

DESIGN
MUSEUM

50

辆改变世界的汽车

[英] 伦敦设计博物馆 著 顾嘉唯 译



FIFTY
CARS
THAT
CHANGED
THE
WORLD



中信出版社 · CHINACITICPRESS

50辆改变世界的汽车

[英] 伦敦设计博物馆 著

顾嘉唯 译

中信出版社
CHINA CITIC PRESS

图书在版编目 (CIP) 数据

50辆改变世界的汽车/ (英) 伦敦设计博物馆著; 顾嘉唯译. —北京: 中信出版社, 2010.8

书名原文: Fifty Cars that Changed the World

ISBN 978-7-5086-2192-0

I. 5… II. ①伦… ②顾… III. 汽车—发展史—世界 IV. U46-091

中国版本图书馆CIP数据核字 (2010) 第120427号

First published in 2009 under the title Design Museum: 50 Cars That Changed the World by Conran Octopus, an imprint of Octopus Publishing Group Ltd, Endeavour House, 189 Shaftesbury Avenue, London WC2H 8JY © 2009 Octopus Publishing Group Ltd.

Book design and layout copyright © Conran Octopus 2009.

Simplified Chinese edition copyright © 2010 by CHINA CITIC PRESS

Published by arrangement with Octopus Publishing Group Ltd., through Shanghai Shuyi Limited.

ALL RIGHTS RESERVED.

本书仅限中国大陆地区发行销售。

50辆改变世界的汽车

WUSHI LIANG GAIBIAN SHIJIE DE QICHE

著 者: [英] 伦敦设计博物馆

译 者: 顾嘉唯

策划推广: 中信出版社 (China CITIC Press)

出版发行: 中信出版集团股份有限公司 (北京市朝阳区和平街十三区35号煤炭大厦 邮编 100013)

(CITIC Publishing Group)

承 印 者: 杭州富春电子印务有限公司

开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 7.25 字 数: 68千字

版 次: 2010年8月第1版

印 次: 2010年8月第1次印刷

京权图字: 01-2010-4276

书 号: ISBN 978-7-5086-2192-0/G · 484

定 价: 46.00元

版权所有 · 侵权必究

凡购本社图书, 如有缺页、倒页、脱页, 由发行公司负责退换。

服务热线: 010-84264000

http : //www.publish.citic.com

服务传真: 010-84264033

E-mail : sales@citicpub.com

author@citicpub.com

目 录

前 言	6
1. 福特 T 型车 (FORD MODEL T), 1908	8
2. GN 小型机动车 (GN CYCLECAR), 1910	10
3. 奥斯汀 7 型 (AUSTIN SEVEN), 1922 ~1928	12
4. 布加迪 35B 型 (BUGATTI TYPE 35B), 1924	14
5. 萨尔姆松 · 圣 · 塞巴斯蒂安 (SALMSON SAN SEBASTIAN), 1925	16
6. 特拉克塔 (TRACTA), 1927	18
7. 代马克辛 (DYMAXION), 1933	20
8. 雪铁龙开路先锋 (CITROËN TRACTION AVANT), 1934	22
9. 布加迪 57 型亚特兰蒂斯 (BUGATTI TYPE 57 ATLANTIC), 1936	24
10. 塔特拉 T87 (TATRA T87), 1936	26
11. 宝马 328 (BMW 328), 1937	28
12. 旅行车型阿尔法 · 罗密欧 8C 系列 2900B 勒芒特别订制版 (TOURING-BODIED ALFA ROMEO 8C 2900B LE MANS SPECIAL), 1938	30
13. 西斯塔利亚 · 伯林尼塔 (CISITALIA BERLINETTA), 1946	32
14. 大众 (ORIGINAL VOLKSWAGEN), 1946	34
15. 法拉利 125S (FERRARI 125S), 1947	36
16. 路虎 (LAND ROVER), 1948	38

