

● 萧亮 著



环球 汽车之战

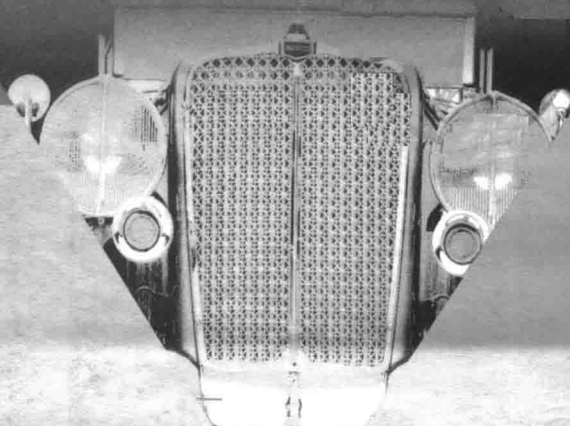


北方文艺出版社

● 萧亮 著

环球 汽车之战

北方文艺出版社



图书在版编目 (CIP) 数据

环球汽车之战 / 萧亮著. — 哈尔滨: 北方文艺出版社,

2002

ISBN 7-5317-1587-2

I. 环… II. 萧… III. 纪实文学—中国—当代

IV. I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2002) 第 103164 号

环球汽车之战

Huanqiu Qiche Zhi Zhan

作 者 / 萧 亮

责任编辑 / 王金秋

封面设计 / 王 绘

出版发行 / 北方文艺出版社

地 址 / 哈尔滨市道外区大方里小区 105 号楼

网 址 / <http://www.bfwy.com>

邮 编 / 150020

电子信箱 / bfwy@bfwy.com

经 销 / 新华书店

印 刷 / 绥化市印刷厂

开 本 / 850 × 1168 1/32

印 张 / 12.375

插 页 / 1

字 数 / 300 千

版 次 / 2003 年 9 月第 1 版

印 次 / 2003 年 9 月第 1 次印刷

定 价 / 22.00 元

书 号 / ISBN 7-5317-1587-2/I·1504

目 录

第一章 人类进入汽车时代..... 1

人类汽车的诞生,是德国人的骄傲。戴姆勒和本茨开创了戴姆勒—奔驰汽车公司,他们既是汽车业的创始者,也把汽车的品质推上了巅峰。

第二章 汽车大王福特 10

16岁投身汽车城。33岁造出第一辆汽车。36岁创立底特律汽车公司。40岁创立福特汽车公司。44岁推出风靡美国的T型车,由两手空空变成百万富翁。然而有两次他差点儿把公司卖了。接着又打了一场专利权官司。

第三章 通用创始人杜兰特 25

杜兰特原是一个马车商人,见生产汽车能发大财,便买下了别克汽车公司,事业迅猛发展。1908年,20多家汽车公司合并,通用汽车公司宣告诞生。不过仅仅两年,杜兰特就被迫辞去了通用汽车公司的总裁职务。

第四章 首创汽车总装流水线 36

1914年至1925年,福特汽车公司每生产一辆T型车的时间,从93分钟缩短到10秒钟,汽车如同流水一般驶出“玻璃大厦”。19年时间生产出1500万辆T型车,它所倚仗的,就是举世闻名的“福特总装流水生产线”。为了安抚工人,福特又提出了诱人的“五美元八小时工作日”待遇。

第五章 杜兰特再次下台 49

“通用”总裁的职位丢了,两次婚姻破裂,儿女离他而去……短短几年时间,杜兰特连遭厄运。一个美丽女郎自动投怀送抱,并给他指点迷津。杜兰特再度奋起,重新登上“通用”总裁的宝座。但他到底缺乏管理才能,在新的危机冲击下,他第二次交出了总裁的权柄。

第六章 福特王国的独裁者 64

为了使福特公司完全成为自己的家族公司,亨利·福特解雇了与自己意见不合的副总裁库兹恩斯,又赶走了道奇兄弟,接着又吃掉林肯汽车公司,逼走利兰父子。为了笼络工人,他还提出了“与工人分甜瓜”的福利政策。但他却没看出T型车的气数将尽。

第七章 最伟大的董事长 79

斯隆是“通用”历史上贡献最大的总裁和董事长。他创立了“分散经营、协调控制”等一整套组织管理原则,提出了全新的消费理念。正是在他的领导下,“通用”超过“福特”,不仅成为美国最大的汽车公司,而且成为世界最

