

名车名品典藏书系

欧洲珍品

叶宏 编著

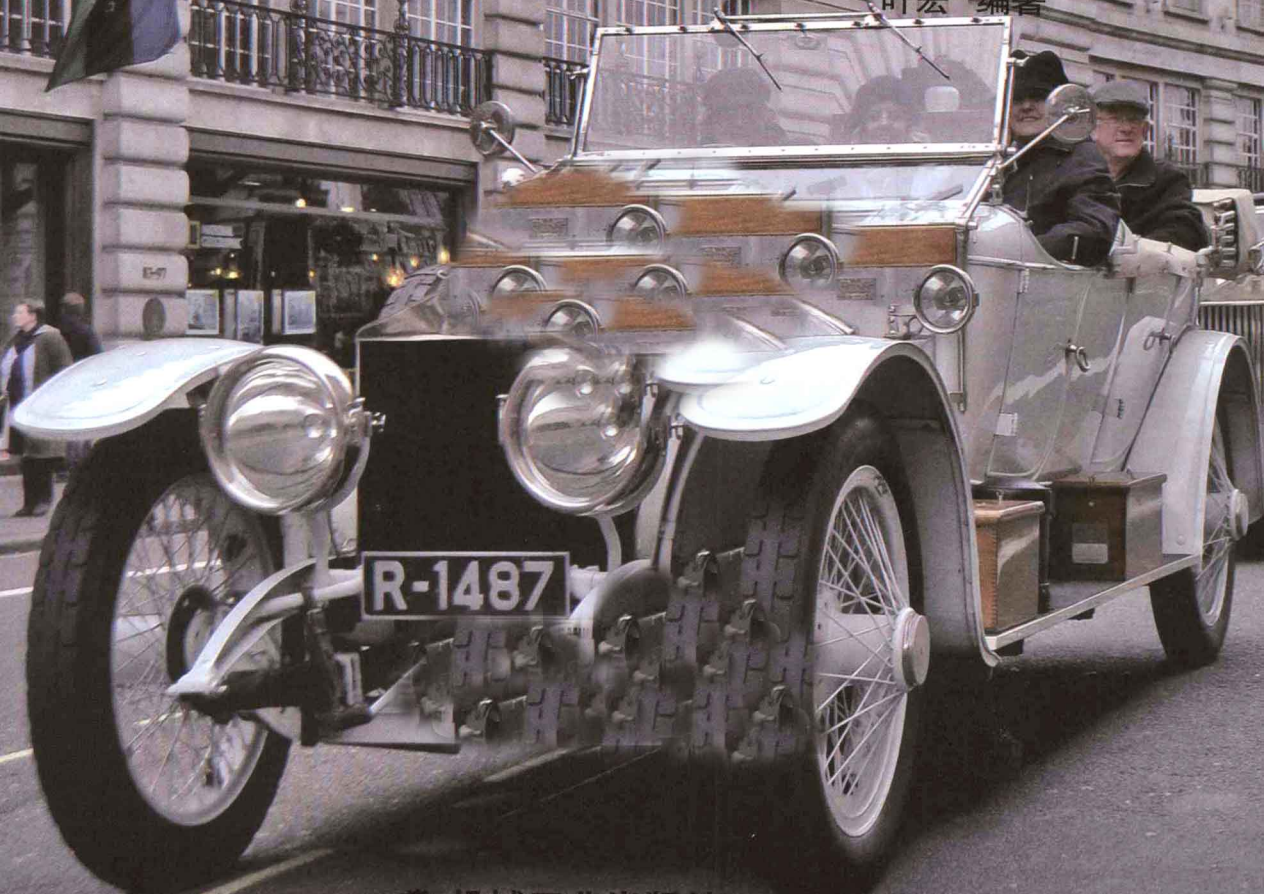
名车典藏书

精彩纷呈
汽车业内资深人士
倾情推出
车友经典必备

名车名品典藏书系

欧洲珍品 名车典藏书

叶宏 编著



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

汽车起源于欧洲,当今世界上最著名的汽车品牌都是欧洲的,汽车文化的精华也在欧洲。在那里,汽车不仅仅是人们日常的交通工具和生活的组成部分,更是一种移动的艺术和文化。

这是一本关于欧洲珍品汽车和汽车文化的书籍,书中不仅较为完整地介绍了欧洲轿车历史上的著名品牌及欧洲汽车发展过程中的一些人和事,还详细地介绍了部分欧洲非常稀有的珍品轿车和跑车。此外,作者根据亲身经历从自己的视角介绍了欧洲一些著名的汽车博物馆、汽车主题公园、老爷车拉力赛和老爷车文化节。

