

911
九十年代世界畅销书

汽车大战

世界汽车巨人和他们创造的世界

【美】乔纳森·曼特尔 著

CAR WARS

JONATHAN MANTLE

6.471

新华出版社

前 言

耶稣遇难后的 2000 年里,人类所使用的私人交通工具主要有两种:马和汽车。然而汽车对人类的意义要远远超过马。虽然汽车的历史只有短短的 100 年,但对于生活在地球上各个地区的人们来说,汽车改变了他们的生活方式。

世界各国汽车制造商的发展构成了汽车的发展历史。从某种意义上说,还体现了汽车工业发展过程中某些个人和民族的历史。这段自始至终都充满激烈斗争的历史主要发生在 20 世纪的下半叶。第二次世界大战的结束,揭开了汽车工业发展的序幕。这又是一场规模空前的“战争”,是完全可以和二战相提并论的政治、经济大战。汽车的发明给人类带来了革命性的变革,任何一种发明创造都无法与之相比。任何一种工业和汽车工业相比都不免相形见绌。

汽车制造商拥有世界上最大的制造工业,仅在欧洲、美国和日本就雇佣了 400 万员工,投资高达数百亿美元。100 年前,在法国和德国仅有六辆实验汽车。而今天,在有三条车道的公路上也已经车满为患。世界上共有 3.5 亿辆汽车,如果排成一列可达 200 万英里。这个长度能绕地球八圈,相当于到月球距离的三分之二。

但是我们无法回避潜在的污染和温室效应对人类生存环境灾难性的破坏。人们必须重新认识汽车及内燃机对于人类的意义。早在 1928 年,曾是推销员和早期工业领袖的作家布鲁斯·巴顿就以不容置疑的口气对美国石油商人说:

“你们可以在加油站前站一个小时,和那些买汽油的人交谈一下。问问他们每周花一美元所买的汽油在他们的生活中发挥了哪

些神奇的作用。”

“朋友们，你们卖的不仅仅是几美分一加仑的带有特殊气味的液体。你们卖的是青春的血液，是健康，是舒适、是成功……。你们应当站在芸芸众生的角度来看这个问题，你们的汽油在人们的生活中创造了奇迹。”

这是自由的奇迹，是人们可以自由移动的奇迹。有生以来第一次，人们可以自由迅速地去他们想去的地方。汽车改变了美国人的生活，人们对自由精神与机动性的需求改变了美国的汽车制造商。通用公司和福特公司成为美国之梦的同义语，并意味着跨国公司的崛起；意味着行政官员的权力；也意味着家族的兴盛。同时还意味着战后美国的强盛。

这一切的开始首先都在美国。二战结束后，千百万欧洲人获得了自由，整个世界都获得了自由。布鲁斯·巴顿的话现在看起来仍然没有过时。

今天的世界上，无论是在发达国家还是在发展中国家，大街小巷里都停靠着汽车。这看起来更像一幅世界景观。自二战结束以来，巴顿所宣扬的汽车奇迹超越了国家之间的障碍，成为个人财富与国家繁荣的象征。

20世纪60年代，汽车制造商们创造了战后欧洲的经济奇迹。70年代汽车工业本身的弱点和第一次石油危机使美国和欧洲遭受了沉重的打击，而日本则加快了走向强盛的步伐。80年代，日本成为世界强国，与美国及欧洲争夺世界霸主的斗争愈演愈烈。

90年代，汽车公司的发展已超越了国家的范畴。一些人们延续了很久的传统，包括劳动力的流动、国家以及国家之间的界限已显得有些不合时宜。汽车制造商创造了世界历史上第一个真正的全球市场。

在本世纪最后的10年里，远东国家以及中国正在填补全球市场剩余的空间。一场“战争”业已结束，而另一场“战争”已经开始。

这是一场全新概念的战争，它具有不同于以往的起因、动力、战斗成员和联盟。

汽车不仅加入了“战争”，而且也参与了和平。它既导致了贫困，也创造了繁荣。本书的一个论点是：供大于求将使市场进行自我调节，人们对汽车的需求将轮回到最初以实用为目的的“人民大众汽车”。

