

历久弥香

——全球名车故事汇

50

个超过50年的汽车品牌
段历久弥香的汽车历史

李景升 杨絮 等编著

*Brand
History*



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS



历久弥香

——全球名车故事汇

50 个超过50年的汽车品牌
段历久弥香的汽车历史

李景升 杨絮 等编著

*Brand
History*



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

一段岁月，一部历史，涌现出一个个经典的世界汽车知名品牌。熟悉它们的人似乎能够熟练地说出它们的经典车型，但却并不完全知晓这一个个品牌背后的故事。究竟那些成功的汽车品牌经过了怎样的岁月磨砺，才有今天的辉煌成就？又是什么原因造成那些失败的品牌选择重组或被兼并？在这些品牌走过的岁月里，又有哪些经典车型让人难以忘怀？在这里，不仅有 50 个至少有 50 年历史的汽车品牌，而且还有 50 段历久弥香鲜为人知的故事。

图书在版编目 (CIP) 数据

历久弥香：全球名车故事汇 / 李景升，杨絮等编著. —北京：机械工业出版社，2010.9
ISBN 978-7-111-31912-2

I. ①历… II. ①李…②杨… III. ①汽车—简介—世界
IV. ①U469

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第180894号

机械工业出版社（北京市百万庄大街22号 邮政编码100037）

策划编辑：赵 鹏 责任编辑：赵 鹏

封面设计：丁建军 责任印制：乔 宇

北京铭成印刷有限公司印刷

2011 年1月第 1 版第 1 次印刷

184mm × 260mm • 8 印张 • 200千字

0001-4000册

标准书号：ISBN 978-7-111-31912-2

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

社服务中心：(010) 88361066

销售一部：(010) 68326294

销售二部：(010) 88379649

读者服务部：(010) 68993821

网络服务

门户网：<http://www.cmpbook.com>

教材网：<http://www.cmpedu.com>

封面无防伪标均为盗版

前言 Preface

很多人，很多事，犹如过眼烟云，转瞬即逝；而有些人，有些事，却如窖藏佳酿，历久弥香。岁月仿佛被风无声无息地吹走了，猛然回首，数不尽春秋。一支笔，试图记忆那些轮回的岁月痕迹。朴实的文字，只是为了表达对那些岁月的不了情。

《历久弥香——全球名车故事汇》的写作初衷，就是希望能够让同样热爱汽车，渴望了解世界汽车品牌发展历程的人，和我们一起见证这些经典品牌的点滴。为此，我们精选了50个超过50年的汽车品牌，从搜集每个品牌的发展故事，去伪存真，去粗取精到最终成品，花费了一年多的时间。在讲述这50段汽车历史时，我们从中了解了更多汽车品牌知识以及品牌背后鲜为人知的趣闻轶事。

当我们翻阅这些尘封往事时，仿佛被拉回到那些特定的时间里，与创立这些知名汽车品牌的主人公一起研发新车型，一起投身于汽车事业中，奉献我们的青春。我们与他们一起打造新车型，从无到有，从弱到强。当然，所有的创造都不是一帆风顺的，他们也遇到了挫折，但是他们没有放弃。于是，成就了奔驰、劳斯莱斯、法拉利等知名品牌。还有一些品牌，它们的名字并不广为人知，如奥兹莫比尔、沃克斯豪尔、罗孚等，它们也曾有过辉煌的历史，只是由于种种原因，有的退出了历史舞台，有的被收购。

这不仅仅是一次对汽车品牌知识的整理，更是一次对执着追求的膜拜。每个品牌的创始人都有一个完全属于自己的汽车梦，也正是因为这些梦想，他们坚持着，奋斗着。他们的成功源于坚持不懈，他们的坚持吸引了更多的人加入，整个世界汽车行业也因此壮大。而今，当汽车真正成为人们日常出行的代步工具时，我们回过头来再看这些汽车品牌的发展之路，除了感慨之外，更多的是感谢。我们将这些感谢化为文字，于是成就了本书。

说到感谢，本书能够顺利出版，与大家的支持密不可分。我们要特别感谢《世界汽车》杂志社同仁们的倾力帮助，感谢机械工业出版社对本书的肯定与支持。

虽然本书编写历经一年，虽然反复斟酌、力争去伪存真，但对于50个品牌的纷杂历史，我们学浅任重，难免出现纰漏，希望能够得到读者朋友的理解，也希望读者朋友与我们沟通，共同进步。

编者



不了情——奔驰BENZ

它是德国汽车王国桂冠上最璀璨的一颗明珠，它是传奇的汽车始祖。它诞生以来的100多年里，每一次亮相都伴随着人们艳羡的目光。它血统纯正、工艺精良，众人梦寐以求却不敢轻易奢求。

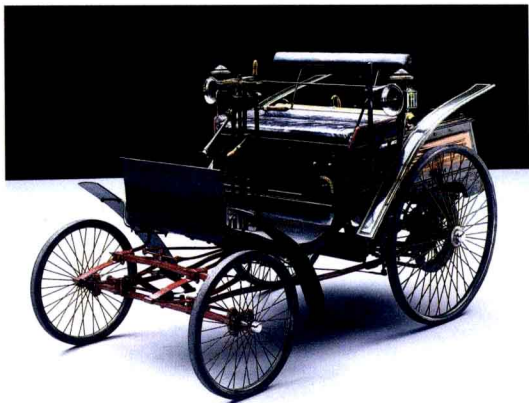
殊途同归

提及梅赛德斯-奔驰汽车公司的历史，就不能不说这4个人：戈特利普·戴姆勒（Gottlieb Daimler）、卡尔·本茨（Karl Benz）、威尔海姆·迈巴赫（Wilhelm Maybach）以及埃米尔·杰林耐克（Emil Jellinek）。

