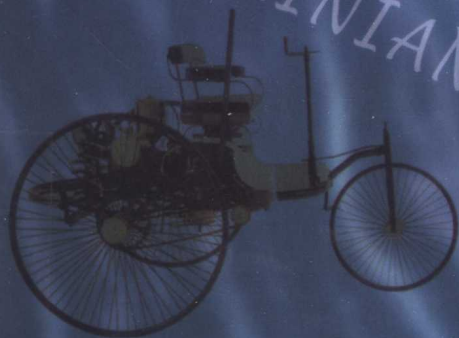


汽车百年史话

(第二版)

刘世恺 刘宏 编著

QICHEBAINIANSHIHUA



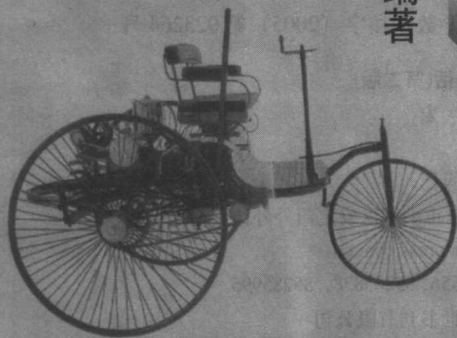
人民交通出版社
China Communications Press

F416.471

1

汽车百年史话 (第二版)

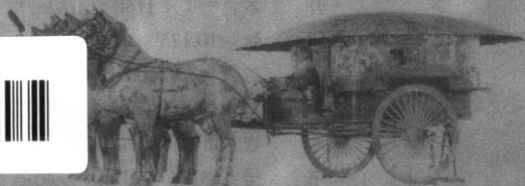
刘世恺 刘宏 编著



北方工业大学图书馆



00590255



人民交通出版社

内 容 提 要

目前,中国正处在汽车开始进入家庭的初期。中国汽车的产销每年几乎以百万辆的速度递增,而与汽车有关的行业从业人员更是以 500 万人以上的数字递增,高度发热的汽车市场迫切需要普及汽车文化,这就是本书编写的初衷!

汽车从发明到现在已有 100 多年。历史上汽车是由哪些人发明的;汽车的结构是如何演变的;全球主要生产汽车的厂家有哪些;它们的创始人、企业标识、产品品牌、百年荣辱及对世界的贡献又是怎样的;这些都是本书力求回答的问题。

本书适合对汽车文化知识、历史发展等感兴趣的读者阅读。

图书在版编目(CIP)数据

汽车百年史话/刘世恺,刘宏编著. — 2版. — 北京:
人民交通出版社, 2005.4
ISBN 7-114-05497-1

I. 汽… II. ①刘… ②刘… III. 汽车工业—工业
史—世界 IV. F416.471

中国版本图书馆CIP数据核字(2005)第023264号

书 名: 汽车百年史话(第二版)

著 作 者: 刘世恺 刘 宏

责任编辑: 谢 元

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010)85285656, 85285838, 85285995

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京交通印务实业公司

开 本: 850 × 1168 1/32

印 张: 10.125

字 数: 197千

版 次: 1996年12月第1版 2005年7月 第2版

印 次: 2005年7月第2版第1次印刷

书 号: ISBN 7-114-05497-1

印 数: 0001~4000册

定 价: 18.00元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

目 录

引言	1
第一章 汽车的发明	9
1 古代陆地交通工具探源	9
2 自走式车辆的幻想与探索	14
3 蒸汽机的发明	17
4 世界第一辆蒸汽汽车	19
5 蒸汽汽车的黄金时代	21
6 汽油内燃机的诞生	30
7 世界第一辆汽油汽车	32
8 柴油机汽车应运而生	36
9 世界第一次汽车比赛	38
10 美国第一项汽车专利之争	40
11 汽车的发明家时代	41
第二章 汽车结构的发展	43
1 汽车的总体结构	43
2 内燃机的发展	44
3 传动系的发展	51
4 转向系的发展	55
5 制动系的发展	56
6 行驶系的发展	58
7 轿车外形的发展	61
8 环保汽车	70