本书是一部汽车的政治传记，是 20 世纪下半叶汽车发展的历史。书中把汽车做为现代人类历史的载体。本书将把读者从 1945 年的柏林带到 1995 年的上海，去追溯这段历史背后的人物以及政治和经济的发展。本书记录了汽车发展史上无数的成功与失败，而这一切的目标都是为了争夺全球汽车大战中史无前例的桂冠。

本书揭示了工业间谍在国家以及国际竞争中的作用，并分析了第一个全球市场形成后具有一定影响力的政治和经济力量。本书还探讨了人做为个体追求自由和移动奇迹的动力根源，关于这一点，我们尚未找到更佳的答案。

目 录

前言	(1)
第一部 斗争从和平开始	(1)
1. 希特勒:驾驶席上的独裁者	(3)
2. 日本:“武士”变成了轿车	(20)
3. 意大利:阿涅利和菲亚特的杰作	(27)
4. 法国:自由之路	(31)
5. 英国:真正的人民大众车	(33)
第二部 美国和欧洲的崛起	(39)
6. 车星、影星并驾齐驱	(41)
7. 意大利的一个小镇	(44)
8. 菲亚特与意大利共繁荣	(47)
9. 戴高乐与“女神”	(53)
10. “奔驰”与经济奇迹	(55)
11. “宝马”与巴伐利亚的骄傲	(58)
12. 波尔舍与人民大众汽车	(61)
第三部 美、日、欧三足鼎立	(69)
13. 汽车城里的巨子	(71)
14. 自取灭亡的英国汽车工业	(75)
15. 沃尔夫斯堡的纪录	(86)
16. 绑架、谋杀和产业行动	(90)

17. “武士”时代的到来	(96)
第四部 霸主之战	(99)
18. “奔驰”“通用”在中东	(101)
19. 雷诺、标致—雪铁龙内部动荡	(106)
20. 丰田、马自达和豪华车市场	(113)
21. 大于国家的城堡——沃尔沃	(115)
22. 四轮驱动时代的来临	(119)
23. 日本全方位的渗透	(121)
24. “卫星”“吉尔”路边抛锚	(127)
第五部 相会在环球市场	(133)
25. 马来西亚、韩国异军突起	(135)
26. 经济侵略珍珠港	(139)
27. 超级模特与超级间谍	(145)
28. 德国人进军北美	(154)
29. 汽车帝国的回马枪	(162)
30. 开拓东方与新领地	(168)
31. 汽车走私横行不法	(184)
32. 中国汽车工业之腾飞	(189)
尾声 昨天、今天和未来	(196)

第一部

斗争从和平开始

1. 希特勒：驾驶席上的独裁者

在人类驾驶汽车的历史上，墨索里尼、斯大林、贝当都没做出过任何贡献。汽车发展最初的推动者这项殊荣只能属于阿道夫·希特勒这个 20 世纪的暴君、极权者、反民主者和独裁者。希特勒从未学过驾驶汽车，但是他却把汽车留给了这个破碎的世界。

德国人早期生产汽车的公司为 Volkswagenwerk，译为：“大众汽车公司”，但其产品却有着不同的名称。

据《纽约时报》报导，希特勒创造的汽车年行驶里程的纪录高于任何一个统治者或国家元首。1933 年，他宣布柏林汽车博览会开幕，此后每年一届，一直延续到 1939 年。

1935 年，在汽车博览会开幕式上，希特勒当众称赞戴姆勒和本茨两位先生，称他们是人类运输界的伟大先驱。他讲这番话，并不完全是恭维他们，即使这家公司为他这个独裁者购买马力最强劲的汽车提供了相当优惠的折扣。

在 1936 年的汽车博览会上，希特勒极力赞赏马力强劲的“宝马 326”新车型。他宣布德国已经“有效地解决了生产合成汽油的难题。”

希特勒对于汽车过于雄心勃勃，正如他在其他许多方面一样。希特勒发起了一项浩大的工程，即覆盖整个德国的高速公路和公路网。正像希特勒宣称的那样，这些公路标志着“德国汽车交通的转折点”。

