

DAVID

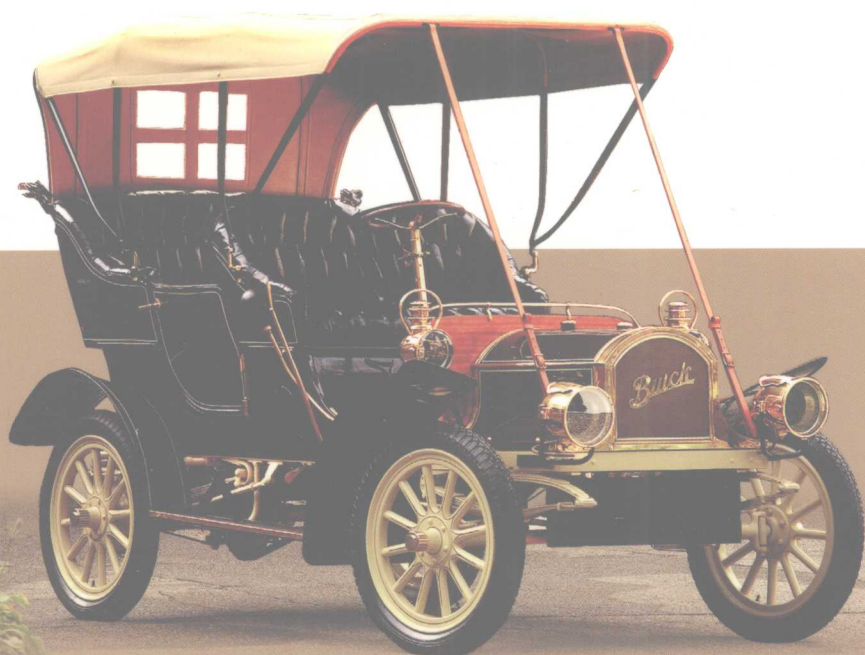


BUICK

大卫·别克 和他的非凡汽车

DAVID BUICK'S MARVELOUS MOTOR CAR

【美】劳伦斯·R·古斯廷 著
应韶荃 毛成婷 王欣 高勤芳 译



上海交通大学出版社

大卫·别克和他的非凡汽车

David Buick's Marvelous Motor Car

[美]劳伦斯·R·古斯廷 著

应韶荃 毛成婷 王 欣 高勤芳 译

上海交通大学出版社

内 容 提 要

在汽车发展史上,别克这个品牌绝对值得我们给予特别的关注。因为别克公司给我们带来了大量弥足珍贵的汽车方面的知识和经验。

本书是有关别克这个品牌的创始人大卫·邓巴·别克的传记,详尽地描述了大卫跌宕起伏的一生。大卫·别克带领他的团队为机动车发明出的汽油发动机卓尔不凡。配置了别克发动机的汽车无论是平地行驶还是爬坡,表现都同样出色。更重要的是,在强大马力的驱动下,别克汽车即使是在泥泞中、黏土地或沙地上能如履平地,进退自如。这些优势令 20 世纪早期的其他汽车望尘莫及。如今,大卫·别克当之无愧地在汽车业名人堂中占有一席之地。

图书在版编目(CIP)数据

大卫·别克和他的非凡汽车/(美)古斯廷著;应韵荃
等译. —上海:上海交通大学出版社,2009
ISBN978-7-313-05463-0

I. 大... II. ①古...②应... III. 别克,D. D.
(1855~1929)—传记 IV. K837.125.38

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 166920 号

大卫·别克和他的非凡汽车

[美]劳伦斯·R·吉斯特 著

应韵荃 毛成婷 王 欣 高勤芳 译

上海交通大学出版社出版发行

(上海市番禺路 951 号 邮政编码 200030)