9 历经百年的汽车将面临一场划时代的革命	73
第三章 百年福特	76
1 一代英豪 锋芒初露	76
2 白手起家 在厨房研制汽车	78
3 12位股东集资 福特汽车公司宣告成立	79
4 一鸣惊人 8小时5美元工作日	81
5 如日中天 风靡全球T型车	82
6 用心良苦 独霸福特王朝	84
7 抱残守缺 T型车的末日	86
8 廉颇老矣 尚能力挽狂澜否	87
9 祖父归天 亨利二世接班	92
10 福特拥有的历史名车品牌	94
11 福特集团第二品牌——林肯	97
12 福特收购的三个英国古老品牌	98
13 福特收购瑞典品牌——沃尔沃	100
14 福特控股的日本品牌——马自达	103
第四章 风云变幻话通用	105
1 通用鼻祖 精明马车商杜兰特瞄上汽车	105
2 杜兰特当选别克汽车公司董事长	108
3 收购凯迪拉克 组建通用汽车公司	109
4 众叛亲离 杜兰特首次受挫	110
5 重整旗鼓 杜兰特创办雪佛兰公司	112
6 穿新鞋走老路 总裁二次跌下宝座	113
7 革故鼎新 旷世奇才斯隆显身手	115
8 高瞻远瞩 首创技术中心	117
9 别克品牌历史名车	119
10 凯迪拉克百年	120
11 雪佛兰90年	124
12 欧宝	126
13 旁蒂克品牌75年	126
2	

14	奥兹莫比尔分部	129
15	绅宝公司 60 年	130
16	土星分部	133
第五章 戴姆勒-克莱斯勒集团		134
1	梅赛德斯——一款名车诞生记	134
2	戴姆勒-奔驰车标	138
3	戴姆勒-奔驰车型系列	139
4	奔驰公司三大品牌	140
5	克莱斯勒公司创始人——瓦尔特·克莱斯勒	142
6	克莱斯勒与“三剑客”	143
7	道奇是怎样成为克莱斯勒一个分部的	144
8	首创流线型汽车一跃居美国第三位	145
9	奇才艾柯卡	148
10	历经沧桑 吉普终归豪门	152
11	克莱斯勒旗下主要品牌车型和商标	157
第六章 大众汽车集团		163
1	天才设计师费迪南德·保时捷	163
2	“国民轿车”方案出笼	166
3	甲壳虫的诞生	168
4	大众汽车城迅速崛起	170
5	甲壳虫独领风骚 70 年	172
6	20 世纪 70 年代后大众开发的主要新车型—— 高尔夫、帕萨特、捷达、波罗	174
7	大众汽车集团新增品牌——百年奥迪	178
8	大众集团其他新增品牌——西亚特、斯柯达、布加 迪、宾利	183
第七章 日本丰田汽车王国		188
1	车到山前必有路 有路必有丰田车	188
2	百忍千锻事遂全 喜一郎艰苦创业	188
3	借战争发财 创立丰田汽车公司	191

4	临危受命 石田退三不负众望	192
5	注重销售的丰田章一郎 创建“世界的丰田”	196
6	冠军轿车——丰田花冠	197
7	丰田成功主要经验	199
8	丰田公司商标	202
第八章 雷诺-日产联盟		204
1	雷诺兄弟有限公司成立	204
2	雷诺为何在二战后变为国营	207
3	二战后雷诺主要生产哪些车型	209
4	埃斯帕斯(Espace)牌多用途车	210
5	雷诺克里奥(Clio)	212
6	雷诺在国外有哪些投资项目	214
7	日产汽车有限公司成立	214
8	初建期引进先进技术	216
9	全面发展的日产公司	217
10	日产在中国的发展	219
11	日产汽车及畅销车型	219
第九章 本田之路		223
1	创立“本田技研工业公司”	223
2	本田在国外寻求发展	226
3	本田角逐美利坚	228
第十章 后起之秀 韩国“现代”		232
1	从建筑业起步	232
2	创建现代汽车品牌	234
3	郑周永的座右铭	237
4	现代开发 Pony(超小马)牌轿车的过程	238
第十一章 法国标致雪铁龙集团		240
1	早期的标致家族	240
2	从自行车到蒸汽车	241
3	“狮子”徽标的故事	243
4		