希特勒最雄心勃勃的工程，在 1934 年就开始了。德国总理委托费迪南德·波尔舍博士等人设计一种民用汽车。这种车的价格不超过 1000 德国马克（85 英镑），并且具有空气冷却系统，时速可

达 60 英里。为了适应在庞大的高速公路网上行驶，还特意研制了一种低转速、高速档的引擎。希特勒和他的总设计师阿尔伯特·斯波尔设想，在高速公路上每 40 公里设置一个加油站，这样高速公路可以从柏林延伸到莫斯科。

希特勒自己承认：“所有的战略公路都是暴君建造的，古罗马帝国、普鲁士和法国都是如此。暴君们通过高速公路直穿国土，而其他道路却像蜿蜒的游行队伍，必然浪费无数时间。

据波尔舍说，希特勒曾说过汽车应该“看起来像一只甲壳虫。”

1938 年，德国小镇“从快乐到强大”

到 1935 年，汽车样车测试的工作正在进行。原来提议大众汽车公司厂址应该建在纽伦堡附近，这样车主们参加纳粹国家社会党集会后，便于取车。这个提议后来证明不实际，但是一个庞大的工厂和城镇在吕讷堡兴建起来。

大众汽车工厂是以美国红河畔的底特律市的福特汽车厂为模式制造的。希特勒十分羡慕福特的思想，并宣布这就是德国要走的道路。与美国模式所不同的是，德国工人靠没收工会的资金维系，由墨索里尼出借的意大利建筑工人施工。

1938 年，希特勒参加为工厂奠基的活动。这次集会上人数众多，并悬挂着纳粹的旗帜，希特勒宣布：“这种汽车就是为了广大的群众制造的，目的就是满足他们的交通需要，旨在给予他们快乐。”希特勒补充说：“车名为‘KdF’车”(Kraft durch Freude)——“从快乐到强大”的缩略语。这个车名可难为了市场销售人员。

1939 年，KdF 车在柏林汽车博览会上首次亮相。可是，“从快乐到强大”汽车城里的工作却进展缓慢，市场销售日趋重要。因为要吸引住公众的兴趣，一种新的储蓄计划展开了，这个计划体现了那个时代的恐怖气氛。KdF 车未来的主人们每周向德国劳工战线

缴付五个德国马克便可预定 KdF 车。一旦付到 999 马克时，他们即可领取自己的汽车。

可是当时的实际情况是工厂尚未竣工，汽车尚未造出来，这个事实第三帝国的普通公民们是一无所知的。也是出于对亨利·福特的敬意，公民们可以选择车的颜色，只要是在蓝灰之间自己喜爱的任何颜色都可以。

付足车款需要四年时间，但是多付钱可以提前得到车。然而，只要有一次未付款，整个合同将作废。当时的孩子们一个月也能节省五马克，以至于 30 年以后，汽车公司还在偿还一部分人的钱。

到 1939 年止，有 36,668 名德国人在一家柏林银行存款，数额为 1,100 万德国马克。同年，柏林汽车博览会上，一个荷兰人与希特勒会面了，他的名字叫本·庞。

本·庞获得了德国方面正式批准，可以在荷兰销售 KdF 车。本·庞回国了，他对这笔生意很满意，等待下一步行动。

然而事与愿违。1939 年 8 月 28 日，荷兰动员国人参军。9 月 1 日，德国入侵波兰，1940 年 5 月 10 日，德国部队踏上了荷兰领土。

荷兰皇室逃往伦敦。不到两周，鹿特丹沦陷。荷兰人向征服者的首领投降，这个首领就是本·庞在汽车博览会上会见的希特勒。

第二次世界大战爆发时，KdF 汽车厂生产的车很少。波尔舍博士和他的儿子费里作为经理人，把工厂投入为战争服务的行列，以此保存他们的地位。

KdF 汽车厂制造了敞篷军用吉普车(Kubelwagen)，这是一种斗式的越野吉普车。德国侵略苏联后批量生产这种车，隆美尔的部队在非洲也使用这种车，并受到特别青睐。可是，敞篷军用吉普车不能在水中行驶，水陆两栖吉普车克服了这种障碍，它利用焊接好的钢并在关键部位用橡胶密封。车轮在水中保持转动，通过安装在尾部的推进器推动汽车前进。

