



中铁博文
BLOGWIN



GM



SIX MEN WHO BUILT THE MODERN AUTO INDUSTRY

改变世界汽车工业的六巨头

[美] 理查德·A·约翰逊 (Richard A. Johnson) 著

毕香玲 刘颖 译



福特二世

本田宗一郎

艾科卡

GM 卢茨

皮耶希

金海姆

中国铁道出版社



**SIX MEN WHO BUILT
THE MODERN AUTO INDUSTRY**

改变世界汽车工业的六巨头

[美] 理查德·A·约翰逊 (Richard A. Johnson) 著

毕香玲 刘颖 译

中国铁道出版社

2006年·北京

北京市版权局著作权合同登记 图字：01-2006-2369 号

图书在版编目 (CIP) 数据

传奇：改变世界汽车工业的六巨头/[美] 约翰逊 (Johnson, R. A.) 著；毕香玲，刘颖译. —北京：中国铁道出版社，2006.4

书名原文：Six Men Who Built the Modern Auto Industry

ISBN 7-113-07013-2

I. 传… II. ①约…②毕…③刘… III. ①企业家—传记—世界
②汽车工业—工业企业管理—经验—世界 IV. ①K815.38②F416.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 029766 号

Originally published in English by MBI Publishing Company, Galtier Plaza, 380

Jackson Street, Suite 200, St. Paul, MN 55101 - 3885 USA under the title:

Six Men Who Built the Modern Auto Industry

© Richard A. Johnson, 2005

书 名：传奇：改变世界汽车工业的六巨头

作 者：[美] 理查德·A·约翰逊 著

译 者：毕香玲 刘 颖

出版发行：中国铁道出版社 (100054, 北京市宣武区右安门西街 8 号)

策划编辑：郭 宇 张业宏 朱策英

责任编辑：荆志文

特约编辑：柴雪琴

封面设计：润和佳艺

印 刷：北京鑫正大印刷有限公司

开 本：700×1 000 1/16 印张：18.75 字数：257 千

版 本：2006 年 4 月第 1 版 2006 年 4 月第 1 次印刷

书 号：ISBN 7-113-07013-2/F·439

定 价：35.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书，如有缺页、倒页、脱页者，请与本社发行部调换。

编辑部电话 010-51873014 发行部电话 010-51873170

如何领取 知识币

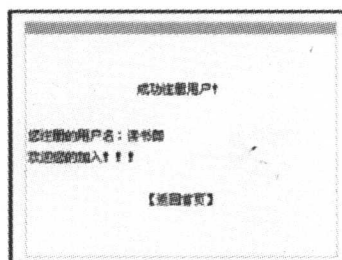
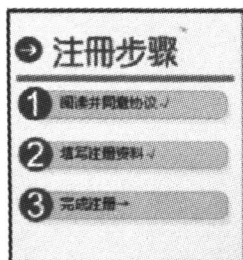
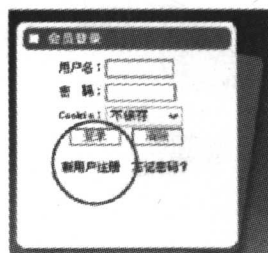
中国管理传播网 (<http://www.manage.org.cn>) 是一个专业管理类网站, 目前已经成为国内最具影响力的管理类网站之一, 现拥有10多万注册会员, 上千位学者、专家以及从事管理一线工作的各类人士为阵容的作者、专栏专家。本着“以人为本, 为人服务”的理念, 以“关注管理, 传播知识”为己任。中国管理传播网着眼本土, 放眼全球, 以更宽的视野为企业和个人服务。

中国管理传播网充电中心 (<http://study.manage.org.cn>) 是面向经理人在线交流、互相学习的平台, 为广大网友准备了丰富的管理资讯、管理知识、管理工具。“知识币”是充电中心通用的虚拟货币, “知识币”可以通过发布您的作品(管理文章、管理工具)获得, 拥有“知识币”, 您可以与更多的网友交流资讯、交换资料。

如何在中国管理传播网充电中心注册、充值 步骤

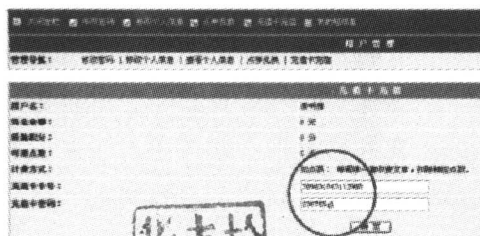
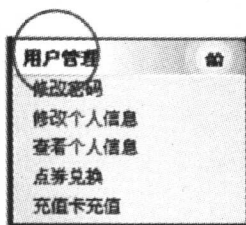
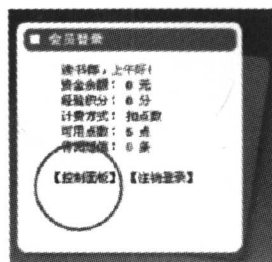
第一步

