

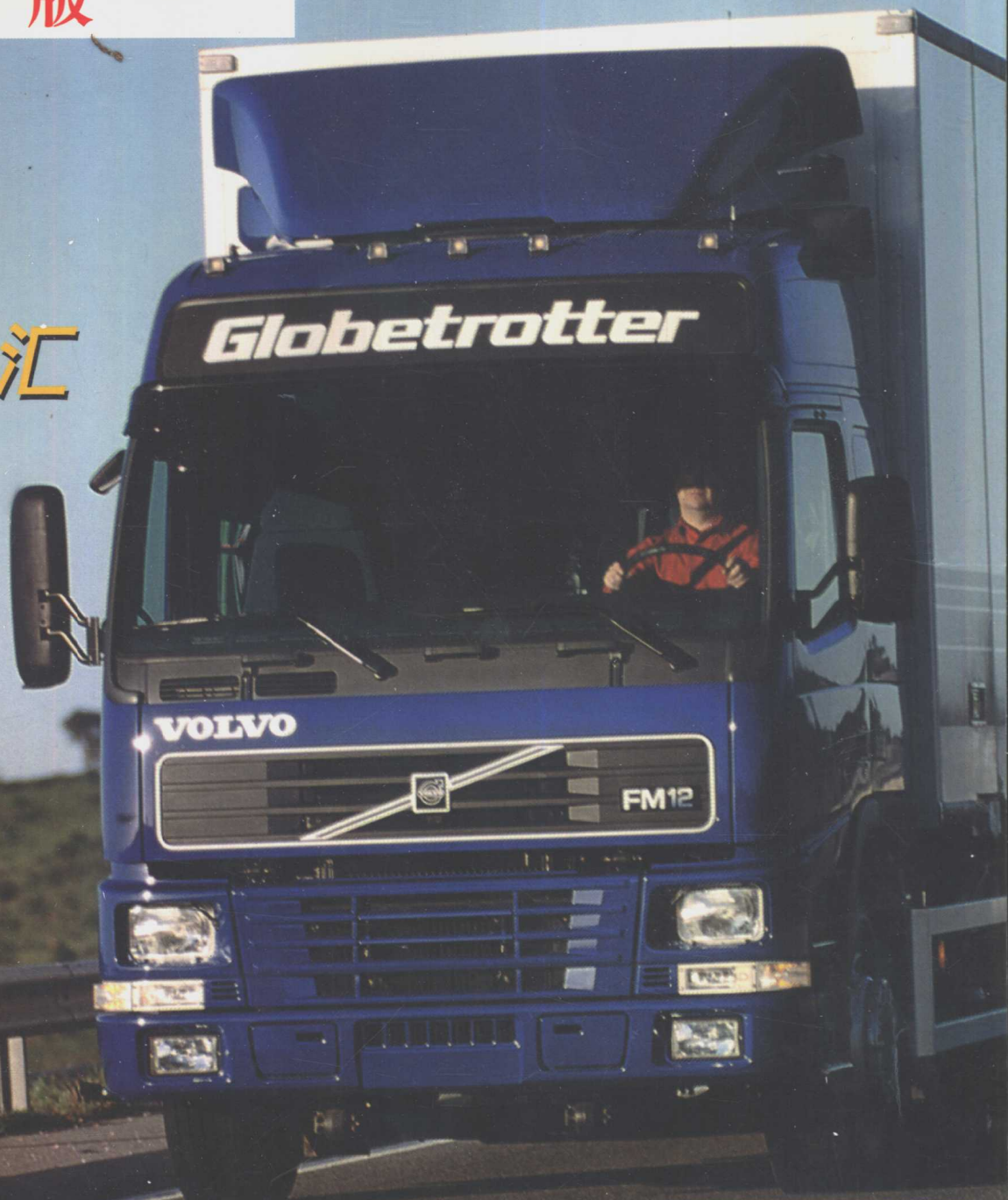
全球商用车录

中文版

德文原版引进

世界最新 商用车总汇

- 图文介绍
- 技术数据
- 价格



中国物价出版社

1200215246



1200215246

全球商用车录



F766-62
43

中国物价出版社

目 录

图书在版编目(CIP)数据

全球商用车录: 2001/ETM出版发行有限责任公司
编。-北京: 中国物价出版社, 2001.9

ISBN 7-80155-286-5

I.全… II.E… III.汽车-世界-2001-名录
IV.F.766

中国版本图书馆CIP数据核字(2001)第063427号

中文版权提供:

ARENA MEDIA MANAGEMENT CO., LTD.