战争持续着，KdF 汽车厂越来越依赖集中营的苦力和苏联的战俘。这家工厂变成了德意志帝国的一间神秘的机房。他向西部战场发送 V-1 型飞弹的弹身和弹翼，向东线苏联战场发送金属板的军用炉。

在这种情况下工厂即使生产出来的少量 KdF 车也并没有交付给付款人使用，却提供给了纳粹党军官。由于汽油紧缺，许多车改为烧煤，焦炭，煤气，无烟煤甚至泥煤。

由于弗兰肯斯坦博士的发明，大众公司转向生产 V-1 型飞弹。有趣的是，有一颗飞弹在独裁者末日时恰到好处的发挥了其效用，它恰好就是从那位独裁者约七年前首创的小汽车而改产的飞弹。

希特勒最后一次兜风

英勇的追求变为一场梦。这是不可避免的，也是对希特勒理想的最终嘲弄。从开始到结束仅仅经过了六个春秋。华沙落入红军手中。罗斯福、斯大林和丘吉尔三强首领相会在雅尔塔重新划分世界，而这时却没有希特勒的份。在同盟国炮火的攻击下，德累斯顿被摧毁，科隆陷入同盟国控制中。1945 年春，失败已成定局，希特勒作最后一次垂死顽抗，他亲临东线战场集结部队。

纳粹元首和私人司机，埃里克·肯普克驾着一辆改装的 KdF 车，由柏林向东线战场驶去。这辆 87 型指挥车是四轮驱动汽车。前部安装一个滚柱轴承，为了能超越路面的大障碍物。车的工程设计原理无懈可击。但是，在希特勒的道路上，重重困难已无法克服。

暴君希特勒所建的战略公路末日来临，希特勒设想有朝一日高速公路从柏林直通莫斯科成了幻想。

从东线战场返回后六周，希特勒和伊娃·布朗在柏林的地下掩体里自杀身亡。结果罪有应得，他们的尸体被浸在汽油中，汽油

仍是希特勒的私人司机提供，然后点燃了。

希特勒最后的行程乘坐的是 KdF 车，但是他更喜欢坐着 7.7 公升增压式的“梅赛德斯—奔驰”周游他的领地。他最赏识的设计师阿尔伯特·斯尔皮却喜欢更快、更轻的“宝马”车。希特勒和斯皮尔喜好相异，“梅赛德斯—奔驰”和“宝马”也各不相同。这两种车的差异至今仍在延续着，而希特勒、斯皮尔和千年帝国的差异却不复存在了。BMW 是 Bayerische Motoren Werke 的缩写，意为巴伐利亚发动机厂。巴伐利亚发动机厂建于第一次世界大战前不久。在弗朗兹·约瑟夫波普的领导下，汽车公司为了引人注目，设计了一个圆形的蓝白相间的徽章，象征着巴伐利亚蓝白色旗帜背景下的飞机螺旋桨，当然也是白云，蓝天的颜色。

巴伐利亚发动机厂制造飞机发动机。这种发动机适应高空作战，很快建立起信誉。里希特霍芬战斗机中队的中尉厄恩斯特·尤代特已取得十次空战胜利，他说：“它的唯一缺点就是制造的太晚了。”

第一次世界大战后，巴伐利亚发动机厂被禁止生产飞机发动机，曾一度转为生产摩托车。他们搞到一辆英国造的“道格拉斯”，拆开并研究它的构造。后来，公司又重新生产飞机发动机。20 世纪 20 年代里，这家公司第一次尝试生产汽车。日本人的作法是搞一辆英国奥斯汀—VI 型车，把它拆开，然后造出自己的汽车。而巴伐利亚发动机厂不同，他们得到特许后，直接生产“奥斯汀—VI”车，改名为“迪茜”。随着 20 世纪 30 年代德国的复苏，巴伐利亚发动机厂重新闻名于世，“宝马”汽车是世界上最快的汽车，它的摩托车在国内国外的车赛上频频夺魁。英国《每日邮报》曾登载标题为“纳粹士兵赢得汽车大赛”的报导。