17. 比亚乔 APE 系列 (PIAGGIO APE), 1948	40
18. 雪铁龙 2CV (CITROËN 2CV), 1949	42
19. 别克名使概念车 (BUICK LESABRE CONCEPT CAR), 1951	44
20. 博通 “蝙蝠” 系列 (BERTONE BAT), 1953	46
21. 阿尔法 · 罗密欧 · 吉里耶塔 (ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT), 1954	48
22. 菲亚特 · 特比纳 (FIAT TURBINA), 1954	50
23. 潘哈德 · 迪纳 (PANHARD DYNA), 1954	52
24. 雪铁龙 DS (CITROËN DS), 1955	54
25. 菲亚特 600 (FIAT 600), 1955	56
26. 奥斯汀 FX4 出租车 (AUSTIN FX4 TAXI), 1956	58
27. 莲花精英 (LOTUS ELITE), 1957	60
28. 特拉比 (TRABANT), 1957	62
29. 迷你汽车 (MINI), 1959	64
30. 萨博 96 (SAAB 96), 1960	66
31. 雪铁龙 AMI (CITROËN AMI), 1961	68
32. 捷豹 E 型 (JAGUAR E-TYPE), 1961	70
33. 兰博基尼 350 GTV (LAMBORGHINI 350 GTV), 1963	72
34. 福特 GT40 (FORD GT40), 1964	74

35. 雪佛兰科维尔 (CHEVROLET CORVAIR), 1965	76
36. 兰博基尼缪拉 (LAMBORGHINI MIURA), 1965	78
37. 纳苏 RO80 (NSU RO 80), 1967	80
38. 博通 “甲虫” 概念车 (BERTONE CARABO SHOW CAR), 1968	82
39. 路虎揽胜 (RANGE ROVER), 1970	84
40. 阿尔法苏德 (ALFASUD), 1971	86
41. 奥斯汀快板 (AUSTIN ALLEGRO), 1973	88
42. 大众高尔夫 (VW GOLF), 1974	90
43. 宝马 3 系列 (BMW 3 SERIES), 1975	92
44. 蓝旗亚超级伽玛 (LANCIA MEGAGAMMA), 1978	94
45. 马自达 RX7 (MAZDA RX7), 1978	96
46. 奥迪 100 (AUDI 100), 1983	98
47. 丰田普锐斯 (TOYOTA PRIUS), 1997	100
48. 菲亚特多能 (FIAT MULTIPLA), 1998	102
49. 日产立方体 (NISSAN CUBE), 1998	104
50. 精灵 (SMART), 1998	106
索 引	108

前言

今天，当我们试图顺应潮流坚决减低碳排放量，并将城市从因人们依赖汽车而造成的人口密度无限增长中解救出来时，我们所熟悉的汽车似乎面临着消失的境地。然而在过去的一个世纪，汽车曾经显著地改变了我们的生活，它的影响力绝不亚于飞机或是芯片。

从最早的雏形开始，汽车就要求设计者对其外形和功能进行多方面的考虑：它具有雕塑般的形体，是先锋工业体制的产物，又是工程学上的杰作。与之对应的是，早期的汽车在外形设计上非常接近它的近亲——四轮马车；福特著名的汽车生产线借鉴了芝加哥肉类加工厂的加工流程技术；而最早对自动机械运动的研究可以追溯到 18 世纪。同时，汽车又被认为是国家威望的体现，所以伊朗、马来西亚、土耳其、巴西、印度和中国都不断努力想创建一些国际性的汽车制造企业。

在设计博物馆，我们相信在这样一种宽广的语境下来理解汽车，不仅仅关注时髦汽车的形式与风格更加重要。举例来说，我们的收藏中不但有 1928 年由建筑师勒·科尔比西耶设计的汽车的木制原型，也有 1987 年的日产 S 型货车，这是最早一款由主流汽车制造商所生产的赋有感情和幽默感的汽车设计。

迪耶·萨迪奇 (Deyan Sudjic)，设计博物馆馆长

右图：捷豹 E 型——英国汽车设计的标志性车型。



1. 福特 T 型车

(FORD MODEL T)