大的工业公司之一。

第八章 固步自封的恶果 91

旧车使福特公司失去独霸了近 20 年的廉价车市场，T 型车结果还是死掉了。两次延宕的改产，均无法使福特公司重现昔日的辉煌，加上工潮等诸多危机的轮番袭击，亨利·福特终于感到力不从心了。

第九章 战争中成长的丰田 109

欧美汽车业已进入成熟期，丰田喜一郎才开始研究一台从美国买来的汽车发动机。1935 年，第一辆丰田卡车问世。1938 年，丰田汽车公司在侵华战争的硝烟中创立。战争使日本汽车市场成为没有竞争的“卖方市场”。战后日本被盟军占领，喜一郎大力主张生产小型车。

第十章 二战中的德国汽车 124

第二次世界大战使德国汽车业饱受创伤。战前希特勒许下诺言，“保证每一个德国家庭拥有一辆汽车。”以此强迫所有工人入股，并亲自命令波尔舍担任设计任务。由此宣告了大众汽车公司的成立。但在工厂建成投产之际，二战爆发，大众汽车公司转眼变成军火工厂。战后，波尔舍因曾协助希特勒遭到盟军军事法庭的审判。

第十一章 通用的“技术中心” 138

第二次世界大战还没结束，斯隆便意识到汽车业大比拼的时代就要到来，不惜耗费巨资，在世界汽车发展史上首次提出创建庞大的“技术中心”。通用汽车公司正是

凭着强大的技术力量支持,战胜多个竞争对手,稳居世界汽车业的霸主地位。

第十二章 “福特”的继承人…………… 154

儿子埃塞尔逝世后,老亨利选定长孙亨利二世掌管公司大权。老亨利死后,亨利二世开始了大清洗,把异己分子和“福特服务处”的头目统统赶走,又把“通用”副总裁布里奇挖来。当公司出现转机,他又一脚踢开了布里奇。但他晚年有一个惊人之举,即把公司经营大权让给了家族以外的管理专家。

第十三章 战后“丰田”起死回生…………… 171

战后经济危机导致劳资对抗,喜一郎被迫离开“丰田”。石田退三出面收拾摊子。朝鲜战争爆发,美军向“丰田”订购大量军车。“丰田”由此死而复活。但在石田决定把“丰田”的经营大权交还给它的创始人时,喜一郎突然病故。

第十四章 汽车业奇才艾柯卡…………… 188

艾柯卡以销售起家,一步一步爬上福特公司总裁之位,为公司作出了巨大贡献。但亨利二世不喜欢他,几乎毫无理由地将他解雇。艾柯卡忍受着巨大的屈辱,转而投身濒临倒闭的“克莱斯勒”,并以使“克莱斯勒”起死回生的事实,实现了对亨利二世的美国式的报复。

第十五章 有路就有丰田车…………… 215

石田秉承喜一郎遗志,致力于国产小型车开发。元

町厂建立,丰田公司跻身世界一流企业。富有特色的“丰田生产方式”创立。“丰田时代”结束了“福特时代”。权力二度转移,大权归还丰田世家。“有路就有丰田车”。把最强大的竞争对手——美国汽车,确定为不可动摇的竞争目标。

第十六章 早期的汽车竞争态势…………… 223

汽车业竞争始于20世纪20年代后的“通用”和“福特”之间。1960年以前,世界汽车的霸权牢牢掌握在美国车厂手中。逐渐趋同的消费文化,使生产技术朝同一方向发展,汽车产品个性逐渐消失。高度集中的购买力,不仅使日、美、欧成为世界三大汽车生产中心,同时也成为汽车销售的主战场。

第十七章 汽车竞争史上一个特例…………… 234

1958年,德国大众面目丑陋的“甲壳虫”牌小型车,配合别出心裁的广告攻势,蝗虫一样爬上美洲各大口岸,盛况不亚于当年“福特”的T型车。传统的美国人大骂坐这种车“简直是对人的侮辱”。但到1962年为止,仅美国就销掉了100万辆。行内人士纷纷撰文评析这一奇怪的现象。

第十八章 抢占海外市场…………… 244

20世纪中期以前,美国各大车厂的子公司已遍布全球。日本后起直追,气势逼人,迫使美国加紧了海外扩张的步伐;而一向持保守立场的欧洲车厂眼看情况不妙,纷纷摆出以攻为守的姿态。纵览日、美、欧三支参战主力,

