

名车名品典藏书系



宝马典藏书

王洪浩 李林果 编著



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS



名车名品典藏书系

宝马典藏书

王洪浩 李林果 编著



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

宝马是世界著名的汽车与摩托车品牌。它在世界上拥有众多的拥趸，吸引了众多崇拜者的目光。

本书为大家展示宝马品牌的辉煌历史，主要回顾了宝马从诞生到1972年间其品牌的灵魂塑造过程；介绍了从1972年开始宝马经历的品牌扩张、收购罗孚危机、迎娶劳斯莱斯等经典故事；历数了宝马从1972年到2010年的主要车型；悉数网罗了那些赋予了宝马对未来诸多思考的最新概念车；大量的经典宝马图片也将带大家超级享受的视觉盛宴。

接下来就让我们一起开始传奇的宝马之旅吧！

宝马典藏书

图书在版编目（CIP）数据

宝马典藏书 / 王洪浩，李林果编著. —北京：

机械工业出版社，2011.6

（名车名品典藏书系）

ISBN 978-7-111-34704-0

I. ①宝… II. ①王… ②李… III. ①轿车—德国—图集 IV. ①U469.11-64

中国版本图书馆CIP数据核字（2011）第090078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：乔 宇

北京铭成印刷有限公司印刷

2011年6月第1版第1次印刷

178mm×212mm·7印张·250千字

0001-4000册

标准书号：ISBN 978-7-111-34704-0

定价：49.80元

凡购本书，如有缺页、倒页、脱页，由本社发行部调换

电话服务 网络服务

社服务中心：（010）88361066

门户网：<http://www.cmpbook.com>

销售一部：（010）68326294

教材网：<http://www.cmpedu.com>

销售二部：（010）88379649

读者购书热线：（010）88379203

封面无防伪标均为盗版

终极的汽车品牌, 对快乐的承诺

在Interbrand的2010年品牌排名中, 宝马凭借223.2亿美元的品牌价值在数以百万计的品牌中名列第15位, 紧随其后的是奢侈品牌路易威登, 品牌价值直接体现了消费者对宝马的忠诚以及喜爱。

想想那些受人景仰的高价值品牌, 从Interbrand排名榜上的第一位可口可乐一路读下来, IBM、微软、GE、麦当劳、英特尔、诺基亚、迪斯尼……

我们会发现这些受人尊敬的品牌都有其共同的特点, 就是专注于为消费者传递真正的独一无二的价值感受。竞争对手评价宝马时会认为宝马是很少犯错的品牌。为什么会这样? 宝马很清楚自己是什么样的品牌, 要提供什么类型的产品, 那就是始终生产真正具有终极驾驶乐趣的汽车——无论车的形态如何, SAV、Crossover或是氢动力车型。时间会证明专注于核心价值的汽车品牌将得到历久弥新的奖励, 而反观那些为了迎合消费者而摇摆不定的品牌, 或者为涉足汽车租赁、大规模进军汽车金融信贷领域心猿意马的厂商, 他们在金融风暴的呼啸声中瑟瑟发抖。

消费者在评价品牌时, 经常陷于主观的“陷阱”。想想你把玩苹果iPad或者穿上Levis牛仔裤在镜中欣赏自己的情景吧。宝马长期致力于奉献在弯道中博取快乐的车型, 今天消费者对比已经产生了一种迷恋。对于其他汽车品牌来说被评价为负面的发动机的“怒吼声”, 对于宝马来说则成为帮助你释放肾上腺素必不可少的雄壮进行曲。消费者总是刻薄地评价竞争车型后排空间太小, 但在品评宝马时却担心过长的车身会削弱其运动性。

在我从事汽车记者的生涯中, 体验过数不清的汽车。坦率而言, 它们中的大部分平庸而无趣, 仅仅实现了从A点到B点的代步。驾驶那些车型时, 哪怕是敞篷汽车, 我都感觉像是挤在北京到纽约飞机的经济舱中呼吸着沉闷压抑的空气。但是, 宝马给你的感觉完全不同。你像是与车融为一体, 像一只雨燕轻盈地在暴风骤雨中驰骋。当然, 宝马也不是孔武有力的“暴徒”, 它有文化、有设计、有传承; 当你驾驶宝马肆虐在山区公路上, 你似乎在与马克·韦伯或者库比卡对话; 当你将车停靠在海边的小咖啡厅门口, 品上一口特浓咖啡时, 又仿佛是在与设计师莱茨勒、班戈或霍伊顿克谈心。

