

百年

汽车史话丛书



叱咤风云

百年汽车名人

程国华 程盛 编著



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

本书介绍了百年汽车发展史上为汽车工业做过重大贡献的七十多位汽车名人的故事，其中有世界著名汽车公司的创始人、世界车坛的杰出名人、世界赛车名人以及中国汽车名人。这些名人的家庭出身有贫富之差，受教育程度有高低之分，社会地位有贵贱之别，但是他们的目标是一样的，那就是将自己的毕生精力投入到自己喜爱的汽车业中。他们的故事引人入胜，也不乏教育意义，对青少年读者有很好的激励作用。本书是汽车爱好者、汽车车主及对汽车发展、汽车文化感兴趣的相关人员，尤其是年轻汽车爱好者们的最佳读物。

图书在版编目 (CIP) 数据

叱咤风云：百年汽车名人/程国华，程盛编著. —北京：机械工业出版社，2007.5

(百年汽车史话丛书)

ISBN 978-7-111-21513-4

I. 叱... II. ①程...②程... III. ①汽车工业—工业史—世界②企业家—生平事迹—世界 IV. F416.471 K815.38

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 070774 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：夏 韩 版式设计：霍永明 责任校对：陈立辉

封面设计：王伟光 责任印制：李 妍

保定市中国画美凯印刷有限公司印刷

2007 年 7 月第 1 版第 1 次印刷

148mm × 210mm · 5.75 印张 · 135 千字

0001—5000 册

标准书号：ISBN 978-7-111-21513-4

定价：16.00 元

凡购本书，如有缺页、倒页、脱页，由本社发行部调换

销售服务热线电话：(010)68326294

购书热线电话：(010)88379639 88379641 88379643

编辑热线电话：(010)88379771

封面无防伪标均为盗版

丛书序

丛书序

回顾20世纪的发展，可以归结为一部百年汽车编年史，因为在这个世纪没有任何一种工业产品，能像汽车这样渗透到社会大众生活的每一个方面，它不仅紧紧伴随人类的发展，影响了整个社会的经济结构和发展速度，而且，还以其技术和产品的不断更新，彻底改变和提高了人们的生活方式和生活质量。同样，20世纪的工业社会进程中，也没有任何一件产品的品牌可以像汽车品牌这样历史如此之久，数量如此之多，诸如奔驰、福特、凯迪拉克、雪佛兰、克莱斯勒、劳斯莱斯、雷诺、大众、宝马、雪铁龙、奥迪、保时捷、标致、菲亚特、法拉利、丰田等世界著名汽车品牌，给一代又一代的消费者和车迷留下无数美好的品牌印象，直至今日，其生命力还长盛不衰。

本丛书是反映汽车知识的画卷，分别从汽车品牌历史、汽车名人、汽车徽标、经典汽车和汽车技术等方面，展现了汽车科技领域百余年的发展历程、汽车文化、不能忘怀的历史和科技成就。

《叱咤风云：百年汽车名人》一书选择了历史上，为汽车工业做出过重大贡献的七十多位汽车名人，介绍他们的故事，讲述他们的经历，回顾他们的人生，其间有艰难，有起伏，有快乐……尽管他们的家庭出身有贫富之差，受教育程度有高低之分，社会地位有贵贱之别，但是他们追求的目标是一样的，那就是将自己毕生的精力全部投入到自己所喜爱的汽车行业中，真正做到了“干一行，爱一行”，同时也为人类、为汽车事业贡献力量。他们的故事精彩、催人奋进，特别对青年学生有着很好的教育和激励作用。

《沧桑变迁：百年汽车品牌》一书完整地记录了汽车诞生与

著名汽车品牌的发展历程。展示了从1886年真正意义上的汽车诞生以来，人类在汽车设计制造上的创造发明、技术革命，以及重要汽车厂商和他们所创品牌的兴衰沉浮，再现了汽车百余年的发展轨迹，是汽车发展史的微缩景观。

综观国际著名汽车品牌，每一个品牌背后都有一部创始人艰苦奋斗的历史，而每一个品牌又由于创始者的奉献而被赋予不同的个性和风格。虽然世界汽车业的发展经历了无数风风雨雨，国际市场竞争腥风血雨，而这些品牌卓然屹立，几十年，甚至上百年不倒，无不得益于创始人不朽的精神理念。

