



我在 大众汽车40年

Meine Jahre mit Volkswagen

(德) 卡尔·H·哈恩/著
朱刘华/译

上海远东出版社



我在 大众汽车40年

Meine Jahre mit Volkswagen

(德) 卡尔·H·哈恩/著
朱刘华/译

 上海远东出版社

图书在版编目(CIP)数据

我在大众汽车 40 年/(德)哈恩著;朱刘华译. —上海:
上海远东出版社, 2007

(坐标书架)

ISBN 978 - 7 - 80706 - 585 - 2

I. 我… II. ①哈…②朱… III. ①哈恩, K. H. 一生
平事迹②汽车工业—工业企业管理—经验—德国
IV. K835.165.38 F451.664

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 168840 号

Meine Jahre mit Volkswagen by Carl H. Hahn

Copyright © 2005 by Signum Verlag in der F. A. Herbig Verlagsbuchhandlung GmbH

Simplified Chinese edition copyright © 2008 by Shanghai Far East Publishers.

Chinese language edition arranged through HERCULES Business & Culture GmbH, Germany.

All Rights Reserved.

本书中文简体版权由 Signum Verlag in der F. A. Herbig Verlagsbuchhandlung GmbH 授权上海远东出版社独家出版。未经出版者书面许可, 本书的任何部分不得以任何方式复制或抄袭。

图字: 09 - 2007 - 332 号

策 划: 学习事件

责任编辑: 魏元元 应韶荃

装帧设计: 范乐春

版式设计: 李如琬

编辑部 E-mail: Yingsq@citiz.net

• 坐标书架 •

我在大众汽车 40 年

著者: 卡尔·H·哈恩

出版: 上海世纪出版股份有限公司远东出版社

地址: 中国上海市仙霞路 357 号

邮编: 200336

网址: www.ydbook.com

发行: 新华书店上海发行所 上海远东出版社

制版: 南京前锦排版服务有限公司

印刷: 上海长阳印刷厂

装订: 上海长阳印刷厂

版次: 2008 年 1 月第 1 版

印次: 2008 年 1 月第 1 次印刷

开本: 710×1000 1/16

字数: 219 千字

印张: 14.75 插页 18

印数: 0001—6000

ISBN 978 - 7 - 80706 - 585 - 2/F · 308

定价: 36.00 元

版权所有 盗版必究(举报电话: 62347733)

如发生质量问题, 读者可向工厂调换。

零售、邮购电话: 021 - 62347733 - 8555

前 言

我为什么这么老了还提笔创作？

我有幸亲身经历和参与了工业史的发展。在这段半个世纪之久的时间里，大众汽车公司——我感觉自己就是它的一部分——从一无所有跃升为世界第四大汽车生产商。我曾经担任它的董事长十多年。

由于我原则上不同媒体进行“亲密的背景交谈”，受到攻击时绝不去找社会舆论，有些属于大众汽车和战后时代的历史性事件将会随我一起进入坟墓。

我基本上是靠记忆写下这些往事的，因为我从没有记过日记。由于我的叙述主要集中于1982年至1992年我担任董事长的那段时间，我相信本书里的事件描述是实事求是的再现，尽管我不排除存在主观错误。

我的不知疲倦的女秘书利泽洛特·格罗思和乌特·克劳泽在我任职期间收集的出版物、采访和其它资料，以及其它业内人士的补充、更正和启发，在我写作时给了我很大的帮助。在此需要提及的有卡尔·安克尔，理查德·范·巴斯胡伊森，克里斯蒂安·埃因格尔，彼得·弗雷克（已故），弗朗茨·豪克，西格弗里德·赫恩，汉斯·霍尔策，汉斯-维戈·冯·许尔森，安东·康拉德，文博·李，诺贝尔·马斯费勒尔，马丁·波斯特，维尔纳·P·施密特，汉斯-埃德曼·舍恩贝克，保尔-约瑟夫·韦伯和彼得·魏尔。曼弗雷德·格里格尔，大众汽车公司历史档案部同样给了我重要的帮助，就像乌特·克劳泽、米夏埃拉·赫尔曼和克里斯蒂娜·米斯拉克以她们的丰富经验给我的帮助一样。我感谢他们中的每一位。最后，如果没有我的助手克劳斯-迪特尔·库切尔的合作就不会有本书的问世。我向他致以特别的感谢。