著作权合同登记 图字: 01-2001-3441号

编者: 2001 ETM EuroTransportMedia Verlags-
und Veranstaltungs-GmbH

策 划: 安钟岩 吴峥 吴昊

主 编: 孟冀

审 校: 张任秋

翻 译: 潘海峰 张宇辉 孙咏梅

责任编辑: 于小花 王海燕

校 对: 陈雅

出版发行: 中国物价出版社

印 刷: 深圳市佳信达印务有限公司

版 次: 2001年11月第1版

印 次: 2001年11月第1次印刷

印 张: 12

开 本: 889 × 1194 大16开

字 数: 120千字

定 价: 52.80元

中文版权独家所有, 侵权必究

本书装订如出现质量问题, 出版者负责调换

前 言

刻意创新 4

载重汽车

英国汽车公司
大宇艾维亚
达夫 13

戴姆勒-克莱斯勒 16

爱理福
福登
福来纳 19

吉纳夫
日野 20

五十铃
依维柯 21

耶尔奇
肯沃思 24

马科
曼 25

土耳其梅赛德斯-奔驰 28

三菱福索
穆兹克特
纳维斯塔 29

日产柴
奥地利汽车厂
佩特比特
拉巴 30

雷诺V.I. 31

罗曼 33

斯堪尼亚 34

赛东·亚特金森
西苏 36

斯柯达利亚兹
斯塔尔 37

斯特灵
塔塔工程 38

太脱拉
特贝格
沃尔沃 39

巴西大众
齐尔 42

客车

奥托森
奥维特 44

贝克霍夫 45

鲍伊拉斯
英国汽车公司
博瓦 46

布雷达梅纳里尼客车
凯塔诺
卡斯特罗苏亚
孔特拉拉克 47

大宇
达夫客车
登奥斯腾 48

艾亚格拉
艾伊德塔勒
艾奥斯
欧洲客车 49

梅赛德斯爱福客车 50

赛特拉爱福客车 52

福来纳
赫斯 53

好利兹
西斯帕诺汽车
伊利斯客车 54

五十铃 55

耶尔奇
卡罗萨 56

卡维兹
库斯特斯 57

科维克斯
库策尼兹
自由客车
曼 58

马可波罗
土耳其梅赛德斯-奔驰 60

三菱
尼奥普兰 61

日产 62

商务客车
奥普塔利
普拉克斯通 63

普雷福斯特
罗卡尔
萨诺斯
萨奥 64

斯堪尼亚 索尔	65	弗朗克 格奥尔格 盖尔根	86	奥尔特豪斯 巴风格 帕太克-卡戈泰克	106	CC 戴姆勒-克莱斯勒	127
塔姆 塔塔	66	戈贝尔 哥发	87	佩奇 普法奥-雍斯顿 PM	107	迪耶奇 多尔 恩普尔	128
范霍尔	67	格罗斯 通用挂车 哈斯	88	皮亚琴察 波拉鲁斯-居发 普罗布斯特	108	爱理福 ES-GE 费蒙维尔	129
沃尔沃 齐尔	68	哈勒尔 海灵	89	伦德斯 罗尔	109	吉纳夫 戈德霍费尔	130
挂车与载货装置		海格拉 许飞曼	90	罗尔佛 莱施维策 桑罗	110	格罗沃 容格 开尔布勒	131
阿采毕·福吕奥夫 阿克爾曼	70	约阿布 约里克兰 雍博	91	希尔 施密茨	111	卡尔马 卡马格	132
AFE 阿特利尔-杨森-考利勒 阿尔发	71	容格 卡普勒	92	秀灵 施拉德 施瓦茨米勒	112	克莱斯 克罗姆豪特 朗根多夫	133
阿尔科 阿鲁万 安娜堡 阿特拉斯-魏豪森	72	凯斯博雷尔TS 凯斯博雷尔TT 肯普夫	93	施韦尔姆 佐默	113	利普海尔	134
奥雷巴 伯尔 巴尔陶	73	肯尼斯 开普勒 开斯特纳 吉斯灵	94	索尔 佐尔蒂默 斯拜尔曼	114	利普海尔矿业 卢那	135
巴吕瓦尔 拜尔哈茨 本德	74	金斯霍费尔 克劳斯 克雷格-欧罗普 克纳本	95	斯皮尔 斯比策尔 司达斯	115	曼内斯曼德马蒂克 莫尔 莫克西	136
贝格 贝格(奥地利) 比伯拉赫	75	凯歌	96	斯太特 TBV 泰克那米克斯 托伊本	116	默斯莱因 米勒-米特塔尔 穆尔蒂卡	137
布罗门洛尔 博克 波可尔斯	76	科斯特纳 克莱斯 克罗内	97	蒂勒 蒂乐 蒂尔桑/高赫	117	诺特博姆 奥地利汽车厂 佩尔利尼	138
博泽 勃兰特 布兰德鲁普	77	朗伯雷	98	特兰斯利福特 特里格法 图乐	118	PPM 布拉夏 罗曼	139
布格 崩格 布格哈特	78	兰费尔霍夫 朗根多夫	99	温特霍尔茨纳 范埃克	119	鲁特曼 朔伊勒	140
卡迪 卡尔戈福罗尔	79	雷格拉斯 利勃海尔 林德纳&菲舍尔 罗施+莱因贝格	100	范霍尔 范泰克	120	斯堪尼亚 塔达诺发温	141
科马奇 道特爾 丁克尔	80	罗格利夫特-琼斯莱德 罗尔 玛扎尔 马莱尔/米勒	101	维贝尔蒂 瓦肯胡特	121	特贝格 德克斯	142
多尔 DTM 爱发	81	梅可波 迈尔灵 麦勒	102	瓦尔克莱纳 维康 韦斯特法里亚	122	提莫内 提坦 托特拉克 沃尔沃	143
埃格斯 恩普尔	82	迈尔 米罗弗雷特 加雷尔 穆尔德	103	维德曼&赖希哈德 维尔纳 齐昆 策勒	123	VCE 齐尔	144
艾哈特 埃斯太伯 埃斯特雷尔	83	米勒-密特尔特尔 米勒 MSTS	104	专用汽车		技术数据与价格	
埃沃尔斯 爱吾思 埃斯普雷索 F·魏豪森	84	MV 吕布提恩 诺特纳格尔 诺沃泰克 奥尔盾	105	奥托格魯里格 布雷马赫 布罗舒依斯	125	载货车底盘(总重量3.5吨以上)	147
发西 发温 费尔德宾德	85			布赫 卡特皮拉 夕发	126	自卸车、建筑工程车 底盘(总重量3.5吨以上)	163
						鞍式牵引车(总重量7.5吨以上)	172
						载货车(总重量7.5吨以上, 配备全空气弹簧)	180
						旅行客车和公交客车 (总重量3.5吨以上)	185