我相信, 拥有与我同样感触的人很多很多。他们都是快乐的人。“无论你做什么, 都要有快乐的心。”对快乐的承诺, 是宝马这个品牌受到尊敬的原因之一。

向宝马致敬, 宝马是这个世界上最受尊敬的汽车品牌, 很少有人会否认这一点, 哪怕是它的竞争对手。

目 录

前 言

一、宝马的每一分钟都让人激动

1. 宝马之初

2. 宝马历史的分水岭

二、宝马给世界带来了什么

宝马旗下产品（1972年起）

1.在变革中实现突破，完整的轿车产品线

新思维的大胆尝试

第一代5系E12

新偶像

第一代3系E21

001

002

026

032

032

034

036

再接再厉

第一代7系E23

超跑灵感

M1 E26

逆流而上

第一代6系E24

继续攀登

第二代5系E28

声名远播

第二代3系E30

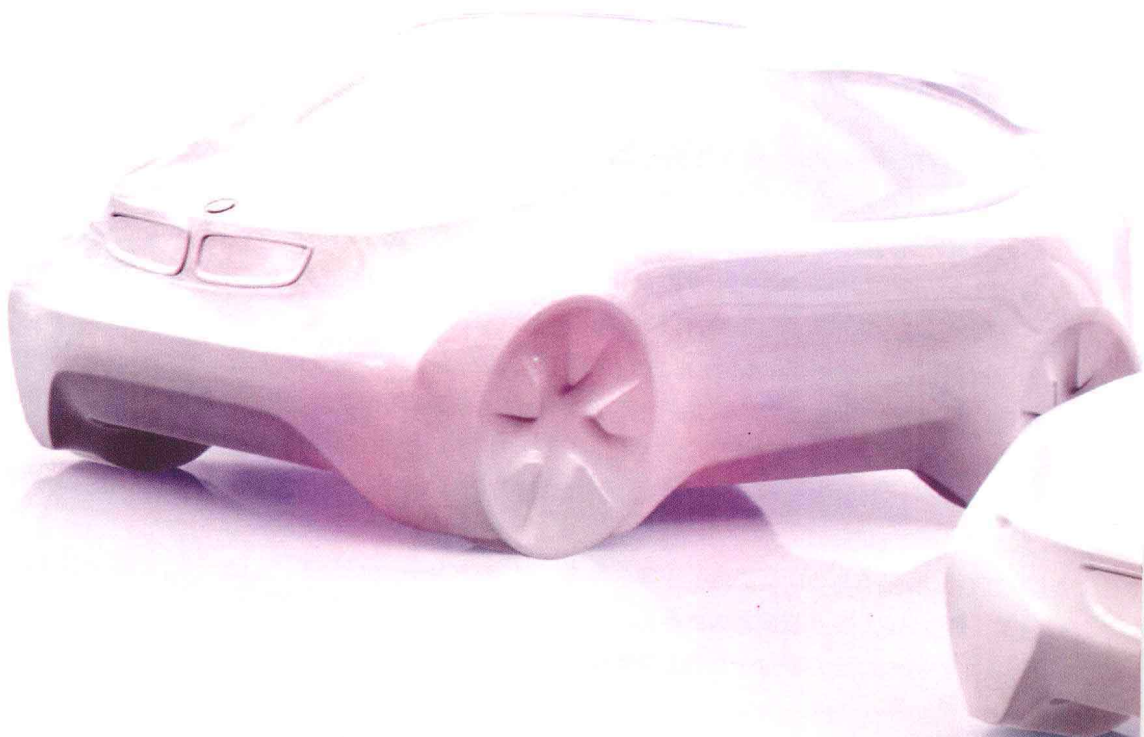
038

040

044

046

048



CONTENTS

品牌扩张

第二代7系E32

050

与梅赛德斯-奔驰的斗争

第三代5系E34

052

出师未捷

第一代8系E31

056

质的飞跃

第三代3系E36

058

快步向前

第三代7系E38

060

回到正确道路上

第四代5系E39

062

走出阴影

第四代3系E46

066

把背影留给对手

第四代7系E65

070

五五相遇

第五代5系E60/E61

074

小同志

第一代1系E81/E82/E87/E88

078

6系归来

第二代6系E63/E64