本书内容丰富且趣味性强,带给读者较为全面的欧洲汽车文化知识,非常适合广大汽车文化爱好者及相关人士等欣赏阅读。

图书在版编目(CIP)数据

欧洲珍品名车典藏书/叶宏编著. —北京:

机械工业出版社, 2011.8

(名车名品典藏书系)

ISBN 978-7-111-35360-7

I. ①欧… II. ①叶… III. ①轿车—欧洲—图集 IV. ①U469.11-64

中国版本图书馆CIP数据核字(2011)第140412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 责任印制:乔 宇

北京铭成印刷有限公司印刷

2011年8月第1版第1次印刷

178mm×212mm·6印张·200千字

0001-4000册

标准书号: ISBN 978-7-111-35360-7

定价: 39.80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

门户网:<http://www.cmpbook.com>

教材网:<http://www.cmpedu.com>

封面无防伪标均为盗版

FOREWORD

前言

记忆和历史

100 多年前机动轮式底盘——汽车首次出现时，没有人认识到这种外形古怪、排气管喷放出呛人废气和结构复杂的机器将改变世界，更没有人对它独特的机动性赋予新的含义。正如我们所知，德国人发明了汽车；法国人使汽车迅速普及并给它添上了民族色彩，不经意间又发明了汽车比赛；而意大利人赋予了汽车更多的热情；英国人则给汽车留下了固执己见和英式经典的烙印。

汽车起源于欧洲，当今世界上最著名的汽车品牌也都在欧洲，而汽车从 19 世纪末期日产仅几辆的一个个手工作坊发展成日产能达到六七百辆高度自动化的流水生产线，从新的品牌如雨后春笋般涌现到现在只剩下为数不多的生产企业，从马车一样的外形到今天的流线外形承载车身底盘结构都经历了一个漫长的过程。这个过程就像是从婴儿到成年人所经历的成长过程一样，不同的汽车品牌就像是不同的婴儿，它们都有自己的成长经历，有自己的故事和特色，有的登上了金字塔尖，而更多的却倒在了攀登的路上，随着时代的前进，它们很多成为记忆和历史。当我们在欧洲的汽车博物馆或老爷车聚会中慢慢欣赏它们时，会产生一种感觉——那不仅仅是汽车工业一个又一个时代发展的缩影，更是一个活着的历史；每一个零件和每一款设计都在向我们叙说前人对于机械、艺术和完美的理解。

叶宏



目 录

CONTENTS

前言

一、过去的辉煌：历史上叱咤风云的 欧洲高档汽车品牌..... 1

意大利篇

伊索塔·法拉西尼 Isotta Fraschini	2
玛莎拉蒂 Maserati.....	4
阿尔法·罗米欧 Alfa Romeo	7
兰博基尼 Lamborghini	10

德国篇

梅赛德斯·奔驰 Mercedes Benz.....	12
霍希 Horch.....	14
迈巴赫 Maybach	16

法国篇

西班牙·瑞士 Hispano Suiza	18
伏瓦辛 Voisin	20
德拉黑 Delahaye	21
布嘉迪 Bugatti	22



英国篇

劳斯莱斯 Rolls Royce	24
阿斯顿·马丁 Aston Martin	27
宾利 Bentley	28
捷豹 Jaguar	30
戴姆勒 Daimler	32
拉贡达 Lagonda.....	34