1886年1月29日，卡尔·本茨为其三轮“安装有汽油发动机的交通工具”申请了专利，世界上第一辆汽车正式诞生。经过近10年的进一步研究和开发，1894年

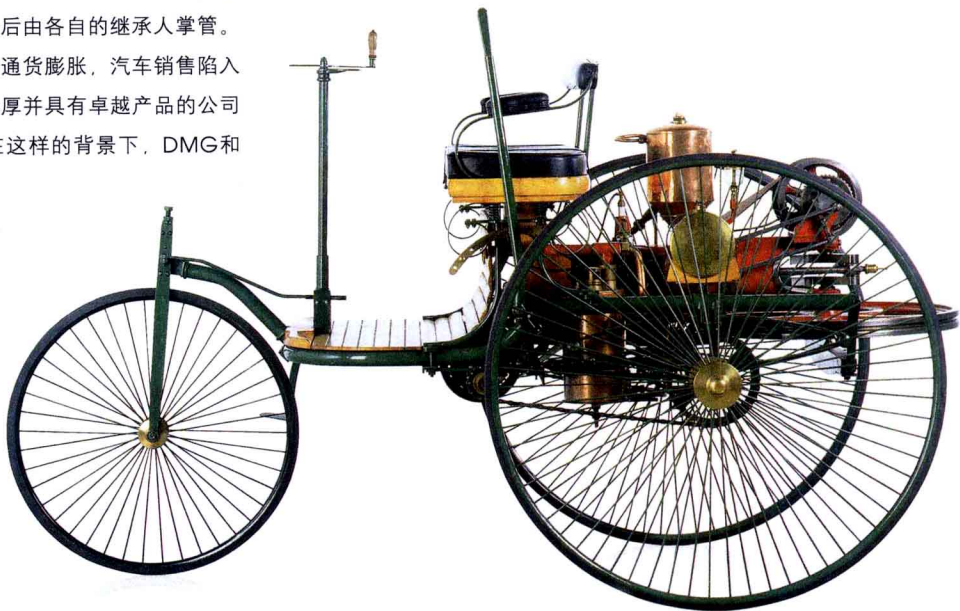
奔驰推出了世界上第一款批量生产的汽车“Velo”。

1884年，戈特利普·戴姆勒着手对四冲程发动机进行研究，不久发明了一种能安装在车辆上的更轻更小的发动机，该发动机安装于自行车上，便成了最早的摩托车。1886年，戴姆勒和首席工程师迈巴赫在世界上最早的四轮汽车上安装了改进后的发动机。1890年，戴姆勒创办了自己的汽车公司DMG（Daimler-Motoren-Gesellschaft），并与迈巴赫共同开发了第一辆戴姆勒汽车，他们生产的汽车开始吸引人们的目光。商人杰林耐克在1897年拜访了DMG，并迅速由DMG的第一位客户摇身一变成为DMG的销售代理。



Benz & Co.由激烈竞争转为强强联合，从而实现设计、生产、采购和销售的合并。1924—1926年，DMG和Benz & Co.仍然采用各自的商标，但共同营销其产品。1926年6月29日，这两家历史最悠久的汽车制造商终于合并为戴姆勒-奔驰公司（Daimler-Benz AG），开始生产梅赛德斯-奔驰品牌的汽车。

遗憾的是，虽然戴姆勒和卡尔·本茨居住的两座城市仅相距80km，但他们素未谋面。各自的公司在他们去世后由各自的继承人掌管。第一次世界大战之后通货膨胀，汽车销售陷入了困境，只有财力雄厚并具有卓越产品的公司才能够生存下来。在这样的背景下，DMG和



世界第一辆汽车——DRP37435技术参数

发动机	带大型飞轮的水冷、单缸、四冲程发动机，按水平方向安装在车后方
缸径×冲程	90mm×150 mm
排量	0.954 L
压缩率	1：2.7
功率输出	0.55kW(400r/min)
最高速度	16km/h
轴距	1450mm
轮距	1190mm
长度	2700mm
宽度	1400mm
高度	1450mm
空车质量	265kg

铸就经典

人们对梅赛德斯-奔驰的钟爱，不仅仅是因其外形设计代表了不同时代的潮流，更重要的是其近百年来对汽车技术和汽车安全的贡献。至今，梅赛德斯-奔驰创造了无数个世界第一，一直引领着全球汽车技术向前发展。

在所有“世界第一”当中，最有分量的便是“世界上的第一辆汽车”。



车标故事

1926年6月29日，两家历史最悠久的汽车制造商DMG和Benz & Co.终于合并为戴姆勒-奔驰公司。新商标融合了徽标的主要特征：DMG三叉星徽环绕着品牌名称“Mercedes”以及“Benz”，并有月桂树枝环将两个品牌名称连接起来。