082

高科技的量产平台

第五代3系E90

084

至奢从简

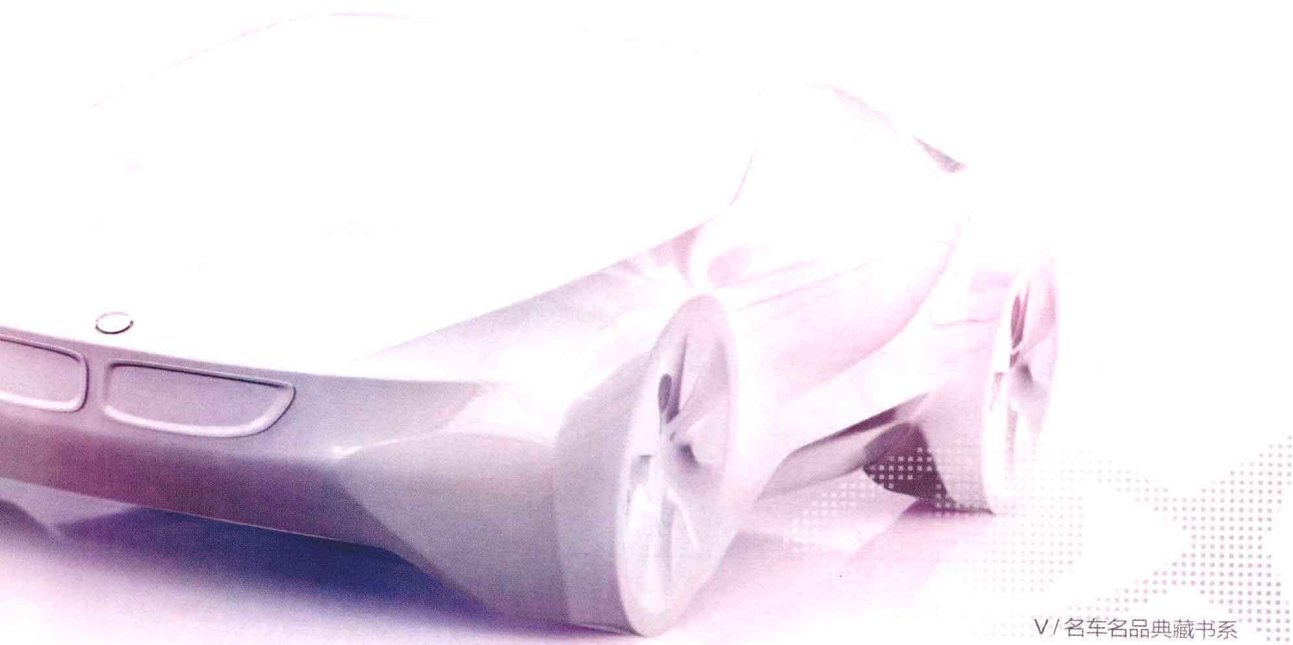
第五代7系F01/F02

088

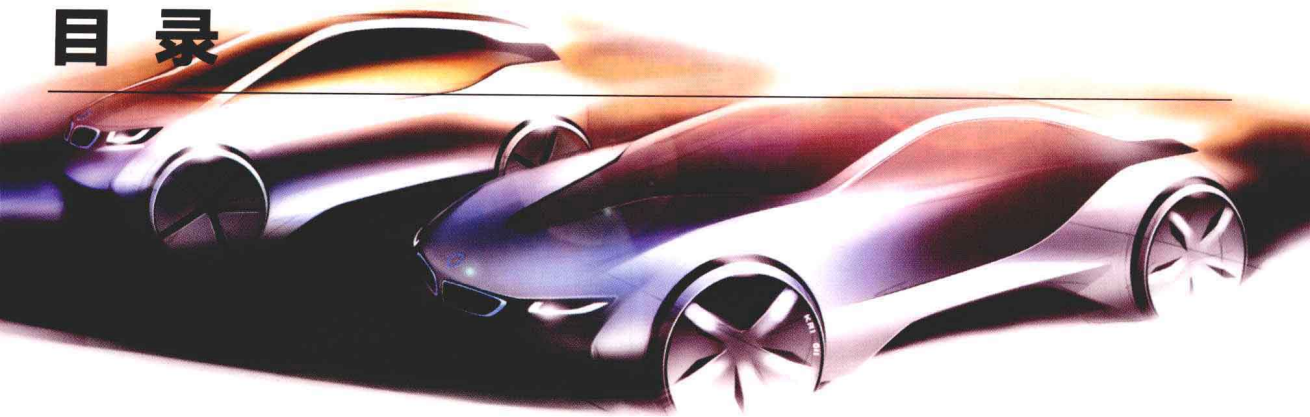
勇敢尝试

第一代5系GT F07

092



目录



新的纪元

第六代5系F10 096

拥抱美丽

第三代6系F12/F13 100

2. 突破束缚,拥抱蓝天

102

Z家族的血脉与重任

Z系列的开端

第一代Z1 E30 104

国际化的开始

第一代Z3 E36/E37 106

面向未来

第一代Z8 E52 108

另类思维

第一代Z4 E85 110

从躁动到稳重

第二代Z4 E89 112

3. 从轿车到SUV

114

X家族从空白到繁荣

拓展领域

第一代X5 E53 116

乘胜追击

第一代X3 E83 118

全驱全能

第二代X5 E70 120

创造需求

第一代X6 E71/E72 122

更多人的宝马

第一代X1 E84 124

臻于完美

第二代X3 F25 126

三、革新,宝马的未来

128

1. 迎接宝马大革新

131

2. 未来的“N”种可能,火焰车身的终极理解

140

3. M1-浴火重生

150

4. 电动成真——ActiveE

158

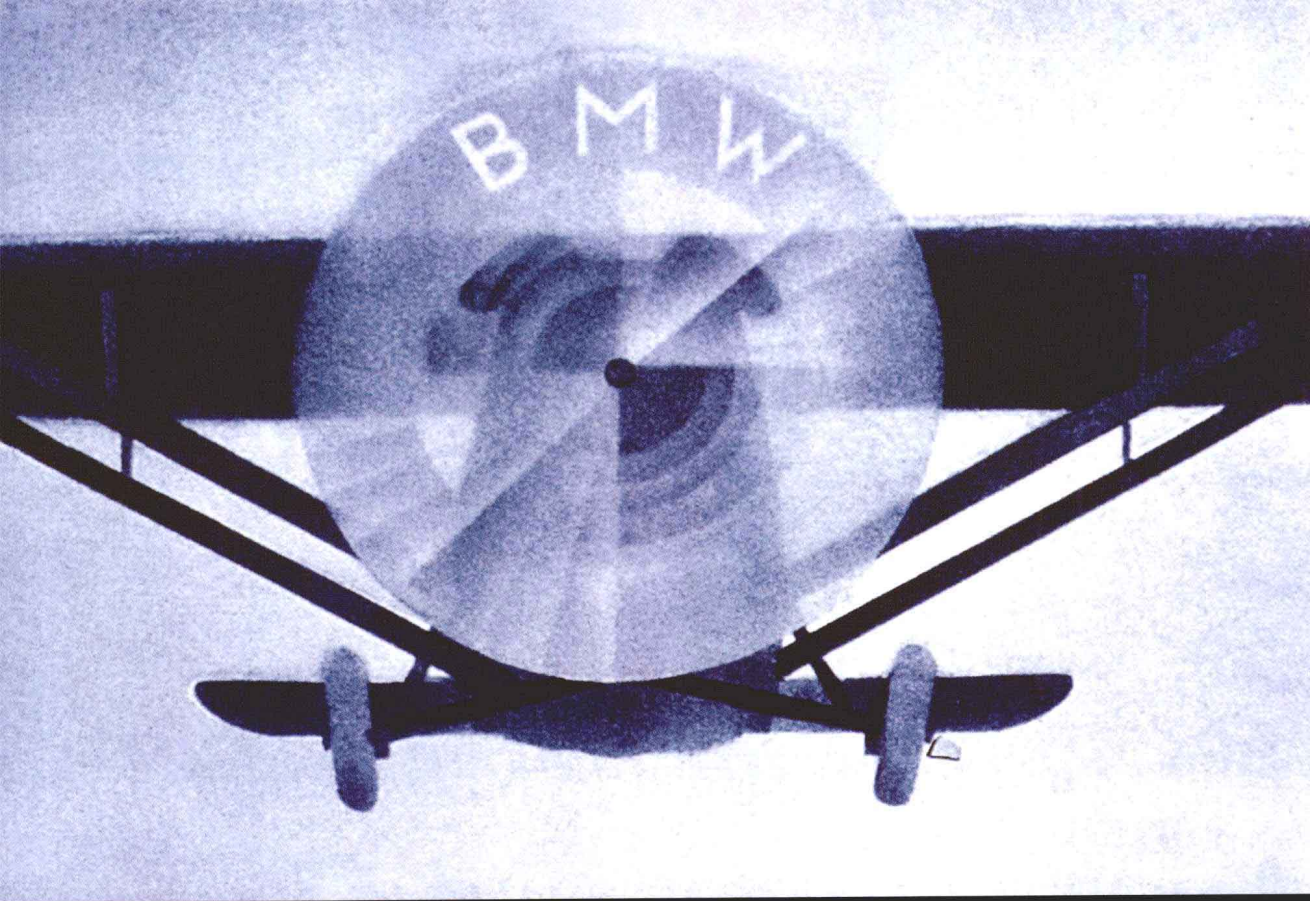
附录

1. 载入史册的宝马汽车

160

2. 宝马车型代码一览(1967~2012年)