电话:64071208 出版人:韩建民

常熟市文化印刷有限公司 印刷 全国新华书店经销

开本:710mm×1000mm 1/16 印张:13.5 字数:188 千字

2009 年 5 月第 1 版 2009 年 5 月第 1 次印刷

印数:1~4 100

ISBN978-7-313-05463-0/K 定价:30.00 元

版权所有 侵权必究

中文版序

别克，一个为 4000 多万辆汽车冠名的汽车品牌广为人知，但人们对它的缔造者——大卫·邓巴·别克(David Dunbar Buick)的故事却知之甚少。现在，经由本书作者，劳伦斯·R·古斯廷(Lawrence R. Gustin)先生数十年的潜心研究，成就这本《大卫·别克和他的非凡汽车》，让大卫·别克的一生传奇，如同一卷生动立体的历史长轴，呈现在读者朋友面前。

这幅历史长卷不仅向我们描述了大卫·别克的生平，而且立足于一个多世纪来不断演变的大时代变革为背景，追溯大卫·别克与汽车的渊源，重温大卫及其身边同样有着非凡能力与智慧的事业伙伴，纵览别克汽车上百年的沿革，从而使读者全面深刻了解到一个汽车品牌乃至汽车工业发展的断代史。

别克品牌的影响力，早于 20 世纪初便已辐射到中国。据 20 世纪 30 年代上海市工部局的统计，(在上海)每 6 辆汽车中就有一辆是别克车。自 20 世纪末中美最大的合资公司——上海通用汽车成立以来，别克品牌更是走过了充满辉煌和荣耀的 10 年。

从第一辆“别克新世纪”，到如今旗下六大系列 40 余款车型，10 年来，别克把握时代脉搏、与时俱进，不断带来顺应中国消费者需求的产品。从“十万元家轿”赛欧到“陆上公务舱”GL8，从“都市新锐个性座驾”凯越 HRV 到“国内首款量产中高级混合动力车”君越 ECO-Hybrid 油电混合动力车，从别克首款豪华 SUV 昂科雷到全新一代中高档私人动感座驾别克君威，别克的每一款车型都为中国市场注入了一个全新概念。优异的产品性能和完善的售后服务为别克品牌赢得了 170 多万中国用户的肯定与赞赏。从 2006 年起，别克在中国的销量已经超越美国，今天的别克，也已成为一个具有极高知名度和美誉度的中高档主流汽车品牌。

时代悄然变迁，别克面对的市场环境也不断发生着变化，然而，承袭

自大卫·别克的精神却从未改变。无论是国内第一款由本土企业主导研发的全球概念车“Buick Riviera 别克未来”，还是刚刚上市的昂科雷和新一代君威，都清晰地勾勒出别克更加现代、科技与国际化的产品蓝图。与此同时，“心静，思远，志行千里”的别克品牌精神不仅是新时代主流价值观的生动映照，更宣示了这个百年品牌的华丽转身。与大卫·别克 100 年前创建别克一样，今天，是别克品牌下一个辉煌的起点。

基于此，《大卫·别克和他的非凡汽车》中文版的推出，有着更为深远的意义。正如国人熟知的《资治通鉴》，编纂者试图借助该书“鉴于往事，资于治道”，我们也希望通过本书，汲取前人的经验之精华，放眼别克的未来之路。我们将以传奇为鉴，续写别克品牌未来更加辉煌的明天！



上海汽车集团股份有限公司副总裁
上海通用汽车有限公司总经理

2009 年 3 月

“大卫·邓巴·别克先生是一位汽油发动机专家,对于以他的名字命名的非凡汽车的诞生的确是功不可没。”

——引自威廉·C·杜兰特 1906 年 5 月 7 日的一封信。当时,杜兰特是别克汽车公司总裁,1908 年,他在别克汽车公司的基础上创建了通用汽车公司。

“正是因为有了别克车,人们才觉得通用汽车公司的任何一种车系都表现不凡。”

——引自小阿尔弗雷德·P·斯隆的自传《我在通用汽车的岁月》(*My Years With General Motors*)。小阿尔弗雷德·P·斯隆是继杜兰特之后通用汽车公司的传奇 CEO。他在书中谈到别克的品牌价值时说了以上这段话。

