

世界经典名车成长史系列

奔驰

梅赛德斯—奔驰全记录

The Birth and Evolution of the Mercedes-Benz



【美】丹尼斯·艾德勒 著
杜宝贵 安晶 译
【英】S·斯特灵·莫斯 序

奔 驰

梅赛德斯-奔驰全记录

The Birth and Evolution of the Mercedes-Benz

版权合同登记：图字06-2007-08号

图书在版编目(CIP)数据

奔驰：梅赛德斯-奔驰全记录 / (美) 丹尼斯·艾德勒著；杜宝贵，安晶译。
—沈阳：万卷出版公司，2007.9

ISBN 978-7-80759-001-9

I. 奔… II. ①丹…②杜…③安… III. 汽车工业-工业史-德国
IV. F451.664

中国版本图书馆CIP数据核字(2007)第119446号

DAIMLER & BENZ: The Complete History
by Dennis Adler and Foreword by Sir Stirling Moss
Simplified Chinese Translation copyright © 2007 by Bertelsmann Asia Publishing
Published by arrangement with Collins, an imprint of HarperCollins Publishers
ALL RIGHTS RESERVED

责任编辑：张国际
封面设计：吴光前
责任校对：何笑
出版发行：万卷出版公司
 辽宁贝塔斯曼图书发行有限公司
地 址：沈阳市和平区十一纬路25号
印 刷：沈阳美程在线印刷有限公司
字 数：200千字
印 张：17.75
开 本：889×1194 1/16
版 次：2007年9月第1版
印 次：2007年9月第1次印刷
定 价：156.00元

版权所有，盗印必究

举报电话：(024) 23280058 23280009

打开奔驰车门 进入世纪精彩

从最早期的工厂手工时期到最具影响力的汽车品牌，展现在您面前的将是20世纪最重要的汽车企业全史。

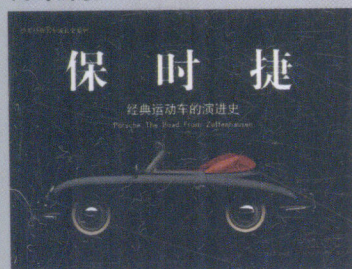
戴姆勒-奔驰（现称作戴姆勒克莱斯勒）悠久的历史可以追溯到进行内燃机试验的三个人：卡尔·本茨、戈特利布·戴姆勒和迈巴赫。卡尔·本茨独立进行生产，戈特利布·戴姆勒和迈巴赫则一起合作，这两个工厂仅隔六英里，在19世纪80年代晚期，他们同时奠定了德国汽车工业的基础。

到第二次世界大战开始时，这些早期的努力最终促成了德国汽车工业的整体发展。

但是战争及战争所带来的恶果，正如摧毁了整个德国经济一样，同样毁掉了这两个公司。到20世纪20年代的时候，人们已经认识到，唯一可以解决生存问题的途径只能是合并两家公司，于是，1926年6月29日，两家公司的股东投票通过了合并两家公司并成立新公司——戴姆勒-奔驰——的决议，这直接催生了世界最久负盛名的品牌之一：梅赛德斯-奔驰。

在杰出的摄影师、作家兼编辑的丹尼斯·艾德勒的笔下，我们看到的是梅赛德斯-奔驰公司对提升美誉的孜孜以求，看到的是其获得汽车比赛桂冠的殊荣。时值今日，作者借助历史资料（很多都是鲜为人知的）以及自己拍摄的照片，充分展示了梅赛德斯-奔驰汽车的力与美。梅赛德斯-奔驰公司的光辉发展历程是史无前例的。今天，梅赛德斯-奔驰公司继续在汽车设计、安全等方面成为全球汽车工业的领头羊。