第二次世界大战中，巴伐利亚发动机厂重新集中制造飞机发动机。它的另一个专长领域是研制 V-2 火箭，这又是一个姗姗来迟的创新。

但是，巴伐利亚发动机厂的创建者和主要资助者并非纳粹分子。德国空军未能空中称霸，在戈林的压力下，尤代特写到：“有时，你不得不与魔鬼鉴定条约，为了飞行嘛，只要它不请你吃饭就行了。”1941年12月，尤代特开枪自杀。

巴伐利亚发动机厂被德意志帝国罪恶的努力所吞噬。巴伐利亚州的阿拉赫分厂使用达肖集中营和其他集中营的苦役。囚徒们遭受非人的待遇，工厂里的囚徒们也没有逃脱纳粹“夜雾”^① 灭绝政策的厄运。

到1945年时，巴伐利亚发动机厂在同盟国战争罪的名单上名列前茅。像阿拉赫这样的一些西部工厂原有一些机器都被拆散，改为生产锅碗瓢盆和自行车。

爱森纳赫的分厂，曾在战争中生产汽车和摩托车，也开始解散，但是它没有被彻底毁坏，而被保存下来了。然而它又面临着另一种命运：红星即将取代夜雾。

1945年4月，德国爱森纳赫

艾伯特·西德尔目睹了第一辆坦克的制造，他如释重负地松了一口气，因为坦克是美国而不是德国制造的。西德尔是巴伐利亚发动机厂爱森纳赫分厂的总工程师，他受命炸毁任何还没倒下的东西。而美国人在这里的存在，意味着他可以不理睬这个命令同时不必担心陷入绝境。

沃伯勒城堡下的爱森纳赫古城基本上已经被炸弹摧毁。爱森纳赫分厂玻璃粉碎，锅炉房变成了废墟，修理车间也已残墙断壁破烂不堪。

^① 夜雾：“夜雾”命令即1941年12月纳粹分子发布残酷镇压占领区抵抗运动的命令。

西德尔和几个同事们放下了手里的白旗，一辆谢尔曼车停到了工厂门口。美国第六装甲师的一个军官从车上下来。吉普车里一个美国兵把西德尔带回残缺不整的家。西德尔告诉了妻子一个令人高兴的消息。

当天下午，他返回工厂。他接受了开始工作的命令。印刷车间可以印刷传单，向当地人民宣传城镇指挥官求助的要求。幸存者还是够组成一支骨干生产队伍。尚存的车辆组成一支小型车队。

西德尔不介意什么形式的工作，只要有工作就行。六年来他第一次感到可以没有恐惧地工作。

到了1945年6月，美国人对西德尔的兴趣减弱。情况有了朝正常方向发展的信号。事实上，这是因为美国人已经获得巴伐利亚发动机厂在德国“火箭计划”中所起作用的完整资料，这足以在美国的“太空计划”中发挥关键作用。

6月底，美国兵离开了图林吉和萨克森。临走前他们向西德尔是否愿意回到巴伐利亚发动机厂在慕尼黑的总部。他考虑后决定去。他把家庭的财产装满一辆卡车准备上路。

7月1日凌晨，一个美国兵开着宝马公司生产的摩托车来到他的办公室。他向西德尔是否还有汽缸盖。西德尔略作思考之后果断地朝美国兵点了一下头，说“来吧。”

美国兵摇头说别过去，他指了一下仓库，那边有苏联人。

苏联人？西德尔感到很奇怪，他跑到仓库，仓库门敞开着，往里一看，装好准备去慕尼黑的卡车不见了。

“喂！”一个声音从后面传来，“过来！你的老板在这儿吗？”问话中带着强硬的口吻。

西德尔还是插好了门，虽然里面已经没有什么有价值的东西了。他转过身来，慢条斯理地说：“我是这里的老板。”