4 从“铁圈”到“橡胶”	244
5 造型不断出新	246
6 雪铁龙公司的创始人——科幻大师雪铁龙	249
7 雪铁龙成功秘诀	251
8 雪铁龙公司在曲折中前进	253
第十二章 高档豪华车的摇篮——宝马公司	257
1 宝马公司的起步	258
2 二战后宝马推出的主要车型	260
3 宝马的车标及车系	263
4 近代宝马系列车型特色	264
5 宝马麾下的独立品牌——迷你	266
6 宝马将“劳斯莱斯”纳入旗下	267
7 “劳斯莱斯”的发展历程	269
8 感受劳斯莱斯“幻影”	273
第十三章 菲亚特王国百年史	276
1 从创业到第二次世界大战	276
2 意大利第一名门望族公子——小乔瓦尼·阿涅利	278
3 菲亚特飞速发展	280
4 菲亚特在国外的合作伙伴	282
5 菲亚特收购蓝旗亚	283
6 收购著名赛车品牌——阿尔法·罗密欧	284
7 法拉利走进菲亚特	285
8 豪门命运多舛 菲亚特陷入泥潭	287
第十四章 跑车坛上的独立厂家保时捷	289
1 从承揽设计任务起步	289
2 “保时捷跑车之父”——费利·保时捷	290
3 “911 跑车之父”——费迪·亚历山大·保时捷	292
4 保时捷商标及主要车型	296
第十五章 汽车业分分合合百年演义	300

1	美国汽车业的合并与扩展	301
2	西欧国家汽车业的合并	304
3	日本汽车业的联合	307
4	韩国汽车业的联合	308
5	世界汽车业百年变迁	310
6	21 世纪汽车工业发展趋势	313



引 言

目前,中国正处在汽车开始进入家庭的初期。国内汽车的产销量每年几乎以百万辆的速度递增,而与汽车有关的行业从业人员更是以 500 万人以上的数字递增,高度发烧的汽车市场迫切需要普及汽车文化,这就是本书编写的初衷!

汽车发明到现在已有 100 多年。汽车是由哪些人发明的;汽车的结构是如何演变的;全球主要生产汽车的厂家有哪些;它们的创始人、企业标识、产品品牌、百年荣辱及对世界的贡献又是怎样的;这些都是本书所力求回答的问题。

自从 1886 年第一辆汽车问世至今 100 余年期间,汽车工业从无到有,迅猛发展,产量大幅度增加,技术日新月异。人们对汽车的认识也在逐渐深化,起初试制汽车只是发明家本人的一种乐趣,经过汽车和马车的激烈较量,汽车取得胜利之后,人们逐渐认识到汽车对改变社会物质文化生活的重要意义。由于发明了汽车,人们的生活方式在变化,整个社会的科学技术以及各行各业也在变化,所以有人把汽车称为“改变了世界的机器”。发达国家都是通过发展汽车工业走向繁荣富强的,也就是说汽车工业是发达国家国民经济的支柱产业。

美国是世界上汽车工业最发达的国家之一,也是



最早普及汽车的国家。从 1913 年起,美国汽车的产量已达 48.5 万辆,居世界第一位。到 1930 年,美国已年产汽车 340 多万辆,所以美国成为世界上各行各业最发达的国家。图 0-1 是 1930 年至 2000 年世界各主要汽车生产国汽车产量的变化。图中 1950 年以前,只有美国、日本、英国三个国家,而且主要是美国,因为其他国家的汽车都很少,欧洲国家是 20 世纪 60 年代才逐渐普及汽车的,日本大规模地发展汽车也是在 20 世纪 70 年代。