同时出版：



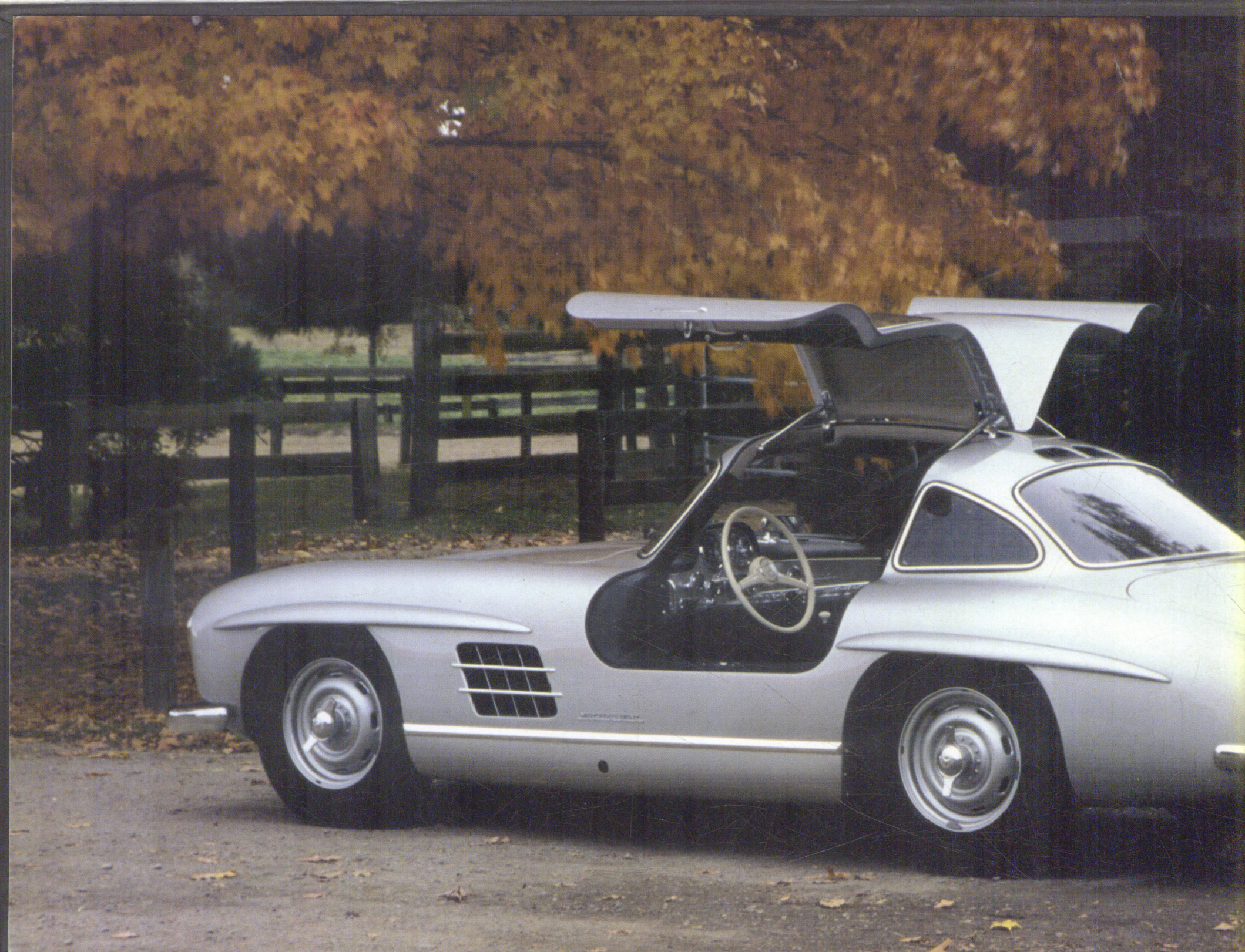
《保时捷：经典运动车的演进史》

作者简介



丹尼斯·艾德勒是《汽车收藏》杂志的主编，同时也是四种出版物及组织的顾问、历史学家、撰稿人及资深责任编辑。他也在北美梅赛德斯-奔驰俱乐部官方出版物《明星》工作。他是一位杰出的汽车收藏家，出版了20种汽车书籍，包括《跑车的艺术》、《汽车艺术》等。他现居住在宾夕法尼亚州。

代理发行：辽宁贝塔斯曼图书发行有限公司
联系电话：024-23280009 23280015
网址：www.lnbtsm.com
E-mail: guoji@mail.lnpgc.com.cn





奔驰

梅赛德斯-奔驰全记录

The Birth and Evolution of the Mercedes-Benz

作者 / 摄影：丹尼斯·艾德勒

译者：杜宝贵 安晶

万卷出版公司



S · 斯特灵 · 莫斯

我很荣幸又一次为丹尼斯·艾德勒的新作《奔驰：梅赛德斯-奔驰全记录》作序。汽车品牌似乎注定成为了我们两人生命中的重要组成部分。20世纪30年代，年轻的我就已经知道梅赛德斯-奔驰和它们不屈不挠的赛车队。无论“银箭”何时参赛，梅赛德斯-奔驰总会成为设计和制造工艺的领头羊，这给我留下了深刻的印象，于是在20世纪50年代，作为一个年轻的赛车手，我加盟了梅赛德斯-奔驰赛车队。

我的父母都是汽车运动的狂热者，我很小的时候就为自己设定了目标，希望成为一个职业赛车手。我知道我的父母本来希望我选择另外一个职业，但他们对于我的所有野心都给予了莫大的支持，最后，我的父亲成为了我的教练。

1948年，我完成了我的第一个三级方程式汽车赛赛季，在15场比赛中获胜12场——这真是一个良好的开端。1949年、1951年、1952年，我摘得了英国汽车拉力赛一级方程式的桂冠，1954年，驾驶自己的玛莎拉蒂（Maserati）汽车获得了一级方程式赛的最佳成绩。事实上，我已经成为了玛莎拉蒂赛车队的一名非常优秀的赛车手。偶尔，我们也会使梅赛德斯的新车熄火，但我们知道，那是我们获得打败对手的绝好幸运机会。我有时会想起这句格言：“假如你无法击败他们，就加入他们吧。”1954年11月22日，梅赛德斯的赛车队经理阿尔弗雷德·纽鲍尔告诉我，他已经为我提供了一次试驾新车的机会，以备战1955年的赛季。