1. 5 岁照片。我总是自我介绍说：“我叫卡尔·霍斯特，大家叫我博比。”



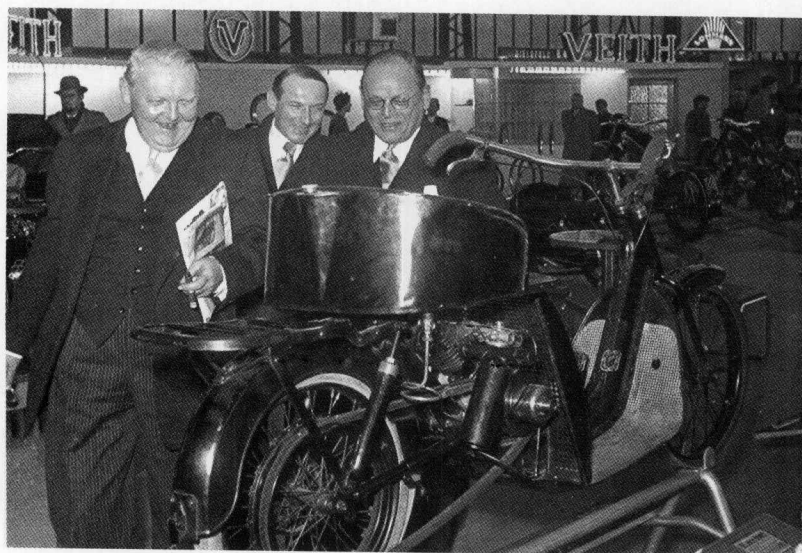
2. 我母亲于 1944 年季夏来卡门茨看我。我在那里服务于由冯·德尔·戴肯上校指挥的装甲车后备培训团。



3. 维尔纳·雅科比和希尔德·雅科比，他们逃出德国后在蒙得维的亚当了皮匠，开始新的生活，于 1955 年来看望我们。维尔纳·雅科比在战后以 1 000 瑞士法郎资助了我在苏黎世的第一学期，为我打开了通向世界和我的飞黄腾达生涯的窗口。



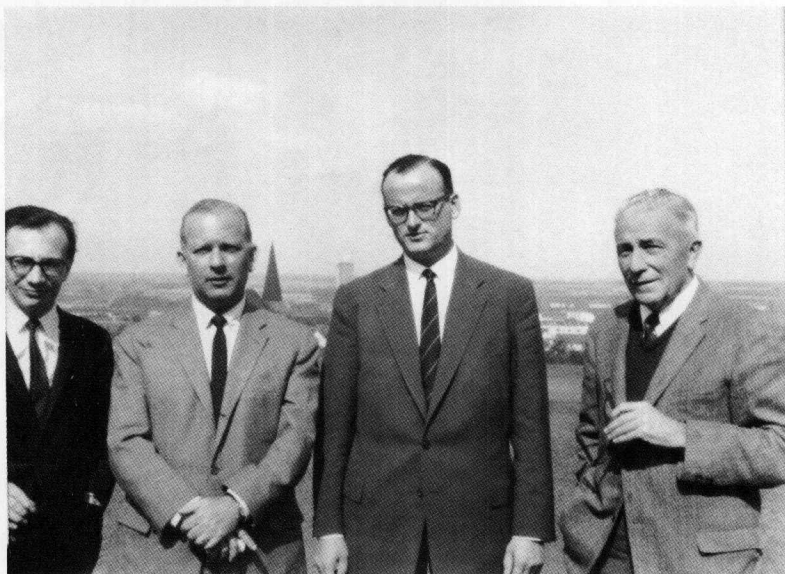
4. 母与子, 1946 年中; 当时这个五口之家生活在巴伐利亚因戈尔斯塔特附近的桑迪泽尔。我们居住了四年的第三套住房由一个多功能房间加厨房组成。这很重要, 因为我母亲是一位天才的家庭主妇, 懂得奥地利菜的所有秘密。可惜当我和我父亲当年秋天移居莱茵兰时, 从她那里学到的很少。