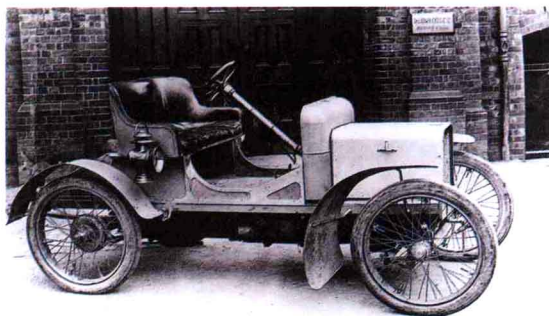


二、不仅仅是巧合： 汽车发展历史中的一些故事 36

第一个使用商标和前置后驱底盘的汽车品牌：	
潘哈德 Panhard.....	38
汽车生产领域的活化石：摩根 Morgen	39
奥迪没有后轮驱动车型的由来	40
英国平民汽车的前驱者：莫里斯汽车.....	41
汽车刚发明时期的汽车比赛	42

三、辉煌与破产：汽车品牌不同的命运结局..... 44

宝马也曾处在破产的边缘	45
拯救奔驰的一款车型：奔驰 170V.....	47
英国汽车衰败的缩影：	
罗孚 Rover 和奥斯汀 Austin	49
英国汽车工业衰败的根本原因	51
一名被遗忘的设计大师	52



紧凑级家庭轿车的先驱：奥斯汀 7 55

四、经典中的经典：欧洲老爷车中的精华.... 56

奔驰 Replica(1886)	58
奔驰 200HP Blitzen Benz (1910)	60
奔驰 82/200HP (1913)	61
劳斯莱斯 20HP (1922)	62
宾利 3 升 (1924)	62
劳斯莱斯银灵 (1925)	63
戴姆勒双六 (1926)	64
西班牙·瑞士 H6C (1927)	65
伊索塔·法拉西尼 8A(1928)	66
梅赛德斯·奔驰 680S (1928)	67
宾利 4.5 升 (1931)	68
伏瓦辛 C24 (1934)	69
阿尔法·罗米欧 6C 2300 Jankovits (1935)	69
西班牙·瑞士 J12 (1936)	70
捷豹 SS100 (1936)	71
宝马 328 (1936)	72
汽车联盟 Type C(1936)	73
布嘉迪 57 SC Atalante (1937)	74
拉贡达 LG6 V12 (1937)	74
德拉黑 135M (1937)	75
劳斯莱斯幻影 III (1937)	76
阿尔法·罗米欧 6C 2300B Pescara (1937)	77

梅赛德斯·奔驰 540K Autobahn kurier (1938) ..	77
汽车联盟 Type D(1938)	78
梅赛德斯·奔驰 770K Cabriolet B (1938)	79
霍希 930V(1939)	80
阿尔法·罗米欧 6C 2500SS (1940)	81
宾利 Mark VI (1946)	81
法拉利 166 MM Touring Berlinetta (1949)	82
宾利 Mark VI 双门敞篷版 (1949)	83
奥斯卡 MT4 (1952)	83
玛莎拉蒂 A6 G54 (1954)	84
捷豹 XK140 (1955)	85
蓝旗亚 Aurelia B24(1955)	85
阿斯顿·马丁 DB3S(1955)	86
宾利 S1 敞篷车 (1956)	87
宝马 507 (1957)	88
法拉利 250GT Series1 (1958)	89
奥斯卡 1600GT Superleggera (1962)	90
ATS 2500GT (1963)	90
阿斯顿·马丁 DB5 (1963)	91
兰博基尼 350GT (1964)	92
兰博基尼缪拉(1966)	93
Dino 206 Competizione (1967)	93
戴姆勒 DS420 (1968)	94



雪铁龙 SM(1972).....	95
劳斯莱斯幻影 VI (1977).....	96
宝马 M1 (1978).....	97



五、汽车的历史与未来：

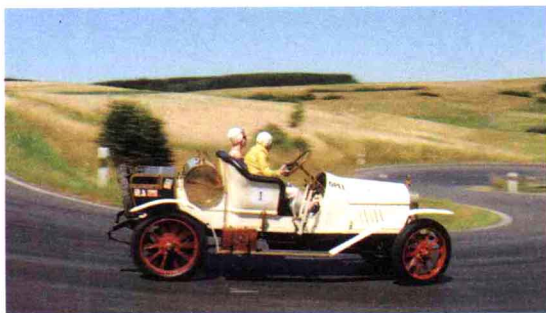
欧洲汽车博物馆与汽车主题公园 98

奔驰博物馆	99
宝马世界	101
宝马博物馆	102
奥迪博物馆	103
大众主题公园	104
大众博物馆	106
保时捷博物馆	107



六、快乐的节日：老爷车节和老爷车比赛...108

意大利 Mille Miglia 老爷车爬山赛	109
2000 公里穿越德国老爷车拉力赛.....	111
英国 Goodwood 速度节	113
伦敦至布莱顿老爷车赛	114
意大利埃斯特庄园老爷车展	116



