

经典的诠释

欧洲汽车文化随影

叶宏 编著



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

经典的诠释

欧洲汽车文化经典

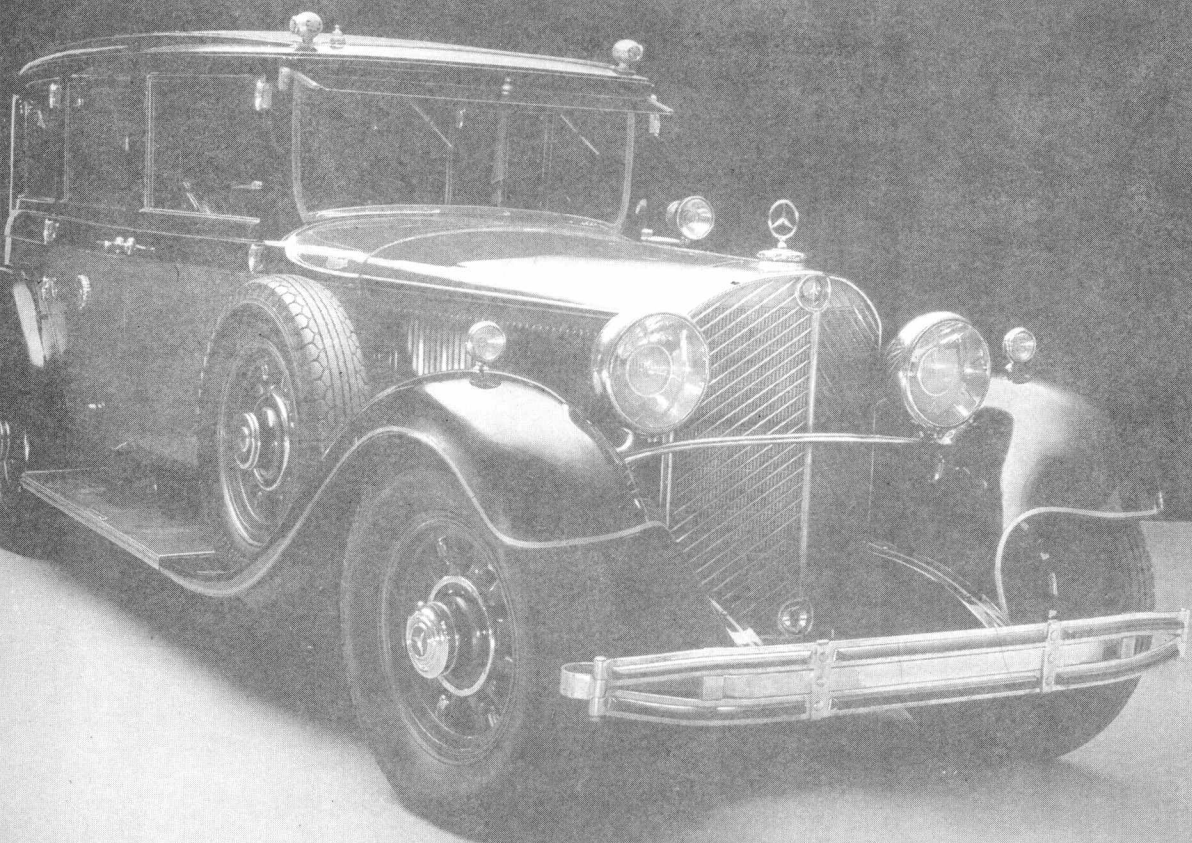
1945-1990



经典的 诠释

欧洲汽车文化随影

叶宏 编著



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

这是一本关于欧洲汽车文化的书籍。书中不仅较为完整地介绍了欧洲轿车历史上的著名品牌及汽车发展过程中的一些人和事，还详细地介绍了欧洲非常稀有的经典轿车和跑车。此外，作者根据亲身经历从自己的视角介绍了欧洲著名的汽车博物馆、汽车主题公园、老爷车拉力赛和老爷车文化节。

本书的内容丰富且趣味性强，带给读者较为全面的欧洲汽车文化知识，非常适合广大汽车文化爱好者及相关人士等的欣赏阅读。

图书在版编目 (CIP) 数据

经典的诠释：欧洲汽车文化随影 / 叶宏编著. —北京：机械工业出版社，2009.8

ISBN 978-7-111-27942-6

I. 经… II. 叶… III. 汽车—文化—简介—欧洲 IV. U46-05

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 133314 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：李 军 责任印制：王书来

三河市宏达印刷有限公司印刷

2009 年 9 月第 1 版第 1 次印刷

169mm × 239mm · 8.5 印张 · 141 千字

0001-3000 册

标准书号：ISBN 978-7-111-27942-6

定价：36.00 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) 88379353

封面无防伪标均为盗版

FOREWORD

前言

记忆和历史

随着经济的发展，轿车已经广泛进入家庭，并成为了我们日常生活中的一部分。不过在 100 多年前机动轮式底盘——汽车首次出现时，没有人认识到这种外形精美、结构复杂的机器将改变世界，更没有人对它独特的机动性赋予新的含义。正如我们所知，德国人发明了汽车；法国人使汽车迅速普及，并给它添上了民族色彩，不经意间又发明了汽车比赛；而意大利人赋予了汽车更多的热情；英国人则给汽车留下了固执己见和经典的烙印。