刻意创新

节奏在加快：新型汽车、新型发动机以越来越快的节奏诞生了。这种速度的加快一方面是由于越来越严格的尾气排放规定迫使人们研究新的技术，另一方面，竞争明显加剧，争夺顾客的斗争促使创新越来越迅速。如果没有这种竞争，创新就可能被掩盖了。

在曼公司新产品系列的开发过程中，最复杂的事情之一就是命名。外界谈起来的时候都用F 3000这个名称，曼公司内部则流行称其为NFG(新一代汽车)。这会使人得出这样的结论，即，慕尼黑的创新不是仅局限于某个产品系列，而是意味着新一代曼卡车的诞生。最后新车被命名为TG-A，是“技术时代第一车型”的缩写。

TG-A于2000年春天推出时只有少数几种车型。供应的均系410马力或460马力的鞍式牵引车，加装标号为XL和XXL的两种宽大的驾驶室。2000年9月，在法兰克福国际汽车博览会上曼做了补充，现在增加了长底盘车、6×2结构三轴载货车和全空气弹簧车，配以约2300毫米宽的TG-A驾驶室，驾驶室有三种款式：短型、长型和高顶长型。还增加了一台功率更大的著名的D 28系列发动机，排量为12.8升，现在功率为510马力，扭矩2300牛·米。18.3升V10发动机虽尚未批量生产，但已在法兰克福国际汽车博览会上展出过，拥有共轨直喷装置，700马力，已达到欧洲3号排放标准。

在同一时间内，轻型和中型产品系列也有了更新的发动机，车



恢复老传统：斯堪尼亚以164系列重新在发动机功率方面处于领先地位。



依维柯欧洲货运泰克托拥有新的发动机和附加名称。四缸和六缸发动机功率为125马力至210马力。



总重量11吨至18吨的新型沃尔沃FL 6，2000年春天开始使用符合欧洲3号排放标准的发动机。

的前脸略做改动，使用了新的型号E(LE和ME取代了原来的L和E)和F2000代表进化(Evolution)。除了原有的符合欧洲2号排放标准的发动机外，在法兰克福国际汽车博览会上还展出了五种符合欧洲3号排放标准的发动机，其中有的功率和扭矩值改变了。D 08系列的4.6升四缸发动机功率为140马力或180马力，6.9升六缸发动机的功率为220马力、245马力或280马力。

斯堪尼亚拥有五缸发动机吗

斯堪尼亚公司再次以新的近16升排量的八缸发动机继承了在功率方面遥遥领先的老传统。四气门和电控高压喷吸的V8发动机功率为480马力或580马力，均符合欧洲3号排放标准。1.95升的单缸排量使发动机总排量达到15.6升，斯堪尼亚准备将这一排量列入全部汽车生产计划。