1908

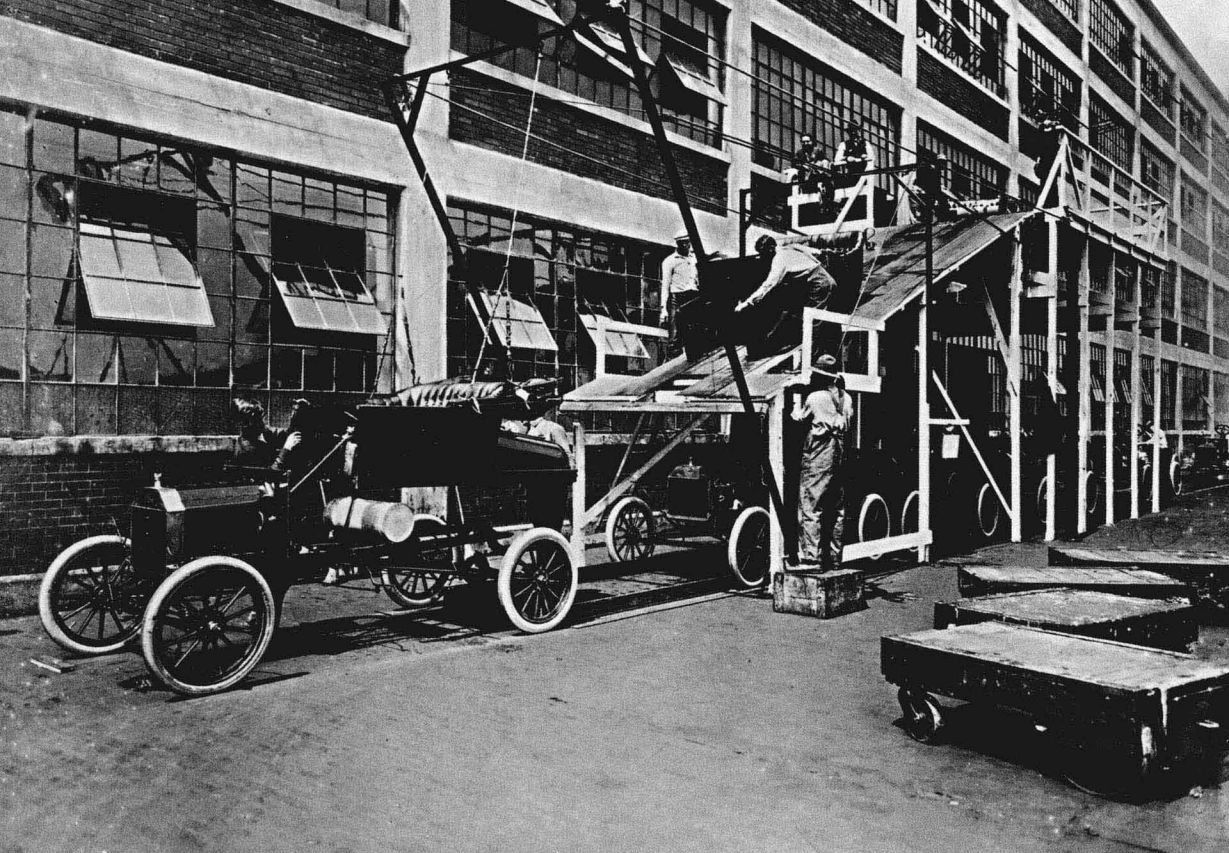
福特 T 型车背后有两个故事。其一就是大家所熟知的，这是一台可靠实用的风行全美国的车型，由于机械设计上的深思熟虑，它和其他早期的形态各异的汽车相比显得更加洗练，同时得益于使用了半自动行星齿轮离合器，使该车更容易驾驭。

亨利·福特 (Henry Ford, 1863~1947) 天生就具有工程师的潜质。他在底特律接受了机械师的训练，并从而对制造技术有很深刻的认识。不过他在乡村度过的童年一直让他向往着要制造一款适合他所熟悉的乡村生活的极其实用的汽车。而福特 T 型车正是这样一款易于制造并适合各种任务的车，它行驶在当时遍布美国的简陋乡村道路上简直是如鱼得水。

而福特 T 型车同样也是一个代表着福特生产流水线技术的经典范例，并渐渐演变成一种被全世界推崇的“福特主义”，暗示了生产线完美地诠释了“把工人变成生产机器”这一变革的开始。正如 18 世纪苏格兰哲学家亚当·弗格森 (Adam Ferguson) 所写：“机械的艺术只有当抑制了人类情感因素的时候才能被最好地表达出来。生产力的旺盛来自……将工作车间变成一台巨大的引擎，而把工人训练成为引擎上的零件。”这恐怕是对当时位于高地公园的福特工厂的最佳描述了。有趣的是，福特和他对于生产力的思考几乎在相同程度上启发了阿道夫·希特勒和约瑟夫·斯大林。