在汽车的起源地欧洲，汽车的发展已经 100 多年了。从当初日产仅几辆的一个个工作坊发展成日产能达到六七百辆高度自动化的流水生产线，从新的品牌如雨后春笋般涌现到现在仅剩下为数不多的生产企业，从马车一样的外形到今天的三厢底盘结构经历了一个漫长的过程，这个过程就像是从婴儿到成年人所经历的成长过程一样。不同的汽车品牌就像是不同的婴儿，都有自己的成长经历，有自己的故事和特色，有的登上了金字塔尖，而更多的却倒在了攀登的路上。随着时代的前进，它们很多成为记忆和历史，当我们在汽车博物馆或老爷车聚会中慢慢欣赏它们时，会产生一种感觉——那不仅仅是汽车工业一个时代发展的缩影，更是一个活着的历史；每一个零件和每一款设计都在向我们叙说着前人对于机械和艺术的理解。

叶宏

目 录

CONTENTS

前言

一、曾经的辉煌：历史上叱咤风云的欧洲高档汽车品牌 1

意大利篇

伊索塔·法拉西尼 Isotta Fraschini.....	2
玛莎拉蒂 Maserati.....	4
阿尔法·罗密欧 Alfa Romeo.....	6
法拉利 Ferrari.....	8
兰博基尼 Lamborghini.....	10

德国篇

梅赛德斯·奔驰 Mercedes Benz.....	12
霍希 Horch.....	14
迈巴赫 Maybach.....	16

法国篇

西班牙·瑞士 Hispano Suiza.....	18
伏瓦辛 Voisin.....	20
德拉黑 Delahaye.....	21
布加迪 Bugatti.....	22

英国篇

劳斯莱斯 Rolls Royce.....	24
阿斯顿·马丁 Aston Martin.....	27
宾利 Bentley.....	28
捷豹 Jaguar.....	30
戴姆勒 Daimler.....	32
拉贡达 Lagonda.....	34

二、不仅仅是巧合：汽车发展历史中的一些故事..... 35

第一个使用商标和前置后驱底盘的汽车品牌：潘哈德 Panhard.....	36
汽车生产领域的活化石： 摩根 Morgen.....	37
奥迪没有后轮驱动车型的由来.....	39
英国平民汽车的先驱者：莫里斯汽车	40
汽车刚发明时期的汽车比赛.....	41

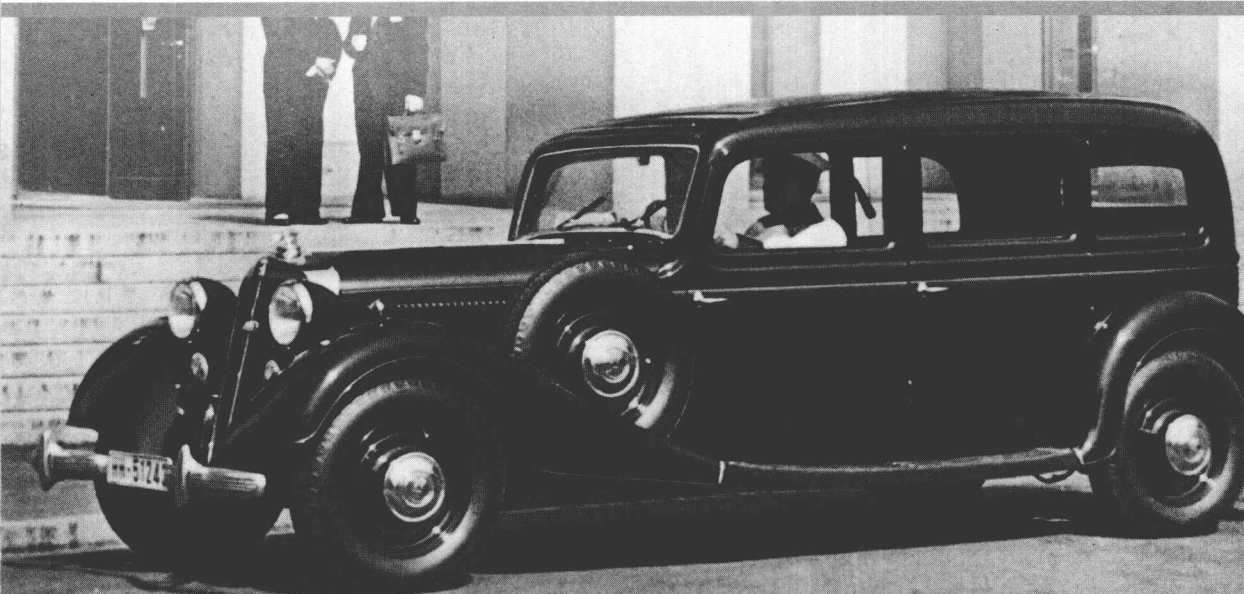
三、辉煌与破产：汽车品牌不同的命运结局..... 43

宝马也曾处在破产的边缘.....	44
拯救奔驰的一款车型：奔驰 170V.....	46
英国汽车衰败的缩影：罗孚 Rover 和 奥斯汀 Austin.....	48
英国汽车工业衰败的根本原因.....	50

