

环球奢侈品

跑车

孙 玥 编著

GLOBAL LUXURY



Sports Car

吉林人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

跑车 / 孙玥编著. — 长春: 吉林人民出版社, 2008.10
(环球奢侈品)

ISBN 978-7-206-05829-5

I. 跑… II. 孙… III. 轿车—简介—世界 IV. U469.11

中国版本图书馆CIP数据核字 (2008) 第153224号

环 球 奢 侈 品 · 跑 车

编 著: 孙 玥

责任编辑: 吴兰萍 封面设计: 赵兴华 版式设计: 吴 丹

吉林人民出版社出版发行 (长春市人民大街 7548 号 邮政编码: 130022)

网 址: <http://www.jlpph.com/>

全国新华书店经销

策划制作: 远流图文工作室 (024-86397099)

印 刷: 沈阳美程在线印刷有限公司 (024-23818009)

开 本: 725mm×970mm 1/16

印 张: 10 字 数: 200 千字

标准书号: ISBN 978-7-206-05829-5

版 次: 2009 年 1 月第 1 版 印 次: 2009 年 1 月第 1 次印刷

定 价: 25.80 元

如有印装质量问题, 请与承印工厂联系调换。

前言



世界上的顶级跑车有着各自迷人的表情：法拉利是骁勇的“战神”，兰博基尼是桀骜的“复仇使者”，捷豹有些像典雅高贵的英国绅士，阿斯顿·马丁是传奇的“007座驾”，宾利贵为“皇家运动员”，帕格尼是潇洒的“风之子”，科尼赛克被誉为永不妥协的“幽灵”，玛莎拉蒂则是优雅含蓄的“跑车皇后”……

同时，它们有个共同的群体特征——昂贵。科尼赛克 CCXR 特别版的售价为 150 万欧元；法拉利 FXX 售价 177 万美元，全球限产 29 辆；布加迪“卫航”价格为 110 万欧元；帕格尼 Zonda R 价格为 120 万欧元，全球限产 10 辆；只生产了 25 辆的梅赛德斯-奔驰 CLK GTR 价格高达 175 万美元……昂贵如斯，然而不知有多少人拿着支票和资产证明想方设法地挤进订购名单，甚至不惜等待五六年的时间。因为它们的昂贵自有道理，而且绝对物有所值：每一款世爵车当产量达到 500 辆时即停止生产，而且因为车主的订制要求不同，每一辆世爵都是独一无二的孤品；宾利能满足你的任何要求，包括将你花园里那棵心爱的树“移植”到车厢里，做成内饰的配件。

千万不要根据这些高昂的价格就单纯地认为，名牌车厂个个财大气粗。恰恰相反，它们的命运并没有它们的产品那样显赫。

科尼赛克是私人袖珍小厂，摩根至今还在使用 90 年前的老厂房，就连呼风唤雨的劳斯莱斯和宾利也被转卖过多次……其实它们本可以活得更好，如果法拉利不坚持“日产 17 辆”的铁律，如果摩根愿意在生产过程中借助机械的力量，如果保时捷肯减少几道检验程序，那么，这些名厂的财富不知会比现在多多少倍！可是，它们倔强得近乎固执，它们永远“不为赚钱造车，只为完美而造”，它们也绝不相信机械生产能带来高品质，它们坚持精品只能属于少数知己。

褪去工业的外壳，忘记尊贵、豪华和科技，也不要管售价上零的位数，让我们静下心来想一想，跑车到底意味着什么？你可以说它是财富、地位的徽章，你也可以说它是机械艺术品，这些想法都没有错。但从本质上讲，它们意味着人类与生俱来的本性——超越和征服。从古老的奥林匹克运动，到今天的宇航事业，人类一直着迷于超越和征服。在 100 多年前德国人发明了汽车的时候，人类惊喜地意识到，原来我们可以突破自身，借助机械向极限发起挑战。正是这种喜悦和成就感激励着今天的人们，不惜花费几百亿资金研制更大功率的发动机和空气动力学车身。与大把的研发费用相比，超级跑车那几百万的售价根本不值一提。我们应该感谢所有的顶级跑车制造商，当世界上绝大多数人在为积累财富奔忙的时候，他们寂寞地、不计成本地，执著于打造人类的极速梦想，并尽其所能地让这梦想更华美。永远不要将他们看做是贩卖机械商品的公司，他们是出售梦想的工厂。

我们应该怀着虔诚、敬畏的心情来拜读跑车界的这些人、这些事，还有被一次次刷新的世界纪录。请相信，你从中得到的，绝不仅仅是知识，还有更多的感动。任何人类试图突破极限的努力，都绝不会只是一场虚荣的表演而已。