在梅赛德斯-奔驰系列车型中，有一款最为耀眼的车型，奔驰的首创技术都在它身上完美应用，这就是梅赛德斯-奔驰的旗舰轿车——S级。它出众的豪华舒适性，它卓越的安全特性，它开创性的高新技术，无一不让人们眼前一亮。梅赛德斯-奔驰S级的光辉历史可以追溯到半个多世纪前。

1951年，戴姆勒-奔驰（梅赛德斯-奔驰公司的前身）在第一届法兰克福车展上隆重推出了220和300两款产品，这代表着S级辉煌时代的开始。当时的220是在170S的基础上研发的，搭载了排量2.2L的全新6缸发动机，最大输出功率达到59kW。1954年3月，梅赛德斯-奔驰推出了全新220系列车型，其中装配6缸发动机的220a出自W187底盘系列。1956年3月，在220a上市2年后，第一次采用“浮筒式”车身设计的219和220S问世。1959年8月，梅赛德斯-奔驰又对其原有的6缸发动机进行了3项非常彻底的改进，并应用于新的产品，220b、220Sb、220SEb及300SE随之相继问世。1965年8月，梅赛德斯-奔驰推出了由Paul Bracq设计的车型系列，包括250S、250SE和300SE车型。1966年3月，300SEL成为该车型系列的新成员。250SE和300SE于1968年初停产。1968年1月，后继车型280S和280SE开始上市，280S和280SE与其前身

的区别仅在于发动机和装备细节方面。1968年3月，顶级车型300SEL 6.3开始上市。300SEL 6.3装配了600车型的V8发动机和自动变速器，从而达到了最优秀的跑车所应具备的强劲动力。

1975年5月，新款顶级车型450SEL 6.9面市。从1978年秋季起，S级轿车在世界上率先装配了具有突破性意义的创新技术——ABS（防抱死制动系统），它可以确保车辆即使在紧急制动时也能够拥有无限制转向响应。

1991年3月日内瓦车展，梅赛德斯-奔驰推出了底盘编号为W140的S级轿车，进一步提高了乘坐舒适性。新开发的双横臂式前桥安装在副车架上，为前悬架提供了隔绝车身明显振动的系统。此外，首次应用于轿车系列的车窗隔音技术也显著提高了乘坐舒适性。6.0L V12发动机采用了全新的设计，不仅是梅赛德斯-奔驰为轿车批量生产的第一款12缸发动机，而且是最强劲的梅赛德斯-奔驰轿车发动机，额定功率为300kW。1994年3月的日内瓦车展，S级的外观造型得到了进一步改进。从1996年12月起，S280和S320车型（采用自动变速器）开始应用ESP（车辆动态稳定系统）。同时，首创技术BAS（制动辅助系统）也开始投入应用。历史



梅赛德斯-奔驰S 600内饰





复苏的顶级豪华——迈巴赫MAYBACH

它是“设计之王”与“汽车鼻祖”的倾力之作，是汽车界完美与尊贵的象征。与老牌顶级豪车劳斯莱斯和宾利相比，迈巴赫缺少一份古典和老气，却多出一份科技与现代。

车缘未了

被誉为“设计之王”的威廉·迈巴赫（Wilhelm Maybach）不但是戴姆勒-奔驰公司的三位主要创始人之一，更是世界首辆梅赛德斯-奔驰汽车的发明者之一。

1846年2月9日，威廉·迈巴赫出生于德国的海尔布隆，他有4个兄弟姐妹，后来全家搬到了斯图加特。在迈巴赫10岁的时候，父母相继去世，小小的他成为一个孤儿。上学期间，校长发现了迈巴赫在技术方面的天赋并很好地培养了他，这为迈巴赫日后的发展打下了深厚的基础。

1865年在小城鲁特林根，威廉·迈巴赫与“汽

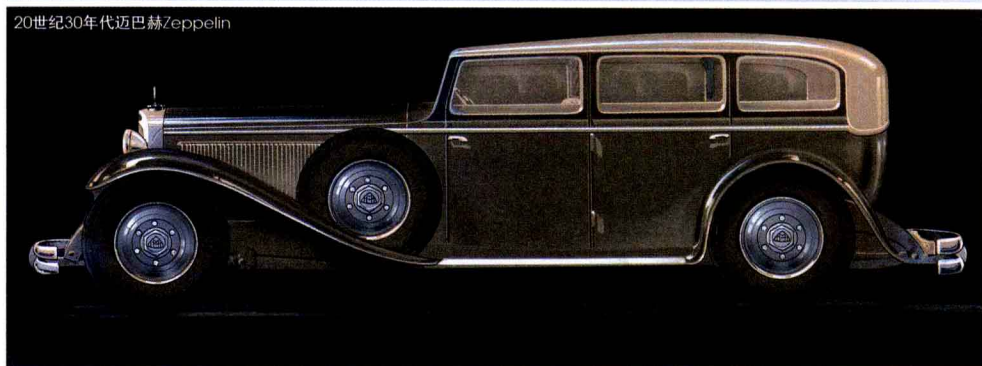
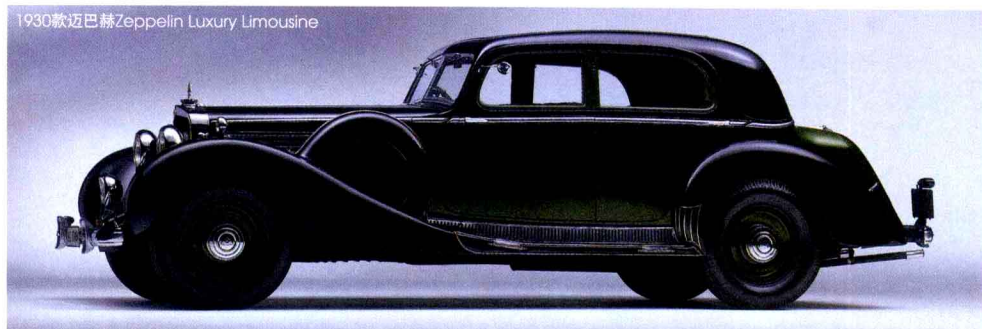
车鼻祖”戈特利布·戴姆勒初次见面。年仅19岁的迈巴赫凭借自己在绘图方面非凡的天分，很快引起了戴姆勒的注意。相同的兴趣和爱好架起了威廉·迈巴赫和戈特利布·戴姆勒友谊的桥梁，两人成为亲密无间的挚友。