打开页面“中国管理传播网充电中心 (<http://study.manage.org.cn>) ”找到会员登录的窗口, 点击“新用户注册”(见图一)



第二步

注册好以后, 点击“控制面板”进入后台, 找到“用户管理”→ 输入卡号和密码进行充值。

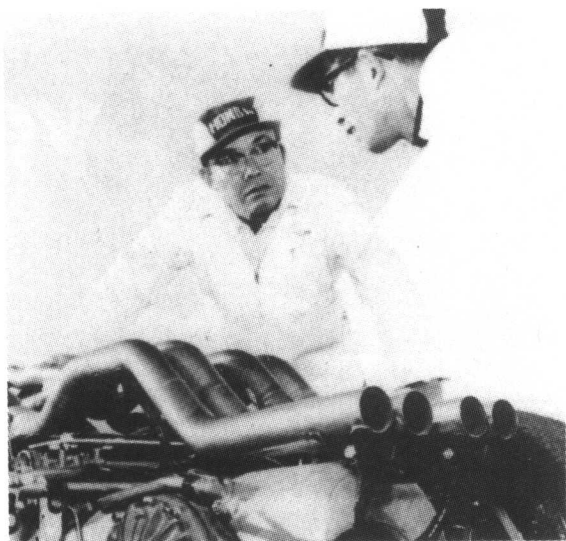


福 特



20 世纪 50 年代初，自信的亨利·福特二世。当时他扭转福特公司局面基本上已成定局。照片提供：福特汽车有限公司

本田宗一郎

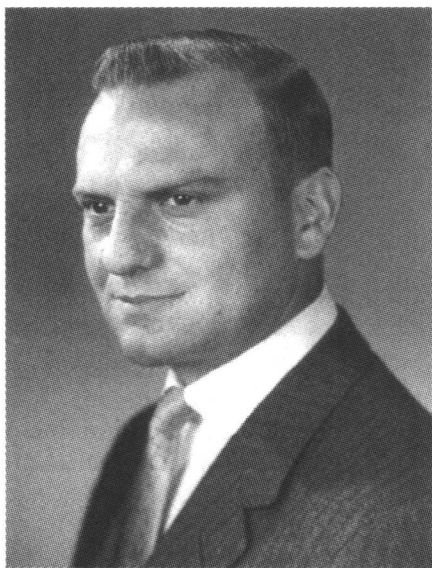


1966 年，本田（左）
与 F1 车队的一名车手。照
片提供：本田汽车公司



1973 年，本田（左）与他长期的工作伙伴藤译，后者负责
监管公司财务与营销事宜。照片提供：本田汽车公司

艾科卡



一股不可抗拒的力量。精力充沛的33岁李·艾科卡，这是在他被任命为福特汽车公司福特部的轿车营销经理前后。照片提供：福特汽车公司



1970年10月的李·艾科卡，此时距亨利二世任命这位46岁的福特汽车公司执行总裁还有两个月。照片提供：《汽车新闻》

卢茨

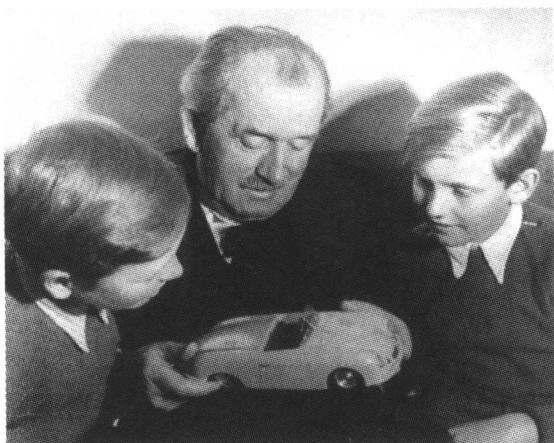


20 世纪 60 年代，在德国欧宝公司工作时的年轻的鲍勃·卢茨。照片提供：亚当·欧宝公司



卢茨（右）与托尼·兰帕恩在欧宝，兰帕恩后来成为保时捷的产品开发负责人，费迪南德·皮耶希曾想将他挖到奥迪公司，但没能成功。照片提供：鲍勃·卢茨

皮耶希



1949 年，费迪南德·皮耶希（右）和他的表兄巴茨·保时捷跟外祖父——传奇性的费迪南德·保时捷在一起。照片提供：费迪南德·皮耶希个人收藏



20 世纪 80 年代初，皮耶希因奥迪 100 荣获“金方向盘”奖。该奖项由 Bild Am Sonntag 报社颁发，是德国汽车技术领域最具有声望的一个奖项。照片提供：大众汽车公司