由图看出,自 20 世纪初至 20 世纪 70 年代,美国汽车工业一直遥遥领先。日本是后起之秀,20 世纪 50 年代产量仅 3 万辆,到 20 世纪 80 年代,产量超过

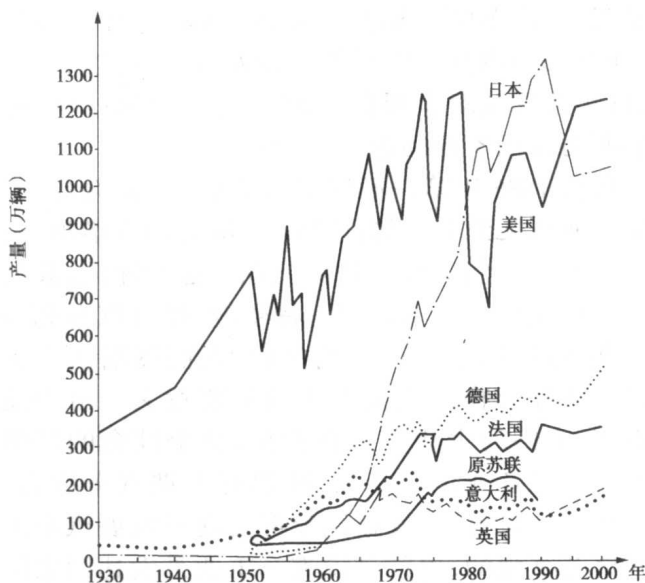


图 0-1 1930—2000 年世界各主要汽车生产国汽车产量的变化

了美国,1994年又退居第二位。从1995年起全世界汽车年产量已超过5000万辆,图0-2是1995—2003年世界汽车产量增长情况,可以看出2002年的产量是5870万辆。在世界汽车总产量中,美国和日本约占50%,欧洲各国总计占30%。世界主要生产汽车国家2001—2003年汽车产量见表0-1。

2001—2003年世界前15国汽车产量 表0-1

序号	国家	2003年产量(辆)	2002年产量(辆)	2001年产量(辆)
1	美国	12077726	12279582	11424689
2	日本	10286318	10257315	9777191
3	德国	5506629	5469309	5691677
4	中国	4443686	3286804	2334440
5	法国	3620056	3701870	3628418
6	韩国	3177870	3147584	2946329
7	西班牙	3029690	2855239	2849888
8	加拿大	2546124	2629437	2532742
9	英国	1846429	1823018	1685238
10	巴西	1827038	1791530	1817237
11	墨西哥	1585914	1804670	1841008
12	意大利	1321631	1427081	1579696
13	俄罗斯	1279663	1219750	1250682
14	印度	1160525	894796	814611
15	比利时	904383	1057189	1187257
全球汽车产量		60658136	58954220	56161323

应当指出,在主要生产汽车的国家中,生产的汽



车大部分都是用于出口。其中出口量超过百万辆的国家有日本、德国、法国、韩国、墨西哥、西班牙和美国；汽车出口量在 10 万辆以上的国家有 20 多个，其中包括南非、泰国、阿根廷等产量较少的国家。另外汽车产品以轿车为主，表 0-2 列出了 2001—2003 年世界 15 大轿车生产国位次排列。