右图：位于高地公园的混凝土结构的自然采光工厂，由阿尔伯特·卡恩 (Albert Kahn) 设计，几乎和在其中生产的汽车一样具有创新意义。标志性的汽车生产线，自上而下悬吊车身，并接合引擎和底盘。这张室外照片，摄于 1913 年，是因供不应求而出现的临时生产线。

下图：福特 T 型车，“让美国奔驰起来的汽车”。



2. GN 小型机动车 (GN CYCLECAR)

1910

有两个从事汽车改装的年轻人一直梦想着开创自己的品牌。他们在父亲的车库中将自己的设计拼装起来，竟然由此诞生了一个流行的车型和一笔新的汽车生意。这个设计简单到在今天绝对没有存活的可能，但是在 1911 年，当阿奇博尔德·弗雷泽—纳什 (Archibald Frazer-Nash, 1889~1965) 和罗纳德·戈弗雷 (Ronald Godfrey, 1887~1968) 刚从伦敦的芬斯伯里技术学院拿到工程学文凭，这足以让他们办起自己的公司：戈弗雷与纳什 (Godfrey & Nash, GN)。他们的车有一台两汽缸的风冷引擎，更像是一辆摩托车而不是汽车，正因如此英文中的小型机动车 (cyclecar) 其实正是来自于“摩托车” (motorcycle) 与“汽车” (car) 两个名词的叠加。到了 1920 年，阿奇博尔德开始建立自己的独立品牌“弗雷泽—纳什”，开始大量生产与最早的 GN 小型机动车结构相似的新产品。