《铸就名牌：百年汽车徽标》一书以车标、车名、车牌的传奇来历和演变发展，来反映它们在品牌建立和发展中的重要地位和作用。书中收集整理了世界著名厂家的标志和商标图像几百枚，并逐一注明其来历。汽车商标是流动的艺术品，流动的雕塑，流动的广告，更是汽车的身份证和金属名片；车牌是汽车的通行执照，它们也反映了各国人民的文化气质、风俗习惯。

《银海拾贝：百年汽车精品》一书挑选汽车历史上数十款经典的汽车，讲述它们的永恒故事、独特的文化底韵、造型演变以及它们所创造的奇迹。它们分别以经典的工艺和独创的革新技术，满足了众多汽车爱好者的朝圣之情。它们都是汽车工业发展过程中不同阶段的代表之作，清晰地勾勒出汽车发展的历史轨迹。

《追根溯源：百年汽车工业》一书详细讲述在百年汽车发展过程中不断变革和进步的汽车技术，例如发动机、驱动方式、电子技术、轮胎演变史、汽车造型等。在20世纪，制造业是工业化的龙头，它影响着整个工业化的发展进程，其中汽车工业又是20世纪对人类生活影响最大的产业。汽车技术已有百年以上的历史，一些独具一格的设计在汽车发展史上占有突出的地

位，曾经影响甚至决定了汽车演变的方向。

汽车的百年，体现了不同时代、不同国家、不同地域、不同文化的交流与融合。本丛书可帮助读者增长汽车知识，了解汽车文化，掌握汽车科技。丛书以史为镜，讲述了百年来汽车对人类的贡献，以及汽车背后那些引人入胜的故事。丛书以各个特定时期的人物、事件和科技成就为切入点，为您展现了一幅幅波澜壮阔的科技历史发展的画卷，奏响了一曲曲人类攻关求索、改造自然的奋进乐章。

前言

本书是百年汽车史话丛书之一。我们选择了一百多年来，为汽车工业做出过重大贡献的七十多位汽车名人，介绍他们的故事，讲述他们的经历，回顾他们的人生，其间有艰难，有起伏，有快乐……这些名人包括世界著名汽车公司创建名人29名，世界车坛杰出名人27名，世界赛车名人9名，中国车坛名人8名，共计73人。

尽管这些名人的家庭出身有贫富之差，受教育程度有高低之分，社会地位有贵贱之别，但是他们追求的目标是一样的，那就是将自己毕生的精力全部投入到自己所喜爱的汽车行业中，真正做到了“干一行，爱一行”，同时也为人类、为汽车事业贡献力量。在汽车公司创建名人的传奇故事中，有亨利·福特、威廉·杜兰特、沃尔特·克莱斯勒、乔瓦尼·阿涅利的艰难创业，有道奇两兄弟、雪佛兰三兄弟、奥迪四兄弟的团结奋斗，有查尔斯·劳斯与亨利·莱斯的精诚合作等；在世界车坛杰出名人故事中，有米其林兄弟、努西欧·博通的设计发明之路，有艾尔弗雷德·P·斯隆、丰田英二、皮埃尔·德雷福斯的管理创新之路，有齐莫卡·戴维·普拉斯托的推销之路等；在世界赛车名人故事中，有迈克尔·舒马赫的辉煌告别，有埃尔顿·塞纳的悲情撞车，有胡安·曼努埃尔·范吉奥的传奇夺冠等；在中国汽车名人故事中，有汤仲明、向德自制汽车的苦难历程，有饶斌、孟少龙、支秉渊为中国汽车工业和技术发展贡献一生的感人故事，有潘承孝开创中国汽车教育的漫漫征程等。故事精彩、催人奋进，特别对青年学生有着很好的教育和激励作用。同时爱好赛车的朋友也可以从书中了解到世界著名的几位赛车手的故事。

本书详细介绍了一百多年来为汽车发展做出过杰出贡献的七十多位人物，他们的传奇故事引人入胜，也不乏教育意义，是广大车迷朋友了解汽车历史和汽车文化的极佳读本，也可以作为在校的汽车大、中专师生的教学参考书。