七、激情燃烧的 7 天：亲历 2006 年

2000 公里穿越德国老爷车拉力赛...118

踏上旅途	120
过节一样的开幕式.....	121
我的赛车	122
参赛车辆之最	122
熟悉的面孔	123
向南前进	123
市镇风光	124
黑森林中的飙车大战.....	125
完善的后勤服务和细节安排	126
典故.....	127
老爷车的乐园	127
走进东部	128
海滨度假胜地	129
不称职的领航员及享受最后的比赛.....	130
后记	131

八、湖边的名车秀：

亲历 2008 年埃斯特庄园老爷车展 133

老爷车中的珍品及重量级的评委	134
逝去的辉煌	136
背后的故事	137
回顾.....	138

结束语 138



一、过去的辉煌： 历史上叱咤风云的欧洲高档汽车品牌

今天，人们一提起豪华轿车，一定要谈及欧洲的奔驰和宝马，它们的地位显赫且主宰着世界高档豪华汽车发展的潮流。但是拥有 80 年造车历史的宝马，在欧洲仍然被当成一个年轻的汽车品牌。这是为什么呢？

宝马开始制造汽车是在 20 世纪 30 年代初期，那时候人们对汽车的态度还像今天人们看待 IT，把它当成是个新兴的产品。但是机械技术突飞猛进的发展造就了很多时代的英雄，出现了很多明星企业和著名品牌。

在超级豪华车领域，那是一个属于伊索塔·法拉西尼、西班牙·瑞士和劳斯莱斯的时代，它们是当时汽车技术、设计和豪华的标尺。而在超级赛车领域中，宾利是王者，现在大名鼎鼎的法拉利公司的创始人恩佐·法拉利只是阿尔法·罗米欧公司的一个雇员……时代造英雄，随着时间的推移，如今，这个豪华俱乐部中的成员有些仍然是豪华的标尺，而有些已经沦落为大众品牌，更有些品牌人们只能从汽车博物馆或老爷车秀中去领悟它们曾经的辉煌。



意大利篇

伊索塔·法拉西尼 Isotta Fraschini



在 20 世纪 30 年代时，欧洲的超级豪华轿车市场并不是现在的这种格局，宾利只是个超级跑车品牌，而奔驰也没有那么高档。在当时，如果能拥有一辆伊索塔·法拉西尼汽车可是件不得了的事情。现在伊索塔·法拉西尼是意大利的一个船用发动机及火车发动机品牌，而在 20 世纪初它可是一个响亮的豪华轿车及高性能航空发动机品牌。1900 年，伊索塔·法拉西尼品牌诞生于意大利，由塞萨尔·伊索塔（Cesare Issotta）和奥里斯特·法拉西尼（Oreste Fraschini）一起创立。最初，伊索塔·法拉西尼只是一个汽车进口公司，主要业务是销售和修理法国雷诺汽车。1904

年，在雷诺汽车基础上，该公司制造了第一辆伊索塔·法拉西尼汽车，随后这辆汽车参加了一些汽车比赛，为公司的发展赢得了初步的经验。1907年，另一款Tipo D型赛车在比赛中取得了更大的成功。

1907年，伊索塔·法拉西尼公司迎来了第一个转折点，它和法国的洛林·迪特里希（Lorraine Dietrich）公司进行了合并。洛林·迪特里希是法国汽车发动机和航空发动机的先驱之一，在技术上有一定的优势。合并后的伊索塔·法拉西尼开始主攻高性能航空发动机和豪华轿车。他们的汽车以技术先进著称，设计师把一切先进的技术都应用在汽车设计和制造上。比如阿罗·约翰逊在1909年发明了4轮制动系统，这套先进的制动系统在1910年就装备在了伊索塔·法拉西尼的汽车上了。这个现在看来再普通不过的配置在当时可是一项不得了的先进技术，直到20世纪20年代才在欧洲的豪华轿车上流行，在普通轿车上装备则是20世纪30年代以后的事情了。伊索塔·法拉西尼还是第一批把顶置凸轮轴（OHC）发动机应用于豪华轿车的厂商之一。