四、经典中的经典：欧洲老爷车中的精华..... 51

奔驰 Replica(1886).....	53
奔驰 200HP Blitzen Benz (1910).....	54
奔驰 82/200HP (1913).....	55
劳斯莱斯 20HP (1922).....	56
宾利 3 升 (1924).....	56
劳斯莱斯银灵 (1925).....	57
戴姆勒双六 (1926).....	58
西班牙·瑞士 H6C (1927).....	58

伊索塔 · 法拉西尼 8A(1928)	59	(1940).....	72
梅赛德斯 · 奔驰 680S (1928)	60	宾利 Mark VI (1946)	72
宾利 4.5 升 (1931)	61	法拉利 166 MM Touring Berlinetta	
伏瓦辛 C24 (1934)	61	(1949)	73
阿尔法 · 罗密欧 6C 2300 Jankovits		宾利 Mark VI双门敞篷版 (1949)	74
(1935)	62	奥斯卡 MT4 (1952)	74
西班牙 · 瑞士 J12 (1936).....	62	玛莎拉蒂 A6 G54 (1954)	75
捷豹 SS100 (1936)	63	捷豹 XK140 (1955)	76
宝马 328 (1936).....	64	蓝旗亚 Aurelia B24(1955).....	76
汽车联盟 Type C(1936).....	65	阿斯顿 · 马丁 DB3S(1955).....	77
布加迪 57 SC Atalante (1937)	65	宾利 S1 敞篷车 (1956)	78
德拉黑 135M (1937)	66	宝马 507 (1957)	79
劳斯莱斯幻影 III (1937)	67	法拉利 250GT Series1 (1958)	80
拉贡达 LG6 V12 (1937)	67	奥斯卡 1600GT Superleggera	
阿尔法 · 罗密欧 6C 2300B Pescara		(1962)	80
(1937).....	68	ATS 2500GT (1963)	81
梅赛德斯 · 奔驰 540K Autobahn kurier		阿斯顿 · 马丁 DB5 (1963)	82
(1938)	68	兰博基尼 350GT (1964)	83
汽车联盟 Type D(1938).....	69	兰博基尼缪拉 (1966).....	84
梅赛德斯 · 奔驰 770K Cabriolet B		Dino 206 Competizione (1967)	84
(1938).....	70	戴姆勒 DS420 (1968)	85
霍希 930V(1939)	71	雪铁龙 SM(1972).....	86
阿尔法 · 罗密欧 6C 2500SS		劳斯莱斯幻影 VI (1977)	87



宝马 M1 (1978)	88
----------------------	----

五、汽车的历史与未来：欧洲汽车博物馆与汽车主题公园 89

奔驰博物馆	90
宝马世界	92
宝马博物馆	93
奥迪博物馆	94
大众主题公园	95
大众博物馆	97
保时捷博物馆	98

六、快乐的节日：..老爷车节和老爷车比赛 99

意大利 Mille Miglia 老爷车爬山赛	100
2000 公里穿越德国老爷车拉力赛	102
英国 Goodwood 速度节	104
伦敦至布莱顿老爷车赛	105
意大利埃斯特庄园老爷车展	107

七、激情燃烧的 7 天：亲历 2006 年 2000 公里穿越德国老爷车拉力赛 109

踏上旅途	111
过节一样的开幕式	112

我的赛车	113
参赛车辆之最	113
熟悉的面孔	114
向南前进	114
市镇风光	115
黑森林中的飙车大战	116
完善的后勤服务和细节安排	117
典故	118
老爷车的乐园	118
走进东部	119
海滨度假胜地	120
不称职的领航员及享受最后的比赛 ..	121
后记	122