目录

CONTENTS

法拉利

002

Ferrari

恩佐·法拉利曾说：“我最中意的赛车我还没有造出来，我最大的成功是我还没有达到成功，有人说我从来不知道满足，或许这种说法很正确，如果我很容易满足的话，相信法拉利也不会成为车迷们最喜欢的超级跑车了。”

世爵

022

SPYKER

捷豹

030

JAGUAR



兰博基尼

010

LAMBORGHINI

宾利

016

BENTLEY

宾利跑车的价格完全不合逻辑，其他公司认为这种价格可以制造一辆更大的多功能越野车或是大货车，而宾利却制造双门敞篷跑车，而制造这样的车只有一个理由——让它看上去更优雅。

保时捷

038

PORSCHE

今天的保时捷已不是单纯的汽车品牌，它象征着汽车的活力与个性。保时捷是跑车的拓荒者、德国大众的鼻祖，有着太多的第一和保时捷的名字放在一起。

摩根

046

MORGAN

目录

CONTENTS



布加迪

054

BUGATTI

每一辆布加迪都堪称伟大的艺术品，它的每一根线条都像健美运动员的肌肉那样饱满，它优异的性能一度是跑车界无法超越的巅峰。



阿斯顿·马丁

062

ASTON MARTIN

玛莎拉蒂

068

MASERATI

玛莎拉蒂不仅富有运动精髓，而且外表优雅，非常强调舒适性，也很讲究个性化配置。它从不大张旗鼓地做广告，因为它相信，只有口碑才是最好的广告。

梅赛德斯-奔驰

076

Mercedes-Benz

梅赛德斯-奔驰是全世界所有人心目中的梦想，你只要成功了，就可以拥有奔驰。



目录

CONTENTS



阿尔法·罗密欧 084

ALFA ROMEO

亨利·福特说：“每当我看到阿尔法·罗密欧车子经过时，我都会脱帽致敬。”

MG 090

MG

帕格尼 096

PAGANI

赫拉齐奥·帕格尼曾说：“我始终相信自己能造出世界上最完美的汽车。”事实上他不仅创造了最完美的汽车，而且打造了一个速度神话！

莲花 104

LOTUS

查普曼说：“你永远都不会抓住我，只要我在开自己造的跑车。”

科尼赛克 110

Koenigsegg

对它而言，没有什么是不能达到的，只要不放弃，一切都不会结束。

萨林 116

SALEEN

萨林追求的是一种平衡，快感既来自于极速，也来自于舒适、安全和轻松自如。



目 录

CONTENTS



劳斯莱斯幻影 122

ROLLS-ROYCE PHANTOM

如果世界上还有一款更好的汽车存在，那一定是我们还没有开过的。如果你一定要在世界上找到一辆让你满意的豪华车，那幻影就是你的选择。

宝马 Z 系 128

BMW



道奇蝰蛇 134

DODGE VIPER

福特野马 140

FORD MUSTANG

很少有一款车能赢得所有人的喜爱，福特野马是特例。

环 球 奢 侈 品

跑车

GLOBAL  LUXURY

孙 玥  编著



吉林人民出版社

Ferrari ●

我最中意的赛车我还没有造出来，我最大的成功是我还没有达到成功，有人说我从来不知道满足，或许这种说法很正确，如果我很容易满足的话，相信法拉利也不会成为车迷们最喜欢的超级跑车了。

——法拉利创始人 恩佐·法拉利

Ferrari
法拉利



红色像风一样席卷而过，弥漫在空气中的是烈焰热火般的激情，路人的尖叫不只是赞叹，那是擦身而过的红色的景仰。它来了，带着它的名字——法拉利。意大利摩德纳，这个仅拥有 17 万人口的意大利北部小城拥有太多的幸福，因为那是“红色的天

堂”，那是法拉利的城市。性感、惊艳、速度、活力、奢华、钢铁元素、原始手工、红色火焰般的热情……法拉利已经超越了交通工具的范畴，成为伟大的艺术杰作，高贵得没有几个人能够拥有得起，但所有人都对它渴望不已。





法拉利“恩佐 (Enzo)”

法拉利恩佐价值 67 万美元，2002 年问世时计划限量生产 349 辆。而在生产之前，这 349 辆车就已经被预订一空。在众人的强烈要求下，法拉利公司决定再多生产 50 辆。最后，法拉利推出第 400 辆纪念版“恩佐”，该车的拍卖价格飙升到 110 万美元。