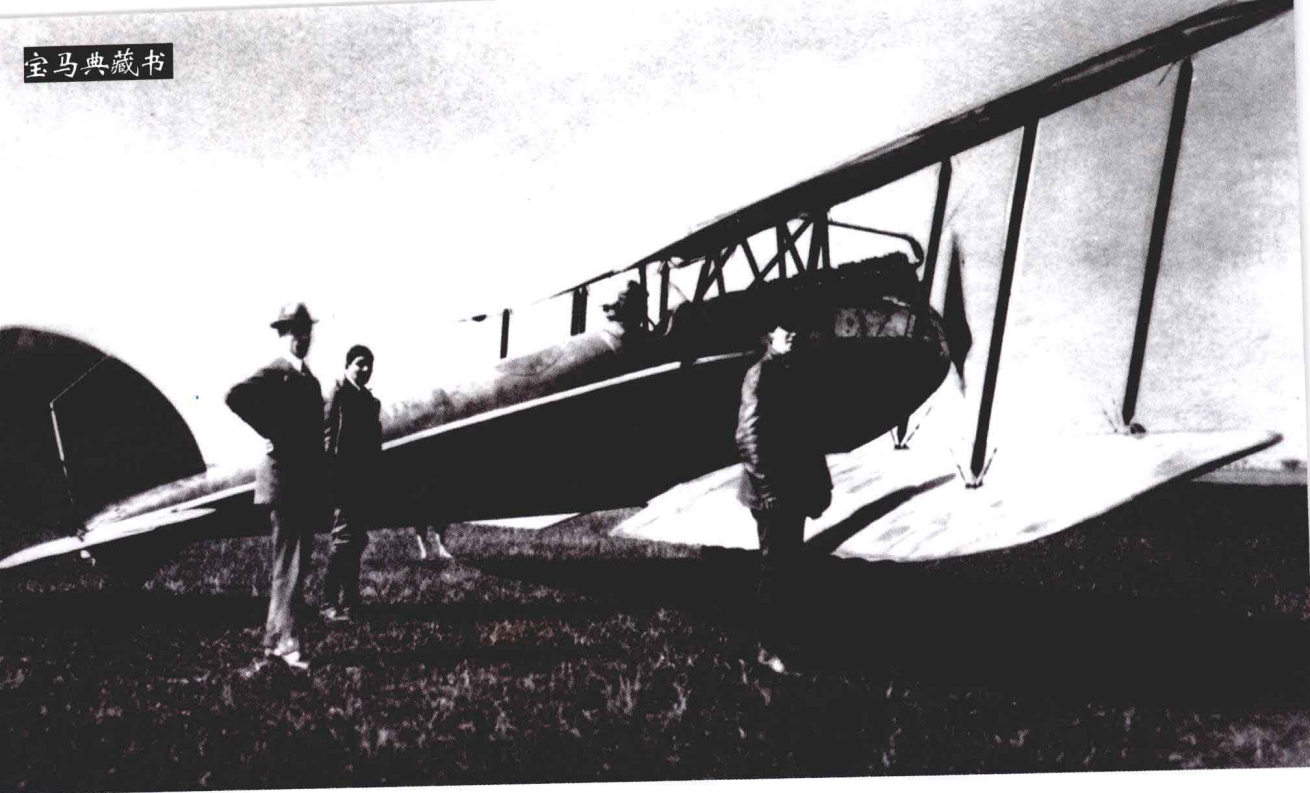
162



一、宝马的每一分钟都让人激动

1972年,对于慕尼黑、对于宝马品牌都有着深刻的象征意义。宝马的四汽缸大厦见证了德国再一次崛起在世界面前。德意志恢复了往日的光辉,而宝马则迎来了新时代。1972年慕尼黑奥运会将全世界的目光都吸引到这座巴伐利亚地区的哥特风格的名城,适时而发布的宝马E12(第一代5系)车型是宝马历史上第一款以数字为系列命名的车型。奥运会仅仅一个月就结束了,但全球的关注却随着E21(第一代3系,1975年)、E24(第一代6系,1976年)留在慕尼黑。

1972年开始,宝马品牌拥有了极其清晰的血脉传承,它可以非常清楚地向汽车爱好者们表明自己的身份和个性。在这一章节,我们将回顾宝马品牌在E21诞生之前所经历的故事,两次世界大战的洗礼,为个性与独立不懈执著,无数“脍炙人口”的经典之作。如果一定要找出一句话来形容宝马的过去,我想是——它的每一分钟都让人激动。



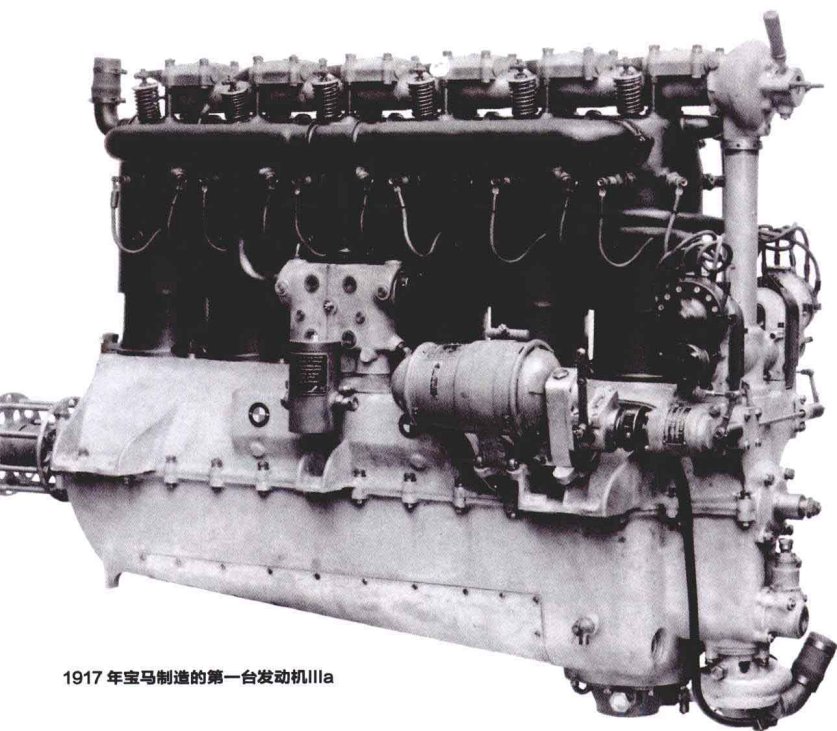
1. 宝马之初

每个品牌都有着声名显赫的创始人——哥特里布·戴姆勒、卡尔·本茨、奥古斯特·霍希、费迪南德·保时捷，但是作为世界最受人尊敬的汽车品牌之一的宝马却很少提及它的开创者。

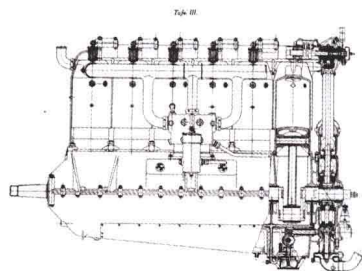
宝马在这方面的含蓄，让我们常常忽视了它尊贵的血脉。宝马的缔造者，相比那些鼎鼎大名来说，不遑多让。他就是德国历史上最伟大的飞机制造专家古斯塔夫·奥托（Gustav Otto），而他的父亲尼古拉斯·奥古斯特·奥托（Nikolaus August Otto）则是著名的奥托内燃机的发明者。1876年，他制造出人类历史上第一个四冲程循环发动机（1886年，奥托的专利10年保护期到了，戴姆勒与奔驰才能够利用奥托的发明制造出人类第一辆汽车）。德国社会和历史教科书中都将奥托父子置以很高的地位，甚至在中国高校大部分的热力学专业课程中都将“奥托循环”当做重要的基础内容讲授。

宝马官方的诞生日是1916年3月7日。这一天古斯塔夫·奥托重组了自己的飞机制造公司，并放弃他对公司的主导权。这听起来是一个不吉利的开始，但是奥托始终被认为是宝马之父。如果没有奥托机械方面的天赋，如果没有他对飞行的热爱，如果没有奥托家族的名望，如果没有他对飞机发动机事业孜孜以求的奉献，巴伐利亚飞机制造公司就不能翱翔于万丈高空，也肯定无法最终变成今天的宝马汽车公司。