我和父亲飞到了德国的科隆市，在那里被带到德国霍根海姆（Hockenheim）赛道，接受了他们一款排量为2.5升、带有连控轨道阀引擎的F1方程式赛车

的第一次试驾。在湿滑的赛道上，我最终以一圈的成绩平了卡尔·克莱宁（Karl Kling）的纪录，尽管赛车本身并不出众，但赛车上配置的直列八缸引擎的厚重感却给我留下了深刻的印象。同时，我也意识到这款发动机是坚不可摧的。毕竟这是梅赛德斯-奔驰的品牌，因为我从未见过哪个人跑丢过梅赛德斯-奔驰的汽车轮胎。

和往常的比赛一样，在霍根海姆艰难的赛场上，满身都溅满了脏兮兮尘土的我爬出赛车，在口袋里搜寻手绢或抹布，想擦掉油污和路上的烟尘。梅赛德斯-奔驰的技工们便迎上来，给我端来了一盆热水，递过来一块香皂，一件法兰绒衣服以及一条毛巾，总之，应有尽有，无可挑剔。我当时大吃一惊，在荒无人烟的霍根海姆赛场上，这种别致的关怀是我始料未及的。当时我想，成为一个能为你考虑得如此周全的组织的一员是多么幸运的事情啊。

霍根海姆赛后，梅赛德斯-奔驰车队给我提供了一个机会，这使得我能与双料世界冠军的胡安·曼努埃尔·范吉奥（Juan Manuel Fangio）共事在同一支车队。看来我的梦想就要变成现实了。这样，我就同时可以参加F1方程式赛和跑车两类比赛了。在范吉奥领队的出色带领下，尽管我觉得我无法即刻获得冠军，但我想将来一定会获此殊荣。我知道我应该虚心地向范吉奥学习——在我看来，他是一个绝对的“大师”。

我只能描述为梅赛德斯-奔驰车队效力过程中大师的精彩教诲。我很快知道胡安作为一个真正伟大的赛车手，他的确技艺超群。事实上，在那段难忘的岁月里，他是我遇到的人及队友中仅有的影响我一生的少数人之一。范吉奥最易留给人以深刻的印象，这不仅因为他会给你留下大奖赛车轮后的无限遐想、巨大的

成功，而且他还具有的谦逊、坚定的意志、富于竞争意识的品格以及深邃的洞察力。尽管他成为大奖赛时代的标杆，但他仍能平易近人。无论是宫廷的王子抑或是乞丐，他都能以优雅、迷人、和蔼的态度平等地对待每一个人，我希望他的某些品格能潜移默化地影响着我。

我也关注并很喜欢梅赛德斯富于传奇色彩的赛车队经理——阿尔弗雷德·纽鲍尔。在公众看来，尽管他给人留下咆哮、粗暴、专制的形象，但我们感觉他却很温顺、可爱，而且富于幽默。即使他像军士长一样严厉地命令我们，他也同样具有极大的敏感性和理解力，而在轻松的时候，他会使我们笑得满地打滚。他同样是一个完美的战略家，在面对不利于车队赛事规则的时候，他如同一个导演一样在幕后指挥他的车队。这些也都影响着他的队友。1955年5月，我的朋友——一个聪明的汽车杂志记者，同时也是个汽车赛车手——丹尼斯·杰克森和我一同在Mille Miglia加入了车队。熟悉了赛前跑道后，杰克森和我记下了所有的跑道，这些数据多得以至于我后来只能依靠他的手势来完成每一个他预先在地图上标示过的转弯，他足足用了15.6英尺长的手写纸来准确标注1000英里内的所有关键点。5月2日，我们用新款梅赛德斯-奔驰的300 SLR赛车，以10小时7分48秒的成绩赢得了Mille Miglia站的冠军。

1955年7月16日，我驾驶梅赛德斯-奔驰赛车（型号为W196）在安特里（Aintree）第一个冲过了F1英格兰大奖赛的终点线。我觉得那次驾驶的那款世界顶级赛车非常困难。在W196这款车里，厚重的离合器藏在我的两条胫骨之间，两个踏板朝向右侧，而离合器踏板则朝向左侧，因此，我的腿不得不分开很宽的距离。赛车本身驾驶很舒适，但每一个部件却都很沉重。变速杆装置很难操控，因为它是非常规的设计。因此，尽管这种赛车都很结实，速度也很快，但它们在湿滑的路面上则很难驾驶，在动力不足的情况下行驶在干燥或湿滑的路面上则会迂回打转。这款W196赛车总是赢得人们不错的口碑。

我在利物浦的安特里巡回赛中赢得第一个F1大奖赛冠军，在意大利蒙察（Monza）赛道上用“银箭”车系中的一款车赢得了比赛，我清晰地记得正当我们长长的车队在有节奏地行驶时，范吉奥从车内扔出一块石头砸碎了我的