“恩佐”采用了高科技可变性空力，在不同的速度下会变换不同的空力角度设定，因而车身上没有超跑的夸张尾翼。“恩佐”0~100 公里/小时加速时间是 3.65 秒，最高时速在 350 公里以上，是随时可以上场比赛的跑车。



工业诗人恩佐·法拉利



你永远看不到他的笑容，紧闭双唇、面容紧绷，一张始终是严肃的脸庞上架着一副墨镜，这就是恩佐留给世人的印象：呆板，机械甚至木讷。或许每个从事机械设计的科技人员都给人一种严谨的感觉，但恩佐给人的感觉是他严谨得有些过头了。

1898 年 2 月 18 日，恩佐·法拉利出生于



意大利摩德纳的一个富裕家庭。法拉利的父亲是当地一个小型打铁公司的老板，是小城第一个拥有汽车的人。父亲本打算把法拉利培养成为一名工程师，而他自己却渴望成为体育新闻记者，为了逃避当兵入伍，他只好去当了一名制造大炮的机械师。如果不是第一次世界大战的爆发，恩佐·法拉利也许会成为一名记者。退役以后，法拉利加盟了阿尔法·罗密欧车队，作为赛车手，他取得了卓著的战绩。1924年，法拉利代表阿尔法·罗密欧参加了在法国里昂举行的欧洲 GP 大赛。心高气傲的法拉利在这里经历了第一次

打击，他的赛车没跑几圈就退出了。法拉利带着一身沮丧回到了家乡摩德纳。

法拉利于 1929 年 11 月在摩德纳建立了



法拉利公司目前是意大利菲亚特集团的轿车生产公司之一，菲亚特占有法拉利 50% 的股权。由于法拉利汽车大部分采用手工制造，产量很低，因此售价高昂，而拥有法拉利汽车自然成了财富和地位的象征。

一家公司来管理赛车活动，但并不制造汽车。1938年，年近四十的法拉利离开赛车跑道，专注于自己设计制造超级跑车的梦想，并在1940年成立了 Auto Avio Costruzioni 公司，制造出他的第一辆汽车。1947年法拉利建立起汽车制造厂，并开始以自己的名字命名生产出来的跑车。从此，“法拉利”这个姓氏就再也无法同惊心动魄的汽车赛事分开了。他设计的 F1 型赛车，在世界性大赛上共获得了 100 多次胜利，至今尚没有哪一种赛车能够打破这项纪录。

法拉利在 1969 年经历了生命中最沉重的一次打击，他的独子迪诺出赛意外死亡。法拉利一生都没有从这种哀伤中恢复过来。他曾说：“每天早上醒来死亡都在我的口袋！”迪诺的葬礼之后，法拉利每天早上都会单独到儿子的墓前去，之后他会在一间特

别为儿子建造的教堂内祈祷。为了纪念自己的儿子，法拉利出品的很多发动机和车型都以“迪诺”命名。

法拉利 89 岁时仍未停止工作，他仍然像钢针那样尖锐，他的办公桌玻璃垫子下压着一行他亲手写的字：“人必须不断工作，否则会有死亡念头。”1988年8月，法拉利在摩德纳的家中去世，享年 90 岁。对于法拉利的逝世，意大利总理曾经深情地说：“我们失去的是一位能够象征意大利年轻蓬勃、富于冒险、不屈不挠以及在技术领域锐意进取的楷模人物。”





法拉利将艺术级的工程技术运用到量产车上，以获得最佳的性能，每一款法拉利车型都刺激着人们的神经。GTO、F40、F50、Enzo，这些符号与数字不仅代表了高性能，也代表了它们“限量生产”与“手工打造”的尊贵身份。即使不懂车的人，也知道法拉利很名贵。一直乘坐菲亚特 131 上下班的法拉利本人也认同这个事实。法拉利 F1 车队的名车手尼奇·劳达曾有机缘与

法拉利对话，劳达问他为什么不
开自己生产



法拉利 FXX

历史上性能最强的法拉利跑车，有个神秘的名字 FXX，F 无疑是源于方程式赛车，而 XX 则代表了无尽的可能——历史上马力最大、速度最快、科技最先进的法拉利跑车！FXX 限产 29 辆，售价 177 万美元。

FXX 采用强大的 6262 毫升 V12 引擎，能以 8500 转/分的转速达到 588 千瓦的功率，极速 350 公里/小时，0~100 公里/小时加速少于 3 秒。它的齿轮箱来源于 F1 赛车的设计方案，换挡时间不到 100 毫秒，几乎和 F1 单座赛车一样快。