1910年，奥托用自己设计的发动机组装出一架双翼飞机。2年后，他成立飞机制造公司，并向军方出售了30架，随后一



1917 年宝马制造的第一台发动机IIIa



宝马IV 直列6 缸飞机发动机

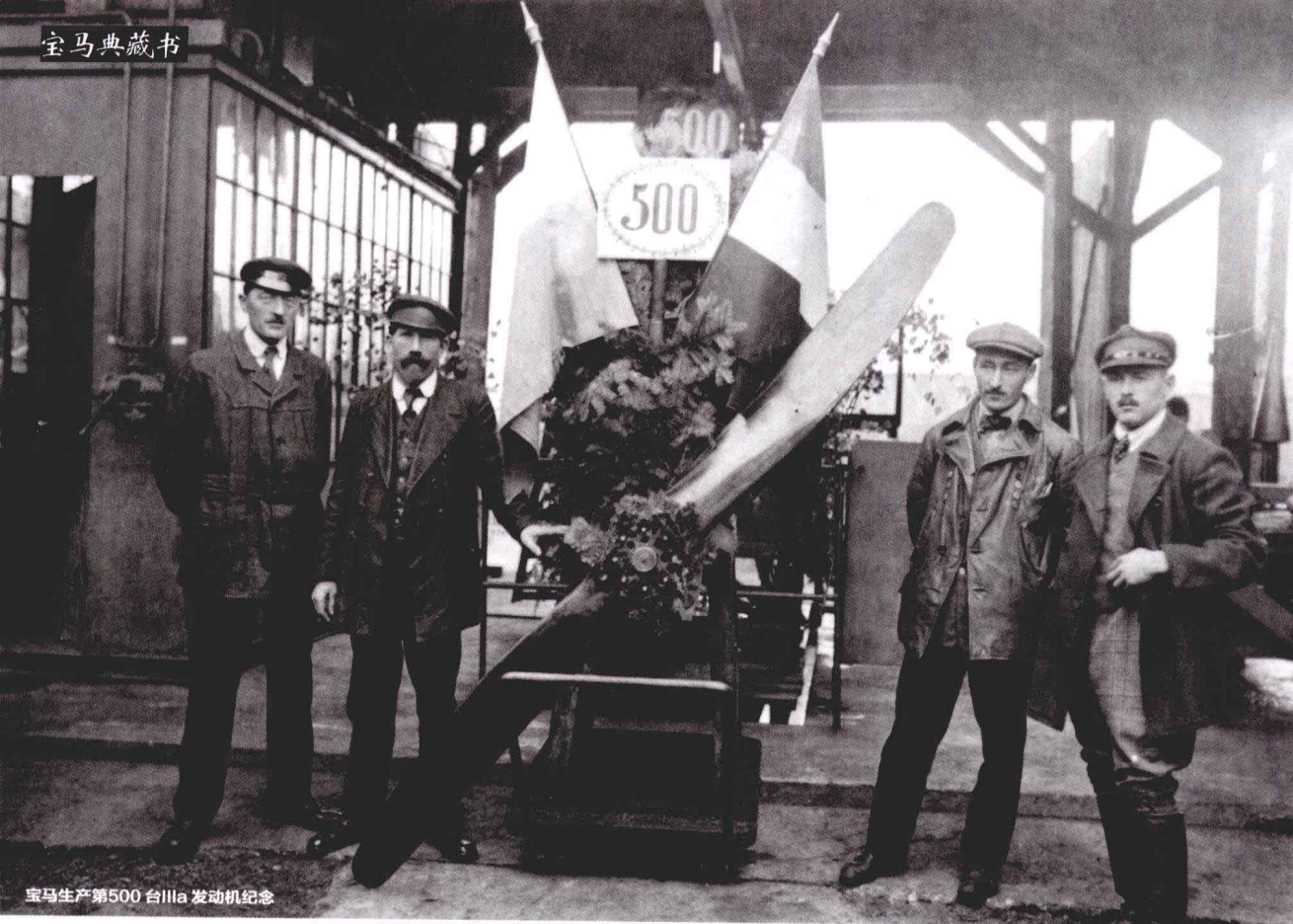
宝马的含蓄,让我们常常忽视了它尊贵的血统。宝马的缔造者,相比那些鼎鼎大名来说,不遑多让。

年销量增加到47架。但时间到了1915年,由于巴伐利亚战争委员会内部的问题,他们不再向奥托购买飞机,这对他的打击非常大。他不得不去慕尼黑精神病医院接受治疗,他当时所患的疾病在今天看来就是抑郁症。奥托的公司整整一年都在泥潭中挣扎,而他却无能为力,破产的压力日益增大,奥托最终决定放弃股权,这样就可以将他的负债抹平,也可以有足够的钱买药。于是巴伐利亚飞机制造公司(也就是我们所说的宝马)诞生了,这个公司一共有6个董事,分别由2个银行家、1个机器工厂的主管、1个律师和2个工程师(赫尔曼·埃克斯坦和古斯塔夫·奥托)担任。

除了古斯塔夫·奥托,伟大的经理人波普(Franz Josef Popp)、传奇设计师马科斯·弗里兹(Max Friz)、实业家卡米罗·卡斯提利奥尼(Camillo Castiglioni)等人也在宝马初期为品牌成长打下了坚实的基石。

1917年,宝马推出了一款名为IIIa型的水冷6缸飞机发动机。这款由宝马首席设计师马科斯·弗里兹设计的产品为公司带来了极高的声誉。弗里兹是宝马一代设计领袖,他注入的产品开发哲学一直到20世纪60年代还在影响宝马。弗里兹最初为戴姆勒公司工作,在那里他为GP赛车、运动型飞机以及第一次世界大战战斗机设计发动机。1919年,德国的容克Ju-F13飞机搭载着IIIa发动机创造了当时的飞行高度纪录,Ju-F13飞机创造纪录时机上有8名机组成员。