挡风玻璃。我发现自己被气流击得很严重，于是，我不得不停下来看看究竟发生了什么事。令我惊讶的是（我本来应该知道得更多），车队立刻换了一块新的玻璃，然后又把我送回到了车里，这仅仅用了36秒时间！下次如果再出现类似事故，我只需按一下按钮，然后另一个备用的玻璃将立刻替换掉原有的那块，不用再做任何停留！这就是梅赛德斯-奔驰赛车。

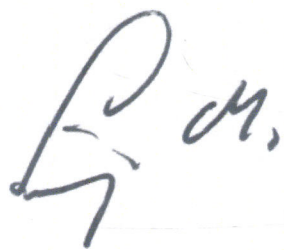
不幸的是，这也是梅赛德斯-奔驰赛车队多灾多难的时期。1955年，我们的300 SLR跑车横扫欧洲，我们拿到了进入六甲的五席，仅仅在勒芒丢掉了一个席位。之后，由于皮埃尔·莱夫（Pierre Levegh）的赛车失控，造成包括他自己在内80余名观众死亡的惨剧，公司决策层命令我们退出比赛。300 SLR跑车撞进赛道旁边的护墙，这一致命的撞击不仅摧毁了赛车，而且把燃烧着的赛车残骸抛进了人群，灾难发生八小时后，奔驰车队做出了退出所有比赛的决定。噩耗以电报的形式立刻传到了纽鲍尔，传到了弗里茨，传到了乌特海姆。耐林格（Nallinger）写道：“自豪的赛车设计者和赛车手们必须向此次灾难中无数失去亲人的家庭表示沉痛哀悼。”

作为对梅赛德斯赛车队敬意的象征，人们珍藏了余下的两辆赛车。那时，我们第一次开始“徒步赛跑”。那年的10月，梅赛德斯-奔驰退出了以往一直积极参与的汽车比赛，转而发展民用汽车技术。在以后的几年中，我驾驶过许多不同型号的赛车，在每一个新赛季里，我都在证明着从梅赛德斯-奔驰学到的一切。

梅赛德斯对自己比赛项目的投资是一种典型的原始创新方式，不仅体现在竞争方面所具有的优势，而且也体现在公司可能设想的任何目标之上。无论成本有多高，它们在技术上始终处于超前水平。因此，成为梅赛德斯-奔驰公司的一部分是一个人莫大的荣耀。梅赛德斯-奔驰所做的承诺就是一流的工艺、超前的理念，这些理念始终贯穿在过去的120年历史之中，无论生产跑车还是F1赛车，亦或是豪华的旅行车，这种信念一直都未曾动摇过。

作为本书的作者，丹尼斯·艾德勒是梅赛德斯-奔驰汽车方面的历史学家，他完成这部著作的同时，还把一些珍贵的照片奉献给了大家。这个旨在

纪念1926年7月戴姆勒与奔驰两个德国最宏大汽车工厂合并的努力而出版的著作,必将成为全世界所有梅赛德斯-奔驰汽车狂热者长久期待中的力作而成为畅销书籍。



(S·斯特灵·莫斯)

S·斯特灵·莫斯在他的职业生涯中共参加了495场赛事,驾驶过84种不同的赛车,366次成功到达终点,得了222个冠军。他与世界冠军的头衔多次失之交臂,在1955年到1958年之间,他成为四次亚军,三次落后于伟大的赛车手范吉奥,1958年曾落后于他的同胞迈克·豪李恩。他在世界冠军比赛中跑出的16个跑道内圈以及19个最快的赛道速度也是他成功赛车纪录的荣耀之处。为纪念他的伟大成就,他被英国女王授予爵士头衔。

——丹尼斯·艾德勒





目 录

序 S·斯特灵·莫斯	vii
前言和致谢	1
第一章 卡尔·本茨 发明者	3
第二章 戈特利布·戴姆勒和威廉·迈巴赫 理论上的推进	19
第三章 梅赛德斯 现代汽车的诞生	33
第四章 卡尔·本茨与梅赛德斯 生产发动机和汽车	49
第五章 少数人的需要 第一次世界大战后的戴姆勒与奔驰公司	65
第六章 戴姆勒与奔驰的合并 巨人浮现	77
第七章 20世纪30年代 戴姆勒-奔驰重新定义汽车	99
第八章 战斗的“卷入” 和平与战争年代的戴姆勒-奔驰公司	133
第九章 战后复苏 废墟中的崛起	139
第十章 20世纪60年代 建立新标准	181
第十一章 20世纪70年代 改变的世界	197
第十二章 20世纪80年代 新一代梅赛德斯	213
第十三章 20世纪90年代 站在新世纪的门槛上	225
第十四章 21世纪 新纪元的诞生	239
第十五章 梅赛德斯-奔驰 海报艺术	261

前言和致谢

我与梅赛德斯-奔驰（美国）以及戴姆勒-奔驰（戴姆勒克莱斯勒）的友谊可以追溯到25年前，当时我是《明星》刊物的高级资深编辑，这份刊物是美国梅赛德斯-奔驰俱乐部的正式出版物。从20世纪70年代晚期开始，我和美国以及德国引领梅赛德斯-奔驰前进的很多人建立了长久的情谊。正是这段长久的友谊使我有幸为史上著名的梅赛德斯-奔驰撰写了四本书。