的法拉利，得到的回答是：“你知道售价多贵吗？”为 1997 年品牌 50 周年庆而推出的 F50 售价 50 万美元，全球限量生产 349 辆，2002 年的时候 F50 的价格涨到了 65 万美元。之后的几年内，法拉利全球限量生产 399 辆的“恩佐”问世，售价 67 万美元。如今，法拉利的新款 FXX 报价 177 万美元，全球限量生产 29 辆。

并不仅仅是富人才喜爱法拉利，法拉利拥有无数忠实的车迷，还受到收藏家们的青睐。法拉利跑车主要以红色为主，所以有人称它为“红色跃马”或“红魔法法拉利”。法拉利迄今为止仍保持着“原始”的汽车制造方式——工人们用最古老、最有尊严的方式，操持着手锤和扁铲修整车身，手工焊接框架，用钢尺测量车门装配环节上的连接部位，用钢勺舀着钢水浇进模具制造微小的部



件，这有点像贵族们享用咖啡，一定要听到咖啡豆爆裂的声音。拥有一辆法拉利不仅是富有的标志，更是地位的象征，要知道有钱也不一定就能买到法拉利。恩佐·法拉利在世时亲自敲定车子的买主。通常社会名流、知名企业家、皇室成员才会在他的考虑范围内。这些人开着法拉利去参加各种社交活动，无形中就会提高公司的知名度，所以法拉利公司的订单永远源源不断。

“坚持品质限量生产”是恩佐·法拉利对法拉利品质文化的要求之一。从一开始，恩佐就定下了每天只能生产 17 辆法拉利新车的“铁律”，目的就是为了不破坏法拉利

技术与艺术的平衡。到目前为止，法拉利每年的产量从来就没有超过 6500 辆。当然，产量未超过 6500 辆，并不是说法拉利没有市场。因为从全球来看，客户从订购一辆法拉利到最后拿到心仪的车型，最快也要等半年，最长的则要等两年以上。

赛车就是最好的广告



法拉利是什么？不少人的回答可能是：法拉利就是 F1！的确，尽管法拉利不是全部

大量的资金，但法拉利从来就不把赛车当成一种单独的花费，而是当成研发的一部分，其中一些重要的成果要应用到法拉利跑车上，因此，法拉利会永远参与比赛

的 F1，但在千万法拉利车迷心中，法拉利就是 F1 的象征，而 F1 所强调的速度与精确，也成为法拉利的精髓与基因。法拉利与赛车运动其实是一体的。法拉利的名称第一次公开、正式使用时就是一支参赛车队的名称，尽管这支车队很长一段时间都是代表阿尔法·罗密欧参赛，但凭借恩佐·法拉利在赛场上的杰出表现及其所设计开发的赛车的卓越性能，早在法拉利公司成立之前，“法拉利”实际上已作为赛车运动的代名词响彻意大利的天空了。

1947 年法拉利汽车公司的成立，标志着赛车运动史上一个新时代的到来。1947 年，法拉利设计的 125Sport 一参赛即赢得了当年罗马大奖赛的冠军。

而 1951 年法拉利 375 赢得了 F1 英国银石大奖赛的冠军，更是成为法拉利赛车运动的“黄金起点”。自此，法拉利在赛车运动场上的捷报一路传来。据不完全统计，自 1947 年真正进入赛道开始，一直到 2004 年底，法拉利一共获得了 5000 次赛事的胜利。

在全球汽车品牌即使是在为数不多的超级豪华跑车品牌中，法拉利是唯一一个不会或者说不需要做广告的品牌，因为赛车就是最好的广告！法拉利常务副总裁费立萨就曾表示，尽管 F1 赛事是一个“无底洞”，需要

“跃马”的秘密

法拉利的“跃马”车徽源自于意大利国家空军 91 中队的队徽，法兰斯科·巴拉卡是该中队的一名空军英雄，他的飞机机身中部就涂有“跃马”的标志。后来，巴拉卡在一次惨烈的战斗中英勇为国捐躯，该标志也就成为了 91 中队的队徽。1923 年，巴拉卡的母亲建议法拉利把“跃马”画到赛车上，法拉利听从了这位母亲的建议。他请了一些知名画家为“跃马”车徽进行了重新构思，骏马以单一后脚昂立，马尾耸立起来，在跃马顶端加上了意大利绿、白、红国徽为“天”，再以法拉利字母串联成“地”，并在底面上配以品牌创始地摩德纳的代表色——黄色，最后形成了“天地之间，任我驰骋”的法拉利车徽。