冯·金海姆



1990 年，冯·金海姆处于荣誉巅峰时。照片提供：宝马汽车公司

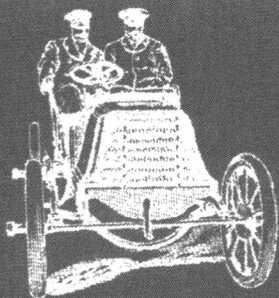


1976 年的冯·金海姆。他在 5 年前取得宝马公司的控制权，一切都开始顺利起来。照片提供：宝马汽车公司



上图：1993 年的冯·金海姆，他在那一年从宝马公司管理董事会退休。照片提供：宝马汽车公司

序言 1



世界上纯粹的人是没有的，而高创造式人物却是有的，但为数极少。

谁是 21 世纪国际汽车产业的幸存者

中国汽车工业咨询委员会秘书长 陈光祖

20 世纪 70 年代前后，国际汽车产业发展到了中期，出现了“中年危机”症，表现为汽车产业传统式工业化炉子快走到尽头，不少跨国汽车公司由于过度肥胖，处境十分艰难。更有一些权威人士称，汽车产业将成为“夕阳产业”了，一种不吉祥的车市幽灵，徘徊在市场的周围，表面上的繁荣，似乎已掩盖不住内在的衰退。

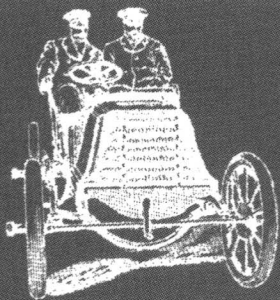
改变世界汽车工业的六巨头正是这时浮现出来的，具有强烈时代代表的领军式人物。他们是本田宗一郎（本田技研公司董事长）、亨利·福特二世（福特汽车公司董事长）、李·艾科卡（克莱斯勒汽车公司董事长）、冯·金海姆（宝马汽车公司董事长）、费迪南德·皮耶希（大众汽车公司董事长）、鲍勃·卢茨（通用汽车公司副董事长）。他们个个是充满激情，敢于创新，个性顽强，令人生畏，但也不是完美无缺的人物。他们为挽救汽车产业“中年危机”症，付出了极为巨大的

代价，表现出优秀的创新才能，做出了卓绝的奉献。到 20 世纪 90 年代，人们已经清醒地看到，笼罩在汽车产业头顶上的乌云，正在渐渐地消失，天空开始晴朗，汽车产业正向信息化方向迈进，汽车产业又开始出现一片新气象，“朝阳产业”的气息越来越浓厚了。

由于工作上的关系，我对这六巨头有着不同程度的了解，有的还有过合作。如卢茨，当时他在克莱斯勒公司任副总裁，我们有一个汽车大项目正洽谈合作，他已经意识到中国汽车产业将会崛起，这对大家都是发展的机遇，他亲自参与谈判。他对我说：一旦我们项目合作搞定，我一定驾驶一架直升飞机，让你在密西根美丽田野的上空，好好地转一转。书上也说，他是一个少有的自己常驾驶直升飞机的美国汽车界知名人物。他在底特律请我吃过饭，我也在北京请他吃过饭，可惜由于他的老板伊顿的反对，这个项目最终没有成功，卢茨对此表示十分惋惜。所以当我看到《传奇——改变世界汽车工业的六巨头》样稿时，我对这些人物萌生了浓厚的兴趣。我想只要你翻开这本书，就会被这些真实的动人的故事所迷住。过去，我们看到的，多是国际汽车产业初创时期的历史人物，讲述中期历史的书籍实在太少了。而国际汽车产业中期历史，与我们更为贴近，很多故事更易理解，很多经验更有借鉴之处，这就是我要推荐这本书的原因。