八、湖边的名车秀：..亲历 2008 年埃斯特庄园老爷车展 123

老爷车中的珍品及重量级的评委	125
逝去的辉煌	127
背后的故事	128
回顾	129

结束语 130



一、曾经的辉煌：

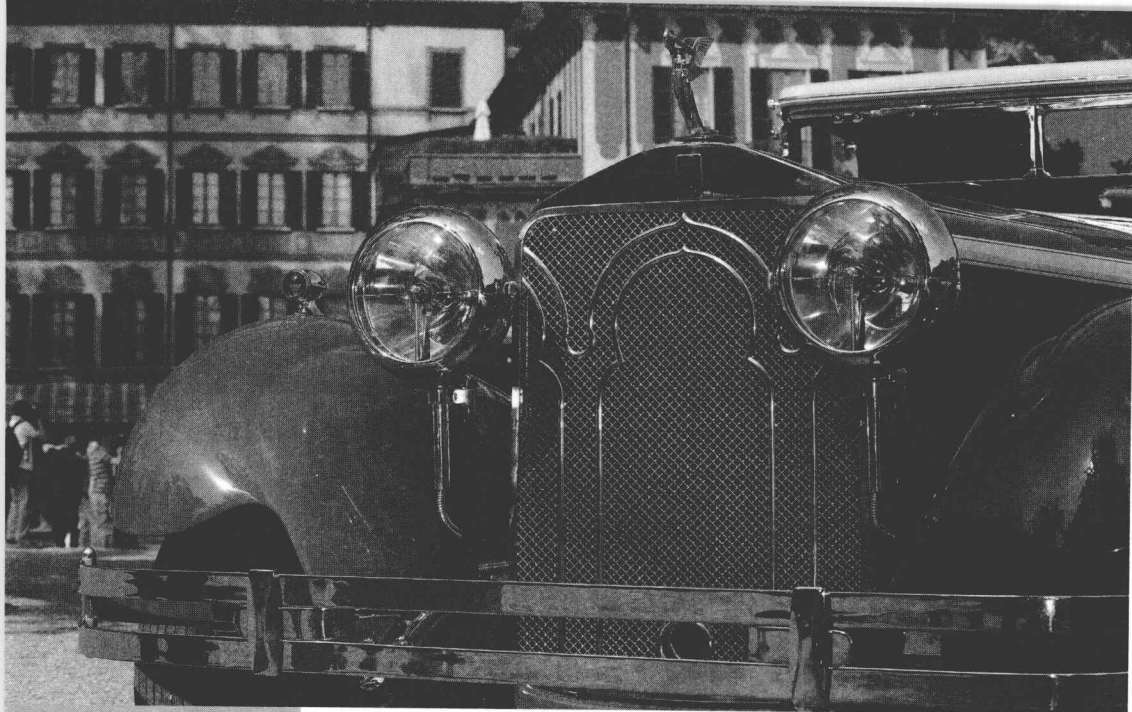
历史上叱咤风云的欧洲高档汽车品牌

今天，人们一提起豪华轿车，一定要谈及欧洲的奔驰和宝马，它们的地位显赫且主宰着世界高档豪华汽车发展的潮流。但是拥有 80 年造车历史的宝马，在欧洲仍然被当成一个年轻的汽车品牌。这是为什么呢？

宝马开始制造汽车是在 20 世纪 30 年代初期，那时候人们对汽车的态度还像今天人们看待 IT，把它当成是个新兴的产品。但是机械技术突飞猛进的发展造就了很多时代的英雄，出现了很多明星企业和著名品牌。

在超级豪华车领域，那是一个属于伊索塔·法拉西尼、西班牙·瑞士和劳斯莱斯的时代，它们代表了当时汽车技术、设计和豪华的标尺。而在超级赛车领域中，宾利是王者，现在大名鼎鼎的法拉利公司的创始人恩佐·法拉利只是阿尔法·罗密欧公司的一个雇员……时代造英雄，随着时间的推移，如今，这个豪华俱乐部中的成员有些仍然是豪华的标尺，而有些已经沦落为大众品牌，更有些人们只能从汽车博物馆或老爷车秀中去领悟它们曾经的辉煌。





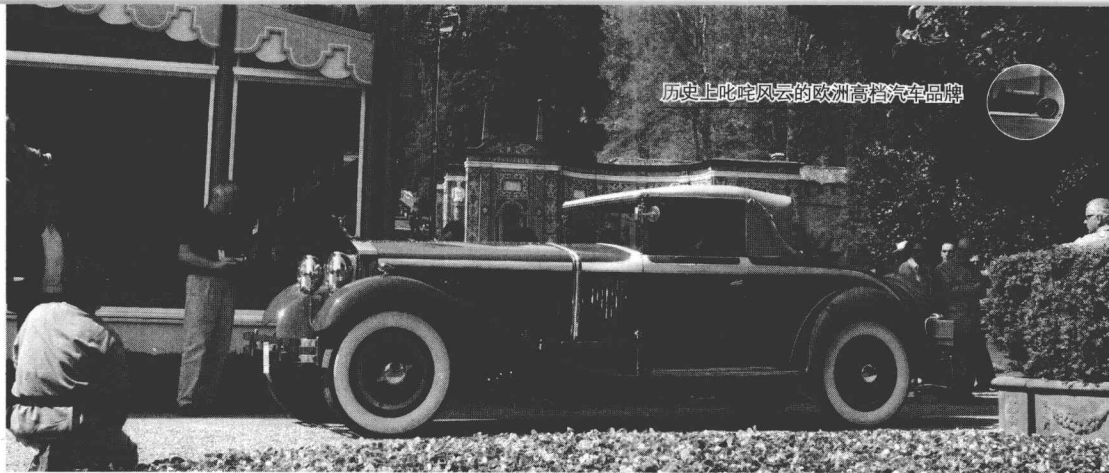
伊索塔·法拉西尼 Isotta Fraschini

在 20 世纪 30 年代时，欧洲的超级豪华轿车市场并不像现在这种格局，宾利只是个超级跑车品牌，而奔驰也没有那么高档。在当时，如果能拥有一辆伊索塔·法拉西尼汽车可是件不得了的事情。现在伊索塔·法拉西尼是意大利的一个船用发动机及火车发动机品牌，而在 20 世纪初可是一个响亮的豪华轿车及高性能航空发动机品牌。1900 年，伊索塔·法拉西尼品牌诞生于意大利，由塞萨尔·伊索塔（Cesare Issotta）和奥里斯特·法拉西尼（Oreste Fraschini）一起创立。最初，伊索塔·法拉西尼只是一个汽车进口公司，主要业务是销售和修理法国雷诺汽车。1904 年，在雷诺汽车基础上，该公司制造了第一辆伊索塔·法拉西尼汽车，随后这辆汽车参加了一些汽车比赛，并为公司的发展获得了初步的经验。1907 年，另一款 Tipo D 型赛车在比赛中取得了更大的成功。