序

在汽车发展史上,别克这个品牌绝对值得我们给予特别的关注。这并不简单是因为别克公司曾是当今全球汽车业巨头——通用汽车公司——得以创立的基石;实际上,更是因为别克公司给我们带来了大量弥足珍贵的汽车方面的知识和经验。

以因强大动力和效率使整个汽车行业为之震惊的顶置气门发动机作为开始,别克公司不断进行各种技术革新,超越自我,推出了一系列耀眼的经典车型——如“世纪”(Century)、“路霸”(Roadmaster)、“至尊”(Super)、“云雀”(Skylark)、“名使”(LeSabre)、“里维埃拉”(Riviera)、“林荫大道”(Park Avenue)、“运动”(Gran Sport)、“Grand National”、“GNX”等。1962 年,别克公司推出的配备全美首款 V-6 发动机的“Special”被权威专业杂志《汽车趋势》(*Motor Trend*)评为当年的“年度最佳车型”;1979 年版的“里维埃拉 S 型”(Riviera S Type)采用了涡轮增压器增加发动机功率,再度获此殊荣。

有史以来第一部“梦幻汽车”——颇具传奇色彩的“别克 Y-job”的诞生,拉开了别克公司率先研发概念车的序幕。紧随其后的各款别克概念车,如“XP-300”、名使、“Wildcat”、“Centurion”及进入新千年后的经典敞



篷跑车“Velite”无一不令人心驰神往。

风靡于 20 世纪四五十年代的直瀑式进气栅格,饰有女神或准星车标的发动机盖,活动硬顶,镀铬的舷窗,矛枪式金属边饰,前后挡泥板一体相接的流畅曲线,经典的船型车尾——所有这些共同打造出别克车家族样式的设计风范。别克车金玉其外,精钢其中。在早先的顶置气门式发动机之后,“Fireball”直 8,即所谓的“钉头(nailhead)V8”发动机和“3800”3.8 升的 V6 发动机,两者亦均靠增压法来提高发动机的功率。

自 1908 到 1910 年间,路易斯·雪佛兰(Louis Chevrolet)和怀尔德·鲍勃·伯曼(Wild Bob Burman)带领别克车队赢得了大大小小 500 个奖项。20 世纪 90 年代的印第安纳波利斯 500 场地赛上,别克公司的 V6 可谓出尽风头。说到体育,1958 年的“别克高尔夫公开赛”成功地将“赞助合作伙伴”的前卫理念引入体育行业,展现了商业与体育的完美结合。接下来的多次 PGA 职业高尔夫球锦标赛均由别克公司独家赞助。泰格·伍兹(Tiger Woods)也成了别克公司的形象大使。这些成功的运作使别克公司名声大振。

在开拓国际市场方面,别克汽车取得的成就令人瞩目。1910 年,通用汽车公司旗下成立了通用出口公司(GM Export)和通用汽车加拿大公司(GM of Canada)。1914 年,一辆别克汽车穿越南美,成为有史以来穿越南美大陆的第一辆汽车。1923 年,探险家洛厄尔·托马斯(Lowell Thomas)驾驶别克车完成了在阿富汗境内的首次驾车远征。1925 年,在苏联进行的各种汽车测试评比中,别克车在速度、节油、性能可靠等方面均有不俗的表现,曾夺得多个大奖。同年,通用出口公司用一款普通型别克车“25X”进行了全球接力,不使用固定的车手,这辆车由一个经销商驾驶至另一个经销商处由后者继续驾驶。这再次向世人展示了别克汽车性能的可靠性及通用汽车公司营销网络的全球性。

20 世纪二三十年代,产自加拿大的别克“帝国”(Empire)车,甚得英国皇室的青睐。在那位“不爱江山爱美人”的爱德华八世(King Edward VIII)逊位事件之际,他的未婚妻华莱士·辛普森夫人(Mrs. Wallace Simpson)乘坐他赠送的一辆“路霸”逃往戛纳。爱德华本人则拥有一辆量身定做的“90 系列”(90 Series)的别克车。