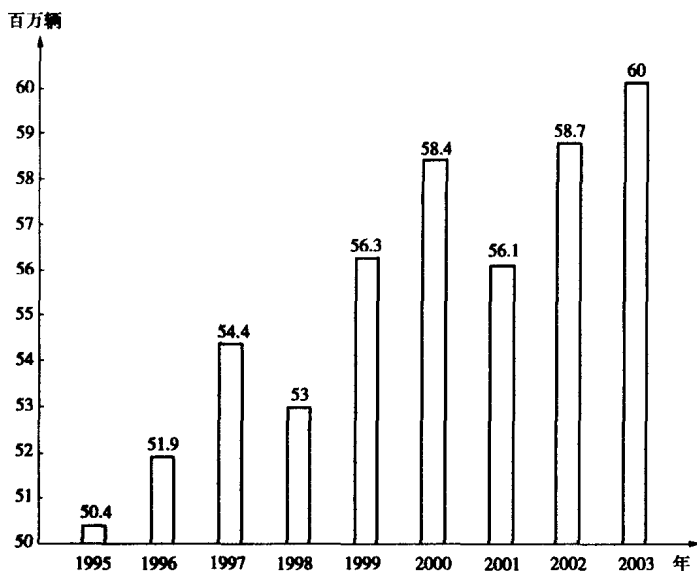


图 0-2 1995—2003 年世界汽车产量增长情况

2001—2003 年世界前 15 国轿车产量 表 0-2

序号	国家	2003 年产量(辆)	2002 年产量(辆)	2001 年产量(辆)
1	日本	8478328	8618354	8117563
2	德国	5145403	5123238	5301189
3	美国	4509565	5018777	4879119
4	法国	3220329	3292797	3181549

续上表

序号	国家	2003 年产量(辆)	2002 年产量(辆)	2001 年产量(辆)
5	韩国	2767716	2651273	2471444
6	西班牙	2399238	2266902	2211172
7	中国	2018875	1101696	703521
8	英国	1657558	1629934	1492356
9	巴西	1504998	1520285	1501586
10	加拿大	1339607	1369042	1274853
11	意大利	1026454	1125769	1271780
12	俄罗斯	1010436	980061	1021682
13	印度	906851	703948	654557
14	比利时	791703	936903	1058656
15	墨西哥	780819	960097	1000715
全球轿车产量		42117063	41374981	39737709

比较主要国家的汽车产量和轿车产量,可以看出发达国家的一个特点,就是轿车占 70% ~ 80%,这是汽车进入家庭的必然要求。

随着汽车产量的增加,世界汽车的保有量也迅速增长。1980 年全世界汽车的保有量突破 4 亿辆,到 1990 年已达 5.8 亿辆,现在达到 7.8 亿辆。

图 0-3 是 20 世纪 90 年代前美国汽车保有量的增长情况。

世界汽车普及率以美国为最高,平均每 1.2 人就有一辆汽车,每 1.5 人有一辆轿车。据 2000 年统计,美国人只有 9% 的家庭没有汽车,有一辆车的家庭占 34%,有两辆车的家庭占 39%,有 3 辆车以上的家庭



占 18%。加拿大第二,平均每 1.6 人拥有一辆汽车。澳大利亚第三,平均每 1.7 人有一辆汽车。其次是日本和德国,每 1.9 人一辆。再其次是法国、瑞士、英国和奥地利,差不多都是 2 人一辆车。中国现今汽车保有量约为 2400 万辆,平均每 50 人左右才有一辆汽车,每千人左右才有一辆轿车。