5. 我父亲于 1950 年左右陪同经济奇迹之父路德维希·艾哈德部长参观他的首次摩托车展览。



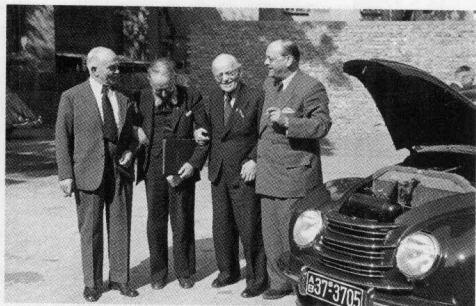
6. 战后我们在西方使用配件“组装的”DKW 是我们可靠的工作用车。具有传奇色彩的赛车手塔齐奥·努法拉利寄给我们一个行驶证。他的 DKW 在摩德纳赛道上的一次着火中烧毁了。



7. 比尔·伯恩巴赫，“我的”美国广告公司 DDB 的创始人之一——当时是同行里有着 250 万美元营业额的小家伙——于 1959 年夏天闯进沃尔夫斯堡的大众汽车世界。从左到右：赫尔穆特·施米茨，后来的大众汽车广告主管，被收入德国广告名人堂，传奇性的比尔·伯恩巴赫，卡尔·H·汉恩和内德·道尔。



8. 英国的赫斯特少校是甲壳虫五十岁生日时的嘉宾。沃尔夫斯堡有一条街道就是以他的名字命名的。他对德国投降后的大众汽车起着关键作用。由于英国汽车工业对甲壳虫的漠视，大众汽车才未被拆掉。英国汽车工业认为它“没有商业价值”。



9. 1950年7月在因戈尔斯塔特的防弹掩蔽部介绍战后的第一款DKW：理查德·布鲁恩，汽车记者老将瓦尔德·奥斯瓦尔德，奥古斯特·霍尔希和我父亲。

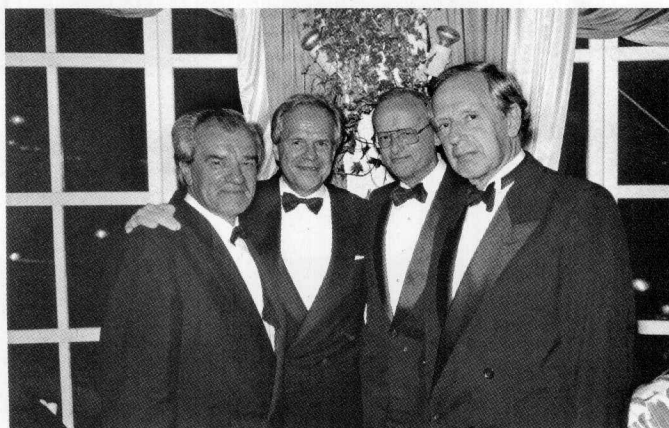


10. 1962年，亨利希·诺德霍夫（中）和弗兰克·诺沃特尼（右）同我一起为恩格尔伍德-克利夫斯（新泽西州）大众汽车美国公司揭幕。随后诺德霍夫在底特律向美国汽车工业的代表们举行了一场备受重视的演讲，由于古巴危机的升级，我和阿尔特·雷尔通连夜对演讲稿进行过加工。



11. 当我们在旧金山进行就职访问时，身穿浅色西服的雷诺·C·约翰逊在我身旁神采奕奕地笑着，他是我们负责北加利福尼亚的合同批发商。在他身旁：我的慈父般的朋友，了不起的大众汽车出口总监马努埃尔·辛克（来自秘鲁）。最右侧：阿尔弗雷德·卡尔姆巴赫，负责美国的密西西比河以西地区。卡曼跑车和敞篷轿车当时 50% 是在美国销售的。今天它们有着不可动摇的地位。

12. 战友：都来自大陆公司时代的霍斯特·乌尔班和赫尔穆特·维尔纳（从左向右）及克劳斯·冯·多赫纳尼。他早期就在福特成名了，是我将他从奥迪招进监事会的。冯·多赫纳尼也是新联邦州收购攻击战的先驱之一。



13. 甲壳虫的五十大庆于 1985 年在沃尔夫斯堡举行。从左开始：安东·康拉德，霍斯特·明茨纳，路易丝·皮耶希，尤塔·明茨纳，斐迪南·（费利）·保时捷，我妻子玛丽莎，下萨克森州的州长恩斯特·阿尔布莱希特，卡尔·H·哈恩和大众汽车的企业职工委员会主席西格弗里德·埃勒斯。