目 录

丛书序	III
前言	IV
第一章 著名汽车公司创建名人	1
一、汽车之父——卡尔·本茨	1
二、汽车鼻祖——戈特利布·戴姆勒	3
三、设计之王——威廉·迈巴赫	5
四、虎头蛇尾——威廉·杜兰特	9
五、汽车大王——亨利·福特	12
六、汽车“教父”——亨利·利兰	19
七、同胞兄弟——雪佛兰三兄弟	23
八、奔驰全球——大卫·别克	25
九、管理天才——沃尔特·克莱斯勒	26
十、兄弟团结——道奇兄弟	30
十一、剪羊毛机——赫伯特·奥斯汀	33
十二、赛车豪车——沃尔特·本特利	35
十三、赛车爵士——威廉·雷恩斯	36
十四、公子创业——路易斯·雷诺	40
十五、贵贫结合——查尔斯·劳斯和亨利·莱斯	42
十六、著名跑车——费鲁西奥·兰博基尼	44
十七、技术创新——文森佐·蓝旗亚	46
十八、欧宝格言——阿德姆·欧宝	49
十九、技术天才——埃托尔·布加迪	50
二十、自我奋斗——乔瓦尼·阿涅利	52
二十一、设计天才——费迪南德·波尔舍	53
二十二、赛车之父——恩佐·法拉利	55

二十三、经销至上——安德烈·雪铁龙	58
二十四、“摩托”制汽——本田宗一郎	60
二十五、小发明狂——丰田喜一郎	63
二十六、天才铁匠——奥古斯特·霍希	67
二十七、为民族争光——郑周永	72
二十八、尊重人才——金字中	76
二十九、恋爱创业——克林·安托尼·巴尔斯·查波曼	79
第二章 世界车坛杰出名人	83
一、尼古拉斯·约瑟夫·库诺——蒸汽机汽车发明者	83
二、尼古拉斯·奥托——四冲程发动机发明人	83
三、弗兰克·汪克尔——转子发动机发明人	84
四、约翰·邓禄普——轮胎之父	85
五、李·艾柯卡——救星之父	85
六、努西欧·博通——设计大师	87
七、乔吉托·乔治亚罗——造型设计者	88
八、巴蒂斯塔·平尼法连那——设计之父	89
九、鲁道夫·狄塞尔——柴油机创始人	90
十、福特二世——科学改革者	91
十一、拉尔夫·内德——汽车安全的倡导者	93
十二、海因兹·诺德霍夫——复兴德国	93
十三、贝拉·巴恩伊——安全之父	94
十四、丰田章一郎——敢于竞争者	94
十五、赫尔伯特·戴默尔——平步青云	95
十六、罗伯特·毕歇豪夫尔——大众商务经理	96
十七、麦克纳马拉——数豆子的人	97
十八、米其林兄弟——充气轮胎发明人	97
十九、富兰克林·赫尔舍——一生设计者	99
二十、齐莫卡——魔术推销者	100

二十一、戴维·普拉斯托——推销大王	101
二十二、伊西戈尼斯——迷你代表作	102
二十三、艾尔弗雷德P.斯隆——通用之杰	103
二十四、竹崎瑞夫——功绩卓著	106
二十五、丰田英二——丰田掌门人	107
二十六、皮埃尔·德雷福斯——为雷诺之崛起	112
二十七、海尔默·沃纳——改革创新	114
第三章 世界赛车名人	116
一、迈克尔·舒马赫——速度王	116
二、达蒙·希尔——子承父业	119
三、米卡·哈基宁——两届冠军	122
四、艾尔顿·塞纳——天才车手	125
五、阿兰·普罗斯特——了不起的人物	131
六、胡安·曼努埃尔·范吉奥——伟大车手	133
七、雅克·维伦纽夫——最佳新人奖	135
八、吉姆·克拉克——敢于拼搏	139
九、塔日奥·卢沃拉瑞——天下无敌	142
第四章 中国汽车名人	147
一、汤仲明——木炭汽车发明人	147
二、饶斌——中国汽车工业的奠基人	148
三、孟少农——中国汽车技术奠基人	155
四、孙中山——关注中国汽车工业	158
五、周祥生——中国出租汽车大王	159
六、支秉渊——中国发动机先驱	162
七、潘承孝——中国内燃机和汽车教育的奠基人	165
八、向德——研制煤气汽车的第一人	170

第一章 著名汽车公司创建名人

一、汽车之父——卡尔·本

茨(1844—1929)