1882年，戈特利布·戴姆勒在斯图加特附近的巴特坎施塔特成立了一间工作室。随后，威廉·迈巴赫也来到这里，并开始与戴姆勒着手研究和开发轻型高速内燃发动机。经过他们的不懈努力，发动机的转速得到大大的提升，这些发明专利为后来的商业化道路奠定了良好的基础。

1890年，戴姆勒建立了DMG公司，迈巴赫被



任命为总工程师，并于当年研发出蜂窝式散热器，这一有效的发动机冷却系统为现代汽车的发明奠定了坚实的基础。在威廉·迈巴赫所有的设计发明中，最为杰出的一项就是发明了第一辆“梅赛德斯”汽车。这辆车是DMG公司从未制造过的，使世界从马车时代走入了汽车时代。同时，这一历史上“真正”汽车的设计概念为汽车工业指明了未来发展方向，并开启了汽车工业设计之门。



父子联手

梅赛德斯汽车成功了，而威廉·迈巴赫却不得不黯然身退，1907年他离开了DMG公司。1909年3月，威廉·迈巴赫建立了Lufffahrzeug-Motorenbau-GmbH Bissingen公司，技术主管就是他的儿子，同时也是迈巴赫创始人之一的卡尔·迈巴赫。1919年，迈巴赫父子在4个梅赛德斯轿车的底盘上建造了第一辆试验车w1，并进行了全面的实地测试，这就是第一辆迈巴赫轿车。

1921年，卡尔·迈巴赫在柏林车展上公开表示：“我要造最昂贵的轿车”，从而正式确立了迈巴赫的市场定位和未来发展方向，迈巴赫也成为汽车家族中最璀璨、最耀眼的一颗新星。

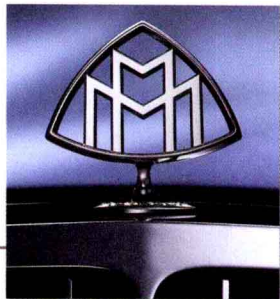
为了始终保持迈巴赫品牌的绝对优势，卡尔·

迈巴赫于20世纪20年代末期着手开发12缸轿车发动机。凭借在航空行业中积累的多缸发动机制造经验，卡尔·迈巴赫于1929年制造出采用110kW、V12发动机的迈巴赫“12型”。

1931年，齐柏林ds 8问世，采用功率为147kW的8L发动机。作为迈巴赫的旗舰车型，齐柏林轿车代表了豪华轿车的巅峰，是当时声望最高的德国轿车，以无与伦比的典雅风范和动力性能征服了世界。当然，拥有齐柏林轿车需要雄厚的经济基础，该车的售价高达36000德国马克。在20世纪30年代初期，这笔费用足以用来购买3幢独立式住宅。然而卡尔·迈巴赫并没有满足现状，他曾经表示：“对于那些品味非凡的客户而言，在为其定制车架、悬架、发动机、变速器、散热

器、前围板和其他组件时，完美的技术细节显得非常重要。”因此，不论在车身制造方面，还是内部装饰及车身涂装方面，迈巴赫始终坚持只与该领域最优秀的配套厂及专家合作，以满足消费者的需求，提供与消费者自身形象相得益彰的出色产品。

1941年，迈巴赫由于战争原因被迫停产，从此进入一个长达60年的沉睡期。截至1941年，迈巴赫共生产了1800辆左右。



车标故事

具有传奇色彩的品牌标志由2个交叉的M，围绕在一个球面三角形里组成。品牌创建伊始的2个M代表的是Maybach Motorenbau，而现在2个M代表的是Maybach Manufaktur。



重出江湖

2002年，在梅赛德斯-奔驰集团的强力支持下，沉寂了60余年的迈巴赫复出。作为奔驰集团庞大产品金字塔中的最高端品牌，迈巴赫没有违背卡尔·迈巴赫“最昂贵的轿车”理念。梅赛德斯-奔驰集团全球市场销售执行副总裁施密特教授表示：“迈巴赫品牌代表着无与伦比的优秀品质，

匠心独运的制作工艺，不断突破的科技水平，以及卓尔不群的尊贵气质。这个传奇品牌再现市场，势必成为超级豪华轿车领域的新典范。”