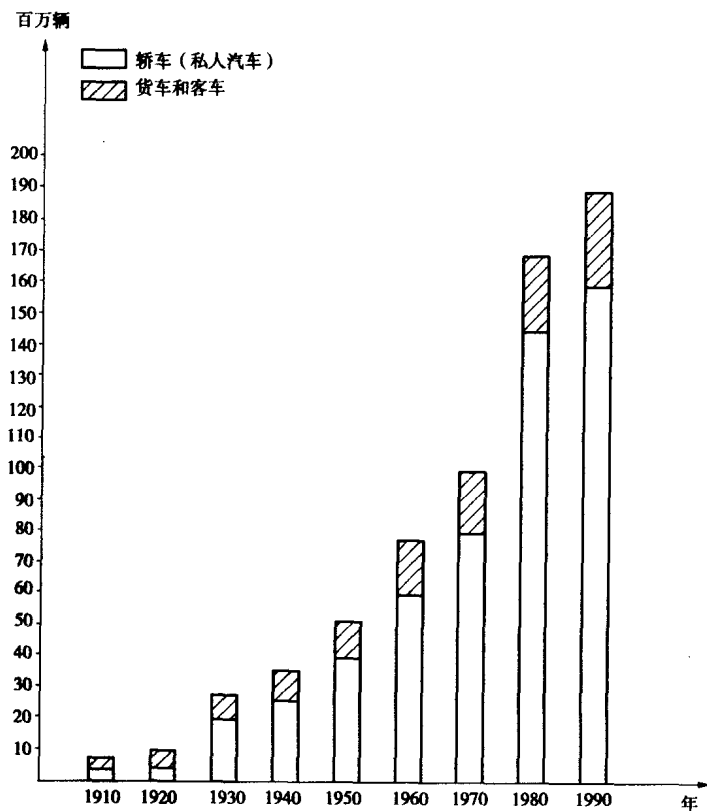


图 0-3 20 世纪 90 年代前美国汽车保有量的增长情况



日本的汽车工业比欧美主要汽车生产国要年轻,但发展速度比这些国家都快。后来者居上,日本一跃成为世界汽车生产量居第二位的国家。1950 年日本汽车仅 3 万辆,1986 年竟达 1220 万辆,36 年增长近 407 倍。按人口计算,日本平均每千人拥有汽车 476 辆,已相当于美国的 1/2,但按土地面积平均计算,日本是世界上汽车密度最高的国家。图 0-4 是 20 世纪

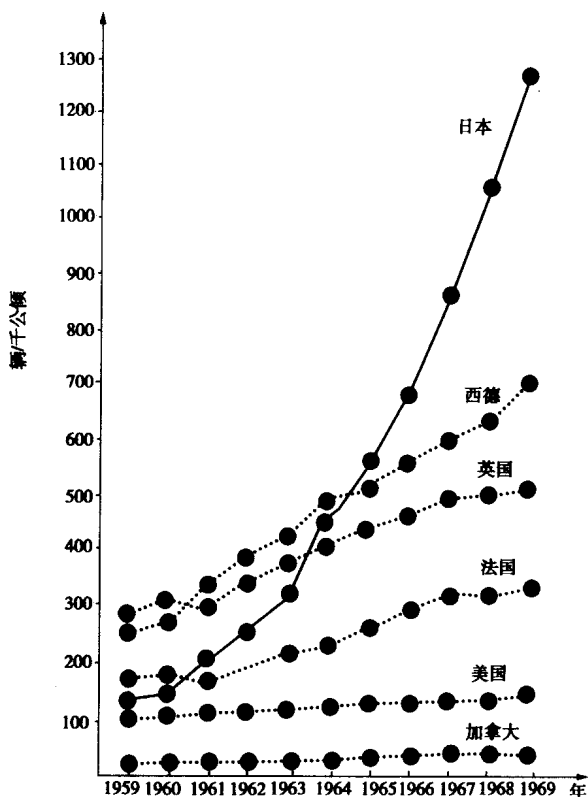


图 0-4 1959—1969 年主要生产汽车国家按土地面积的汽车密度



70 年代统计的世界主要汽车国家每千公顷土地的汽车数量,可以看出日本、原德意志联邦共和国(西德)和英国的汽车密度,都是很惊人的。

我国目前正处在轿车普及的初期阶段,因为经济发展是轿车消费的物质基础。据发达国家经验,人均 GDP 达到 1000 美元,轿车开始进入家庭;人均 GDP 达到 3000 美元,轿车快速进入家庭。目前我国人均 GDP 已超过 1000 美元,沿海地区已超过 3000 美元,所以应当说正处在轿车普及的初期阶段。