使用这种带有相同活塞、连杆和缸盖的统一气缸的六缸和八缸发动机有四种排量：11.7升和15.6升、10.6升和14.2升(缩短冲程，每缸为1.77升)。但为了在300马力以下也使用这种统一气缸的发动机，瑞典人必须有一种五缸发动

机(排量为8.85升)。人们早就在谈论这种发动机，但在振动技术上很难掌握。

从总体上看，自5年前推出以来，4系列就有一些改变。特别是斯堪尼亚成功地将从前沉重的4系列的净重减少了250千克。电控盘式制动对此也做出了贡献，自2000年法兰克福国际汽车博览会以来，斯堪尼亚也供应长头汽车了。

依维柯自20世纪90年代初更新所有结构系列后，现在不断推出新型发动机。先是库尔索8(Cursor 8)，后来是库尔索10，现在是泰克托(Tector)，2001年推出库尔索13。排量为7.8升和10.3升、增压器可变的两种库尔索发动机完全取代了从前的9.5升和13.8升柴油发动机。2000年另一依维柯发动机家族中功勋卓著的成员也将退休：即8000系列，它作为8040型(四缸)和8060型(六缸)服务于当前的欧洲货运(Eurocargo)



12升直列六缸发动机，400马力，不是为德国生产的。

行列。从2001年起，这些发动机将被泰克托系列取代，泰克托系列使用共轨直喷技术，有四个气缸和六个气缸(排量为3.9升和5.9升)，首先用来满足对130马力至210马力功率的需要。

供应德国的长头汽车

继斯堪尼亚之后，现在沃尔沃也向德国供应一种采用欧洲技术



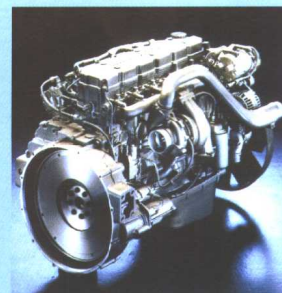
现在轻型和中型曼卡车有一附加名称“进化”。



自2000年法兰克福国际汽车博览会以来TG-A使用2.3米宽的驾驶室。



依维柯新的 泰克托系列



发动机结构	排量 升	功率 马力(转数/分)	扭矩 牛·米(转数/分)
直列4缸	3.920	130/2700	430/1200
		150/2700	490/1215
		170/2700	560/1200
直列6缸	5.880	182/2700	570/1200
		210/2700	680/1200

的长头汽车了。它叫作NH 12，产自巴西，实际上无非是一台现代的驾驶室后移、前轮驱动的平台汽车。按照这一方法，20年来斯堪尼亚一直在生产长头汽车，主要销往南美各国。沃尔沃1999年推出了原来N型的后继车型，这款以1993年推出的FH 12为基础的新型车几乎拥有与FH 12相同的驱动技术、相同的框架和相同的驾驶室，但驾驶室向后移置了相当于一个发动机盖的距离。自这一车

型在法兰克福国际汽车博览会上推出以来，在德国也能买到它，但暂时只作为420马力的4×2牵引车供货。驾驶室有L 2 H 1(长型)和L 2 H 2/全球通(Globetrotter)两种。沃尔沃供货计划中的新车型还有总重量从11吨至18吨的FL系列。两种7.5吨的FLC和FL 608不再生产了。但沃尔沃自2000年底起在德国接管了三菱汽车中心，可填补这一缺口。

戴姆勒-克莱斯勒以现有的卡车供货计划进入了2001年。但在法兰克福国际汽车博览会上，斯图加特人也并非完全无所作为。因为这时他们已经引进了电子循迹装置和车距控制装置。在卡车技术方面这无疑是一个新时代发出了起跑信号，在这一时代中，卡车司机不久就同火车司机没有区别了。

但在2001年，至迟在2002年，



沃尔沃长头汽车NH 12以FH 12为基础，驾驶室后移。



乌尼莫克技术简单。新驾驶室。



大众2000系列：从总重量8吨的单体载货车到40吨300马力的鞍式牵引车。

亚特罗斯 (Actros) 系列要进行车型更新，可以比此前更为实用。从第一批照片就可以清楚地看出外部载货容积扩大了，前灯改善了。看来同样肯定的是V6发动机的功率会更大，目前为428马力，在2001年12升排量将产生460马力至480马力。在德国可能买不到使用12升直列发动机OM 457的大型亚特格 (Atego)。这种亚特格车型本来是为南美研制的，也将作为物美价廉的卡车销往东欧。戴姆勒-克雷斯勒最近还更新了经典车型乌尼莫克 (Unimog)。U300、U400和U500等新系列是比较简单和“比较文明”的汽车，性能价格比更合理。符合欧洲3号排放标准的发动机功率为136马力至279马力，新车型的驾驶室系由碳纤维复合材料制成。