时至今日，迈巴赫的品牌已经远远超出了顶级豪华车的意义，正以无其左右的气势席卷顶级豪华车领域。**厉**



“众”望所归——大众VOLKSWAGEN

它的出现是偶然中的必然，谁也不会想到有朝一日它会成为欧洲乃至世界最大的汽车制造商。欢笑泪水相随，风雨彩虹相伴，它不知不觉在众望所归的光环下茁壮成长。人们被它低调、淡然、坚定的高贵气质所折服，那是一种极尽绚烂之后的朴素。它可以轻易淹没在车流之中，只有真正了解它的人，才明了其深厚的内涵及细微处的质感。

战争是催化剂

提到大众不得不从其创始人费迪南德·波尔舍落笔。1930年，他从戴姆勒-奔驰公司辞职，成为Steyr-Werke公司的一个主任，当这个公司被并入Austro-Daimler后他毅然放弃了职务。1930年12月1日，他开设了自己的“发动机、陆用车辆、航空与海军车辆设计室”，从那一刻起他开始寻找新的项目。

1934年1月17日，费迪南德提出了12个月内设计出德国“平民汽车”的建议，由“官方与民间专家委员会”进行审核。这个一拍即合的赌注，使费迪南德得以在德国汽车工业领域大展拳脚。

1937年3月28日，“Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens mbH”公司宣告成立。



1937年，大众公司推出由费迪南德设计的全新流线型汽车，圆弧形顶壳，当时的工人阵线希望把新车命名为“Kdf-Wagen”，但公众早已在关注这一问题，把它取名为“大众”。有趣的是1938年7月3日在纽约时报上第一次把它称为“甲壳虫”（Beetle），它也因形似甲壳虫而得名。费迪南德随后组建了一个由34万人入股的大众汽车股份公司，在沃尔斯堡的“大众汽车城”里，第一批“甲壳虫”汽车问世，不过这个可怜的“虫子”仅仅生产了600多辆就因第二次世界大战而中止生产。

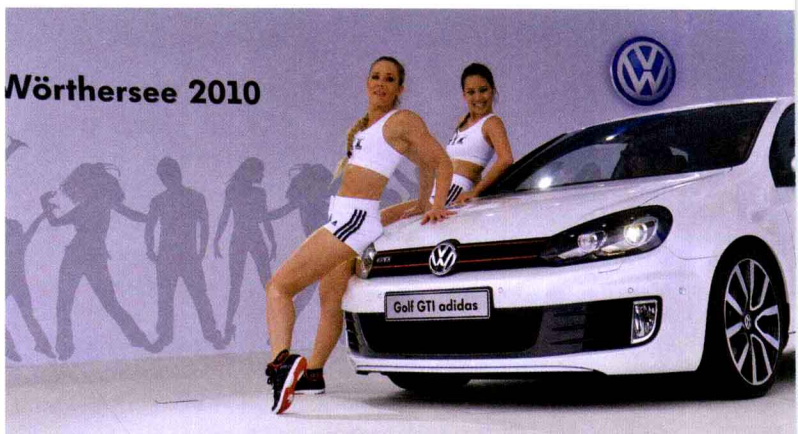
第二次世界大战的爆发，令“平民汽车”概念变成泡影，但却并未影响大众汽车公司的发展。第二次世界大战期间，大众的生产能力被用于军备生产。1939年末，大众开始制造炸弹、飞机油箱、油罐、弹壳及其他车床传动配件。1941年开始，在沃尔夫斯堡的工厂还建了一条生产Ju88飞机机翼的生产线。这些使大众有了一些收益，而且在解决了原材料问题后，处境日渐好转。

战后步入正轨

第二次世界大战结束后，费迪南德因在战争中为希特勒设计了虎式坦克而被捕入狱。1945年6月中旬，大众汽车公司由英国军政府接管。在Ivan Hirst少将的管理下，甲壳虫恢复量产，由于价格低廉、造型别致而畅销全球。

1973年，新一代大众汽车的首款车型帕萨特（Passat）投入生产。帕萨特采用模块化战略设计，标准化的组件可同时应用于多款不同的车型，从而带来显著的规模经济效应。帕萨特第一次证明了由leiding和Kraus宣传的积木式设计理论已经取得了效果。

1974年，首次推出的高尔夫在沃尔夫斯堡一经亮相便迅速风靡全球。这款紧凑型小车以其独特的魅力让公众看到了盼望已久的甲壳虫继承者。高尔夫是现代集体创作的典型，“一般的外表”与“高质量”的混合体，因而成功接管了德国“平民汽车”的角色。



早年帕萨特





大众VOLKSWAGEN



1976年高尔夫

突飞猛进发展

1983年6月，第二代高尔夫的生产正式拉开序幕。该款车型在设计上非常适合于高度自动化的装配流程，在特别建立的最后装配车间(Hall 54)，机器人首次应用于汽车制造中。1991年，通过收购西亚特和斯柯达，大众汽车公司形成了与多品牌战略相适应的结构。作为欧洲最大的汽车制造集团，其管理权下放到大众汽车、奥迪、西亚特、斯柯达和大众汽车商用车等各独立品牌的董事会手中。