序

别克汽车早在 1912 年登陆中国，颇受许多政界要人、商贾名流的欢迎。有资料证实，中国的末代皇帝溥仪和受人敬仰的周恩来总理的座驾均是别克车。20 世纪 90 年代末，通用汽车公司与中国签订协议，在上海投资 1.5 亿美元建立起今天的上海通用汽车公司。从此，上海通用公司生产的别克车成了中国日益繁荣的汽车市场的领头羊。

1997 年，一辆 48 年款的别克老爷车“Special”参加了第二届“北京—巴黎”汽车拉力赛，成功跑完全程。第一次的拉力比赛是在 90 年前，但这一次的路线要经过世界屋脊西藏，因此意义格外不同寻常。2000 年，一辆 49 年出厂的别克老爷车参加老爷车拉力赛，从伦敦出发，计划“八十天环游地球”，以这种特殊的方式迎接新世纪的曙光。2001 年的晚些时候，一辆别克“轮德夫”(Rendezvous)在总行程 24 000 公里的印加古道探险之旅中名列第二。在别克公司赞助的欢迎会上，首席车手帕特·布鲁克斯(Pat Brooks)在里约热内卢的面包山(Sugar Loaf)之巅被授予一枚银牌。国际知名珠宝业巨贾尼古拉斯·宝格利(Nicolas Bulgari)也酷爱别克车。他将自己在罗马收藏的 50 辆名贵老爷车和新款别克车(他在美国拥有更多的别克车)巡回展出，同行的有专业记者团，随时为欧洲各大顶级杂志撰文报道相关盛况。

在娱乐界也经常看到别克车的身影，这样的例子不胜枚举。电影《卡萨布兰卡》(Casablanca)中的经典片段里，亨弗莱·鲍嘉(Humphrey Bogart)与英格丽·褒曼(Ingrid Bergman)前往机场时乘的是一辆 1940 年出的限量版“辉腾”(Phaeton)。汤姆·克鲁斯(Tom Cruise)和达斯汀·霍夫曼(Dustin Hoffman)在影片《雨人》中驾驶一辆 1949 年版的“路霸”敞篷车行遍全国。影片《珍珠港》(Pearl Harbo)和《毁灭之路》(The Road to Perdition)中的别克老爷车也是分外抢眼。斯蒂芬·金(Stephen King)曾将一辆 54 年款的别克车作为他的一部惊悚小说《来自一辆别克 8》(From a Buick Eight)的重要道具，可惜书中误将其标识为 53 年款。这部小说后来被改编成电影。涉及别克车的还有一首 MV，叫做《外星人吃了我的别克车》(Aliens Ate My Buick)。

别克公司培养出许多顶级的汽车业叱咤风云的人物。从这里走出的领军人物有：通用公司的创始人威廉·克拉博·杜兰特(William Crapo



大卫·别克和他的非凡汽车



大卫·邓巴·别克(由罗伊·科尔(Leroy Cole) 提供)

Durant);美国汽车公司的创始人查尔斯·W·纳什(Charles W. Nash);克莱斯勒汽车公司的创始人沃尔特·P·克莱斯勒(Walter Chrysler);战后通用公司的CEO,被《时代周刊》(Time)评为1955年度风云人物的哈洛·H·柯蒂斯(Harlow H. Curtice)。路易斯·雪佛兰,这位别克公司昔日的赛车之星,协助杜兰特成立了雪佛兰汽车公司。当年的首席机械师,后来成为别克公司总经理的劳埃德·E·罗伊斯(Lloyd E. Reuss),在20世纪90年代初成为通用汽车公司的总裁。

那么,大卫·邓巴·别克呢?当人们叙述别克汽车的传奇故事时,这个与之同名的人总是被蜻蜓点水般一带而过。大卫·别克,他自己更愿意被称作戴夫(Dave),在人们印象中他只是一位出色的管道设备发明家,有时亦被人当作汽车业兴起之初优良汽油发动机的改良者。更多时候,他