大众公司制造的40吨型车

巴西大众汽车公司自1981年以来一直在南美生产卡车。第一批汽车为11吨和13吨型，配以曼海姆公司 (MWM) 或者康明斯公司 (Cummins) 的发动机及在德国也很

知名的LT驾驶室。自2000年初开始供应2000系列，仍使用LT的钢板部件，但经过了彻底改装。发动机仍来自曼海姆或康明斯公司，总重量13吨以下的车主要使用曼海姆100马力至180马力的四缸和六缸发动机，总重量在13吨以上的车完全使用300马力的康明斯发动机。

2000年初雷诺公司就推出了一些新车型。例如在阿姆斯特丹汽车博览会上，该公司就展出了新

的中档卡车米德伦 (Midlum)，它已取代从前的“四人俱乐部”（为雷诺、达夫、沃尔沃和马吉卢斯公司供应相同的驾驶室）的最后的代表。与此同时，雷诺还推出了两种新型直列六缸发动机：一台11.1升共轨发动机供给普雷米姆 (Premium) 系列，一台为12升的高压喷射柴油发动机。

至迟自2001年起，雷诺将向达



小型曼客车用于狭窄的市中心：微型客车阿乐，7.5米长，170马力，均为盘式制动。

夫现在的45和55系列的后继车型供应米德伦驾驶室。此外荷兰人还生产75/85 CF系列的后继车型。

新的旅行用车和公交用车

曼公司除了供应新型载货车外,还供应新型客车。符合欧洲3号排放标准的发动机及其变型机自2000年法兰克福汽车博览会以来即供给所有车型。例如曼与意大利汽车生产商德罗摩汽车公司(Autodromo)共同研制的微型客车阿乐(Alé)。7.5米长的客车可以用作学生校车,在很狭窄的小巷中也能行驶自如。2.2米宽的阿乐的发动机竖着安装在车尾,型号为D 0834 LOH 01,功率170马力。尾气排放达到了欧洲3号标准。

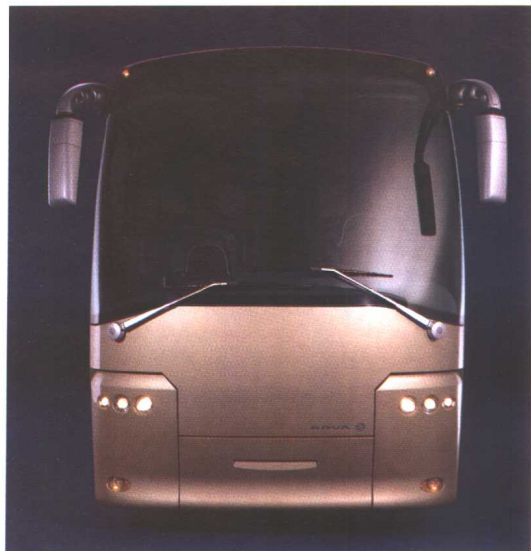
用于城市交通的曼低地板客车在法兰克福汽车博览会展出了两种新车型。慕尼黑将供应一种长度介于8.5米和10.5米的中间车型,中型车将以12米长的客车框架为基础。但新车型的腰部比大型低地板客车窄15厘米:中型客车的宽度为2350毫米。发动机连

同所有有关部件安装在一个模块框架中,框架作为承重的组成部分与车尾连成一体。

为填补12米长客车和铰接型客车之间的空缺,在法兰克福汽车博览会上展出了一种新型15米长的低地板三轴客车,带有电控后从动轴。曼公司供应50座位的客车(可容纳125名乘客),12升D 2866发动机的功率分别为260马力、310马力和360马力。同其他低地板客车一样,曼为15米长的车型配备了电控制动系统EBS。现在该公司还为其旅行旗舰雄狮之星(Lion's Star)配备了12.8升D 2876发动机,功率为460马力。

完善的供货计划

爱福客车公司推出了以瓦里奥(Vario)为基础的微型客车美的奥(Medio),使客车系列更加完善。7.60米长的美的奥的总重量为8.2吨。奔驰公司的设计师们主要是通过使用玻璃纤维材料制成两侧钢管车架的衬板,从而减轻微型客车的重量。美的奥由符合欧洲3



漂亮的前脸:博瓦马吉克明快的线条和光滑的表面很讨人喜欢。



老式新装备:尼奥普兰在法兰克福汽车博览会上推出了畅销车城市系列(City liner),风格和技术均有更新。



通用的平台:新的以模块构成的梅赛德斯底盘OC 500,用于旅行客车和长途客车。



可载26名至40名乘客:梅赛德斯-奔驰微型客车美的奥,7600毫米长,150马力(达到欧洲3号排放标准)。

号排放标准的150马力OM 904 LA四缸发动机推动。戴姆勒公司在法兰克福汽车博览会上是以客车系列展出美的奥的,该车型系列配置塔尔马(Telma)减速装置。在用作城市专线和长途公共汽车方面,配件供应单上还有辅助制动器可供选择。从外观上看,有着很大的挡风玻璃和很低的侧面玻