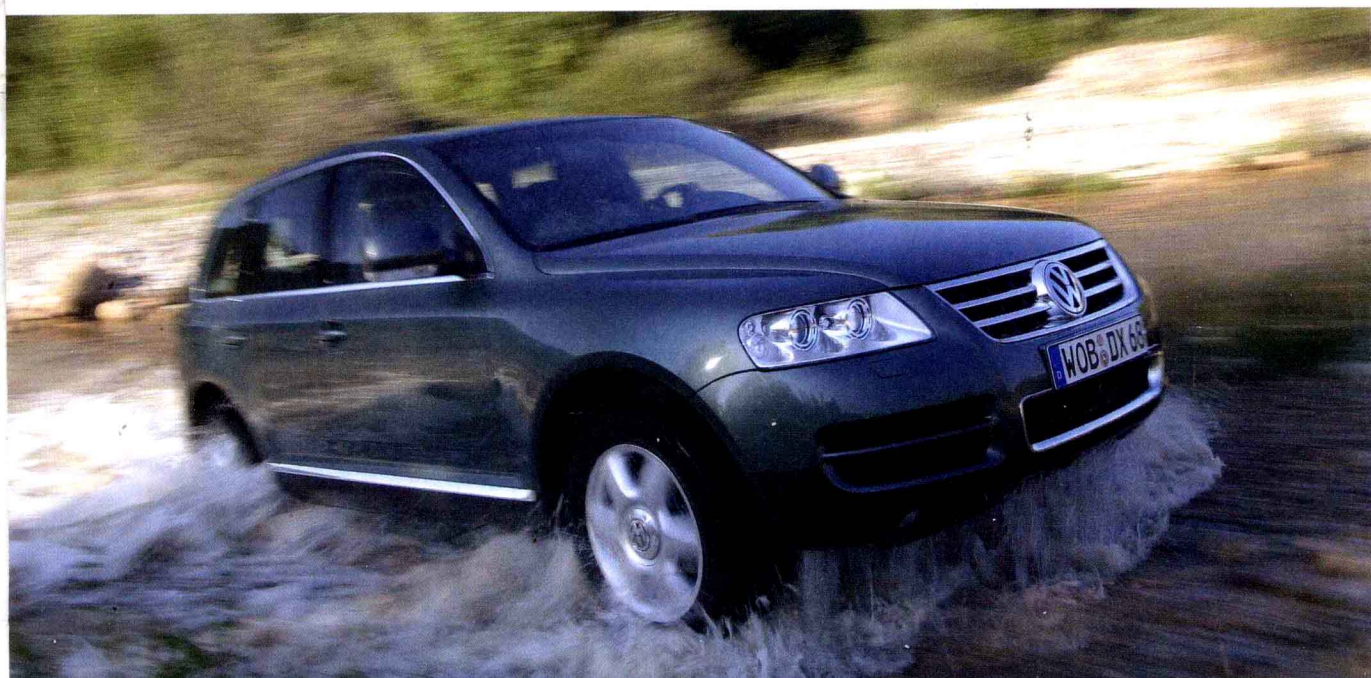
2000年5月31日，沃尔夫斯堡的“汽车城”对公众开放，人们可以对大众汽车集团及其各个品牌有更深刻而全面的了解。在2002年的巴黎车展上，作为大众汽车制造史上的第一款SUV，途锐的第一次公开露面，承载着大众进军越野领域所有的梦想。2002年8月，途锐开始量产，标志着大众品牌正式进入一个全新的领域。

21世纪，大众的品牌理念将随着新时代进一步贴近广大汽车消费者，去探寻一个永不过时的“众”望所归。



车标故事

大众汽车公司的德文Volkswagenwerk，意为大众使用的汽车；图形商标是德文Volkswagenwerk单词中的两个字母V和W的叠合，并镶嵌在一个大圆圈内。图形商标形似三个“V”字，表示大众公司及其产品“必胜—必胜—必胜”。大众商标简捷、鲜明、引人入胜，令人过目不忘。





香醇百年——奥迪AUDI

用什么词来形容奥迪？高档、豪华、尊贵、动感、科技……当这些词闪过脑际的时候，却怎么也抓不到一个恰当的词汇。或许，用简单的词汇来形容，是对奥迪品牌的亵渎。索性，抛开之前的所有评价，静下心来，聆听奥迪的百年故事。

四环相扣，集思广益

对于一个全球知名汽车品牌而言，奥迪标志本身就蕴含着深刻的含义。那不仅仅是简单的四环相扣，而是4个曾经引领汽车工业发展的公司在特定的历史背景下，为了共同的经济利益不约而同走到一起的结晶。

霍希公司

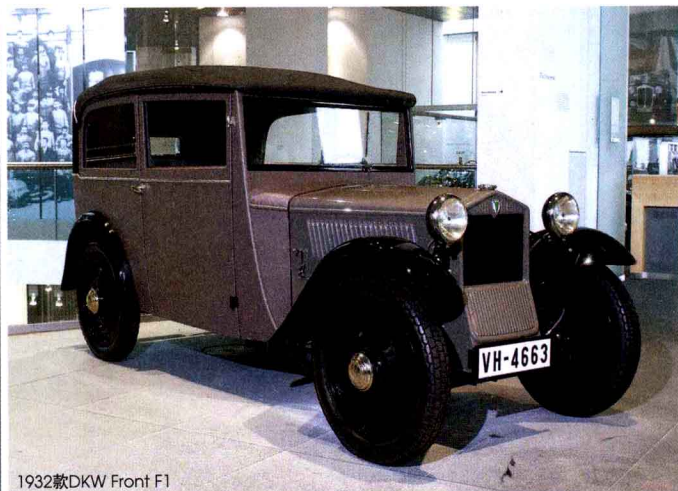
1899年11月14日，奥古斯特·霍希在科隆建立了霍希公司。1903年，公司开始生产2缸发动