骑摩托车的美国兵已经不见了，而站在那的是一个手持卡拉什尼科夫枪的苏联士兵。

1945年德国，一个叫“从快乐到强大”的小镇

爱森纳赫以北240公里，离向西推进的苏联红军仅有几公里处即是KdF汽车厂。KdF汽车厂是雾霭中吕讷堡的一个幻影。战争结束前几个月，汽车厂损坏得并不得非常严重，后来同盟军报复V-1火箭对英国城市的毁坏。结果工厂被摧毁了，制造车身的车间成为一堆烂铁。

军用吉普、水陆两栖吉普和怪模怪样的KdF-Wagen车车顶上的托梁融化在爆炸的高温里。苦役们、集中营的囚犯们、苏联战俘们已经无影无踪了。但是，他们曾经在这家工厂里做苦役，这个事实在人们记忆中不会轻易地被抹掉。

赫尔姆特·阿姆坦布林克不是苦役，不是集中营里的囚犯，也不是战俘。他是青年国家社会党党员。阿姆坦布林克曾是德国空军传令兵，纳粹党军官撤退前，命令他留下和同盟国打后卫战。他拒绝了这道命令，扔掉了可恨的带纳粹党徽的袖标，在他家乡附近的索托伊向英国军队投降。

索托伊距KdF汽车厂112公里，这是空袭时大众汽车厂零件和设备的疏散地。阿姆坦布林克在这里找到工作，清理战争留下的一片混乱。

第一天上班，工头就让他回那个残缺不全的家去取游泳裤。“游泳裤？”阿姆坦布林克问道。

工头告诉他说有一个池塘要清理。阿姆坦布林克一切按照吩咐去做。五年来他第一次知道即使拒绝也不会面临死亡的威胁。

池塘曾被用来抽水灭火，现在水面上漂浮着油迹。阿姆坦布林克从水中冒出来，满身油腻，他成功地捞到了差速器和变速器。

到索托伊几个月以后，新鲜感逐渐消失，阿姆坦布林克又回到学校。教师们正努力从纳粹时期的阴影中解脱出来。

阿姆坦布林克认定他的前途在112公里以外的那家汽车厂。

他和几个朋友步行起程了。夜晚，他们在谷仓里睡觉。路上桥梁的支架被炸飞了，有的是撤退的国防军炸的，有的是同盟国军队炸的。走了两天，他们终于到达了 KdF 汽车厂。

1945 年夏，赫尔姆特·阿姆坦布林克 16 岁了。

KdF 汽车厂在被解散的工厂名单中排在最前面。厂里的机器已经成为给同盟国军队的赔款。苏联对赔款如饥似渴，不在乎机器是什么样的状况。美国人的“摩根索计划”不涉及这家工厂。“摩根索计划”的目的在于通过限制工业来惩罚德国，并将德国重新组建成一个以农业为主的国家。

工厂的经营者和厂里的工人成分复杂，是一个大杂烩。同情纳粹的人有之；失去国家的人有之；还有失去道德观念的工程师。

原始条件下生活的人们只能选择自力更生。阿姆坦布林克和实习机械师住在冰冷的木屋里。他们总是饥肠辘辘。他们穿着美国军靴，墨绿色英国军裤，从邻近的豆田里偷土豆吃。

德国新划分后的版图也不利于工厂的恢复。东面 16 公里处是英国和苏联管区的汇合处。亨利·福特本人在战争爆发前宣布说：“我们不把自己看作是民族公司，而是一家多国联合体。”而此刻他看了一眼地图上的 KdF 汽车厂，宣称：“给我们的这块地方屁也不值。”苏联红军为近邻，要发展汽车生产没有丝毫可能。

占领军在考虑该做什么的时候，工厂和城镇换上了一个新的名字。“从快乐到强大”汽车城被改名为“沃尔夫斯堡”，根据沃尔斯伯格的冯舒伦伯格伯爵而命名，因为工厂建在他的领地上。

“沃尔夫斯堡”由同盟国管辖区内的军事政府所控制。一个皇家电气工程师小分队驻扎在工厂，建立一个修理基地，修理所缴获的敌人军车。

在美国人看来，这家工厂注定将被扔进历史的垃圾堆。做为占领军的同盟国军队中英国实力较弱，但是英国不同意“摩根索计划”。他们认为，把德国重建为农业国的惩罚就是创造一个使纳粹