进入 21 世纪，全球化知识经济社会在加速推进。国际汽车产业最重要的东西是创新，创新成为国际汽车业竞争的焦点，汽车将成为“四个轮子上的计算机”。不创新，就意味着要被淘汰出局。国外汽车业者都深切地意识到，这是一场史无前例的汽车创新战，一场为争夺最新知识、创新人才、全球市场和发展空间的战争，它没有硝烟，但却无法回避。正如书中所说，国际汽车产业将会重新大洗牌，这决定着那些汽车业者的命运。因此，我们不禁要问，谁是 21 世纪国际汽车产业的幸存者？现在还无法回答，还得看谁的创新能力强，还是等着瞧！

序言 2



汽车充其量只有一百多年的历史，但也足以承载许多风云人物了；而本书中的六位行业巨擘，则演绎了一段——

汽车工业不可或缺的传奇

汽车营销专家 钟师

汽车业不过是庞大工业中的一支，为何会诞生如此众多而且为人津津乐道的传奇人物？对于庞大的通信与电子工业，很少有人对粗笨的老式电子管、简陋的矿石机等念念不忘，公众却对各种老爷车和从马车变过来的第一代汽车情有独钟。影响人类生活的许多其他产业就很少留下像汽车业如此众多的传奇人物，这本身就是一个值得琢磨的社会文化现象。

上百年来有关各国汽车企业和产品的报道汗牛充栋，各种相关书籍也不胜枚举，但总有不少著作在几年内就影响到全球的读者，或者在几十年内保持持续的影响力而成为一代代读者了解汽车行业内幕的传世经典。展现在中国读者面前的《传奇——改变世界汽车工业的六巨头》是否能成为经典著作还有待于时间公正考验。由于作者不是历史学家，不是从故纸堆里找寻出昔日的足迹，而是明智地用“现代”点题，这样就可以从无数的汽车著作中脱颖而出，更加引起当代人的关注；另外作者背靠老牌和权威的汽车媒体——美国《汽车新闻》，

这种近水楼台具有直接与当代全球汽车行业的风云人物零距离接触的大量宝贵机会，通过这种特殊观察所能传达出的真切感觉和味道会有相关的感染力，因为有关企业领袖的人格魅力、禀性等的非量化特质是不可能从企业产销数字、财务报表中和企业公关资讯中捕捉到的。

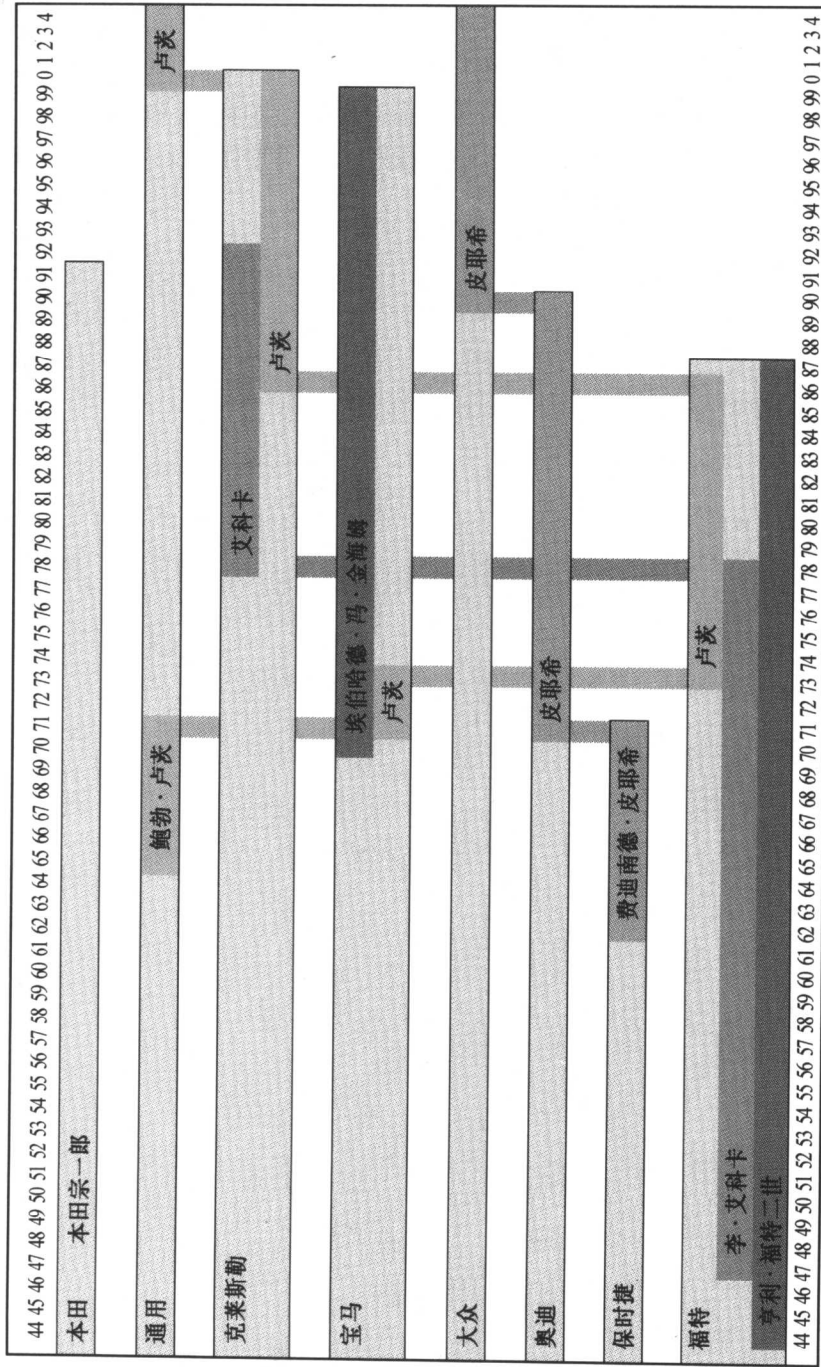
纵观汽车发展史，令人困惑的是：究竟是“英雄”创造历史，还是“群众”创造历史？首先我们看到一些赫赫有名的汽车企业创始人多少带有英雄主义色彩，具有某种偏执狂的性格，极少是嗅着金钱味道开始前行的，大都是不懈追求一种偏执爱好、技术成就感，有点像宗教的殉道者。正是这些企业创始人不屈不挠或带有点圣洁感的故事成为最博得公众崇敬之感的要因。而企业变成巨舰后后续者的闪亮点却是怎样为企业的规模和利润而奋斗，因为社会公众对企业的传奇创始人和后续的职业经理人的要求尺度不同。后续者往往处于行业竞争的急流与漩涡中，其间充满了外部市场的尔诈我虞和内部人事的勾心斗角的曲折故事，后续者即使台前显赫一时，也会腹背受屈于董事会与资本的意志，恩恩怨怨的争斗，同样能够招徕公众极大的好奇心。汽车行业和企业的发展历程总是充满曲折坎坷，又总是引人入胜，咀嚼回味。