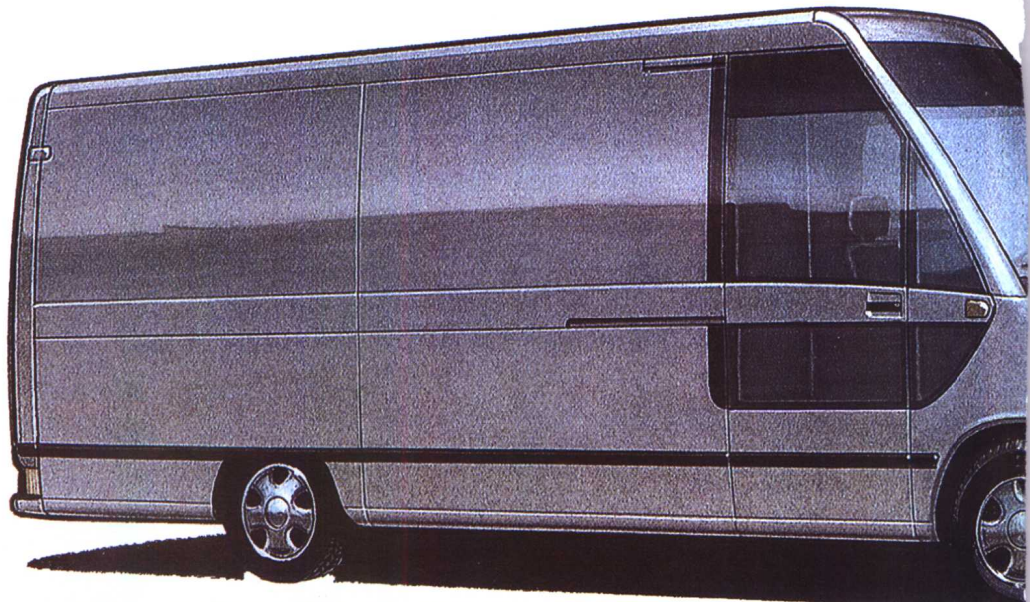
新设计、新技术：车型修饰过的短跑家，改变了前脸，使用共轨发动机。



在韩国(大宇)支持下，捷克生产商艾维亚在技术上和汽车外观上均赶上了。

璃窗的美的奥充实了奔驰的客车系列。

OC 500型是斯图加特奔驰公司在法兰克福汽车博览会上展出的第二个客车新车型。以模块组合方式构成的2.4米宽的底盘可允许



未来车型：以短跑家为基础的轻型运输车，容量15立方米，净载重1500千克。

轴距为3米至6米。符合欧洲3号排放标准的发动机可平置或竖置，为这款客车提供高达422马力的动力。这款发动机也供给这个全球性集团的不同的子公司。公司计划在2001年底扩大长途客车和旅行客车(OC 500 RF)系列，并增加低地板变型车(OC 500 LE)，其前门很低。

国的市场份额。博瓦客车独特的凸出的头部在新车型中效果特别好——车站上的乘客毕竟会从汽车的前脸儿获得对汽车内部舒适程度的第一印象。比设计更为重要的是博瓦在生产中另辟蹊径：马吉克的生产线只由6个工位组成，在那里，客车由10个不同的模块连同一些附件组装起来。

从邻国来的新车

2000年从荷兰客车公司飘来了清新的设计之风。首先是设在法肯斯瓦德的博瓦公司，它想以12米长的马吉克(Magiq)扩大其在德

小，但是效率很高

运输车生产商在2000年几乎都推出了新车型或者至少大力更新了车型。欧宝和雷诺在轻型商用车方面的合作取得了初步成果。



载货平台净载重可达4040千克：新型戴利65 C 15，146马力。



起亚2000年年中推出了轻型汽车K 2700。

已老化的塔菲克(Trafic)(又名阿雷纳Arena)投产20年后现已退役,法国式外观的后继车型仍称作塔菲克,但由于在前脸有闪电标志,

它又以欧宝威瓦罗(Vivaro)的形象出现。时髦的造型、引人注

目的前脸和透明玻璃强光前灯是德法合作生产的新车型的特点。有两种发动机供选择:一种79马力或100马力1.9升共轨柴油发动机,一种122马力2升汽油发动机。

适用于统一的商业目的:以这个角度,戴姆勒-克莱斯勒在法兰克福汽车博览会上推出了第一台可驾驶的轻型运输样品车——短跑家(Sprinters)。决定这种新的汽车方案的重要因素是未来人们对购买所持的态度。越来越多的人通过因特网来满足其日常的需求,因此信件快递、资料快递和包裹快递将是一项有利可图的业务。受戴姆勒-克莱斯勒委托的斯图加特大学传送技术和物流工程(IFT)研究所做出这样的估算:在1999年德国传送的14亿件包裹的基础上,到2006年将再增加17亿件。