一个时代有一个时代的概念，当然有些概念是相同的。虽然汽车刚发明没多久，但是在20世纪20年代，人们也是用发动机缸数来衡量轿车的档次，因而1924年的伊索塔·法拉西尼D型车是一个里程

碑，这是欧洲第二款装备8缸发动机的超级豪华轿车。而一辆1930年的伊索塔·法拉西尼8A的价格超过2万美元，这个价格在当时可以买一架性能一流的战斗机了。此外，每辆伊索塔·法拉西尼都装饰奢华，车内用的装饰材料之稀有，手工工艺之巧妙会让今天的劳斯莱斯幻影都有些相形见绌。在当时如果能够拥有这么一辆不同寻常的车自然代表了车主的财富和身份，因而赢得了很多好莱坞明星的喜爱。

不过伊索塔·法拉西尼的好日子随着1929年美国经济危机的爆发而走到了尽头，公司在20世纪30年代初放弃了超级豪华轿车的生产而把精力集中在高性能航空发动机的研制和制造中。这时候福特汽车公司看上了这家意大利公司，并希望进行收购，但没有成功。所以在20世纪三四十年代，伊索塔·法拉西尼和阿尔法·罗米欧成为意大利两家主要的航空发动机制造商。

第二次世界大战结束后，伊索塔·法拉西尼公司本打算恢复轿车的生产，并设计了一台装备了后置V8发动机的原型车。由于战后欧洲经济萧条，豪华轿车的生存空间大不如前，这个汽车中的超级豪华品牌也就从人们的视线中消失了。现在，人们只能从老爷车展和老爷车节日中感受到它当年的风采。



玛莎拉蒂 Maserati



玛莎拉蒂是一个老牌的意大利高档运动汽车品牌，在它扬名赛车场时，现在大名鼎鼎的恩佐·法拉利还只是个车手。这个品牌由博洛尼亚的玛莎拉蒂四兄弟所创建，车标设计成树叶形底座上放置的三叉戟，设计灵感来源于公司所在地博洛尼亚市市徽海神尼普顿（Neptune），他手中握有显示其巨大威力的武器——三叉戟。玛莎拉蒂的设计者早就意识到，并不一定要拥有粗野的外形才能算得上好跑车，其称誉于世的是

出色的速度、澎湃的动力和优雅的设计。

历史上第一辆镶有三叉戟徽标的玛莎拉蒂轿车出现在 1926 年 4 月 25 日的 Targa Florio 比赛上。这辆完全由玛莎拉蒂兄弟们自行设计制造的玛莎拉蒂 Tipo 26 汽车最高车速可达 160 公里 / 小时，第一次出场它就取得了 Targa Florio 比赛的胜利。后来由于 Tipo 26 接连在一些赛事中取得了胜利，玛莎拉蒂公司开始考虑生产赛车。在其后的十余年间，玛莎拉



蒂公司相继推出 Tipo 26B、V4、4CTR 和 4CL 等经典车型。尽管受到来自梅赛德斯的强大竞争，玛莎拉蒂还是接二连三地取得了一系列赛事的胜利，尤其是 1939 年 5 月 30 日，这是个值得玛莎拉蒂骄傲的日子——玛莎拉蒂 8CTF 赢得了美国印第安纳波利斯 500 英里大赛的胜利。

在 1937 年发生了一个转折，受 20 世纪 30 年代经济危机影响，汽车运动不如 20 年代那么火热，玛莎拉蒂公司的经营出现了一些问题，因而玛莎拉蒂兄弟决定出售这个品牌。来自摩德纳的欧西（Orse）家

族成为玛莎拉蒂公司新的主人，公司总部也从博洛尼亚搬到了摩德纳。根据协议，玛莎拉蒂兄弟将留在公司继续工作 10 年，负责新产品的开发。接下去的 10 年对于新老东家来说是愉快的 10 年，但是当合同到期后，玛莎拉蒂兄弟还是毅然决然地离开了自己创立的公司，另立门户成立了 OSCA 公司。