1907 年，伊索塔·法拉西尼公司迎来了第一个转折点，它和法国的洛林·迪特里希（Lorraine Dietrich）公司进行了合并。洛林·迪特里希是法国汽车发动机和航空发动机的先驱之一，在技术上有一定的优势。合并后的伊索塔·法拉西尼开始主攻高性能航空发动机和豪华轿车。他们的汽车以技术先进著称，设计师把一切先进的技术都应用在汽车设计和制造上。比如阿罗·约翰逊在 1909 年发明了 4 轮制动系统，这套先进的制动系统在 1910 年就装备在了伊索



意大利篇

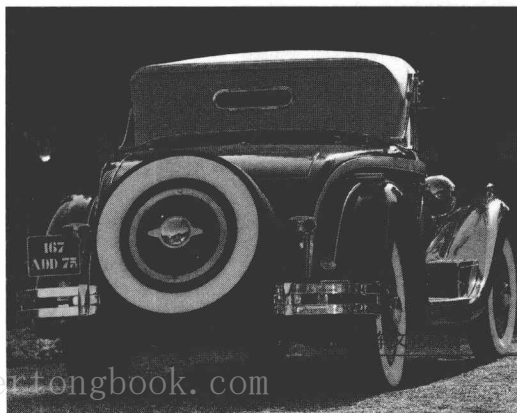


塔·法拉西尼的汽车上了。这个现在看来再普通不过的配置在当时可是一项不得了的先进技术，直到 20 世纪 20 年代才在欧洲的豪华轿车上流行，在普通轿车上装备则是 20 世纪 30 年代以后的事情了。伊索塔·法拉西尼还是第一批把 OHC 顶置凸轮轴发动机应用于豪华轿车的厂商之一。

一个时代有一个时代的概念，当然有些概念是相同的。虽然汽车刚发明没多久，但是 20 世纪 20 年代人们也是用发动机缸数来衡量轿车的档次，因而 1924 年的伊索塔·法拉西尼 D 型车是一个里程碑，这是欧洲第二款装备 8 缸发动机的超级豪华轿车。而一辆 1930 年的伊索塔·法拉西尼 8A 的价格超过 2 万美元，这个价格在当时可以买一架性能一流的战斗机了。此外，每辆伊索塔·法拉西尼都装饰奢华，车内用的装饰材料之稀有，手工工艺之巧妙会让今天的劳斯莱斯幻影都有些相形见绌。在当时如果能够拥有这么一辆不同寻常的车自然代表了车主的财富和身份，因而赢得了很多好莱坞明星的喜爱。

不过伊索塔·法拉西尼的好日子随着 1929 年美国经济危机的爆发而走到了尽头，公司在 20 世纪 30 年代初放弃了超级豪华轿车的生产而把精力集中在高性能航空发动机的研制和制造中。这时候福特汽车公司看上了这家意大利公司，并希望进行收购，但没有成功。所以在 20 世纪三四十年代，伊索塔·法拉西尼和阿尔法·罗密欧成为意大利两家主要的航空发动机制造商。

第二次世界大战结束后，伊索塔·法拉西尼公司本打算恢复轿车的生产，并设计了一台装备了后置 V8 发动机的原型车。由于战后欧洲经济萧条，豪华轿车的生存空间大不如前，这个汽车中的超级豪华品牌也就从人们的视线中消失了。现在，人们只能从老爷车展和老爷车节日中领略到它当年的风采。





玛莎拉蒂 Maserati

这是一个老牌的意大利高档运动汽车品牌，在它扬名赛车场时，现在大名鼎鼎的恩佐·法拉利还只是个车手。这个品牌由博洛尼亚的玛莎拉蒂四兄弟所创建，车标设计成树叶形底座上放置的三叉戟，设计灵感来源于公司所在地博洛尼亚市徽海神尼普顿 (Neptune)，他手中握有显示其巨大威力的武器——三叉戟。玛莎拉蒂的设计者早就意识到，并不一定要拥有粗野的外形才能算得上好跑车，其称誉于世的是出色的速度、澎湃的动力和优雅的设计。

历史上第一辆镶有三叉戟徽标的玛莎拉蒂轿车出现在 1926 年 4 月 25 日的 Targa Florio 比赛上。这辆完全由玛莎拉蒂兄弟们自行设计制造的玛莎拉蒂 Tipo 26 汽车最高车速可达 160 公里/小时，第一次出场它就取得了 Targa Florio 比赛的胜利。后来由于 Tipo 26 接连在一些赛事中取得了胜利，玛莎拉蒂公司开始考虑生产赛车。在其后的十余年间，玛莎拉蒂公司相继推出 Tipo 26B、V4、4CTF 和 4CL 等经典车型，尽管受到来自梅赛德斯的强大竞争，玛莎拉蒂还是接二连三地取得了一系列赛事的胜利，尤其是 1939 年 5 月 30 日，这是个值得玛莎拉蒂骄傲的日子——玛莎拉蒂 8CTF 赢得了美国印第安纳波利斯 500 英里大赛的胜利。