创始人

卡尔·本茨，汽车发明者之一，世界汽车工业的先驱者，德国著名的奔驰汽车公司的创始人。1844年卡尔·本茨出生在德国黑森地区的一个火车司机的家庭，他从未见过他父亲，因他出生前他当火车司机的父亲就在一次事故中不幸身亡。本茨于1860年中学毕业，随后考上了一所技术学校，他对学习机械原理结构特别感兴趣，尤其偏爱研究热力发动机和蒸汽发动机。22岁那年他从卡尔斯鲁厄综合技术学校毕业后，在一家机械厂工作了两年，之后又到部队服役。1871年退役后，他到处寻找工作，一直到第二年初才找到一家机械厂，而这家机械厂的厂长就是大名鼎鼎的戈特利布·戴姆勒，很遗憾他们俩擦肩而过未能相识。



卡尔·本茨

1872年，卡尔·本茨在曼海姆创立了自己的公司“奔驰铁器铸造公司和机械工场”，开始从事铸造和机械制造，当时公司经济不景气，濒临倒闭，欠别人2000马克无力偿还，催债人频频上门，被逼上绝路的本茨并没有退缩，他决定转到发展潜力巨大的燃气发动机制造上。于是，他领来了生产奥托四冲程煤气发动机的营业执照，经过一年多的设计与试制，于1879年12月31日晚终于研制生产出第一台两冲程单缸燃气发动机（采

用火花塞点火的内燃机，转速为200转/分，功率约为0.7千瓦）。由于当时发动机并没有多大用处，还不知道将它用于代步工具上，为此他的工厂仍不景气，生活十分艰苦，只好靠妻子变卖嫁妆首饰来维持生活。1882年，本茨终于得到商人和一位银行家的支持，联合成立曼海姆燃气发动机有限公司。但几个月后，由于合作合不来，本茨不能放手开展工作，他提前退出公司。经过几次的磨难，本茨才明白只有发动机得到广泛应用，才会有销路。于是他将燃气发动机改装为汽油发动机，从1882年开始他把发动机安装在三轮车上，1885年，他的三轮车试制成功，造出了第一辆汽车，并于1886年1月29日获得了世界上第一个汽车制造专利权，注册号是37435，被公认为世界第一辆实用汽车，直到1887年率先把汽车作为商品出售。

1893年，本茨研制成功性能先进的“维克托得亚”牌汽车，它采用本茨专利的3升发动机，转向盘安装在汽车中部。尽管该车性能先进，但由于价格高达3875马克，因而很少有人买得起，也成为公司的滞销品。这样，这种在技术上为本茨带来了极高荣誉的汽车，在经济上并没有给他多大的好处。后来，本茨听从了商人的建议，于1894年开发生产了便宜的“自行车”（定价2000马克）。这种“自行车”销路很好，在一年时间内就销出了125辆。由于这是世界上第一种批量生产的机动车，因而给本茨带来了较高的利润。后来，本茨又对前期生产的“维克托得亚”牌汽车进行了改进，将车箱座位设计成面对面的18个，成为世界上第一辆公共汽车。

在发明汽车的过程中，卡尔·本茨的勇气令人十分钦佩。首先，他甘心清苦，埋头于自己的发明工作；其次，他果敢地摒弃了在技术上已十分成熟的蒸汽机而选用了并不被人看好的内燃机作动力，反映了他在观念上的巨大转变；再次，他既能开发生产反映汽车技术最高水平的“高档车”，又能及时调整

产品结构，组织生产适销对路的“普通车”，为公司赢得可观的利润，说明他既有工程师的基本素质，又有企业家的经营技巧。

1929年的春天，卡尔·本茨因病去世，享年85岁，来自德国的绵延不断的汽车前来吊唁这位汽车制造工业的伟人，人们称之为“汽车之父”。

二、汽车鼻祖——戈特利

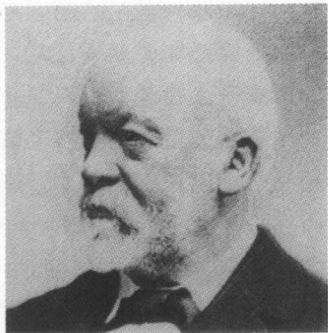
布·戴姆勒(1834—1900)



创始人

当我们谈到汽油机能够广泛应用时，不得不提起戈特利布·戴姆勒的功绩。

戈特利布·戴姆勒是德国工程师和发明家，现代汽车工业的先驱者之一。戴姆勒是家中的次子，1834年生于德国汉诺威南部的一个手工业工人家庭，父亲是一位面包店老板。1848年，14岁的戴姆勒便开始在铁炮锻造工厂中学习，中学毕业后曾去当过制枪匠学徒和火车头制造厂的工人，1852年18岁时进入斯图加特的工业补修学校学习，1857年进入斯图加特高等工业学校学习。