机汽车。1904年，奥古斯特·霍希将公司迁至茨维考，并将其转为股份公司，开始生产4缸发动机汽车。1906年，公司生产的4缸发动机汽车在当时世界上路况最艰难、距离最长的汽车拉力赛——Herkomer Run中赢得冠军，从此掀开了奥迪运动篇章。1909年，因与董事会和监事会之间存在分歧，奥古斯特·霍希从自己创办的霍希公司撤出股份，另成立了一个新公司，取名“奥迪”。

霍希公司在霍希离开后的最初一段时期内，只能生产有限的几种车型，而且在技术和设计上都



1958款DKW3



1932款DKW Front F1



四环Type D和Type C银箭赛车

未能超越其创始人。第一次世界大战后，专门生产航空发动机的Argus-Werke公司与霍希公司合并组成新的霍希-韦尔克公司。1926年秋天，霍希-韦尔克公司展出了由保罗·戴姆勒开发的8缸发动机汽车——Horch 8。该车以其强大的动力、可靠的性能和精巧的车身引起关注，为竞争对手树立了标杆。从此Horch 8成为汽车制造业中优雅、豪华以及最高标准的代名词。1931年秋，霍希-韦尔克公司在巴黎汽车展上展示了最新产品——耀眼的黄色车身、棕色软顶棚、绿色皮革内饰、配有12缸发动机的运动敞篷跑车。

DKW公司

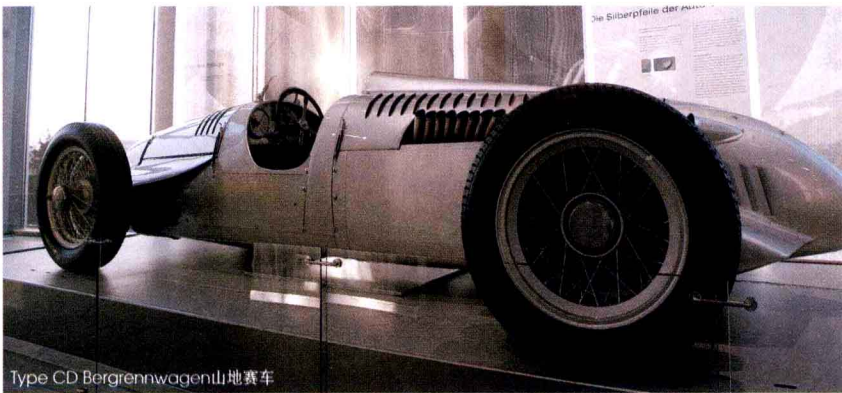
DKW公司1902年在开姆尼斯成立，最初名叫莱斯穆森与恩斯特公司。公司的创始人约根·斯凯夫特·莱斯穆森于1916年开始试验一种蒸汽驱动

的汽车，并将该车商标注册为“DKW”。1919年，莱斯姆森从Hugo Ruppe手中获得了二冲程发动机的设计，这是一个名为“Des Knaben Wunsch”（意为“男孩的梦想”）的玩具发动机的微型版本。这种微型发动机迎合了高层次消费者的需求，并作为辅助冲程发动机，于1922年被改进成“Das kleine Wunder”（小奇迹）摩托车发动机。在莱斯姆森、经理Carl和首席设计师Hermann Weber的努力下，DKW成为20世纪20年代世界上最大的摩托车制造商，同时也成为世界上占据领先地位的发动机制造商。

1927年，莱斯姆森从Detroit汽车公司获得6缸和8缸发动机设计方案和生产设备，随后分别推出了配有这两款发动机的新车型。但是当时豪华车市场迅速下滑，莱斯姆森意识到了这一发展趋势后，开始转向小型汽车的制造。DKW最早生



1914款奥迪Type C敞篷车



Type CD Bergrennwagen山地赛车

产的汽车是后轮驱动，在Berlin-Spandau制造。1930年末，莱斯姆森委托茨维考工厂开发具有下列设计的汽车：2个气缸，排量为600mL的二冲程摩托车发动机，皮革装饰的整体木制底盘以及前轮驱动。由奥迪设计师Walter Haustein 和Oskar Arlt设计出符合以上要求的汽车，被命名为DKW Front，并在1931年柏林汽车展上的首次亮相中引起轰动。DKW Front在奥迪工厂生产，是当时德国产量最高、最受欢迎的小型汽车。

奥迪公司

该公司由奥古斯特·霍希于1909年6月16日在茨维考创立。当时为避免侵权，新公司不能再以霍希的名字命名，霍希想到其名字的德文词义“听”在拉丁文中的对应词为“Audi”，遂将新公司命名为“Audi”（奥迪）公司。1910年4月25日，霍希又在茨维考将该公司改造成为奥迪汽车股份有限公司。

1910年，奥迪公司生产的第一辆奥迪牌汽车出现在市场上。1912—1914年间，在奥地利阿尔卑斯国际汽车拉力赛中，奥迪汽车连连夺冠，赢得广泛赞誉。第一次世界大战以后，奥迪首创汽车转向盘左置技术，并将变速杆移至汽车中部，方便驾驶。从此，奥迪在众多汽车品牌中脱颖而出。