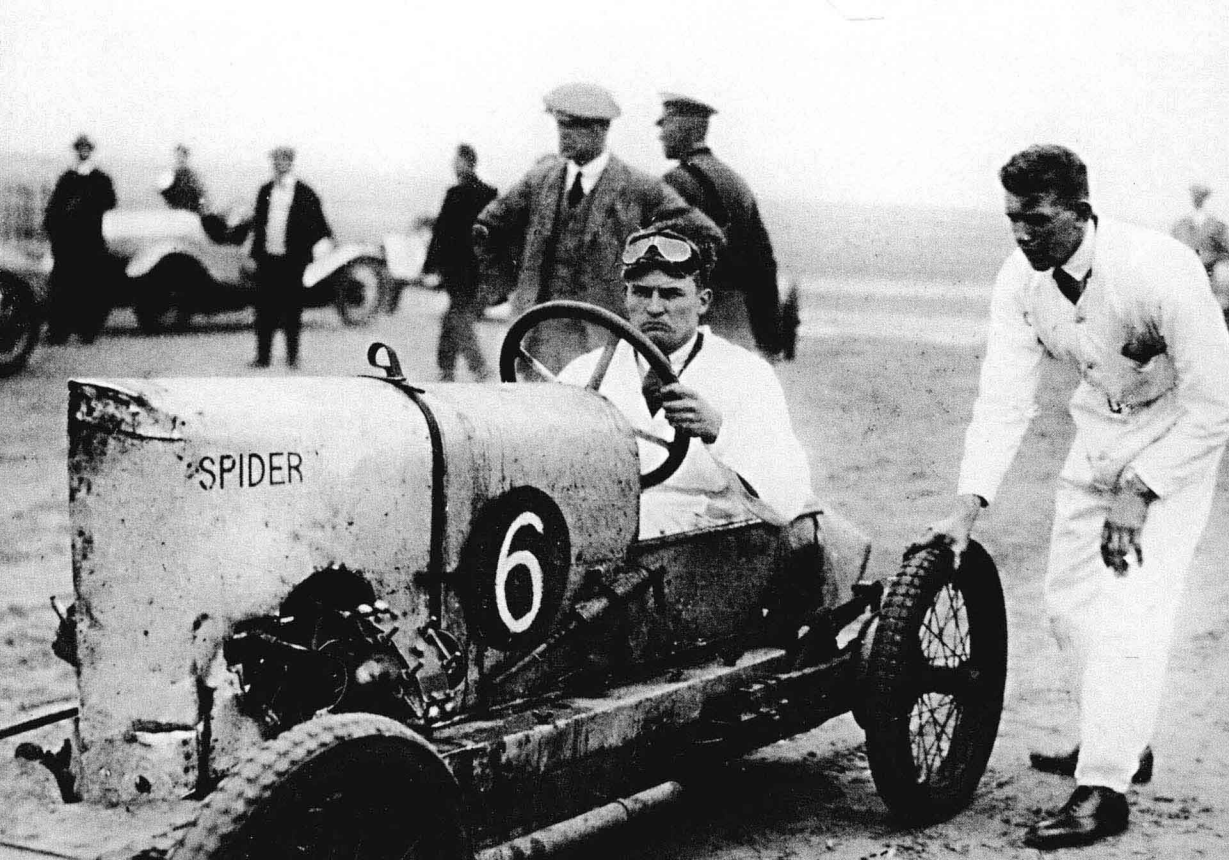
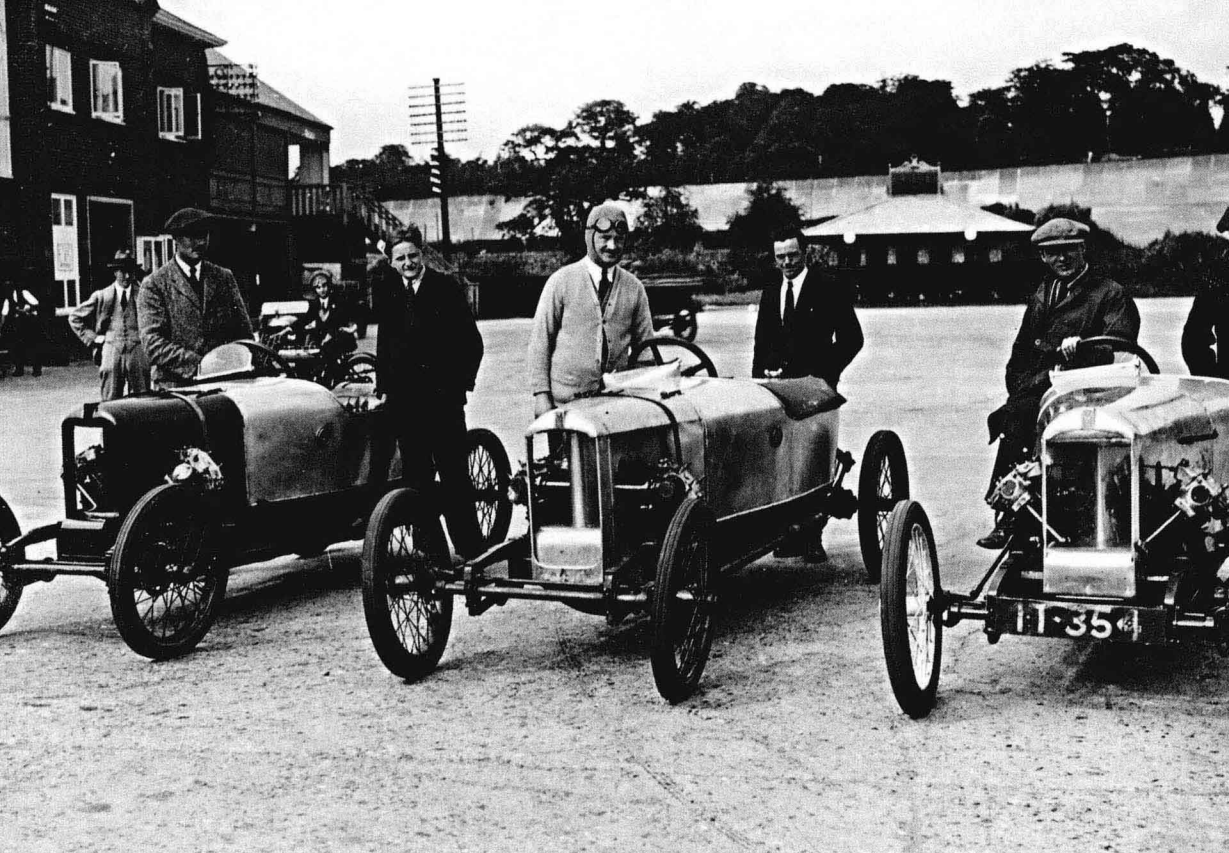
他们的设计的其中一个特点是，他们使用了不同尺寸的链条和扣链齿轮而不是传统的变速箱来调节转速。这个设备与司机座位下的中间轴一同运转，并直接和后传动轴连接。换挡的时候，其实是将动力通过爪形离合器直接从一根链条转换到另外一根上，非常快捷高效。不仅如此，这款车也没有差速齿轮，因为后传动轴是一个单一的构造，由此 GN 车的驾驶者发现拐弯的时候最好踩足油门。