发达国家汽车企业通过不断洗牌，最终形成了本国的行业寡头，进而演变成了国际性的汽车巨头，其身躯变成了航母级，驾驭航母的船长——企业的最高职业经理人肩负的重担比创业者有过之无不及。因此照样成就了一批名留汽车青史的管理翘楚，其管理业绩不是局限于通常意义上的企业管理范畴，因为这些大企业内部管理制度在西方国家的市场经济体制下已经臻于完善，而是需要高瞻远瞩的战略眼光和思维，要把握企业的可持续发展的脉象，进行跨国界的企业重组并购、全球性的市场与资源整合，也包括定夺能让企业起死回生的新产品策略，对这些企业领袖来说，管理已经升华为一种揉合个性化风格的战略艺术，要敢于想象、敢于创新。这些领袖也很难完满走完征程，留下若许缺憾，但是总有一段时光做到登峰造极，煊赫一时，为全行业所景仰。

汽车历史也是面镜子，中外企业都会在里面显形。中国现代汽车

工业屈指算来也就几十年的历史，其蜿蜒曲折、跌宕起伏之态比国外同行业有过之而无不及，中国汽车消费市场已经位居世界前列，是该有中国自己的现代汽车发展演义了。在我们读这本《传奇——改变世界汽车工业的六巨头》的同时，我们也希望看到有关中国汽车的权威精彩读本。

职业生涯



Contents

目录

第1章	发令枪	1
第2章	亨利·福特清理门户	11
第3章	不安分的本田打破常规	33
第4章	埃伯哈德·冯·金海姆： 宝马缔造者	45
第5章	李·艾科卡对抗福特家族	65
第6章	费迪南德·皮耶希	83
第7章	艾科卡：克莱斯勒的救世主	105
第8章	汽车造就了真正的明星	123
第9章	个人风格	129
第10章	卢茨遭遇对手	141
第11章	克莱斯勒：一山难容二虎	149
第12章	卢茨的风格	159
第13章	汽车业的整合	169
第14章	年轻人的力量	177
第15章	势不可挡的全球化	193
第16章	赖策尔：第七人	207
第17章	今日皮耶希：追忆往昔	217
第18章	艺术与科学	245
第19章	艾科卡：冬日雄狮	253
	尾 声	279