在 1937 年发生了一个转折，受 20 世纪 30 年代经济危机影响，汽车运动不如 20 年代那么火热，玛莎拉蒂公司的经营出现了一些问题，因而玛莎拉蒂兄弟决定出售这个品牌。来自摩德纳的欧西 (Orse) 家族成为玛莎拉蒂公司新的主人，公司总部也从博洛尼亚搬到了摩德纳。根据协议，玛莎拉蒂兄弟将留在公司继续工作 10 年，负责新产品的开发。接下去的 10 年对于新老东家来说是愉快的 10 年，但是当合同到期后，玛莎拉蒂兄弟还是毅然决然地离开了自己创立的公司，





另立门户成立了 OSCA 公司。

首席工程师和老东家走了以后，玛莎拉蒂公司似乎少了以往的底气，处境有些不妙。但是它还有着不错的技术积累和一个新产品；一款 1.5 升直列单顶置凸轮轴 6 缸发动机，最大功率为 48 千瓦。虽然技术性能平平，但是这款发动机有很大的改进潜力也预示着未来的竞争能力。当然欧西家族也明白，要生产这款发动机需要启动资金，仅仅依靠赛车运动赚来的钱是不够的，不如依据这款发动机设计一款商品车，以满足特殊的用户。

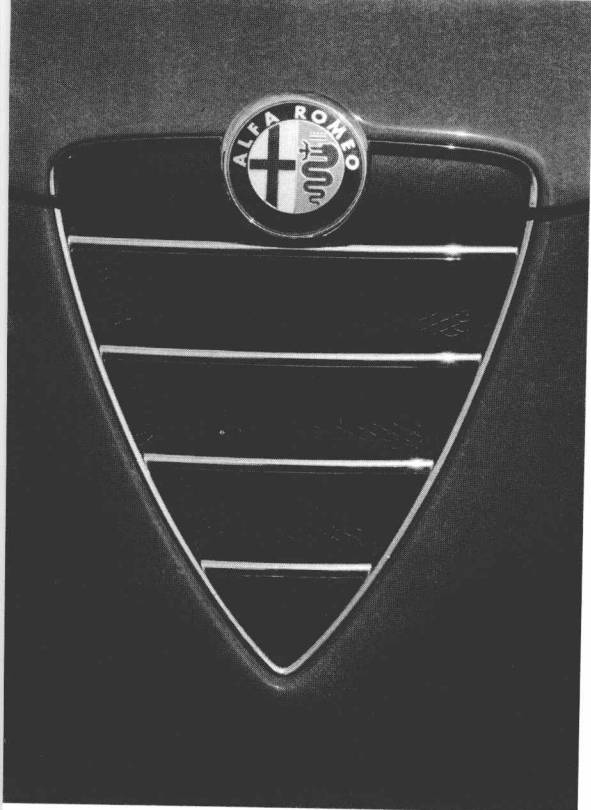
20 世纪五六十年代的欧洲进入到了一个繁荣时期，意大利各个汽车公司开始不断改进产品、投产新车型，玛莎拉蒂公司也不例外，他们工作重点还是放在汽车运动方面，但是遇到的竞争压力也不小，不仅有阿尔法·罗密欧，还有年轻的法拉利公司。1953 年，著名工程师吉奥齐诺·克拉伯（Gioacchino Colombo）离开法拉利公司加入到了玛莎拉蒂的团队，他的到来增强了公司的技术研发实力，他着手设计了新的 A6GCM 和新的双顶置凸轮轴发动机。A6GCM 一问世就是引起了轰动，不仅外形漂亮，而且双火花塞的发动机动力输出达到了 147 千瓦，更大的功率输出就意味着在赛场的实力，因而像方吉奥这样的大牌车手也加入了玛莎拉蒂车队。

在 1953 年，玛莎拉蒂车队战胜了众多对手取得 F1 方程式赛的冠军而达到了事业的顶峰，1957 年玛莎拉蒂正式宣布退出赛车比赛。随着 1958 年 3500GT 的发布，意味着玛莎拉蒂公司开始把注意力由竞赛用汽车转移于批量生产的汽车身上，直至 1968 年，玛莎拉蒂公司又相继开发了一些经典车型如 Birdcage、Mistral、Sebring 和 Ghibli 等。

时至 20 世纪 90 年代，为重新跨入世界汽车强国的行列，意大利政府号召国内各个汽车公司努力开发新产品，提高生产自动化水平，降低成本，加强国际市场竞争力。在这种背景下，菲亚特汽车公司于 1993 年收购了玛莎拉蒂公司。

4 年后，在菲亚特的安排下玛莎拉蒂与法拉利（Ferrari S.P.A）合并，新的玛莎拉蒂产品可以和法拉利共享技术，而玛莎拉蒂 3200GT 是两厂合并后生产的第一部跑车，揉和了两大跑车生产厂的传统与科技，凭借其优异性能引起极大轰动，使玛莎拉蒂不仅恢复了活力并重新跨入世界顶尖 GT 运动汽车生产厂的行列中。





阿尔法·罗密欧

Alfa Romeo

Alfa · Romeo 中的“Alfa”是代表“Anonima Lombarda Fabbrica Automobili”汽车公司的缩写。Alfa 的 Logo 中最早只有 Alfa 的符号。Logo 里面毒蛇的形象来自于当时公司技术部的一个年轻设计人员，他在卡斯特罗广场等电车的时候发现了 Filarete 塔上有条蛇。Logo 上面就是 Alfa 的名称，下面的 Milano 是意大利语中的 Milan（米兰城）。