尽管本书涵盖了19世纪晚期戴姆勒和奔驰两个独立公司发展过程等内容，但其重点则在于两家公司在1926年的合并，这次合并成为现在人们最熟悉的公司——梅赛德斯-奔驰公司。

自从1886年1月奔驰公司的第一辆轿车专利Motorwagen授予卡尔·本茨以来，这两个神奇的名字——梅赛德斯和奔驰，就在世界上数不尽的道路上刮起了“旋风”。从20世纪早期泥泞的欧洲和英伦三岛的碎石路到土台高筑的汽车赛道，从达卡和Mille Miglia崎岖的山路赛道、广袤无垠的墨西哥大沙漠到德国的高速公路、美国的州际间“蓝色公路”，总之，从地球的任何一个角落，你都会发现“银星”在闪耀。

戴姆勒曾写下过这样发人深思的名言：“要么最好，要么一无是处。”在这本书里，我力图记述奔驰车系的完整历史，包括大量以前鲜有出版的珍贵历史图片，有些图片则是首次公开出版。

作为一项具有历史价值的事业，研究是一个关键的要素，如果不了解之前曾经就这一主题有过研究的作者和历史学家，我就不可能写出这本书。最值得一提的包括：《梅赛德斯-奔驰——20世纪30年代的增压八缸汽车》（梅琳），瑞典的哥德堡，1985年；《明星与殊荣》（凯米斯），北美梅赛德斯-奔驰，芒特韦尔，新泽西州，1986年；《梅赛德斯-奔驰汽车1886~1984》，奥斯沃德，汽车图书出版社，斯图加特，1985年；《梅赛德斯-奔驰汽车300 SL》（艺术与色彩版），德国，1988年；《梅赛德斯-奔驰图解手册》（拜瑞特），国际汽车图书，1988年；

《迷人的梅赛德斯-奔驰汽车》（彼德·维恩），国际汽车图书，1995年；《梅赛德斯-奔驰》（第一个百年），朗沃斯，国际出版有限公司，伊利诺伊，1984年；以及我从前的研究成果，《梅赛德斯-奔驰——110年的壮举》，国际汽车图书，1995年。我自己的这项研究在1996年成为了梅赛德斯-奔驰公司新员工的初级读本。

在撰写这部梅赛德斯-奔驰公司全史的过程中，我得到了梅赛德斯-奔驰公司、戴姆勒克莱斯勒以及梅赛德斯-奔驰德国博物馆和经典收藏中心的大力帮助。我也将表达我个人对彼德·拜瑞特的谢意，他是《明星》的出版人及编辑，以及非常优秀的凯米斯，没有他们的鼎力相助，梅赛德斯-奔驰的历史将可能变得不完整。豪蒂尔提供了全书中有关梅赛德斯-奔驰公司的艺术档案资料。我最好的汽车好友迈耶·劳瑞，手艺非凡的修理工罗塞尔和格兰特，加利福尼亚州塞尔玛宏大的收藏家斯拜尔门、凯勒，我工作于《戴姆勒克莱斯勒经典》的朋友恩斯特，为我的利益不懈努力。地球另一端的欧洲托马斯协会为我提供了第二次世界大战前梅赛德斯公司鲜为人知的历史照片。

我过去25年与梅赛德斯-奔驰公司合作的层次以及我所做的准备工作都应归功于梅赛德斯-奔驰公司一如既往必胜的理念——凡事只要做就要尽最大努力获得成功，人们不断地实践着戴姆勒的座右铭。作为一个作家和摄影师，我非常感激梅赛德斯-奔驰给予我的帮助，我所写的关于梅赛德斯-奔驰公司的每本书都将感谢S·斯特灵·莫斯，因为他讲述的关于一盆热水、一块香皂、一件法兰绒衣服以及一条干毛巾的故事启发了我。

还有一个原因，那就是坚持到底的信念。

——丹尼斯·艾德勒







卡尔·本茨

发明者

刚刚过去的2006年1月29日，是我们为一个诞生于120年前的伟大思想而庆祝的日子，这个思想改变了人们的生活方式，出行从此不再受制于铁路及马车的束缚。人们真正实现了自由，从此再也不受列车时刻表和规定线路或者马匹体力的束缚了。在19世纪80年代中期，一个年轻的德国工程师卡尔·本茨提出了个人交通工具机械化的思想。

内燃发动机汽车的诞生可以追溯到1885年，那年，卡尔·本茨打开他的小汽车工作间的门，在院子里开着他自己设计的三轮单缸发动机的汽车。当然，在1885年汽油发动机不是什么新鲜事物。19世纪后期，大型固定的发动机已在工业和农业上得到应用，卡尔·本茨改进了以往的发动机。正是他关于单缸小型发动机的想法创造了一个奇迹——交通工具机械化。