迄今为止在国门之外均各有斩获,并且在不断地扩大、调整 and 排列出强大的战斗阵容。

第十九章 日、美汽车大战 267

1957年“丰田”小轿车登陆美国时,情况十分不妙,原因是“无法在美国的高速公路上跑起来”。经过近十年的不断改进,到1966年“花冠”问世,才攻下美国这个通向世界的桥头堡。70年代两次石油危机,使“丰田”小轿车发挥出节省能源的巨大优势,以“两步到位”的战略,向美国发起了全面进攻。

第二十章 输家和赢家 282

由于日本车大量涌入美国,导致美国三大汽车公司相继出现史无前例的巨额亏损,随之引起车厂倒闭、工人失业等一系列社会问题。美国朝野一片恐慌,大声疾呼“限制日本车进口”,两国高官频频聚到谈判桌旁,开始了无休无止的扯皮。

第二十一章 进攻欧洲受挫 294

在顽固坚守美国阵地的同时,庞大的日本车队又朝欧洲战场大举进攻。跟在美国的情况相似,在这里同样遭到了欧洲共同体国家的强烈抵抗,要求日本车“自动限额”的呼声此起彼伏。日本人沮丧而又坚忍不拔,他们善赔笑脸而又一身傲骨,施展种种策略,不断设法绕过一道又一道关税或非关税壁垒。

第二十二章 总统介入汽车之争..... 302

在日、美汽车之争中,美国总统多次介入,逼迫日方就范。日本首相表示,“通用汽车对于美国的重要性有如他们的国旗,我可以理解他们被日本人击垮时的感受。”日本汽车厂商跟着说:“这是美国产业自食恶果。”艾柯卡愤怒大骂:“都是我们的错,难道珍珠港事件也要怪美国军队准备不周?”

第二十三章 相互渗透的竞争新格局..... 313

进入 21 世纪,经济发展呈现出全球化的趋势。加速实施国际化战略,成为当今三大汽车生产中心的共识,它促使各大竞争对手之间出现了一种神奇的“攀亲”现象。而最大的一桩交易是美国克莱斯勒与德国戴姆勒—奔驰的联手。

第二十四章 外国厂商抢占中国市场..... 332

中国有钱的人渐渐多了,想买车的也不少,却买不到自己想买的物美价廉的车。面对这个大市场,世界各大汽车业巨头纷纷涌进中国,抢占这块庞大的市场蛋糕。在中国加入 WTO 的今天,各大汽车巨头已完成和正在完成对中国市场的进攻部署。对消费者而言这不是坏事,但中国的汽车业却面临着巨大的压力。

第二十五章 WTO:机遇与挑战 346

新中国成立之前,汽车工业基本上是白纸一张。经过五十多年的奋斗,已有了相当的基础。但与世界汽车大国相比,我国的汽车工业还显得很不成熟。在加入

WTO 后的五年保护期内,中国的民族汽车工业能不能冲出列强的围剿,甚至会不会被无情地吃掉,完全取决于中国人能不能把握机遇,迎接挑战。

附录 环球汽车发展大事记 371

第一章

人类进入汽车时代

人类汽车的诞生,是德国人的骄傲。戴姆勒和本茨开创了戴姆勒—奔驰汽车公司,他们既是汽车业的开创者,也把汽车的品质推上了巅峰。

一次有趣的打赌

1883年8月15日,这是人类渴望已久的日子,也是工程师特利布·戴姆勒一生中最走运的时刻。在他面前,世界上第一台轻巧的内燃发动机正飞快地转动着!

这个德国面包师的儿子挥舞双手,欣喜若狂地高喊起来:“我成功了!我成功了!”是的,成功了。站在发动机前的威廉·迈巴赫,用沾满油渍的双手擦拭着自己兴奋的泪水。为了实现这个梦想,这一对同胞兄弟在一起度过了多少个日日夜夜!这个梦想,自幼年时代就一直萦绕在他们的心头。

在戴姆勒无忧无虑的童年,父亲经常赶着四轮马车往返于城市与乡镇的土道之上。父亲那时还是一个贩运货物的马车商人,每次回家,父亲会把一大叠钞票扔给母亲,然后跳上马车,得意地

把手中的鞭子甩得脆响。

可是不久,从前的马车道上出现了两根莫名其妙的铁轨,接着从铁轨的尽头,一个从未见过的庞然大物正轰鸣着滚动而来,在这个庞然大物上面,负载着父亲用马车几个月也拉不完的货物。

小戴姆勒后来从大人嘴里听说,这是英国人发明的火车。火车几乎把父亲的生意全抢走了。当火车又一次驶来,父亲气得顿足大骂:“该死的英国佬,见上帝去吧!”父亲既愤怒又无奈。