首席工程师和老东家走了以后，玛莎拉蒂公司似乎少了以往的底气，处境有些不妙。但是它还有着不错的技术积累和一个新产品，一款 1.5 升直列单顶置凸轮轴 6 缸发动机，最大功率为 48 千瓦。虽然技术性能平平，但是这款发动机有很大的改进潜力，也预示着未来的竞争能力。当然欧西家族也明白，要生产这款发动机需要启动资金，仅仅依靠赛车运动赚来的钱是不够的，要依据这款发动机设计一款商品车，以满足特殊的用户。

20 世纪五六十年代的欧洲进入到了一个繁荣时期，意大利各个汽车公司开始不断改进产品、投产新车型，玛莎拉蒂公司也不例外，他们工作重点还是放

在汽车运动方面，但是遇到的竞争压力也不小，不仅有阿尔法·罗米欧，还有年轻的法拉利公司。1953年，著名工程师吉奥齐诺·克拉伯（Giacchino Colombo）离开法拉利公司加入到了玛莎拉蒂的团队。他的到来增强了公司的技术研发实力，他着手设计了新的 A6GCM 和新的双顶置凸轮轴发动机。A6GCM 一问世就引起了轰动，不仅外形漂亮，而且双火花塞的发动机动力输出达到了 147 千瓦。更大的功率输出就意味着在赛场的实力，因而像方吉奥这样的大牌车手也加入了玛莎拉蒂车队。

在 1953 年，玛莎拉蒂车队战胜了众多对手取得 F1 方程式赛的冠军而达到了事业的顶峰，1957 年玛莎拉蒂正式宣布退出赛车比赛。随着 1958 年 3500GT 的发布，意味着玛莎拉蒂公司开始把注意力由竞赛用

汽车转移到批量生产的汽车身上，直至 1968 年，玛莎拉蒂公司又相继开发了一些经典车型如 Birdcage、Mistral、Sebring 和 Ghibli 等。

时至 20 世纪 90 年代，为重新跨入世界汽车强国的行列，意大利政府号召国内各个汽车公司努力开发新产品，提高生产自动化水平，降低成本，加强国际市场竞争力。在这种背景下，菲亚特汽车公司于 1993 年收购了玛莎拉蒂公司。4 年后，在菲亚特的安排下玛莎拉蒂与法拉利（Ferrari S.P.A）合并，新的玛莎拉蒂产品可以和法拉利共享技术。而玛莎拉蒂 3200GT 是两厂合并后生产的第一辆跑车，糅合了两大跑车生产厂的传统与科技，其凭借优异性能引起极大轰动，使玛莎拉蒂不仅恢复了活力并重新跨入世界顶尖 GT 运动汽车生产厂的行列中。