序

是被人们遗忘的,先是被自己亲手缔造的公司,再后来被公众们,直至最后,史学家们也遗忘了他。

不错,大卫·别克的确在汽车业名人堂中占有一席之地。能让4000多万辆汽车以你的名字来命名,你当然会在那里。但是,关于大卫·别克的具体情况却没有是什么过多的文字记载。这位身材瘦削、脾气暴躁的苏格兰移民从未详细记录过自己的成就。他家里也只保存了有关他的为数不多的几封信件和照片。大卫·别克后来所从事的大胆的经营项目没能引起人们的积极关注。他去世的时候已经破产,因此被贴上失败者的标签,史学家们自然不愿在他身上多费笔墨。

正如史学家乔治·S·梅(George S. May)在他1975年出版的《最独一无二的机器:密歇根——美国汽车工业的发祥地》(*A Most Unique Machine: The Michigan Origins of the American Automobile Industry*)中所说:“美国汽车发展史中几乎没有详细谈到大卫·别克是如何从管道设备转向发动机的改良和制造,继而涉足汽车领域的。这不能不说是一大遗憾。”

但是,有一点是人所共识的。大卫·别克带领他的团队为机动车发明出的汽油发动机的确卓尔不凡。这些发动机马力强劲、结实耐用、性能高效,配置了别克发动机的汽车无论是平地行驶还是爬坡,表现都同样出色。更重要的是,在强大马力的驱动下,别克汽车即使是在泥泞中、黏土地或沙地上都能如履平地,进退自如。这些优势令20世纪早期的其他汽车望尘莫及。

1904年的密歇根州弗林特,发生了两件足以彪炳史册的事件。其一,是一家以生产发动机为主的小公司——别克汽车公司(Buick Motor Company)开始蹒跚起步。另一件事是,有人将别克汽车介绍给卓越的组织者和营销家威廉·C·杜兰特,这在当时的商业界引起了极大轰动。杜兰特与大卫·别克的结合,共同缔造了通用汽车公司的基础。

在20世纪六七十年代甚至到80年代,我们仍然有机会从一些第一手资料了解到大卫·别克、比利·杜兰特^①和他们那个时代的一些情况。

^① Billy Durant,威廉·C·杜兰特的昵称。——译者注



大卫的孙子，大卫·邓巴·别克二世，清晰地记得这位汽车业先驱曾与他及家人住在一起的情景。弗林特著名的慈善家，担任通用公司董事 60 多年的查尔斯·斯图尔特·莫特(Charles Stewart Mott)于 97 岁高龄时辞世，杜兰特的遗孀凯瑟琳(Catherine)活到了 80 多岁，这两个人在 70 年代早期仍然能够接受采访，他们都亲历了那段历史，见证了杜兰特从大卫·别克那里接管了别克公司，并将之发展壮大。在 70 年代末，弗雷德·赫尔茨勒(Fred Hoelzle)已经有 90 多岁。侯泽尔曾参与早期的别克发动机制造，虽然他对大卫本人了解不多，但他很乐于谈起早年的事情。

杜兰特的最后一任私人秘书阿里斯托·斯克罗伯格纳(Aristo Scrobogna)在 20 世纪 80 年代回忆道，杜兰特很钦佩大卫·别克的能力。从 30 年代起就热衷于弗林特老爷车的查尔斯·E·赫尔斯(Charles E. Hulse)说，他曾采访过制造出第一辆别克汽车的沃尔特·马尔和早年别克工厂里的其他成员。乔治·H·梅恩斯(George H. Maines)，当地的一位公关人士，并不认识别克其人，但他在 60 年代时回忆说，曾就大卫·别克的事情采访过杜兰特。

时至今日，十几年过去了，我一直在找寻有关大卫·别克的点点滴滴。20 世纪 60 年代，在我的家乡弗林特，我还只是个涉世不深的报社记者和编辑。我常常一连好几个小时兴味盎然地听乔治·梅恩斯、斯隆博物馆长罗格·范·博尔特(Roger Van Bolt)和当地史学家克拉伦斯·H·扬(Clarence H. Young)讲述大卫·别克、比利·杜兰特和通用汽车公司创建之初的故事。70 年代，为写杜兰特的传记，我花了大量时间采访查尔斯·斯图尔特·莫特和凯瑟琳·杜兰特，询问早期的那些往事。80 年代起，我开始任职于别克公司公关部，担任了 20 年的助理总监，同时成为一个半官方的别克企业史专家。在此期间，我与特里·B·邓纳姆(Terry B. Dunham)合著了一部关于介绍别克汽车历史的书，该书最早出版于 1980 年，先后再版了五次。