其实,那时的火车十分简陋,作为动力的蒸汽机车上的锅炉是竖着的,样子像个压路机,功率只有 10 多马力,时速 22 公里,比马车快不了多少,烧的燃料不是木材就是煤炭。

父亲是个脾气倔强的人,居然想出一个主意,要用自己的马车和火车打赌比赛,看哪个跑得快,他要向人们证明火车是没有用的,是个害人的魔鬼,除了抢夺马车商的生意,就只会冒出浓烟,搞得到处乌烟瘴气。

比赛这一天,人们倾城而出。一条 5 英里长的铁路,沿线站满了人。本地的马车商人对这次打赌特别关注,因为火车商人已经答应,如果跑不赢马车,就立即拆除铁轨,火车从此不再开到这里来。

为了显示公平,比赛之前,火车和马车都规定了一定的载货重量。父亲在三天之前就开始作准备。三匹马蓄足了劲,这时和火车站同一条起跑线上,父亲一手持缰,一手执鞭,只等一声令下。

“砰!”发令枪响了。

父亲的三套马车像离弦的箭,眨眼就冲出去数百米,而火车还在原地打鼾似的启动机器。

围观的人们欢呼起来。

在人们嘲讽的叫喊声中,火车徐徐启动了,强烈的轰鸣声和滚滚的浓烟,使人们不得不捂紧耳朵和蒙住眼睛。

待人们再把眼睛张开,发现情况已经发生了变化。火车速度越来越快,和马车的距离渐渐拉近,眼看就要追上了。

父亲从马车上站起来,不停地挥甩鞭子,三匹马汗水淋淋,撒开四蹄狂奔。马车的速度已到极限。而火车还在加速,那从容不迫的样子让马车商们恨得直咬牙,父亲则使尽全身解数,奋力驱车。

火车开始和马车齐头并进了。

火车司机故意放慢速度,探出头来朝父亲做鬼脸,而坐在车顶上的那个火车商人,则一边拎着酒瓶朝父亲挥动,一边大声取笑。

火车再一次加速,彻底把父亲的马车甩在了后头。

这次打赌让父亲丢尽了脸。一气之下,父亲把马车卖了,开了一间面包作坊。

火车商人取得了胜利,铁轨越修越长,火车越来越多,甚至开进了城内。在生意清淡的时候,父亲经常趴在窗口,仇恨地望着从眼前呼啸而过的火车。

这番情景,在幼小的戴姆勒心里留下了深刻的烙印。

从那时起,他就一心想着要给父亲挽回面子,他也要造一种车,但决不造火车,火车虽然拉得多跑得快,但是火车只能在规定的路线上跑,它在很多方面还不如马车。

他羡慕的是火车上的那个威力无比的发动机,他想,如果把火车上的发动机装在父亲的马车上那该多好啊!可是火车上的发动机太笨重了,他要造一个轻巧些的,造一种人们从来没有见过的不用马拉的车辆。

怀着这种梦想,渐渐长大的戴姆勒一直醉心于机械制造,起初在一家军工厂学习制造枪支,后来独立负责一家瓦斯发动机工厂,下班之后,长年累月和同胞兄弟威廉·迈巴赫一道,钻研一种“轻便快速发动机”的设计和制造。

今天,终于梦想成真!这个汽油内燃发动机每马力约能带动80公斤重量,达到了相当高的转速。

戴姆勒先是将自己这个发明安装在一辆“骑式车子”——一种自行车上,由此,世界上出现了第一辆摩托车。

3年以后,戴姆勒获得了更加轰动的成功,他在一辆用795金马克买来的四轮“美国马车”上,装上了他进一步研制成功的发动机,以每小时18公里的速度,从斯图加特驶向康斯塔特。

人类第一辆汽车诞生了!

在那个发明创造层出不穷的年代,拥有汽车梦的人并不止戴姆勒一个。巴登的钳工卡尔·本茨同样梦想着公路上能行驶一种无轨的、不用马拉的车子。

几乎是在戴姆勒发明第一辆汽车的同时,1886年1月26日,42岁的本茨也兴冲冲地夹着皮包来到专利局,获得了一种以汽油为动力的自动车的专利权。后人为纪念本茨对汽车发展作出的贡献,将这一天作为内燃机汽车的诞生日。本茨的发动机是0.8马力的汽油机,单缸四冲程,时速14公里,并且第一次采用火花塞点火,直到今天,每一辆汽车都还在沿用着这一原理。