轻型短跑家连同尾部长6860毫

米,比批量生产的厢式汽车约长30厘米,装载容积达15立方米,净载重相应增至1500千克——这是由于大量使用了铝和玻璃纤维材料。戴姆勒-克莱斯勒以新的设计和新的技术早在2000年初就推出了短跑家。带有奔驰银星标志的发动机盖的降低是外观上的特征,新的内部功率隐藏在发动机盖下面:除了82马力的基础型外,四缸和五缸CDI柴油发动机均配以可变的涡轮增压器。顶级发动机为156马力2.7升共轨OM 612 DE 27 LA发动机。负责传动的是施普林茨西夫特(Sprintshift)自动变速箱。

全顺厢式汽车

2000年福特主要更新了全顺(Transit)系列。继首先推出的后轮驱动的车型之后,在法兰克福国际汽车博览会上又展出了前轮驱动的1吨(净载重)型车。在全顺的生产历史上,这家设在科隆的公司首次采用了可变的驱动方案。前轮驱动型总重量高达3吨,有三种轴距。新一代全顺系列有厢式车、客货两用车、平板载货车和底盘。驱动轴前移在负荷少时可改善行驶状态,同时可扩大车内空间,装载面比后



同一方案,两个面孔:欧宝威瓦罗(上图)和雷诺塔菲克为两个生产商共同研发的产品。在2000年法兰克福汽车博览会上各自以厢式载货车和客货两用车形式出现。新的紧凑型运输车净载重达1.2吨,最大容量6立方米。

轮驱动低10厘米。单轮胎或双轮胎的全顺汽车总重量达3.5吨,自2001年可供应短轴型(2933毫米),此外,还供应一款装载容量14立方米的大型厢式车。目前全顺系列的动力来自“杜拉托克(Duratorq)”四气门涡轮增压柴油发动机系列,排量为2.4升(后轮驱动)或2.0升(前轮驱动)。

全顺的竞争对手菲亚特集团的杜卡托(Ducato)也在发动机盖下面有所改动。杜卡托以依维柯戴利(Daily)厢式车的共轨柴油发动机取代了目前使用的2.8升涡轮增压柴油发动机。依维柯又扩大了供货,增加了新型戴利65 C 15,总重为6.5吨,使用配以可变涡轮增压器的146马力共轨柴油发动。



前轮驱动的福特全顺总重量可达3吨。

载重汽车

载货车底盘
牵引车
工程运输车



BMC 英国汽车公司

土耳其企业BMC(英国汽车公司)亦拟以其PRO(专业汽车)产品系列在西欧市场立足。自1964年起, BMC公司开始生产卡车, 先是利用英国本土的BMC的许可证生产。

典型的土耳其单车: BMC 170-25, 总重量25吨, 162马力。



25吨重的双轴和三轴载货车组成。符合欧洲1号和2号排放标准的发动机来自康明斯公司, 传动装置来自伊顿(Eaton)或采埃孚公司(ZF)。运输车作为单车设计的双轴和三轴汽车用于国内运输, 这是土耳其BMC公司的支柱产品。



PRO 822, 6 × 2三轴车, 有一安装了双轮胎的后从动轴, 214马力。



牵引车PRO 827, 最大牵引重量44吨, 263马力。

Daewoo Avia 大宇艾维亚

新型艾维亚AD 100, 总重量3.5吨至7.5吨, 115马力或136马力。



捷克的品牌艾维亚从前为独立企业, 用自产部件和雷诺公司的部件生产轻型载货车。今天它属于大宇集团, 所生产的汽车仍然用A 60至A 80命名, 并仍沿用原产萨维姆(Saviem, 雷诺)的驾驶室。2000年夏天, 大宇在布

尔诺(Bränn)商用汽车展上推出了换代产品AD 100, 于2000年底投产。新车在外观上与曾一再更新的前身车型有明显的区别, 但传动技术来自A系列, 因为大宇集团此前就使该系列达到了西欧的水平。

DAF 达夫

自1997年起, 荷兰卡车制造商达夫载货汽车公司归属于北美帕卡(Paccar)集团, 除了福登(英国), 著名的美国品牌肯沃思和佩特比特亦属于该集团, 但早已进入董事会的美国人的影响是有限