阿尔法（Alfa）公司创建于 1910 年，它的前身是由阿尔萨多·德拉克（Alessandro Darracq）于 1907 年在米兰创建的一个小公司。阿尔法公司生产

的第一辆 17.6 千瓦汽车，在 1911 年 Targa Florio 赛车场首次亮相就取得了胜利。此后几年，阿尔法公司相继推出的一系列赛车都表现非凡。但是第一次世界大战使公司陷入财政困境。之后，尼古拉·罗密欧（Nicola Romeo）集团接管了公司并使公司走出了困境。一次世界大战后公司推出了 Torpedo 轿车，这也是第一辆以阿尔法·罗密欧（Alfa Romeo）命名的车型。

尽管社会政治以及经济的动荡给阿尔法·罗密欧的发展造成了严重的困难，但在 1923 年推出的 RL 车型还是在 Targa Florio 赛中取得第一。在这一阶段，阿尔法·罗密欧在赛车场上取得了极大的成功。随之涌现出一批出色的车手，像恩佐·法拉利，他们驰骋欧洲赛场取得了辉煌的战绩。与此同时，在充分利用技术成就的基础上，阿尔法·罗密欧生产了一系列在设计上非常有特点且品质出色的豪华轿车。

1929 年发生的世界经济危机使阿尔法·罗密欧陷入困境，意大利政府通过 IRI 控股公司来参与阿尔法·罗密欧的经营。尽管碰到了很多困难，但是阿尔法·罗密欧仍然在不断进取，推出了一些优秀产品，无论是 1935 年的 6C 2300B 还是 1940 年的 6C 2500SS 都堪称是豪华车中的经典。20 世纪 30 年代意大利和德国政府都想通过汽车展示自己的工业发展水平，并在赛车上扬国威，德国那边是奔驰和汽车联盟，而意大利这边就是阿尔法·罗密欧，它代表了意



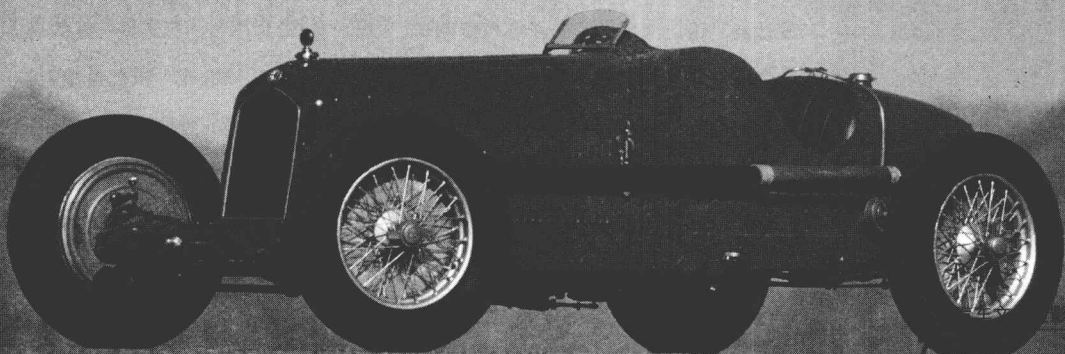
大利尖端汽车设计和制造水平。

在意大利政府的干预下，IRI 控股公司要求阿尔法·罗密欧生产转向工业用车及航空发动机。在此背景下，1931 年阿尔法·罗密欧生产出第一辆卡车，与此同时其设计生产的航空发动机也由于出色的性能而声名鹊起，这个时期意大利出产的飞机中有很多装备的是阿尔法·罗密欧的航空发动机。

第二次世界大战后，公司的轿车生产很快走上了正常轨道，生产的车型是战前设计的 6C2500 型豪华轿车。此后公司又开发了一系列 6C2500 型的变型，宾尼法瑞纳（Pininfarina）和都灵（Touring）设计公司设计的漂亮车身为阿尔法·罗密欧赢得了不少声誉。由于德国豪华汽车工业还未恢复，因而迅速恢复后的阿尔法·罗密欧一跃成为欧洲顶尖豪华轿车品牌。到了 1950 年，公司推出了全新的 1900 型轿车。与此同时，阿尔法·罗密欧赛车也在赛场取得了绝对的霸主地位，1950 年和 1951 年连续两次取得了 F1 年度世界冠军，这是阿尔法·罗密欧事业的巅峰时期，普通汽车的产量在接下来的 10 年间获得了极大的提高。

但是登上顶峰的阿尔法·罗密欧没有把握住市场的方向，虽然生产数量增多但是产品的缺点并没有改进。在 20 世纪 70 年代，社会政治问题及能源危机使意大利经济举步维艰，而阿尔法·罗密欧产品竞争力也比不上德国的新产品，它的欧洲运动车霸主地位已经被来自北方的竞争对手所取代，这就是宝马。尽管资金并不充足，阿尔法·罗密欧仍然努力推出了不少车型，如：1971 年 2000 型、1972 年 Alfased 和 1979 年 Alfa 6 型等非常有特点的车型，但是这些零星的亮点不能掩饰公司下滑的势头，头上的光环也失去了颜色。1986 年 11 月，菲亚特集团收购了阿尔法·罗密欧。