14. 1987年,第5000万辆大众汽车在沃尔夫斯堡下线。大众汽车企业职工委员会负责人瓦尔特·希勒尔,后来的下萨克森州的社会部长,和我握手。在我另一边:总装车间负责人格尔德·甘宁格尔和厂长赫尔穆特·阿姆滕布林克。18年后,2005年5月,大众汽车产量超过了1亿辆的标记。



15. 意大利总统科西嘉和外长安德烈奥蒂在沃尔夫斯堡受到热烈欢迎。这可是阿尔卑斯山以北最大的意大利城市。



16. 沃尔夫斯堡市长维尔纳·施利默(左)和市监彼得·兰姆贝格博士教授递给我沃尔夫斯堡的荣誉市民证书。在半个世纪里它成了我的第一故乡。

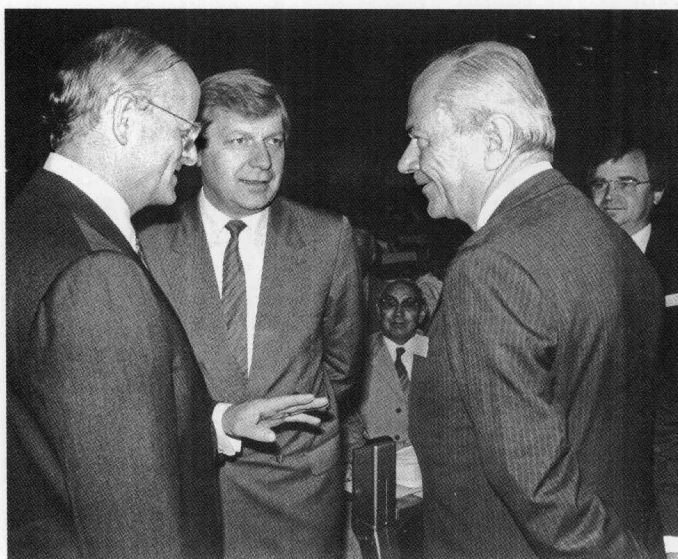


17. 萨尔瓦多·普拉瓦达(右)1991年在一个星期六班次上成了我在第54车间的师傅。站在我另一边的是我同班组的伙伴托斯滕·雅各布斯。我同他俩至今都保持着朋友关系。我在为高尔夫安装电缆。