的——至少在产品方面。相反, 整个帕卡集团的大部分产品开发由荷兰人掌握。

美国不干预达夫产品计划的战略是十分正确的。因为这家荷兰企业的状况从未像今天这样好。设在艾恩德霍



45系列的总重量7.5吨至11吨, 146马力至215马力。

芬(Eindhoven)和韦斯特洛(Westerloo, 比利时)的工厂开足马力生产, 在过去几年中产量不断增加。日产量由80台增至100台, 后来增至120台, 现在每天生产140台。结果是现在年产量已达2.8万台左右。在英国莱兰(Leyland)生产的8000台45和55系列也由达夫向全欧洲销售。此外, 莱兰还受达夫的委托为英国生产右侧驾驶的车型。但产量的明显提高主要是由于市场需求量的增加,

达夫45.150, 带有冷库, 总重量7.5吨, 146马力。



和45系列一样, 55系列亦由莱兰生产。



达夫55.210, 总重量13吨至15吨, 牵引量24吨。



达夫65系列具有更大的净载重18吨, 212马力或240马力。



75 CF系列, 6×2, 拥有升降和可控预转轴。



达夫FAD 85 CF 340, 8×4, 带有利普海尔搅拌机。

例如自1993年起欧洲准许进入交通的重量级车型翻了一番, 现在已达24万台。

在这一类别的汽车中达夫95 XF系列销量最大。因为今天谈到达夫时, 指的就是95 XF。95 XF系列在欧洲占有10%的市场份额, 低一级的75 CF和85 CF的市场份额就比较少。1999年荷兰人为这

三个系列配备了新的四气门发动机, 拥有新的喷射系统, 达到了欧洲3号排放标准。这种名为UPEC(电控组合泵)的喷射系统是由单个插接泵组成的电控系统, 通过短的管道供应喷射器。六个插接泵均安装在发动机旁的一个共

用支架上，通过控制轮和附加凸轮轴推动。目前供应排量分别为9.2升和12.6升的两种六缸发动机，这样，达夫就满足了对249马力至530马力功率汽车的需要。在75 CF系列之下还有两种轻型的65 CF系列18吨汽车。实际上这两种汽车与75 CF系列的双轴汽车相同，但供应功率比较小、排量只有6.24升的六缸发动机，驱动轴和变速箱均较轻。虽然这两种车型(65 CF 210和65 CF 240)牵引力达

达夫85 CF 430，鞍式牵引车，最大牵引量44吨，428马力。



达夫95 XF 430太空出租车 (Spacecab)，6×2，串连悬杆，428马力。



自1999年底起达夫供应75至95系列，使用符合欧洲3号排放标准的发动机，249马力至530马力。



太空出租车驾驶室需加价2000马克。配备给XF很畅销。



达夫95 XF太空出租车，6×4，车尾有装卸起重装置，381马力至530马力。



达夫95 XF超级太空出租车，车内高度2200多毫米。

28吨，但这两种65系列车型作为单车仍可比75系列多负载700千克。

达夫的轻型车45和55系列的总重量为7.5吨至15吨，由英国的莱兰工厂生产，至迟在2001年将被拥有雷诺驾驶室的后续车型取代。虽然达

夫重型车——达夫95 XF，在德国的市场份额在短短的几年中就增加了一倍，但轻型车销售量却很少。达夫在轻型车方面的市场份额数年中在欧洲由8.2%下降到6.4%。

Daimler-Chrysler 戴姆勒-克莱斯勒

戴姆勒-克莱斯勒集团在卡车方面有很多品牌。由于集团仍执行扩张政策，很快又会有这个或那个品牌加盟。这一点只要想想最近该集团对韩国现代公司进行的参与，及其对西星公司(Western Star)所表现出来的兴趣就可以看得出来。

接收北美汽车生产商福来纳是成功之举，该公司在很



独特的车头，车名中有星：美国远程长头汽车斯特灵银星(Silver Star)和西星座(Western Star Constellation)。



短头自卸车：由136马力四缸发动机推动的瓦里奥814。



运输比较轻的货物：高驾驶室牵引车，279马力。



总是随人所愿：亚特格815驾驶室门很低。



四缸发动机，12吨：亚特格1217由170马力四缸发动机推动。



前脸很高：亚特格1528高驾驶室和行李舱。

短的时间内即跃居美国市场首位并继续大力发展。以福来纳总裁吉姆·希伯(Jim Hebe)为首的人果断地吞并了福特集团的卡车部还是不久前发生的事。他们给这些卡车改了名，现在以漂亮的斯特灵(Sterling)的名字销售。现在，福来纳竟然敢于同其

母公司进行竞争：奔驰公司数十年来即在南美生产，现在美国的子公司挤进南美市场并取得了成功，甚至使母公司都感到头痛。

福来纳和斯特灵的分工很清楚：福来纳长期致力于重