从 20 世纪 90 年代后期开始，在菲亚特的重新规划下，阿尔法·罗密欧的名声逐渐地开始恢复了。145 和 146 之后诞生的 155，以及新一代 Spider 和 GTV 的面世，都让阿尔法·罗密欧重回世界汽车精品舞台。而 2000 年推出的 147 更是预示了阿尔法·罗密欧传奇时代的回归。



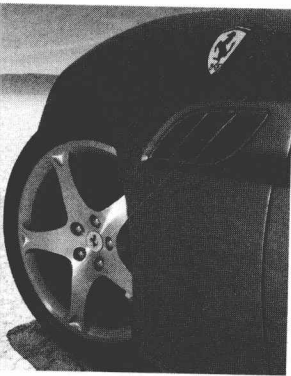


法拉利 Ferrari

在法拉利的“朝圣”地马拉利诺工厂恩佐·法拉利的办公室里，办公桌玻璃板下压着一行文字，那是恩佐以专业的紫罗兰墨水笔写的两行字：“人必须不断工作，否则会有死亡念头。”

在汽车发展史中，法拉利并不是一个老牌汽车企业，甚至可以说是个年轻的品种，从第一辆挂有法拉利商标的跑车问世到现在不过 60 多年的时间。但是在 60 多年时间里迅速成为世界第一的跑车品牌，则是一个传奇。今天，法拉利已经成为激情与速度的代名词，任何一辆法拉利，无论是 F430 还是 F599，漂亮迷人的外形、风驰电掣的速度和带来的激情都是让人难以忘怀的。

公司历史的早期阶段不可避免地 with 创始人恩佐·法拉利联系在一起，恩佐·法拉利于 1898 年 2 月 18 日出生在意大利摩德纳，最初他对金属机械毫无兴趣，他曾经想当一名体育记者或是歌剧演员。后来恩佐突然对赛车发生了兴趣，这位意大利人开始参与速度的竞赛。他曾受雇于菲亚特汽车公司。1938 年脱离菲亚特转入阿尔法·罗密欧，成为阿尔法·罗密欧公司的赛车经理，他负责设计及制造比赛用的跑车及高性能跑车，以他的姓氏为车名，标志是一匹跃马，这个跃马标志原为意大利一位空战英雄弗朗西斯科所驾驶的战斗机机身漆上的标志。恩佐·法拉利帮助阿尔法·罗密欧取得多项赛事的胜利，不过他还是有着自己的远大志向。1939 年 9 月他离开了阿尔法·罗密欧公司成立了自己的 Auto Avio Costruzioni Ferrari 公司，新公司向罗马国家航空公司、Piaggio 和





Riv 等公司提供服务。

自从离开阿尔法公司之后，尽管同意遵守在四年以内不以自己的名义制造汽车的不竞争条款，但是法拉利很快就开始研制一款装备 1.5 升排量 8 缸赛车，这就是为人所知的 815 敞篷赛车，它参加了 1940 年的 Mille Miglia 爬山赛。第二次世界大战的爆发使所有赛车活动都陷入了停顿，战争一结束，他们就开始设计和制造第一辆拥有法拉利商标的赛车：法拉利 125S，它的 12 缸发动机排量仅有 1.5 升，今天看来都有些不可思议。1947 年 5 月 11 日，这辆赛车参加了在皮亚琴察赛道进行的比赛，并在两周后赢得了罗马大奖赛的胜利。

也就是从那时起，赛车场上的法拉利时代开始了，法拉利赛车取得了一次又一次胜利，截止至 2006 年底，法拉利获得的锦标赛冠军包括 9 次勒芒 24 小时耐力赛冠军、8 次 Mille Miglia 比赛冠军和 7 次 Targa Florio 比赛冠军，最为辉煌的是当属汽车赛事排名第一的 F1 一级方程式世界锦标赛中的胜利，从 1950 年 F1 一级方程式世界锦标赛迄今，法拉利车队共获得 15 次年度车队世界冠军的荣誉，造就了 14 位年度车手世界冠军，这一骄人业绩至今车坛无人能够与其比及。

恩佐·法拉利很清楚赛场上的胜利带来的商业价值，他的目的是希望以车养车，用出售跑车所获利润支持法拉利赛车计划，而坚持品质及限量生产是恩佐对法拉利品质文化的要求之一。恩佐·法拉利坚持每天只能生产 17 辆法拉利新车，目的是为了不破坏法拉利“技术与艺术”的平衡。他这种“以质限产”的行销策略，虽然使法拉利的新车供不应求，却也造成公司在经营上的困境。

不过比赛场上的胜利使法拉利的声誉越来越高，终于使它成为意大利汽车业的形象代表。美国的福特汽车公司曾一度有意收购法拉利，但被恩佐·法拉利本人拒绝，他恐怕法拉利被财势雄厚的福特公司收购后，干预他的赛车计划。后来恩佐·法拉利答应菲亚特公司收购条件是菲亚特不得干预法拉利的赛车活动，法拉利最终成为菲亚特的一个成员，公司进入良性运转状态，不断发展壮大。