在汉诺威货车厂的一个班次上。大众汽车LT的后轴。1983年,我在企业里资历还相当浅,还被我的伙伴胡伯特·雅科波乌斯基当成了新教神甫。



18. 当时我的实践能力也受到测试——这是 1991 年，在我们的墨西哥子公司的一座工厂车间里进行点焊。我不能抱怨自己缺少媒体的关心。



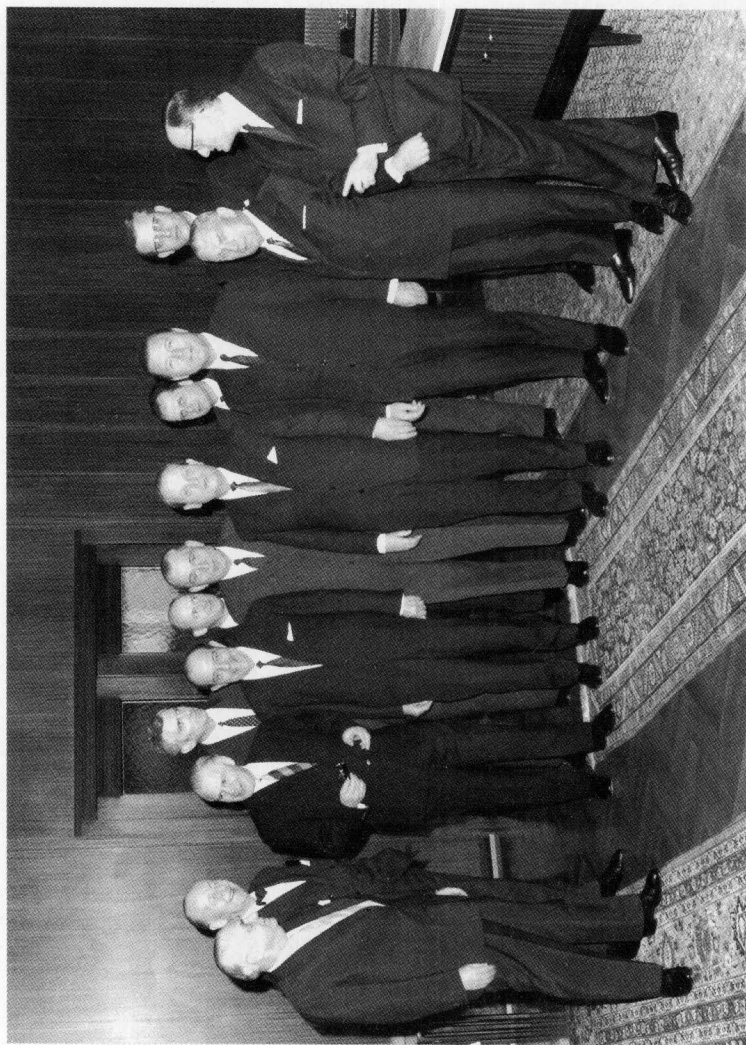
19. 柏林在大众汽车的企业政策里始终扮演着特殊角色：当时的柏林市长埃布哈德·迪普根、大众汽车监事会主席卡尔·古斯塔夫·拉特延和我在一起。



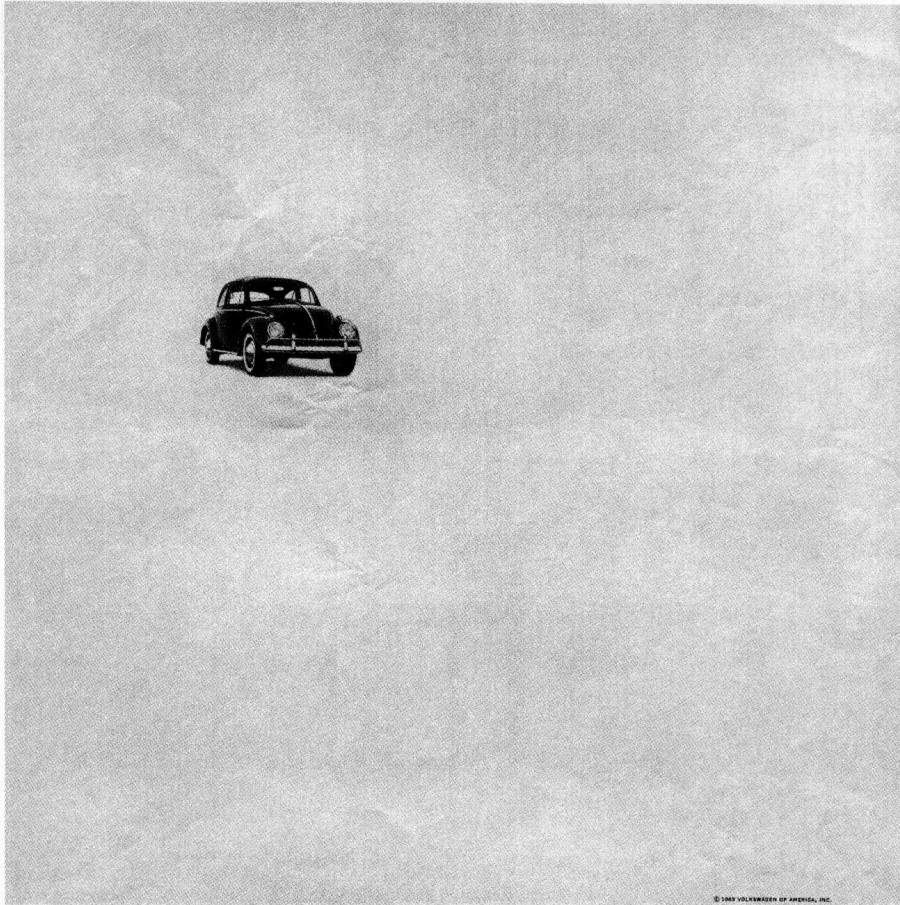
20. 联邦铁路总裁海因茨·杜尔 1991 年在大众汽车厂。在杜尔的帮助下我成功地不顾柏林各方面的规划让人确定新的 ICE 铁路铁轨穿过沃尔夫斯堡。这样,大众汽车的都城——一直是欧洲铁道公司最大的客户——就成了 ICE 车站。