GN 和弗雷泽—纳什品牌的车成了当时英国跑车的典范——纤细而灵巧，靠轻量化和简洁的结构来获得高性能。一些赛车名家更是看似不可能地将其疯狂地改装成“越野专家”，性能竟然不亚于名爵和奥斯汀的跑车。比如巴兹尔·达文波特的 GN 敞篷车，会在赛车场上散发出甲基化酒精的味道，因为它所使用的燃料正是这种酒精。GN 与弗雷泽—纳什更是培养了英国的一代车手兼做技师的风气，并造就了一个独特的机构：经典跑车俱乐部 (Vintage Sports Car Club)。其中一个不知名的会员为了纪念两位创始人还特意写了一首打油诗：

纳什和戈弗雷讨厌普通齿轮，
于是制造汽车使用链条和扣链齿轮，
他们成功了，但是如果他们使用了差速器，
最后又会做出怎样的机器？

右图：1922 年，GN 车队在布鲁克兰兹参加 200 英里拉力赛，阿奇博尔德在中间赛车上穿着开襟羊毛衫，戴着 he 标志性的编织头盔。

下图：一些私人改装的 GN 变种跑车，比如巴兹尔·达文波特改装的直线加速赛车和“越野专家”敞篷车，都快极了。图为他驾驶他的敞篷 1 号在林肯郡斯凯格内斯的沙地上试验车速。



3. 奥斯汀7型 (AUSTIN SEVEN)

1922~1928

赫伯特·奥斯汀 (Herbert Austin, 1866~1941) 出生于英国, 在年轻时移民到澳大利亚并担任工程师。但他在1905年时回到了英国伯明翰并在朗布里奇 (Longbridge) 附近创建了一家自己的公司, 并在不久后开始做汽车生意, 他的主要产品是一些中等价位的汽车。但是和很多汽车工业时代的先锋人物一样, 奥斯汀也梦想着可以制造一款十分便宜十分畅销的车型。尽管这着实让他那个认为便宜的车意味着低利润 (和现在很多人的想法一样) 的合伙人非常不满, 奥斯汀仍然动用了自己的大量存款作为经费开始设计一款人人都买得起的车, 而在当时, 一般人们只能买得起摩托车和跨子。

奥斯汀7型就是在这个背景下于1922年问世的。这是一款得体的小车, 装有4汽缸水冷引擎 (虽然排量只有750毫升), 四轮刹车和防雨轿车车身作为可选配件。这款车受到空前的欢迎, 很快就占领了离经叛道的小型机动车如GN的市场。奥斯汀本人认为7型车比他之前生产的任何车型都要接近他让全民都用上车的理想。正如之前的福特, 奥斯汀创造了一个新的产品市场。

奥斯汀同时也生产了许多有趣的7型车的改装款。比如敞篷旅行车、跑车、正规赛车, 和一个叫做“蚱蜢”的美丽车型, 专为此后流行的越野赛而设计。

在二战结束不久后, 老的奥斯汀7型车几乎遍地都是, 同时便宜的价格使得将奥斯汀7型改装成符合自己口味的赛车几乎成了设计师和赛车手最方便的选择。今日英国能够在一级方程式赛车设计和制造中占据王者地位, 正是来源于他们当年调试和改装奥斯汀7型所培养的对赛车设计的精巧手艺与创造力。

右图和下图: 和许多汽车大亨一样, 赫伯特·奥斯汀也想要让全民有车开。耐用又便宜的奥斯汀7型证明了早期车型如加以恰当的工程学设计, 也可以深深地改变英国的汽车产业。