他的第一个单缸三轮汽车原型设计完成后，卡尔·本茨申请了专利，由此，卡尔·本茨成为了第一个拥有汽油发动机的专利持有人。1886年1月29日，德国第37435号专利证书颁发给了本茨。不久，戴姆勒和他的助手迈巴赫也向专利局提交了他们的设计。但本茨则是汽车专利申请的第一人。

本茨的父亲是一个铁路工程师，子从父业，本茨从卡尔斯鲁厄工程学院毕业后，于1860年参加工作。他的第一份工作是在曼海姆为卡尔·申克公司设计汽车尺寸。卡尔认为申克公司的工作没有挑战性，于是他来到了普福尔茨海姆(Pforzheim)，为本基瑟兄弟公司设计桥梁，在这里，年轻的本茨感到很

自豪。

在该公司任职期间，卡尔遇到了一个美丽、聪明的姑娘，名字叫贝瑞塔·本茨，20岁。1870年，她在普福尔茨海姆的和谐社区俱乐部接受了大她差不多五岁的卡尔的求婚。当时，她还无法预料自己能否将在丈夫的生命中或者那个还没有汽车的时代充当的重要角色。这位年轻女人所释放的活力、表现出来的决心以及她理财的能力证明了她确实无愧于那个时代。

婚后，卡尔与奥格斯特·瑞特开始了一段短暂的合作。他们在曼海姆开了一家机械商店，正当资金短缺，难以维持生计的时候，瑞特离开了卡尔。这促使坚强的贝瑞塔卖掉了自己的嫁妆以买断瑞特在公司里的股份。

本茨和他的妻子在1872年7月结成连理，对于他们来讲，仅拥有一个生意与生意经营兴隆是完全不同的两件事情。1873年、1874年，他们的两个儿子欧根和理查德出生了；1877年、1882年、1884年，他们的三个女儿克劳拉、赛德和埃伦相继出生了。

1880年，卡尔开始引入他的第一台固定发动机，这成为年轻的卡尔夫妇走向成功的开端。经过反复的试验、不断的失望以及困乏之后，卡尔·本茨终于在1879年的新年前夜发明了由他自己命名的发动机——“第一代两冲程发动机”，并且第一次，这台发动机运转得十分平滑。对于卡尔夫妇来讲，这真是上帝赐予的礼物。卡尔说，在那个意义非凡的晚上“发动机的声音持续

左页图：120年前的这个1月，和图片中一样的这辆机动三轮车成了世界上的第一辆汽车。图片上的这辆1886年的汽车，是由戴姆勒-奔驰的艺术家在1985-1986年重新建造的少数几辆Motorwagen型号的汽车之一。这些汽车均使用了与卡尔·本茨当时一样的工具和材料，以纪念梅赛德斯-奔驰公司的百年华诞（《丹尼斯·艾德勒摄影作品选》）。

贝瑞塔·本茨与她的两个儿子欧根、理查德完成了从曼海姆到普福尔茨海姆 50 多英里具有历史意义的伟大创举。不屈不挠的精神使得母子三人在一天内成了世界上的第一批汽车司机。在路上，他们边推边拉汽车以便通过陡坡，而且不得不停下来在铁匠那里修理手制动器。



的时间越长，我内心的压力就越小”。

设计复杂的两冲程发动机是他唯一的选择。因为四冲程发动机的专利已经在 1887 年授予了奥托。

大约在 1881 年，卡尔结识了当地一个成功的摄影家布赫，是他帮助卡尔渡过财政难关。本茨负责开发固定发动机，而布赫则负责市场营销。布赫雇佣了一个叫奥托·舒马赫的人经销发动机，结果他销售发动机的业绩惨淡，入不敷出，因此，公司急需一笔贷款。在与地方银行合作的时候，地方银行家提出的第一个要求就是其投入的每一分钱都要采取合作的方式进行。因此，1882 年 10 月，9 位董事组成了德意志曼海姆燃气引擎制造厂的董事会。

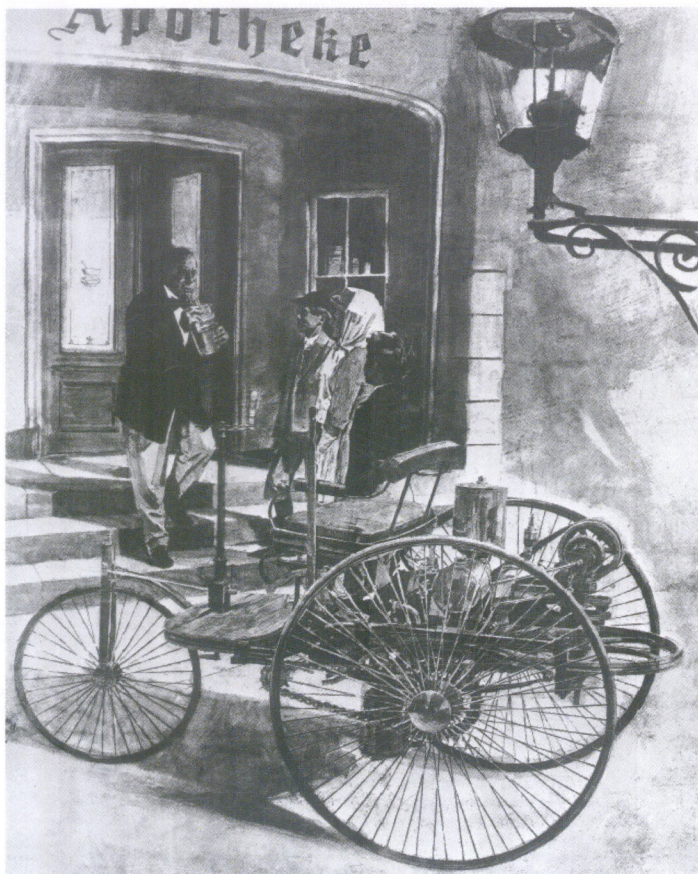
但好景不长，董事会的合作很短暂，在短短的三个月内，本茨听到了投资者关于他使用小引擎作为汽车动力的各种批评，有些投资者甚至开始怀疑卡