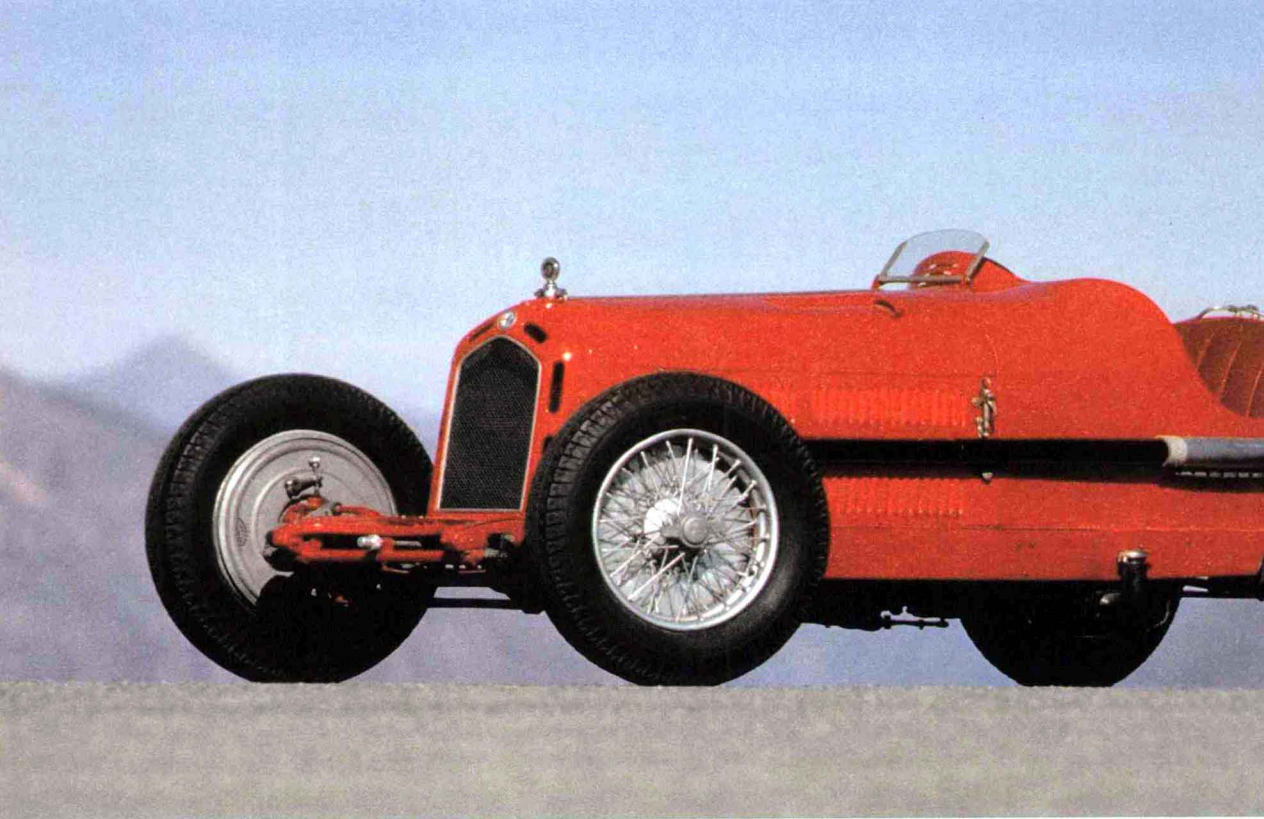


意大利篇

阿尔法·罗米欧

Alfa Romeo





阿尔法·罗米欧（Alfa·Romeo）中的“Alfa”是“Anonima Lombarda Fabbrica Automobili”汽车公司的缩写。Alfa 的标识中最早只有 Alfa 的符号。标识里面毒蛇的形象来自于当时公司技术部的一个年轻设计人员，他在卡斯特罗广场等电车的时候发现了 Filarete 塔上有条蛇。标识上面就是 Alfa 的名称，下面的 Milano 是意大利语中的 Millan（米兰城）。

阿尔法（Alfa）公司创建于 1910 年，它的前身是由阿尔萨多·德拉克（Alessandro Darracq）于 1907 年在米兰创建的一个小公司。阿尔法公司生产的第一辆 17.6 千瓦汽车，在 1911 年 Targa Florio 赛车场首次亮相就取得了胜利。此后几年，阿尔法公司相继推出的一系列赛车都表现非凡。但是第一次世界大战使公司陷入财政困境，之后，尼古拉·罗米欧

（Nicola Romeo）集团接管了公司并使公司走出了困境。第一次世界大战后公司推出了 Torpedo 轿车，这也是第一辆以阿尔法·罗米欧（Alfa Romeo）命名的车型。

尽管社会政治以及经济的动荡给阿尔法·罗米欧的发展造成了严重的困难，但在 1923 年推出的 RL 车型还是在 Targa Florio 赛中取得第一。在这一阶段，阿尔法·罗米欧在赛车场上取得了极大的成功。随之涌现出一批出色的车手，像恩佐·法拉利，他们驰骋欧洲赛场取得了辉煌的战绩。与此同时，在充分利用技术成就的基础上，阿尔法·罗米欧生产了一系列在设计上非常有特点且品质出色的豪华轿车。