1918年,弗里兹将IIIa发动机升级为IV发动机,其功率也由184kW提升到235kW。宝马自此开始向很多公司提供他们

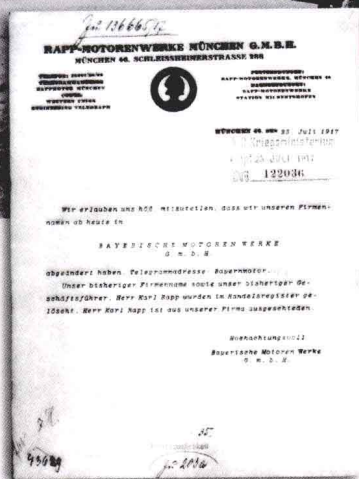
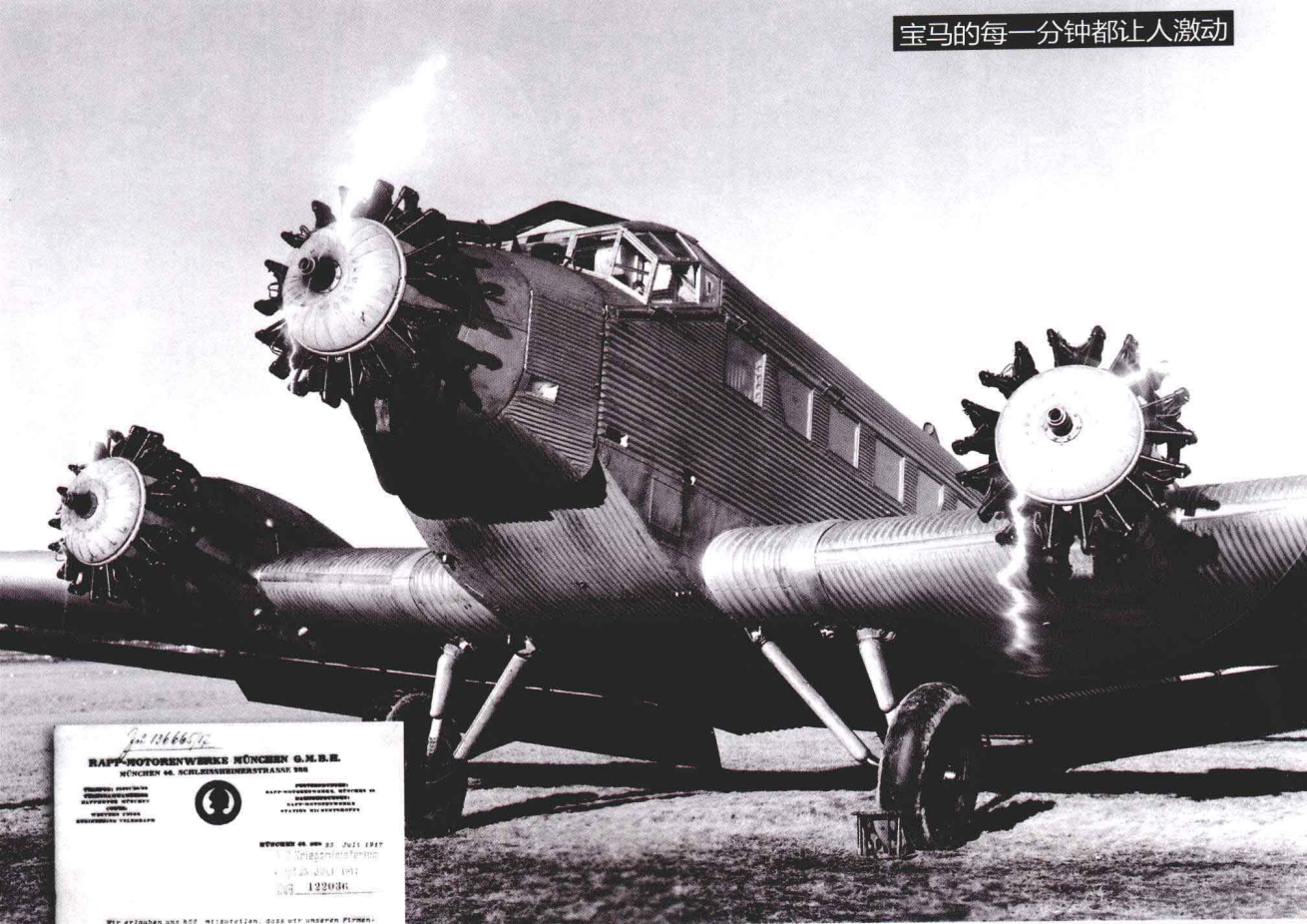


宝马生产第500台IIIa 发动机纪念

的发动机，蓝、黑、白三色螺旋桨标志也随之找到了向高峰攀登的立足石。宝马此时拥有3500名员工，财务状况非常好。

1919年停战协议签订之后，协约国禁止了德国军用飞机发动机的生产。宝马在工程工艺方面已经拥有了极高的美誉，但是战争结束后他们却发现宝马的生产线已经没有产品可以生产。宝马此时的民用发动机业务近乎是零。宝马公司需要转变产品战略以便在协约国的监视下渡过难关，于是宝马开始生产轮船、货车发动机以及农用机械。宝马还意外地获得了生产10万个火车制动盘的项目。同时，帕普和首席工程师弗里兹依然在私下里研发飞机发动机，并设计出了一款新的6缸发动机，它创造了当时的飞行高度纪录—9700m。