尔的神志是否清醒！1883 年秋天，卡尔辞职离开了工厂。卡尔写道：“在那些生活多灾多难的岁月里，只有一个人始终陪伴在我的身边，她就是我的妻子。她用自己的勇敢与勇气重新撑起了我生活的希望之帆。”

在妻子的鼓励下，本茨凭借坚定的信念，继续着他制造汽车的研究计划。1883 年 10 月，本茨得到了罗斯和艾斯林格的共同资助，成立了德意志卡尔公司。在离开德意志曼海姆燃气引擎制造厂不到一个月的时间里，卡尔又重新开始了工作。

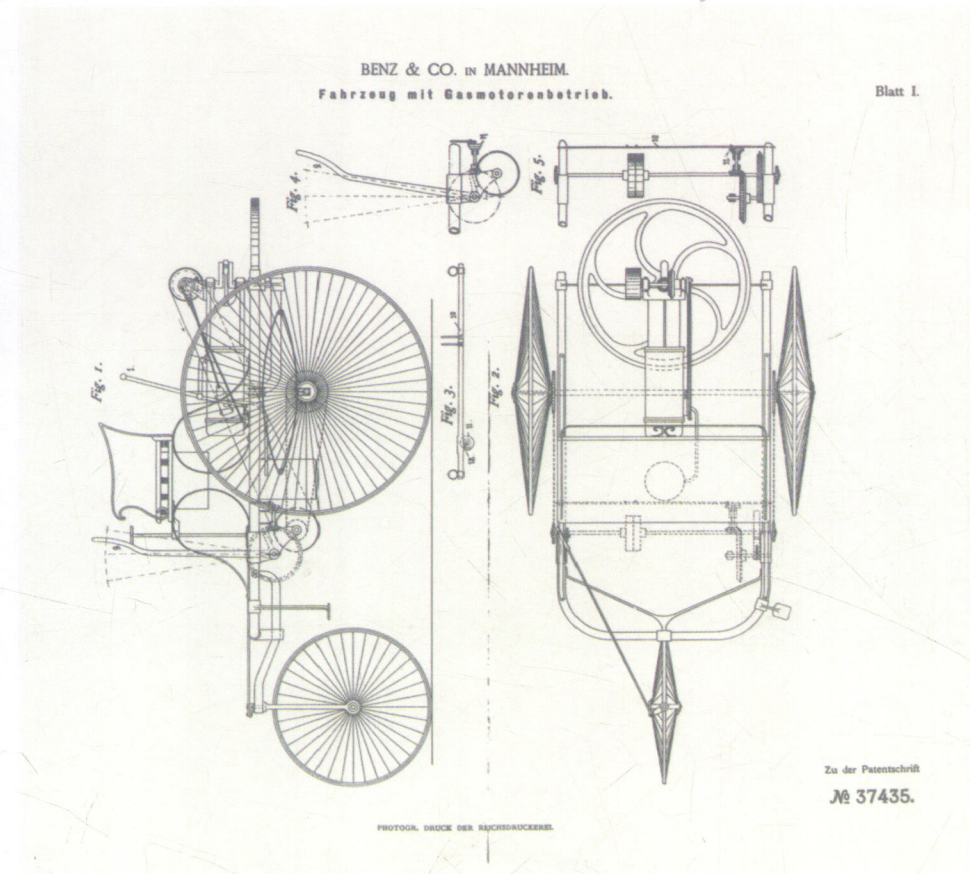
新公司最主要的贸易就是生产和销售本茨的固定式发动机，这个生意很快使本茨和他的资助者赚了很多钱，这样，卡尔就有更多的时间去开发更适合“无马汽车”的发动机。