1994 年，我来到大卫·别克苏格兰的故乡，在他的出生地参加大卫·别克纪念牌的揭幕仪式。2003 年适逢别克汽车公司创建百年，2004 年正值大卫·别克诞生 150 周年，我借此提议为大卫·别克的功绩和他的公司立一块纪念碑，地址就选在通用汽车公司在底特律的总部，沿着杰



序

弗逊大道(Jefferson Avenue),正对比尤比恩街(Beaubien Street),离1900年大卫·别克的发动机专营店只有五个街区的路程。在我写这本书时,那家店面所在的那幢大厦至今还在。

在新千年之初,我们有许多理由去重新审视别克汽车王国缔造者的一生。这本书在写作之际苦于资料匮乏,因此上文曾提到的查尔斯·E·赫尔斯的研究资料尤显得弥足珍贵,本书中的一些不妥之处基于此而及时得以修正。能够获得查尔斯·E·赫尔斯的研究资料要归功于赫尔斯的女儿苏珊·凯莉(Susan Kelley)、别克老爷车的忠实拥趸杰克·斯卡夫(Jack Skaff),还有斯隆博物馆下属的别克展览馆和研究中心。我要特别感谢迈克尔·W·R·戴维斯(Michael W. R. Davis),他将自己尚未发表的硕士论文毫无保留地与我分享,使我得以了解查尔斯·G·安尼斯利(Charles G. Annesley)这样一位有趣却也被世人遗忘了的人物。安尼斯利是将亨利·福特和沃尔特·马尔联系在一起的关键人物,由此才有了20世纪初福特汽车公司和通用汽车公司的诞生。

我们最好将大卫·别克的故事视作别克汽车创业神话的一部分。尽管有据可查的文字记录不很丰富,但通过对手边现有资料反复斟酌,慎之又慎地推敲,我还是能够比较完整地还原以那个时代为背景的这位了不起的人物形象。上文提到过的与我一起合写《别克汽车发展全史》的特里·邓纳姆、威廉·B·克罗斯(William B. Close)在我创作本书的过程中都给了我莫大的帮助,在此也一并致谢。需要指出的是,克罗斯的妻子萨拉(Sarah)是别克汽车首任首席机械师沃尔特·马尔的孙女。

没有以上诸人的支持,就不会有这册书的问世。当然,在阅读过程中,我们总是“仁者见仁,智者见智”的。因此,由于我个人原因,书中难免会出现不妥疏漏之处,在此深表歉意,敬请原谅。

我们追寻大卫·别克的旅程并未终结,我们将继续关注那段尘封的历史。这本书,不过仅仅是个开始。

劳伦斯·R·古斯廷(Lawrence R. Gustin)

2006年春,于密歇根州弗林特及欧瑞湖畔(Lake Orion)

目 录

序

第 1 章	底特律的一次访谈	1
第 2 章	从苏格兰到底特律:大卫·别克的早年	5
第 3 章	汽油发动机:令人神往的开端	13
第 4 章	别克与船用发动机	23
第 5 章	第一辆别克车的诞生	27
第 6 章	安尼斯利:汽车史上的关键一环	41
第 7 章	顶置气门发动机	47
第 8 章	大卫成立新公司	63
第 9 章	别克公司迁移至弗林特	71
第 10 章	第一辆弗林特别克车	84
第 11 章	比利·杜兰特蓄势待发	101
第 12 章	别克公司的创立者去了哪里?	120
第 13 章	大卫·别克上路	132
第 14 章	加利福尼亚州石油	137
第 15 章	最后的岁月	151
别克汽车近代在美国的发展		173
别克汽车在中国		185
致谢		193