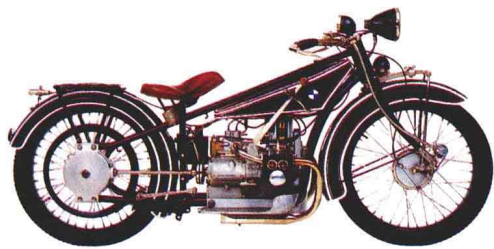
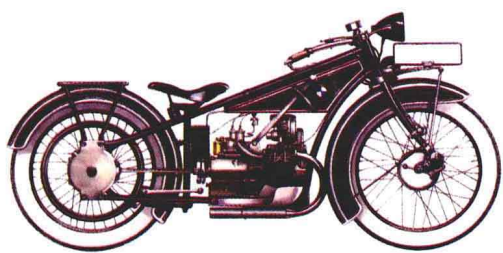
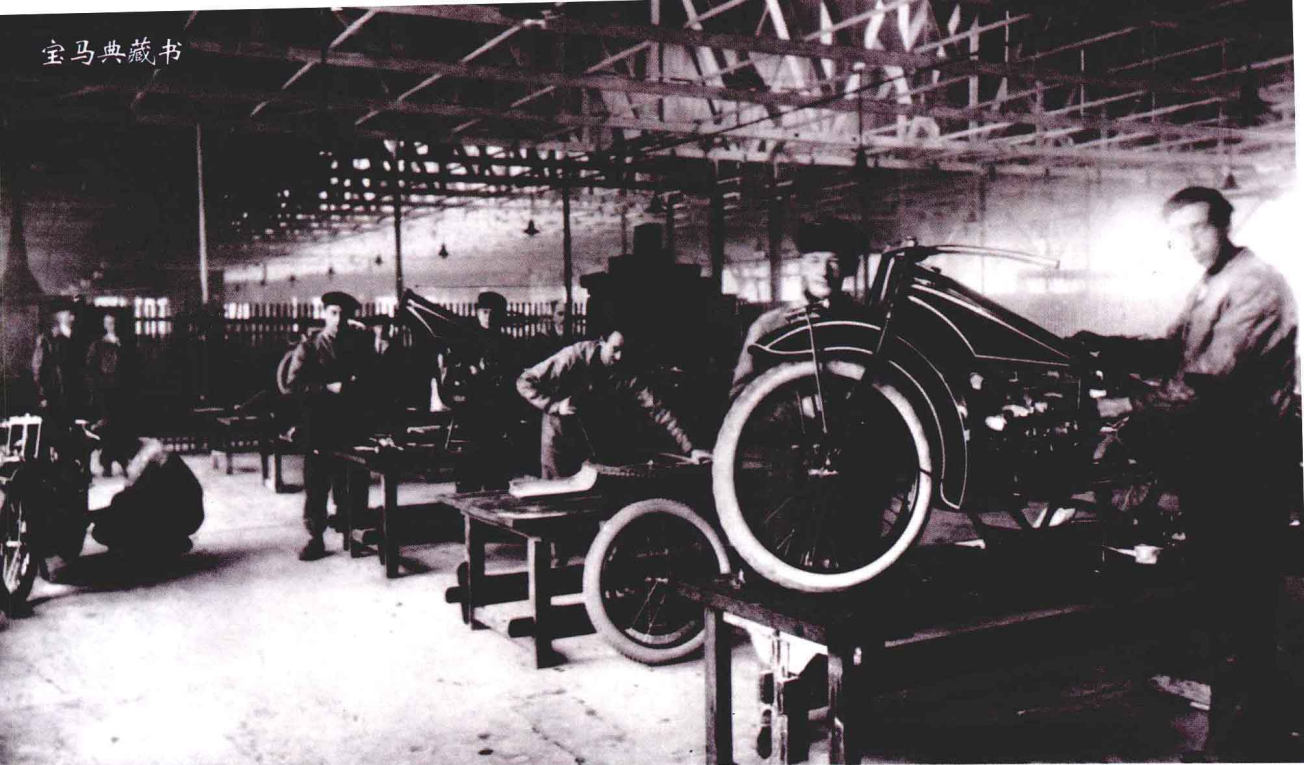
1922年，宝马决定开始新的业务——摩托车发动机，并为英国的维多利亚等摩托车品牌供应发动机。宝马也开发出一种摩托化自行车，这种名为Flink的自行车安装了2冲程发动机，在需要额外动力的时候可以将它切换为一辆



1917年7月23日,这是至今最早出现宝马品牌名称的文件

摩托车。

弗里兹为英国维多利亚摩托车设计的发动机被认为是那个时代的杰作。这款发动机的名字是Bayern Kleinmotor (巴伐利亚小发动机),它采用了水平对置的布置形式,这种布置形式在今天只有保时捷和斯巴鲁等高档品牌才拥有。除了维多利亚公司外,Stockdorf 摩托车和维也纳的Bison自行车公司都购买了这种发动机,弗里兹还将Kleinmotor 稍做改动在很多工业领域使用。1922~1923年,Kleinmotor 让世人认识到宝马的民用发动机可以与从前的飞机相提并论,也为宝马带来了丰厚的利润,弗里兹认为宝马在为别的制造商提供发动机的同时,自己也应该生产摩托车。宝马起初从英国道格拉斯公司获得许可生产摩托化自行车,那款车的名字是太阳神(helios)。而宝马真正拥有属于自己的第一款摩托车是R32。



1923年生产的宝马R32摩托车

1923年, 弗利兹设计了排气量500mL的R32摩托车, 有别于该厂之前几款摩托车产品采用链条传动的设计, R32是第一辆采用轴传动的宝马摩托车。从它开始轴传动设计就成了宝马摩托车最知名的特色之一, 一直到今日我们仍可以从该厂的R系列摩托车上看到此种设计。R32搭载的发动机其实就是宝马原本的Type VI 航空用发动机, 或许正是这个缘故, 宝马在R32上首次启用了设计灵感来自飞机螺旋桨的蓝白方格旗厂徽(蓝白格子是巴伐利亚邦的传统象征), 并且一直沿用至今。

R32的发动机在当时算是质量比较轻和体积比较小的, 比除R32之外最轻的摩托车还轻10%。该车的最高速度可以达



到130km/h。尽管最高速度比较低,但是R32 依然常常可以赢得摩托车赛的胜利,因为它不像其他摩托车那样还没有完成比赛就散架了。在穿越哈尔茨山的比赛中,R32 的优势体现得淋漓尽致。

德国历史学家哈瓦德·施埃德 (Halwart Schrader) 评价R32 说:“它是那个时代最精致的设计。”所有鲍豪斯学校的实用主义哲学都可以在R32 上看到,它三角形的框架线条显得优雅高贵。

1925 年,宝马的摩托车生产线上已经有9 个型号了,赢得了100 多次摩托车比赛的胜利,销售额为1500 万德国马克 (360 万美元)。截至1928 年,宝马摩托车的获胜次数达到了573 次。此时,宝马发动机的好名声已经传遍了欧洲。1928 年,宝马的前途一片光明,销售收入达到了2700 万德国马克 (640 万美元),比3 年前增长了77%。在这样的一个背景下,宝马开始筹划生产四轮汽车。摩托车当时在德国是大众的交通工具,而汽车只是社会高层人士的消费品。德国的设计师和工程师已经开始慢慢开始改变原来手工作坊的工作模式,一些远见卓识之士也开始考虑汽车的批量生产问题。



宝马的第一辆汽车并不是自己开发的,它是买来的Dixi生产的一款德国版的英国奥斯汀7。1957年,英国的奥斯汀与莫里斯公司合并生产一款对抗宝马Isetta的车,那就是迷你。在20世纪90年代宝马对罗孚集团的大收购中,宝马拥有了这颗“小钻石”,这是历史有趣的巧合。

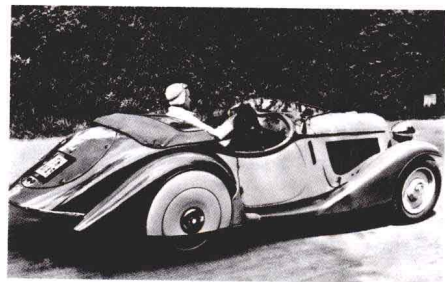
20世纪20年代,Dixi获得许可生产英国奥斯汀的德国版汽车,Dixi是引进双座的奥斯汀7型车(又称“奥斯汀娃娃”)。奥斯汀7型车的燃料使用的是相对便宜的汽油,而在那个年代几乎所有的汽车都使用柴油燃料。这款车的价格也仅仅比高档的摩托车贵一点。奥斯汀在英国非常受中级和中下级阶层的喜爱,在德国它同样准备向这些人施展自己的魅力。