戈特利布·戴姆勒

1859年，在进入工业补习学校实习时，戴姆勒受到关照，并来到梅斯纳蒸汽机车工厂工作，1861年他成为英国曼彻斯特阿姆斯特朗·霍特瓦士工厂的研究生，1862年在参观伦敦世界博览会后回到德国，并在斯特拉夫的机械工厂协助斯特拉夫之子海因利希制造水车、水泵。

1867年，戴姆勒33岁与恩玛结婚，并受聘于卡尔斯鲁厄机械工厂担任技师长。这时他与迈巴赫（Maybach）相识，并决定参与制造蒸汽机车，1869年戴姆勒的长子保罗（Paul）出生，1871年次子阿道尔夫（Adlf）出生。由于受到奥托与兰根的邀请，戴姆勒与迈巴赫一起转入德意志瓦斯发动机公司，协助改进四冲程发动机。可是，坚持制造小型高速汽油机的戴姆勒、迈巴赫与坚持工厂动力源的奥托和兰根意见不合，戴姆勒于1882年离开了该公司，迈巴赫也随之离开。

于是戴姆勒和迈巴赫在斯图加特的郊外巴特坎斯塔特设立了工厂，着手制造汽油机。1884年他们推出性能更好的立式发动机，并于1885年4月3日取得德国专利，取名为“立钟”，最大转速600转/分，戴姆勒将该发动机首次安装在自行车上。1885年8月29日，世界上第一辆摩托车诞生了，并获得了被称为“骑双轮车”的德国专利，同年戴姆勒还让儿子保罗驾驶自制的摩托车并获得成功。1886年戴姆勒把这种发动机安装在他为妻子生日购买的马车上，改装成四轮汽车，并由迈巴赫成功地完成了试车，创造了第一辆戴姆勒四轮汽车。1899年戴姆勒又生产出第一辆赛车。该工厂现已作为纪念馆，面向社会公众开放。遗憾的是，当时的摩托车与四轮汽车在1903年的火灾中荡然无存，现在斯图加特的戴姆勒·奔驰博物馆的展车是1905年制造的列普里加样车。

1890年，戴姆勒创建了自己的汽车公司，1897年戴姆勒的公司生产出“凤凰”牌小客车，尤其是1903年，以公司主要投资人埃米尔·耶利内克的女儿的教名“梅赛德斯(Mercedes)”命名的小客车投产，耶利内克是当时公司的主要投资人，奥地利驻法国尼斯Nice的领事，戴姆勒汽车的热情支持者。“凤凰”牌小客车拥有前车灯、挡风板、双门5座位等敞篷车造型，更加接近现代轿车的特征，其前置发动机有35马力(25.8千瓦)，比

原来更轻、动力更大，同时该车有更长的轴距，更低的重心。这款车大大提高了戴姆勒公司的商业地位。

1900年3月6日戈特利布·戴姆勒卒于德国斯图加特的巴特坎施塔特。1926年6月29日戴姆勒公司和奔驰公司合并，成立了在汽车史上举足轻重的戴姆勒-奔驰公司(Daimler-Benz)，从此他们生产的所有汽车都命名为“梅赛德斯-奔驰(Mercedes-Benz)”。

三、设计之王——威廉·迈巴赫

(1846—1929)



创始人

迈巴赫品牌首创于20世纪20年代。被誉为“设计之王”的威廉·迈巴赫(Wilhelm Maybach)不但是戴姆勒-奔驰公司(梅赛德斯-奔驰公司前身)的三位主要创始人之一，更是世界首辆梅赛德斯-奔驰汽车的发明者之一。1919年，难舍汽车梦想的威廉·迈巴赫与其子卡尔·迈巴赫(Carl Maybach)共同缔造了“迈巴赫”这一传奇品牌——一个象征着完美和昂贵的轿车。



威廉·迈巴赫

1846年2月9日，威廉·迈巴赫出生于德国的海尔布隆(Heilbronn)，后来全家搬到了斯图加特(Stuttgart)。在威廉·迈巴赫10岁的时候，父母相继去世，小小的他成为了一个孤儿。幸运的是，在威廉·迈巴赫面临生活困难的时候，一家慈善机构在Stuttgarter Anzeiger报上看到领养启事并答应照顾他。在Reutlingen