4. 布加迪 35B 型 (BUGATTI TYPE 35B)

1924

如果只让埃托雷·布加迪 (Ettore Bugatti, 1881~1947) 设计一辆车, 那布加迪35B型车足够让他名垂青史。埃托雷的父亲卡罗是一个艺术家、珠宝设计家以及新艺术运动的家具设计家, 所以埃托雷最开始是在米兰的布雷拉美术学院 (Accademia Brera) 学习设计。然而, 他同样被新兴的汽车行业所吸引, 并进入米兰的普里内蒂一斯图基公司当学徒。1899年, 布加迪驾驶着自己在该公司设计的汽车赢得了瑞吉欧·埃米利亚大奖赛 (Grand Prix of Reggione Emilia) 三轮车组的冠军。

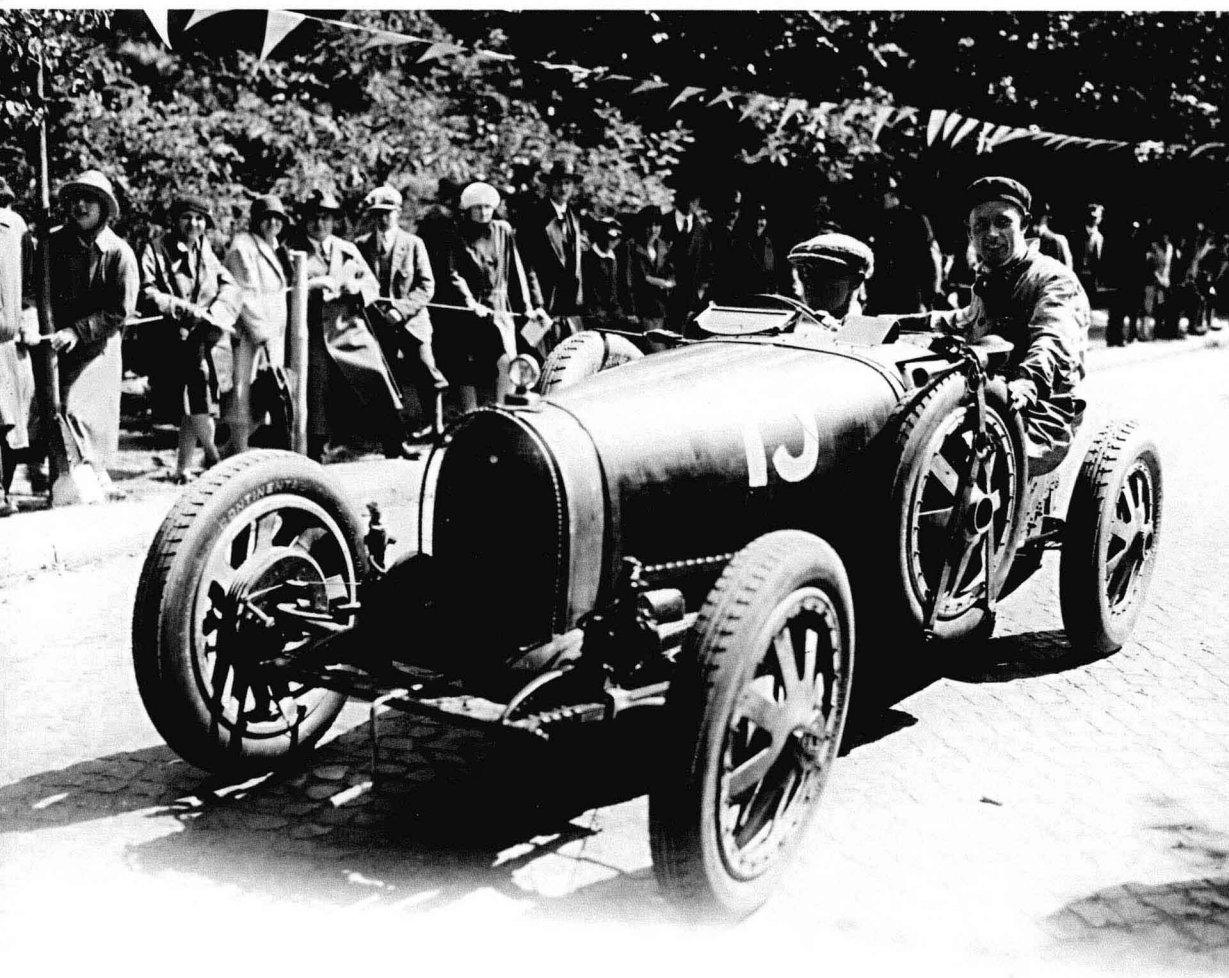
到了1910年, 布加迪已经在阿尔萨斯的莫尔塞姆创立了一家制造厂, 并制造了一系列看上去不同寻常甚至古怪的高性能轿车。他总是试图避开主流汽车工业对自己的影响, 而是基于自己的品位和个性开展业务, 并由此被称做“最后一个工程艺术家”。他自己非常喜欢赛马和赛狗, 所以他在设计中试图将汽车和纯种赛马联系起来。事实上, 他的机械构件总是具有很强的有机形态, 比如35型车精心锻造的前传动轴就更像手腕的形状而不是一个机械构件。

