起动机的量产车，1926年之后，福特T型车才全面配备电子点火系统，在此之前，启动基本靠摇。

菲亚特 S74 (1911)



福特 Model T (1908)



凯迪拉克 Model 30 (1912)





别克 Model 10 (1908) 奥兹莫比尔 Autocrat (1911)



标致 145S (1914) 劳斯莱斯 Silver Ghost (1923)

外挂的还有车座，安排方式的确令人耳目一新，问题是：怎么坐？谁去坐？

标致145S的行李箱让人想到一首儿时的歌谣：“采蘑菇的小箩筐，背着一个大姑娘。”对不起，口误。

毕竟标致不是高档品牌，不像劳斯莱斯，提供实木家具。值得一提的是，在1923年的劳斯莱斯Silver Ghost上，已经出现了保险杠。

⇨直来直去

与同时代的其他车型一样，在T型车上几乎都是直线：前窗是直的，侧窗是直的，车鼻是直的，还好车轮是

圆的，否则挡泥板恐怕也是直的。这是因为，纯真年代从不拐弯抹角，总是直来直去。这个时代终会过去，流

线型时代即将到来，耿直即将被圆滑取代。何时开始？答案在后文“答案在风中”中。



与2001款7系合影的宝马 3/15 (1929)



如今，宝马与梅赛德斯-奔驰业已成为豪华品牌的两面旗帜，不过当年可不是这样。

1927年，宝马的第一款汽车3/15才问世，其生产许可还是从奥斯汀汽车公司买来的，所以可没现在那么神气。

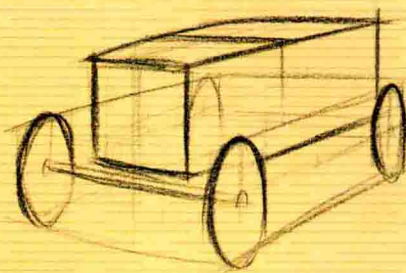
而1928年的梅赛德斯-奔驰680S车内就像名表店一样，车身也开始隐约闪现流线型的影子。

梅赛德斯-奔驰 680S (1928)

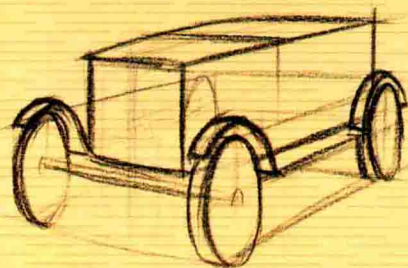




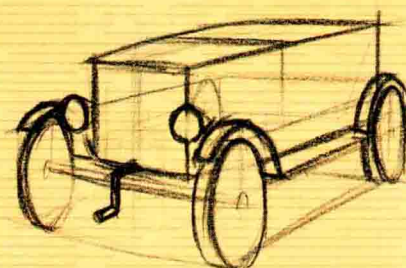
打个地基



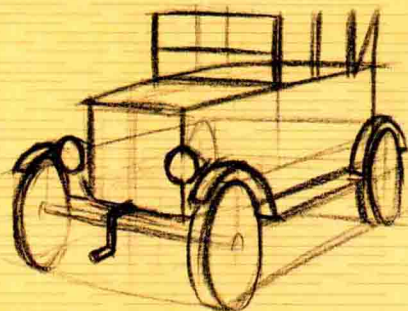
放上“底盘”