1929 年发生的世界经济危机使阿尔法·罗米欧陷入困境，意大利政府通过 IRI 控股公司来参与阿尔



法·罗米欧的经营。尽管碰到了很多困难，但是阿尔法·罗米欧仍然在不断进取，推出了一些优秀作品，无论是1935年的6C 2300B还是1940年的6C 2500SS都堪称是豪华车中的经典。20世纪30年代意大利和德国政府都想通过汽车展示自己的工业发展水平，并在赛车场上扬国威，德国那边是奔驰和汽车联盟；而意大利这边就是阿尔法·罗米欧，它代表了意大利尖端汽车设计和制造水平。

在意大利政府的干预下，IRI控股公司要求阿尔法·罗米欧生产转向工业用车及航空发动机。在此背

景下，1931年阿尔法·罗米欧生产出第一辆货车，与此同时其设计生产的航空发动机也由于出色的性能而声名鹊起，这个时期意大利出产的飞机中有很多装备的是阿尔法·罗米欧的航空发动机。

第二次世界大战后，公司的轿车生产很快走上了正常轨道，生产的车型是战前设计的6C 2500型豪华轿车。此后公司又开发了一系列6C 2500型的变型，宾尼法瑞纳（Pininfarina）和都灵（Touring）设计公司设计的漂亮车身为阿尔法·罗米欧赢来了不少声誉。由于德国豪华汽车工业还未恢复，因而迅速恢复后的阿尔法·罗米欧一跃成为欧洲顶尖豪华轿车品牌。到了1950年，公司推出了全新的1900型轿车。与此同时，阿尔法·罗米欧赛车也在赛场取得了绝对的霸主地位，1950年和1951年连续两次取得了F1年度

世界冠军，这是阿尔法·罗米欧事业的巅峰时期，普通汽车的产量在接下来的10年间获得了极大的提高。

但是登上顶峰的阿尔法·罗米欧没有把握住市场的方向，虽然生产数量增多，但是产品的缺点并没有改进。在20世纪70年代，社会政治问题及能源危机使意大利经济举步维艰，而阿尔法·罗米欧产品竞争力也比不上德国的新产品，它的欧洲运动车霸主地位已经被来自北方的竞争对手所取代，这就是宝马。尽管资金并不充足，阿尔法·罗米欧仍然努力推出了不少车型，如1971年2000型、1972年Alfasud和1979年Alfa 6型等非常有特点的车型，但是这些零星的亮点不能掩饰公司下滑的势头，头上的光环也失去了颜色。1986年11月，菲亚特集团收购了阿尔法·罗米欧。

从20世纪90年代后期开始，在菲亚特的重新规划下，阿尔法·罗米欧的名声逐渐地开始恢复了。145和146之后诞生的155，以及新一代Spider和GTV的面世，都让阿尔法·罗米欧重回世界汽车精品舞台。而2000年推出的147更是预示了阿尔法·罗米欧传奇时代的回归。





意大利篇

兰博基尼 Lamborghini



1916年，兰博基尼汽车公司的创始人佛鲁西奥·兰博基尼（Ferruccio Lamborghini）出生在意大利的一个农庄中，后来在第二次世界大战期间他被意大利政府征召入伍并在军队中负责汽车维修的工作。第二次世界大战结束后，他利用军队剩余的机械配件在自己的维修厂里开始了农用拖拉机的制造。结果由于第二次世界大战后的意大利农业急需恢复，兰博基尼制造的拖拉机大受欢迎，而正是由于市场表现出对其打造的拖拉机的强劲需求，从而使得兰博基尼获得了充足的资本而得以扩大生产规模，于是从1959年开始，兰博基尼的生产范围由拖拉机拓展到了加热器与空调

设备的生产。正是由于兰博基尼的生产经营如此成功，使其成为意大利当时最富有的人之一。

作为一位忠实的车迷，兰博基尼购买了当时最著名的跑车法拉利，但是后来这辆车出现了些问题，而当地的维修厂又无法排除这些故障，于是兰博基尼直接将这辆车带到了摩德纳市并当面请教恩佐·法拉利本人。然而生性傲慢的恩佐·法拉利却对兰博基尼说道：“这并非汽车本身的问题，而是你这个‘农夫’自身的毛病。”结果受到凌辱的兰博基尼下定决心要打造自己的GT车以报这一凌辱之仇。

于是在1963年，兰博基尼在意大利的博洛尼亚