1924年出厂的8汽缸35型车被誉为“史上最具美感的赛车”。它受到非凡的赞誉, 不仅仅因为车厂靠这款车赢得了许多大奖赛, 甚至一些业余选手靠着它也能赢得比赛。它标志着布加迪品牌的巅峰, 依靠着当时布加迪工厂严谨的工艺手工打造而成的高性能产品。而当布加迪之后不得不跟上工业化大批量生产的趋势时, 其所生产的产品就不再像35B型那样灵巧、平衡和精确了。

右图: H. 豪瑟 (H. Heusser) 在布克欧尔·德里艾克 (Buckower Dreieck) 赛车场——一个位于柏林东边的三角形赛车场, 1924年。35型车是一款在册的赛车, 所有人都可以购买并参加比赛。

下图: 1925年的原版海报。





5. 萨尔姆松 · 圣 · 塞巴斯蒂安 (SALMSON SAN SEBASTIAN)

1925

法国人是最早的真正的汽车使用者，因为在他们的理解中，汽车这种新的工程产品不只是技术，更是一种时尚和潮流。在20世纪20~30年代，法国产生了数量巨大的对于汽车技术的新想法，无论是工厂生产还是私人改装，都造就了许多汽车设计上的创新，尽管其中一些过于离经叛道的设计最终不免因为失败而消亡。

位于法国巴黎西北部郊区的勒瓦卢瓦—佩雷（Levallois—Perret）在当时集中了大量的汽车车间，是这段历史的见证人。萨尔姆松工厂就在那里一条有着美好寓意的“黎明之街”上开有一个车间，并生产灵巧迅捷的排量1 100毫升的跑车。萨尔姆松是一家正规的工程企业，主要生产航空引擎和工业用品，这可能解释了为什么它生产的汽车在这一波新浪潮中脱颖而出。

萨尔姆松汽车由一款双顶置凸轮轴引擎驱动，车身轻盈典雅，让人联想到那些昂贵许多的布加迪赛车。这款车在勒芒和布鲁克兰兹赛事中有着优异的表现，在1927年，机械增压的萨尔姆松赛车可以在赛道上开到每小时100英里。萨尔姆松是阿米尔卡（Amilcar）的竞争对手，后者和前者有着一样风格的车身，但是引擎则更加简陋（舞蹈家伊莎多拉·邓肯的离奇死亡实际上是在一辆阿米尔卡而不是通常认为的布加迪车里，她因围巾被卷到车轮里窒息而死）。

萨尔姆松让很多人第一次尝到了跑车的外观和乐趣（英国名爵公司在10年之后才推出了和萨尔姆松类似的初级双座跑车），并开创了一种新的休闲车类型，今天我们可以买到的马自达MX—5就是这种轻量化初级双座跑车概念的延续和代表。

右图：一台机械增压的萨尔姆松·圣·塞巴斯蒂安在1927年奇西克船赛期间的一场即兴汽车秀中。

下图：设计师埃米尔·珀蒂（Emile Petit）和一辆该厂出品的双凸轮车在法国南部的米拉马斯赛车场，1924年。