本茨过去成功开发的固定式发动机采用的是煤气燃烧所产生的动力，他



一直在思考如何为他的的小型车载发动机提供动力原料的问题。当时，动力原料是由当地曼海姆一家火电厂提供的。本茨发现，当用来清洁手套的苯遇到火花的时候就会燃烧，这个现象启发了他。由此，卡尔设想，如果这种高燃性液体的爆炸过程受控的话，加上适时的火花点燃，就可以把这个原理应用在发动机里。他的解决办法就是由一块电池和一个他自己设计的带有火花塞的震颤线圈组成一个燃烧系统。然而，对于这个问题的解决，本茨、戴姆勒以及迈巴赫互相都不知道对方的设计方案，但他们得出的却是同一个结论。于是，在他们之间就展开了一场制造汽车的竞赛，尽管如此，他们在这场竞赛中却全然不知道竞争对手的存在！

本茨和他的伙伴罗斯及艾斯林格都是热衷于骑脚踏车的人，尽管本茨为他的三轮或四轮汽车提出了大量的设计思想，但他从来都没有把马车作为他的设



左图：这个插图是为了纪念第一个“汽车加油站”，这是一个威斯洛赫 (WIESLOCH) 的药店，在那儿，贝瑞塔停下来购买苯。她不得不买那种早期的汽油——轻石油。

右图：1886年汽车史上本茨的专利申请图。

计基础。三轮的设计思路是通过一个链条把动力传递给齿轮，这样的设计看起来似乎既符合逻辑又简单、轻便，更易于驾驶。这个设计理念成为他1885年汽车的设计雏形。

一个单缸发动机在每分钟250转的情况下，大概可以输出0.6马力的动力，这个置在三轮齿轮旁边的发动机可带动飞轮在水平方向转动。由于最初的汽车试验是在秋季展开的，因此，卡尔·本茨设计制造的第一辆汽车刚开始运行的时候就突然折断了主动链！

经过了几处小的改进，几周后，卡尔又开始了另外一次试驾。这次，卡尔和妻子自豪地坐在方向盘旁边，由他的助手们转动飞轮，但当助手们发动机器的时候，这辆汽车就径直地撞进了工厂的砖墙，这一撞不但成为汽车公路驾驶试验的新纪元，而且成为了汽车史上最短的一次路上驾驶试验。

卡尔·本茨重建的工厂以及他最后在拉登堡(Ladenburg)的居所,在梅赛德斯-奔驰公司的百年华诞的前一年,即1985年11月,重新向公众开放。下面的插图是纪年百年华诞的一辆奔驰专利汽车的复制品。



卡尔·本茨的下一试验则由他的儿子欧根来进行,当时车上载有一罐汽油。本茨当时还未在汽车上设计油箱这样的装置。1886年1月29日,卡尔·本茨得到了第一个专利。奔驰汽车由一个水冷单缸平置发动机来提供动力。活塞和汽缸则设计成纵向排列模式,排量为954cc(立方厘米)。采取四冲程发动机是卡尔的一个大胆举措,因为奥托的四冲程发动机专利直到1月30日才生效。本茨则在此之前拿到了他的四冲程发动机专利权。

在开发汽车产品的时候,本茨对于是否开始生产自有专利汽车感到犹豫不决。因为本茨所有的汽车试验都只是仅仅绕着他的工厂周围进行的。人们都认为汽车的发明者应该成为实际长距离驾驶汽车的第一人,然而,卡尔的妻子却成为了第一个驾驶汽车的人。不错,世界上的第一个司机确实是个女人!

1888年夏天,贝瑞塔决定试驾第二款汽车,路线是从曼海姆到普福尔茨海姆,距离大约是50多英里。贝瑞塔和她的两个儿子欧根、理查德一大早就出发了,作了一天的旅行。贝瑞塔把她的出行计划写在便条放在厨房的桌子上,“我们去普福尔茨海姆看望奶奶”。她在发给丈夫的电报中告诉卡尔,他们已经到了奶奶家,没有遇到什么大的问题。贝瑞塔的父亲对于这次旅行非常高兴,“爸爸非常高兴,我们实现了既定目标”,她在电报中写到。

贝瑞塔这次旅行非同寻常,从来没有人见过汽车,这辆三轮汽车经过每一个村庄的时候都吸引了很多人站在路边观看。他们在海德堡停下来吃了一顿饭,然后在威斯洛赫(WIESLOCH)的一个药店加满了一箱水,并且买了一箱苯作为燃料。这家小镇药房现在还在那里,直到今天,它仍为自己成为“世界上第一个加油站”而备感自豪。

在旅行的路上,贝瑞塔则用女人的精巧方式解决了他们遇到的两个机械故障。她用帽针疏通了堵塞的油管,用吊袜带解决了绝缘体点火线发生断路的问题!唯一不是用自己的东西解决的一个问题就是闸瓦问题,她用Bauschlott马蹄匠那里的一块新皮革解决了这个问题。那天黄昏,他们到了普福尔茨海姆。这样他们就迈出了汽车史上的第一步。在完成汽车史上第一次长途旅行的过程中,贝瑞塔·本茨不但向她的丈夫,而且向很多怀疑论者证明了她最初的设想,伟大的汽车时代就要到来了。在50多英里的旅行中,贝瑞塔诠释了汽车的实用性。很难形容,如果没有贝瑞塔和她儿子们的