第 1 章 底特律的一次访谈

或许他遇见了超负荷运转的种种事情。很多人对各种事务发号施令；在公司规模迅速扩大的同时，太多的琐事亦随之而来；太多的繁重工作，过长的工作时间。

“当别克公司刚刚开始步入正轨时，我们尚未有一位能对公司发展作出全盘规划的决策者。”1928 年，大卫·邓巴·别克不无惋惜地说，“我们没完没了地工作，直到把当天的活儿干完，为明天的工资做好准备，方才回家……”

“我有整整 7 年未度过一个周末，放过哪怕是一天假，连圣诞节和独立日（7 月 4 日）也不例外。有一阵子，我常常一天连续工作 12、16，甚至 18 个小时……我说，身处那个时代的汽车行业可真不是一件容易事。”

你说他是发牢骚也好，自吹自擂也罢，但他说的倒全是大实话。别克公司第一家发动机工厂的主技师兼领班威廉·比克拉夫特（William Beacraft）曾说：“我经常就睡在车间里，但仍无法按时完成任务。”如此大的工作压力的确对大卫·别克有影响，用他自己的话说是“健康受损”，因此，在威廉·C·杜兰特这位颇有远见的投资商接管别克公司一年后不久，大卫·别克整理好行囊，离开了。杜兰特在别克公司的基础上于 1908 年成功创建了通用汽车公司。

声称因劳累而身体欠佳，带着公司转让所得的 10 万美元，大卫离开了他亲手创建的公司。别克难舍难离别克公司。1910 年春，大卫·别克将密歇根抛在身后，启程前往加利福尼亚。他很快就在石油业上发迹，大



赚了几笔。但这次的成功是短暂的,接下来的几年间,他耗光了经营别克公司而攒下的所有积蓄,重蹈了那些最终输掉自己身家的冒险家们的覆辙。当他后来跌跌撞撞回到底特律时,几乎已是身无分文。

1928年初,一位年轻的报社记者布鲁斯·卡顿(Bruce Catton),一路追踪已穷困潦倒的大卫·别克,到了他在底特律商贸学校(Detroit School of Trades)的办公室。征得大卫的同意后,卡顿对他进行了一次采访。这次采访对于大卫来说是很罕见的。这位身高1.66米的汽车界先驱在访谈中,回顾了他73年的历程。卡顿描述了当时的大卫·别克:满面皱纹,形容消瘦,身体佝偻,已是年老体衰,脸上挂着一副厚厚的酒瓶底眼镜,快秃顶的头上还留着几缕稀疏的白发。

想找到大卫·别克是不容易的。他用不起电话(更不用说汽车了),因此,在底特律的工商名录上找不到他的名字。“底特律的记者人人都知道大卫在哪儿的日子早已是历史,”卡顿说,“现在谁也找不到他。”不过,卡顿,这位替报业企业联盟(Newspaper Enterprise Association)工作的记者自有他消息来源的渠道。卡顿自己的职业生涯也因此而有了历史性的转机,他后来成了《美国遗产》(*American Heritage*)的首任主编,并因关于内战历史的研究而荣获普利策奖。

大卫·别克之所以会在学校,是因为他在那里找到了一份当教师的工作。薪水虽低,但他乐于接受。卡顿一心想来采访大卫·别克,其原因正如他自己所说:“在有关于底特律这个汽车之都的所有传说故事中,再也没有哪一个像大卫·别克的故事那样富有传奇色彩。”

这个故事的戏剧性全在于大卫·别克的名字如此响亮,他的成就如此炫目,而他本人又是如此不幸。这是令卡顿困惑不解的地方。此外,人们对大卫·别克的评价众说纷纭也是一个重要原因。一位熟人说大卫是一个“言语粗俗”的人,“总是嚼着烟草”。另一个人,底特律的商人、政治家约翰·C·洛奇(John C. Lodge)(洛奇曾以自己的名字为一条高速公路冠名)认为大卫是一个很难与之做生意的人。