1923年，第一辆6缸奥迪汽车问世。该车有一个空气滤清器，这在当时是开先河之举。几年后，空气滤清器成为汽车的必备设施。同时，奥迪在德国汽车制造厂家中率先应用了奥迪独

家设计制造的液压四轮制动系统。1927年，奥迪首席设计师Heinrich Schuh将第一辆被称为“Imperator”的奥迪8缸汽车推向市场。不巧的是，这款豪华车推出时正遭遇豪华车市场的衰落期。

漫游者公司

1885年，名叫约翰·巴珀提斯特·温克霍芬和理查德·阿道夫·杰尼克的两位机械工在开姆尼斯（Chemnitz）开了一家自行车修理行。不久，他们看到自行车需求量很大，就开始自己生产自行车，取名为“漫游者”。1896年，公司改名叫漫游者有限公司。1902年漫游者开始生产摩托车，1904年第一次试生产汽车。1913年，漫游者开始批量生产一款名为“Puppchen”的小型汽车，而且深受大众喜欢。因为漫游者牌汽车性能可靠、质量很高，所以造价也很高。20世纪20年代末，漫游者试图用更现代的车型设计和更高性能的发动机来摆脱开始出现的经营危机，但汽车产量仍然下滑，经营也出现了赤字，这导致整个公司的摩托车部门被NSU公司和Janecek公司收购。此后，漫游者的最大股东德累斯顿银行又卖掉了汽车部门，转向生产可盈利的机械工具和办公设备。

1929年10月24日，华尔街股市突然崩盘，德国汽车业因此受到了巨大影响。1932年6月29日，在萨克森国家银行的主导下，奥迪公司、霍希公司、DKW公司和漫游者公司合并成立了汽车联



1972款NSU TT5采用
4缸风冷式后置发动机

盟。相交的银色四环，象征着4个公司本着平等、互利、协作的原则手挽手同进退。4个品牌定位于4个特定的市场：DKW负责摩托车和小型轿车，漫游者生产中型轿车，奥迪生产高档轿车，霍希生产顶级豪华汽车。

1934年3月，采用四环标志“银箭”的A型赛车刚一露面，就在德国纽伦堡举办的大奖赛分站赛上力夺冠军，而且创下了汽车速度的世界纪录，“运动”的理念也由此根深蒂固。1936年，汽车联盟新的办公大楼在开姆尼斯建成，这标志着各公司独立开发汽车的时代结束。在开姆尼斯成立了中心设计室和中心试验部，新的车型都在此进行开发和试验，然后将汽车的原型和图样交给各生产工厂。

战争改变命运

第二次世界大战的爆发终止了汽车联盟自身的发展，最后一辆民用汽车是在1940年制造的。从那以后，汽车联盟被迫按官方指示进行生产，其

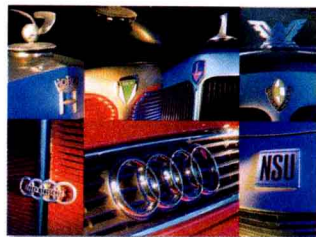
生产的车辆只用于军事。汽车联盟维持了16年，其所有创新和迅速发展都是在前7年完成，战争几乎使其汽车经营处于瘫痪状态。战争结束后，汽车联盟的生产设施被前苏联占领军没收并拆除。1948年，该公司从开姆尼斯市的登记名册上被删除。此后，该公司的很多高层人员前往巴伐利亚，并于1949年9月3日在英戈尔斯塔特成立了一家新的汽车联盟股份有限公司，它是今天奥迪汽车公司的前身，旨在复兴老汽车联盟在萨克森建立的传统基业和品牌。它继承了老汽车联盟的传统，仍以四环作为标志。

在刚开始的几年中，新汽车联盟的产品只有二冲程发动机的DKW摩托车和汽车。1954年8月9日，巴伐利亚金属加工业爆发了一次大罢工，导致新汽车联盟额外支出92万德国马克。1958年4月24日，戴姆勒-奔驰公司仅以4100万马克的价格收购了新汽车联盟88%的股份。1959年，新汽车联盟剩下的股份也出售给了戴姆勒-奔驰公司。

新起点新方向

1964年，新汽车联盟面临严峻的财政危机，被戴姆勒-奔驰公司转售给了大众汽车公司。1965年8月，新“奥迪”汽车投放市场以后，新汽车联盟开始慢慢走出困境。这款在英戈尔斯塔特制造的四冲程发动机汽车引起了市场的极大关注，并成功奠定了新车型系列的基础。然而好景不长，1966年和1967年，德国突然遭遇经济大萧条，新汽车联盟受到了重创。

1969年，新汽车联盟和NSU汽车公司合并，组成奥迪-NSU汽车联盟股份公司。1975年底，德国汽车工业开始复苏，这从奥迪汽车销售数量上得到反映。1977年3月，最后一辆NSU R80汽车离开生产线，这标志着具有100多年历史的NSU品牌完成了使命。从那以后，所有在内卡苏姆生产的汽车都是“奥迪”品牌。1985年1月1日，奥迪-NSU汽车股份公司重新命名为奥迪汽车股份公司，同时公司注册地址从内卡苏姆迁至英戈尔斯塔特，四环标志沿用至今。



车标故事

相交的银色四环，象征着4个公司本着平等、互利、协作的原则手挽手同进退，代表着4个曾经引领汽车工业发展的公司在特定的历史背景下，为了共同的经济利益不约而同走到一起的结晶。