Bruderhaus 和 Gustav Werner 上学期间，学校的创建者和负责人发现了威廉·迈巴赫在技术方面的天赋并很好地培养了他，这为威廉·迈巴赫日后的发展打下了深厚的基础。

1865 年在小城鲁特林根(Reutlingen)，威廉·迈巴赫与有“汽车鼻祖”之称的戈特利布·戴姆勒在 Bruderhaus 的车间内初次见面。年仅 19 岁的威廉·迈巴赫凭借自己在绘图方面非凡的天分，很快引起了戴姆勒的注意。相同的兴趣和爱好架起了威廉·迈巴赫和戈特利布·戴姆勒友谊的桥梁，两人成为亲密无间的挚友。

1869 年威廉·迈巴赫接受戴姆勒的邀请来到了 Gasmotorenfabrik Deutz 公司，担任技术制图员的工作。1872 年，戴姆勒作为技术主管进入由尼古拉斯·奥托创建的 Gasmotorenfabrik 工厂。在奥托工厂着手四冲程发动机的研发工作，而年仅 27 岁的迈巴赫也被任命为设计室主管。

戈特利布·戴姆勒因与奥托本人在设计理念上的冲突愈演愈烈，在 1882 年离开了 Gasmotorenfabrik Deutz，来到斯图加特附近的巴特坎施塔特(Bad Cannstatt)，并购买了一处宽大且拥有一座房子的地产，其中一处小的花园被改造成了他的工作间。这年的 10 月，威廉·迈巴赫也来到这里，并开始与戴姆勒着手研究和开发轻型高速内燃发动机。经过细致广泛的研究，威廉·迈巴赫发明了不规则热管点火系统，该系统是研发高速发动机的重要部分。但这一发明已被一位名叫沃特森的英国人申请过专利，于是迈巴赫不得不放弃这一成果，转而对市场上原有的内燃机进行技术改进。经过他们的不懈努力，发动机的转速得到大大的提升，这些发明专利为后来的商业化道路奠定了良好的基础。

继 1883 年的卧式发动机之后，一种配置垂直固定气缸的叫做“老爷钟”(Grandfather Clock)的轻小型发动机问世，这种体

积小、转速高的发动机前景被人们广泛看好。1885年这种新的发动机被第一次应用到自行车上，这实际上就是摩托车的雏形。并且在1886年，发动机首次被装在四轮马车上，成为著名的“汽油马车”。但是威廉·迈巴赫显然不满意将他的发明仅仅用在四轮马车上，他设想的第一个产物是一辆钢轮汽车。威廉·迈巴赫成功地在这辆车上装上滑动小齿轮的4速齿轮传动装置，从此滑动齿轮系统正式引入汽车制造中。这辆“齿轮传动轿车”出现在了1889年的巴黎世界博览会上，用户的广泛好评是对这项技术的最好验证。

当戴姆勒与 Duttchenhofer 和 Lorenz 在 1890 年建立 Daimler-Motoren-Gesellschaft 公司时，迈巴赫被任命为总工程师，并于当年研发出蜂窝式散热器，这一有效的发动机冷却系统为现代汽车的发明奠定了坚实的基础。法国人称呼他为“发明大王”(Roides Constructeurs)。然而，在 1891 年 2 月他以不能接受合同条款为由离开了公司。在随后的一年半的时间里威廉·迈巴赫继续在他的车间里进行设计工作，资金方面由戴姆勒赞助。1892 年的秋天，威廉·迈巴赫在 Hermann 酒店宣布了他在这期间的一些重要的设计发明，包括喷嘴化油器、菲尼克斯发动机和对带传动系统的改进。英国实业家弗雷德里克·西蒙斯对 DMG 公司施压，使威廉·迈巴赫在 1895 年的 10 月重新被任命为 DMG 公司的技术主管。回到原来的职位后，威廉·迈巴赫取得了一项又一项科技成就，例如，他发明了第一个四缸汽车发动机，在 1898 年到 1899 年间他发明了能产生 6~23 马力(4.4~17 千瓦)动力的五种不同型号的发动机。

在威廉·迈巴赫所有的设计发明中，最为杰出的一项就是在戴姆勒去世后发明的第一辆“梅赛德斯”汽车，并在 1901 年 3 月的“Nice Week”上引起了不小的轰动。

尽管梅赛德斯车在随后的年头里获得很大的成功，但威