21. 我的安全陪同人员同时也是我的体育战友。从左到右: 赫尔穆特·考瑟尔, 胡伯特·施普伦格尔, 弗兰克·格奥尔格, 彼特·施特姆勒, 米歇尔·兰德曼, 戴特勒夫·施塔默, 汉诺·冯克, 克劳斯-迪特·霍夫曼, 克劳斯·吕格尔, 米歇尔·诺伊泽, 曼弗雷德·库恩, 托马斯·克拉尔, 汉斯-尤尔根·韦劳尔。



22. 诺德霍夫于1968年4月去世后，库尔特·劳茨跟任职以及退休的董事们在一起：从左开始：弗兰克·诺沃特尼和弗里茨·弗兰克，（两人当时均已退休），弗里德利希·托梅，霍斯特·巴克斯曼，库尔特·哈夫，霍斯特·明茨纳，汉斯·希门茨和尤利乌斯·保尔森（两人均已退休），格哈德·普林茨，库尔特·劳茨，维尔纳·霍尔斯特，奥托·赫内和卡尔·H·哈恩。



© 1989 VOLKSWAGEN OF AMERICA, INC.

Think small.

Our little car isn't so much of a novelty any more.

A couple of dozen college kids don't try to squeeze inside it.

The guy at the gas station doesn't ask where the gas goes.

Nobody even stares at our shape. In fact, some people who drive our little

flivver don't even think 32 miles to the gallon is going any great guns.

Or using five pints of oil instead of five quarts.

Or never needing anti-freeze.

Or racking up 40,000 miles on a set of tires. That's because once you get used to

some of our economies, you don't even think about them any more.

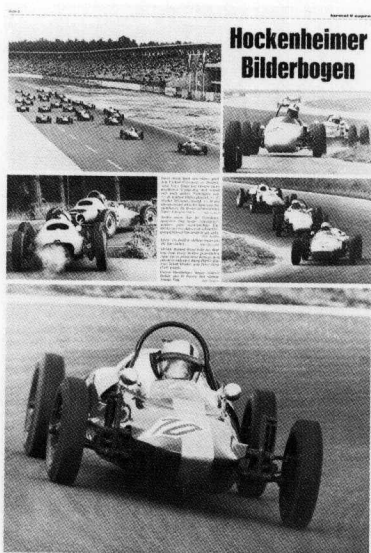
Except when you squeeze into a small parking spot. Or renew your small insurance. Or pay a small repair bill.

Or trade in your old VW for a new one.

Think it over.



23. 我们的美国广告公司 DDB 的广告引起了世界范围的广告革命。“Think small”还被专业杂志《广告时代》选为了 20 世纪最佳广告。



24. 由 VW 甲壳虫元件衍生出的 V 形赛车是世界上生产得最多的赛车。伟大的 F1 赛车驾驶员就是通过 V 形级进入赛车运动的。



25. 紧凑的概念车 Futura 在 1989 年的法兰克福国际汽车博览会上通过它的新型设计、引人注目的翼形车门和无数的技术创新引起了关注。除了四轮驱动,另一个创新就是使用直接喷射和直流电增压器的发动机。通过这种未来研究,大众汽车在安全、舒适和环保方面制定了新的标准。



26. 爱情和创新没有止境: 沙丘马车,来自加利福尼亚的在甲壳虫平台上的一个典范。这是一种卡曼型号。



27. 大众汽车 1983 年的概念车“Student”，由于极其坚固的结构，它的高行驶效率和它的低消耗要先于它的时代十几年。但我们当时的成本情况妨碍了生产这种在生产技术上也富有创意的汽车。

28. 在 1991 年的法兰克福车展上，大众汽车工程师们在我离任时推出一部杰作：Chico，一种 2+2 座位的车子（约阿希姆·莫特摄影）。



29. 尽管它的长度只有 3.15 米，但它甚至符合美国严格的安全标准。混合动力和不足 800 公斤的重量使它节能而环保（约阿希姆·莫特摄影）。