尽管Dixi可以生产英国奥斯汀的车,但是这还是没有办法保证Dixi成为一个独立的汽车制造商。爱森纳赫人在第一次世界大战后的大萧条时期不得不卖掉亏损严重的Dixi,他们选择了一个有诚意的买家,一个生产飞机发动机的宝马公司。为

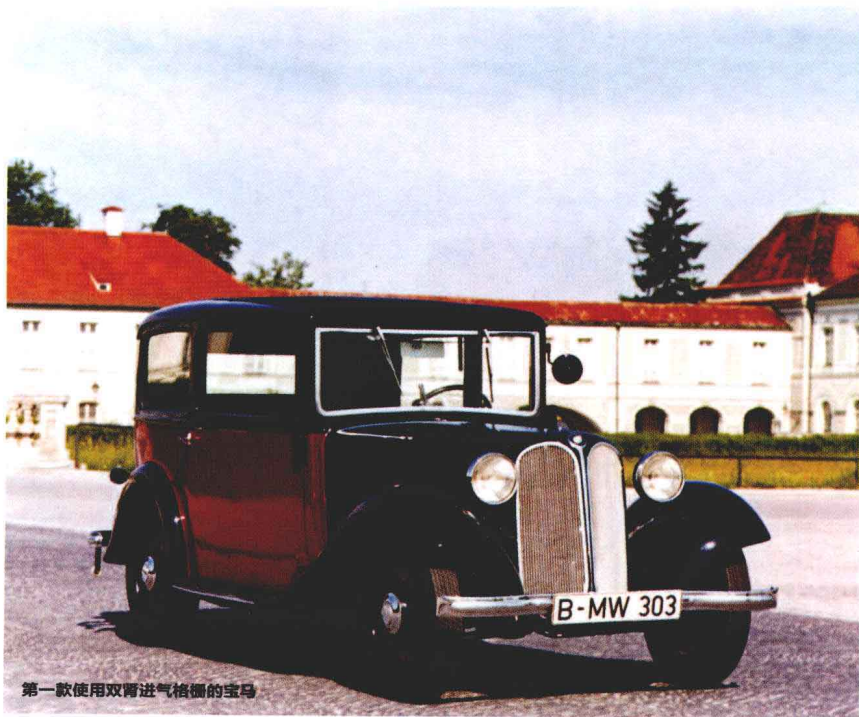


了买下Dixi, 宝马公司花费了1000 万德国马克。这看起来是很公平的, 只是宝马不知道Dixi 的债务已经达到了780 万德国马克。为了能进入汽车领域, 宝马付出过沉重的代价。

1928 年买下Dixi 之后, 宝马开始生产奥斯汀7 型汽车。宝马将生产的奥斯汀7 命名为宝马3/15。这个名字的含义是3 档变速器, 15 马力 (约10.29kW) 功率。这辆车在经过宝马修改之后以改良版DA2 的身份上市, DA 意指 “Deutsche Ausführung”(德国制造) 之意。虽然价格比高档两轮摩托车和跨斗摩托车贵不了多少, 但它吸引了很多德国家庭主妇, 甚至律师和会计等高级知识分子。1927~1931 年, 宝马销售了2.5 万辆3/15。德国军方也购买了一批3/15, 改装后用于装备部队。1929 年, 价值2200 德国马克 (523 美元) 的双座跑车版3/15 和价值2625 德国马克 (625 美元) 的折叠篷房车版3/15 上市。



1933 年, 宝马3/20 诞生, 它是第一款进气格栅上佩戴蓝、白、黑三色飞机螺旋桨标志的宝马汽车。3/20 比3/15 稍大, 采用后轮驱动脊骨式底盘, 这与费迪南德·保时捷的甲壳虫比较相似。但是与保时捷的汽车不同的是, 3/20 前后都有摇摆半轴, 而甲壳虫只有后部才有。3/20 又称为AM 4 (Ausführung München 4 Gänge), “慕尼黑生产, 4 档变速”之意。



第一款使用双肾进气格栅的宝马

1933 年, 6 缸的宝马303 问世。这是第一款采用双肾进气格栅设计的宝马汽车。双肾进气格栅

可以说是宝马在汽车历史画卷上的美妙签名, 21 世纪的今天它依然随着宝马汽车在世界各地畅游。

宝马3/20 和它的衍生版本都是马科斯·弗里兹设计的。与奥斯汀7 不同, 3/20 更像是一款为大众准备的车。美国 and 很多欧洲国家开始不景气起来, 但是德国似乎却在走上坡路。1934 年, 宝马飞机发动机、摩托车和汽车业务的销售收入达到了 8200 万美元, 同时为德国提供了 1.3 万个就业岗位。

宝马3/20 和 303 拥有现代的设计哲学和完美的车身比例, 它们比贴着Dixi 铭牌的奥斯汀7 更进一步, 它们的车身曲线代表了当时鲍豪斯的设计理念。这些车拥有 4 座版本、2 座版本和敞篷版本, 入门款价格为 2650 德国马克 (1043 美元)。303 是 6 缸汽车, 它的创新之处是前排座椅可以放倒来让乘员轻松地坐入后座。1934 年, 宝马推出了 315/1 型车。这也是宝马历史上开天辟地的一款车, 它是在 303 底盘基础上建造的跑车。315/1 是一款另类的“动物”, 可以引来路边无数行注目礼的“野兽”。弗雷泽·纳什公司将 303 进口到英国, 以弗雷泽·纳什·宝马的名称销售。

326 房车则是宝马第一款可以挑战梅赛德斯-奔驰房车的汽车。1936 年, 宝马326 首次展出。尽管评论家认为它的造型太过保守, 驾驶操控不够灵敏, 但它仍然是第二次世界大战前宝马最成功的车型。从某种意义上说, 它是 20 世纪 80 年代中期诞生的宝马 7 系轿车的前身。加长版本的宝马 326 被德国军方选为军用车, 德国人希望它能与美国军方的吉普匹敌。宝马 326 的加速性比较糟糕, 但是 1971mL 排量的发动机可以为汽车提供 110km/h 的高速。它可以以每分钟 1.6km 多的速度稳定地往返于慕尼黑和法兰克福之间。在 20 世纪 30 年代, 这样高速可靠性是很难得的。宝马 326 和今天的宝马 7 系一样,