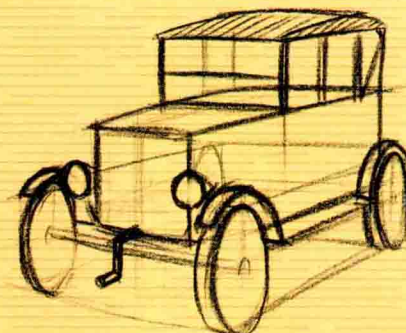
装上挡泥板、脚踏板



安车灯、插手柄

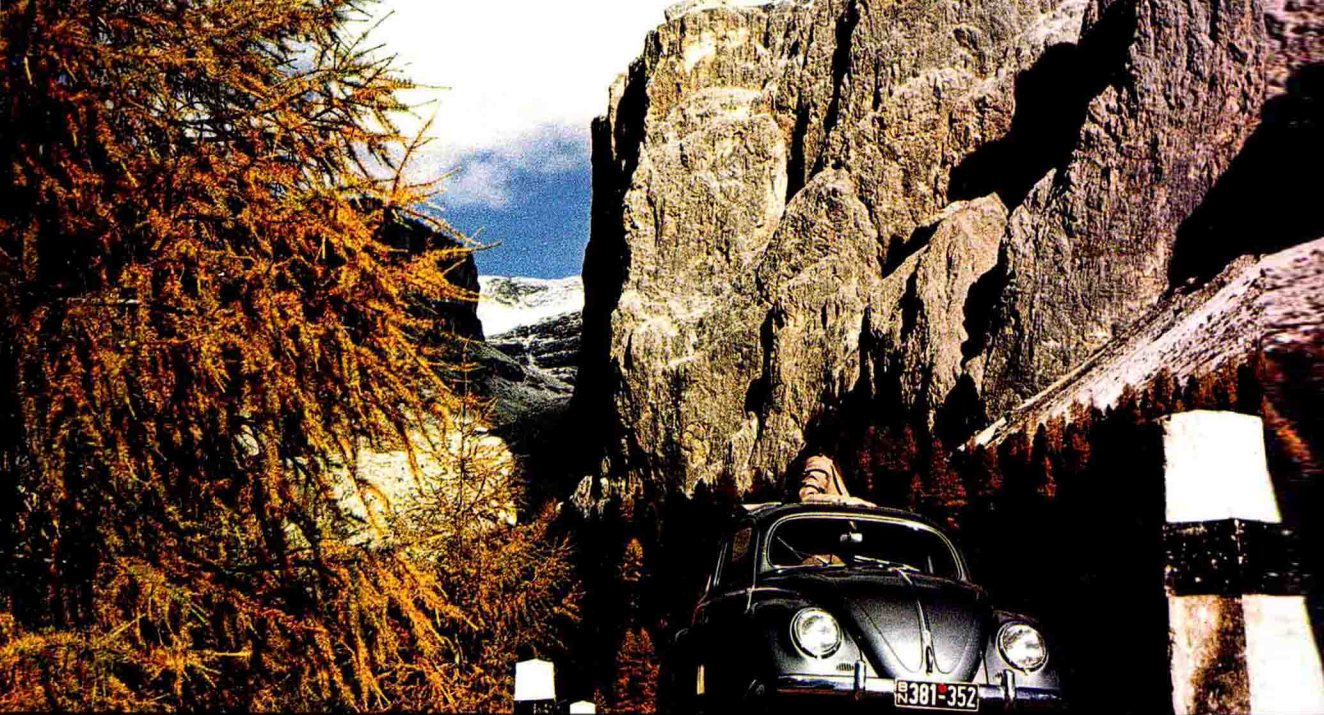


支起前窗和车架



扣上帽子，齐活！





Let It Beetle 随它去 甲壳虫传奇

大众汽车 甲壳虫
VOLKSWAGEN Beetle

生产周期:1945~2003年

总产量:2100万辆

1972年2月17日，大众汽车公司的第15007034辆甲壳虫驶下了生产线，这是汽车历史上的一个大日子——福特T型车创造的生产纪录在45年之后终于被打破，一个新的传奇宣告诞生。

要讲述这只“名虫”的故事，就不能不提两位名人——费迪南德·波尔舍（Ferdinand Porsche）与阿道夫·希特勒（Adolf Hitler）。希特勒恶名远扬，无需赘言，那么波尔舍是何许人也——一位大名鼎鼎的汽车设

计天才、大师，著名跑车品牌保时捷的创始人。“保时捷”“波尔舍”的英文都是“Porsche”，前者是港译，后者是普通话的译法，如今车名通用“保时捷”，人名也有这样用的，但编者觉得别扭，还是沿用老套的称呼。

大多数中国人都不知道，风靡全球的甲壳虫事实上是纳粹头子希特勒与设计天才波尔舍通力合作的产物。费迪南德·波尔舍1875年生于波西米亚（今属捷克），1905年进入戴姆勒

汽车公司，1926年戴姆勒与奔驰合并之后，他的诸多思路与老板不合，于是在1929年离开公司。辞职后，波尔舍创建了自己的公司：保时捷汽车设计所。新公司以赛车设计扬名，不过波尔舍的理想是开发普及型的国民车，早在1931年，他便已经画出了国民车的设计草图，但是没有人对此感兴趣，公司也艰难度日。

转机出现在1933年，这年1月，阿道夫·希特勒成为了德国总理，这

波尔舍博士为戴姆勒汽车公司设计的最后一件作品，以190公里/小时的最高车速傲视群雄。

梅赛德斯-奔驰 SSK (1928)



费迪南德·波尔舍



此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com