当后来成为别克公司首席机械师的伊诺斯·德沃特斯(Enos A. DeWaters)于1905年初到公司时,曾被大为·别克的“问候语”吓了一跳:“我不知道你他妈的到底适合干什么,还是先去装配车间当个头儿吧。”在

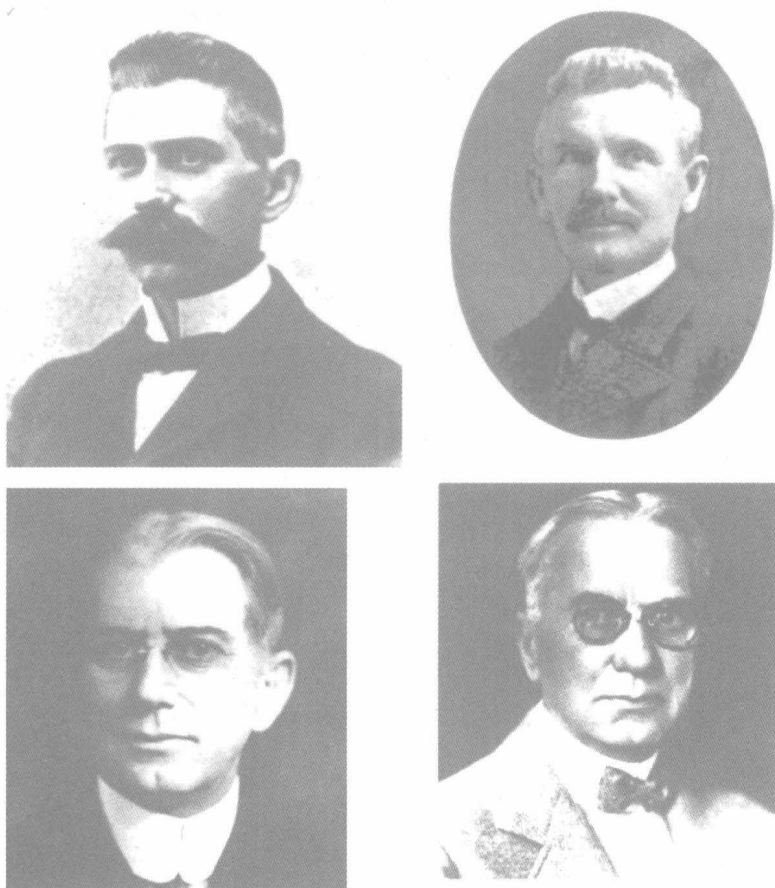


图 1.1 不同时期的大卫·别克肖像

晚年时,大卫·别克还在加利福尼亚打了一连串的官司,不仅使自己的名誉受损,还使他的财力元气大伤。

小本杰明·布里斯科(Benjamin Briscoe Jr.)是底特律的一名汽车制造商和经销商,这位大卫·别克的财务天使将大卫描述成“一位私密朋友”、“一个好哥们”。大卫·别克的孙子、大卫·邓巴·别克二世告诉本书作者说,大卫别克“性格恬静,爱好幻想”。现存的大卫·别克的信件也表明了大卫思维缜密,性情温和。

大卫·别克的故事极具传奇性还有另外一个原因,那就是有很长一



段时期,大卫·别克与汽车并无什么联系。大卫最早是从管道设备业发家,这个行业于他可谓得心应手,他曾申请了 13 项发明专利。在 19 世纪 90 年代中期,当亨利·福特和其他人开始建造不用马拉的四轮“马车”时,大卫·别克开始专注于农场发动机的研制开发,继而,他的兴趣重心又转向机动船。等他最终爱上汽车时,汽车给他带来巨大的荣耀的同时也让他遭受了极大的痛苦。

在强烈好奇心的驱使下,卡顿凭直觉感到,在大卫·别克渐行渐远的记忆中一定还有些耐人寻味的故事。于是,1928 年的某一天,在底特律商贸学校的一个小房间里,他们面对面地坐下来,开始谈论大卫·别克的一生。