在拿到专利权的几小时以前,本茨还在自己的院子里试验自己发明的自动车。在众目睽睽之下,卡尔·本茨手扶车把,驾驶着这辆木制的、装有辐条的三轮汽车嘎嘎地开动起来,最后一下子撞到了砖墙上面,本茨差点儿从座位上栽下来,他顾不得擦去一身的汗水和油渍,一路欢呼着朝专利局跑去。

这辆三轮汽车迄今还陈列在德国慕尼黑德意志博物馆里。

1994年,这辆奔驰一号车以1亿马克的高价保险运到北京展览,使中国人大饱了一番眼福。

1888年8月1日,本茨获得临时驾驶许可证。四年后,才领到正式驾驶证,这是历史上第一个汽车驾驶证。

梅塞德斯的诞生

为了充分利用自己的发明,戴姆勒和本茨相继建立了自己的公司。人们奔走相告,庆贺人类这一划时代的发明。从此,位于曼海姆的“奔驰(即本茨)公司莱因瓦斯发动机厂”和位于康斯塔特的“戴姆勒公司发动机厂”,再也用不着为缺少订货而发愁。

1896年,戴姆勒设计了第一辆马达载重车,奔驰也制造出第一个计程器,并于1898年抢在戴姆勒之前制造出了第一辆公共汽车。

1900年,戴姆勒成功地研制出一种高速新式轿车。这年3月,赫赫有名的戴姆勒工厂的大主顾、奥匈帝国总领事埃米尔·耶利内克来了,要求订购36辆新式轿车,同时提出一个颇具浪漫色彩的条件,那就是在转售这批汽车时,用他美丽的女儿的名字“梅塞德斯”作为汽车的新商标。在西班牙语中,梅塞德斯是“祥和、温文尔雅”的意思,这美丽的西班牙名字,一经传出,便广为传诵,深受欢迎。第二年,戴姆勒公司将“梅塞德斯”作为产品名称正式注册,从此开创了“梅塞德斯”时代。

产品名称有了,但是特征显著的商标还没有产生。当时在公司里工作的戴姆勒的两个儿子,记起有一次父亲在给母亲寄的明信片上画了一颗星,戴姆勒当时充满信心地写道:这颗星“总有一天会升起来,以证实我的工作”。他的话后来得到证明。1909年,公司将表达戴姆勒在陆、海、空三个领域实现机动化夙愿的三叉星徽作为公司商标正式注册。1916年,戴姆勒公司又将梅塞德斯与三角叉徽组合在一起,将公司商标重新注册。

于是,从1902年起,一颗吉祥之星就开始高悬在这家企业的上空,这就是那个闪烁在圆环之中的三角星,它装在每一辆梅塞德

斯汽车的水箱盖上,象征着人类科学技术的进步和拥有者身份的显贵。

这一批梅塞德斯新车的设计,的确非同寻常,因而引起了当时人们的极大兴趣。它拥有一个长长的冲压钢柜,和一个斜置的转向柱,位于车头的是四缸发动机、蜂窝状的水箱、水泵以及连杆变速器。在以后的近 50 年时间里,这种结构几乎成了现代汽车的标准。

在第一次世界大战爆发以前,这种小轿车已经成为欧洲各国较为普遍使用的时髦交通工具,与此同时,奔驰发动机的马车式三轮汽车眼看着就要被梅塞德斯高速轿车挤垮,奔驰只得改产其他型号的汽车。

戴姆勒—奔驰汽车股份公司创立

1918 年,第一次世界大战结束之后,严重的通货膨胀使德国经济陷入危机之中。德国这两家最大的汽车制造厂,除了互相竞争外,还面临着美国新兴汽车工业的威胁。廉价的美国福特汽车不断涌进德国市场。奔驰公司莱因瓦斯发动机厂和戴姆勒公司发动机厂,为了避免在相互竞争中两败俱伤,也为共同对付国外汽车业的竞争,于 1926 年 6 月 29 日,合并为戴姆勒—奔驰汽车股份公司,并且统一了它们的设计和生產。10 年之后,开始批量生产著名的 260 型柴油发动机小轿车。

用现代眼光来看,那的确是一辆巨型汽车,乘客坐在它的后座里显得特别的小。此后不久,又生产出当时速度最快的 540K 型小轿车。而 1938 年生产的 230 马力、8 个汽缸和压缩发动机的新车,便是名震遐迩的“大梅塞德斯”了。

梅塞德斯的名声大振,还得益于当时已经开始流行的汽车大