

(英) 迈克尔·波勒(Michael Bowler) 著
杨万福 余宸光 袁晓红 李明泽 杨功兴 译
杨万福 主审

经典跑车



福建科学技术出版社



经典 跑车

(英) 迈克尔·波勒(Michael Bowler) 著
杨万福 余宸光 袁晓红 李明泽 杨功兴 译
杨万福 主审

福建科学技术出版社





著作权合同登记号：图字 13-2002-38
原书名：CLASSIC CARS
World copyright © Edizioni White Star-Italy
本书经意大利白星出版公司授权，在中华人民共和国境内出版、发行
版权所有，侵权必究

图书在版编目(CIP)数据
经典跑车 / (英) 波勒著；杨万福等译. — 福州：福
建科学技术出版社，2004.2
ISBN 7-5335-2243-5

I.经… II.①波…②杨… III.赛车—普及读物
IV.U469.6-49

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 079011 号

书 名 经典跑车
作 者 (英)迈克尔·波勒 (Michael Bowler)
译 者 杨万福等
出版发行 福建科学技术出版社 (福州市东水路76号, 邮编350001)
经 销 各地新华书店
印 刷 利丰雅高印刷(深圳)有限公司
开 本 635毫米×965毫米 1/8
印 张 37.5
插 页 4
图 文 295码
版 次 2004年2月第1版
印 次 2004年2月第1次印刷
印 数 1-2000
书 号 ISBN 7-5335-2243-5/U·112
定 价 280.00 元

书中如有印装质量问题,可直接向本社调换

目 录

经典轿车与经典跑车	6
第一章	
1946~1950年	16
MG-TC和MG-TF(MG TC, TF)	22
阿尔法-罗密欧6C-2500(Alfa Romeo 6C-2500)	26
摩根4/4(Morgan 4/4)	30
西斯塔利亚-格兰斯波特(Cisitalia Gran Sport)	32
法拉利166(Ferrari 166)	36
美洲豹XK120 ~ XK150(Jaguar XK120 to XK150)	40
阿斯顿-马丁DB2和DB2/4(Aston Martin DB2 and DB2/4)	44
布里斯托尔400,402,404(Bristol 400,402,404)	46



2~3页 经典法拉利 (Ferrari)之终结者——1997年的F50
4~5页 眼镜蛇(Cobra)之王——1967年的427CSX

第二章	第三章	第四章
1951~1960年	1961~1970年	1971~1980年
保时捷356(Porsche 356)	美洲豹E型(Jaguar E-type)	玛萨拉蒂·博拉(Maserati Bora)
兰西亚·水母 B20(Lancia Aurelia B20)	AC眼镜蛇(AC Cobra)	兰博基尼·康塔什(Lamborghini Countach)
奥斯汀·希利100(Austin Healey100)	法拉利 250GTO和卢梭(Ferrari 250GTO and Lusso)	德·托马索·潘特拉(De Tomaso Pantera)
雪佛兰·克尔维特第二代(Chevrolet Corvette 2nd Generation)	雪佛兰·克尔维特1963~1967年款(Chevrolet Corvette 1963~1967)	法拉利308(Ferrari 308)
凯旋TR2和TR3A(Triumph TR2 and TR3A)	MGB(MGB)	保时捷911涡轮增压型(Porsche 911 Turbo)
阿尔法·罗密欧的茱丽叶塔系列(Alfa Romeo Giulietta)	阿尔法·罗密欧疾跑 GT(Alfa Romeo Sprint GT)	TVR 3000(TVR3000)
梅塞德斯300SL(Mercedes 300SL)	兰博基尼 350GT(Lamborghini 350GT)	阿斯顿·马丁·拉贡达(Aston Martin Lagonda)
宾利·大陆S型(Bentley Continental S-type)	莲花·埃兰(Lotus Elan)	宝马 M1(BMW M1)
福特·雷鸟(Ford Thunderbird)	埃索·格里福 GL400(Iso Grifo GL400)	凯迪拉克·塞维利亚(Cadillac Seville)
MGA 1600(MGA1600)	玛萨拉蒂·吉普利(Maserati Ghibli)	
凯迪拉克·黄金国(Cadillac Eldorado)	阿尔宾·雷诺 1600S(Alpine Renault 1600S)	第五章
阿斯顿·马丁DB4和DB4GT(Aston Martin DB4 and DB4GT)	兰博基尼·缪拉(Lamborghini Miura)	1981~1990年
法拉利250GT(Ferrari 250GT)	法拉利 365GTB4 代托纳(Ferrari 365GTB4 Daytona)	马自达RX-7(Mazda RX-7)
	法拉利·迪诺 246GT(Ferrari Dino 246GT)	雪佛兰·克尔维特1983~1996年款(Chevrolet Corvette 1983~1996)
	菲亚特·迪诺 2.4 敞篷车(Fiat Dino 2.4 Spider)	法拉利·特斯塔罗莎和512BB(Ferrari Testarossa and 512BB)
	旁蒂亚克·火鸟(Pontiac Firebird)	阿斯顿·马丁的优势-扎加托和飞鼠-扎加托(Aston Martin Vantage and Volante Zagato)
	阿尔法·罗密欧二重奏(Alfa Romeo Duetto)	法拉利 F40(Ferrari F40)
		宝马Z1(BMW Z1)
		日产 300ZX(Nissan 300ZX)
		本田 NSX(Honda NSX)
		第六章
		1991年至今
		兰博基尼·魔鬼5.7(Lamborghini Diablo 5.7)
		布加迪EB110(Bugatti EB110)
		美洲豹XJ220(Jaguar XJ220)
		克莱斯勒·蝰蛇(Chrysler Viper)
		TVR 格里菲思(TVR Griffith)
		阿斯顿·马丁DB7(Astom Martin DB7)
		法拉利355(Ferrari 355)
		文丘里210(Venturi 210)
		迈凯轮 F1(McLaren F1)
		宝马 Z3(BMW Z3)
		法拉利 F50(Ferrari F50)
		雪佛兰·克尔维特第五代(Chevrolet Corvette 5th Generation)
		保时捷·伯克斯特(Porsche Boxster)
		术语表
		文献资料
		图片提供者
		作者鸣谢

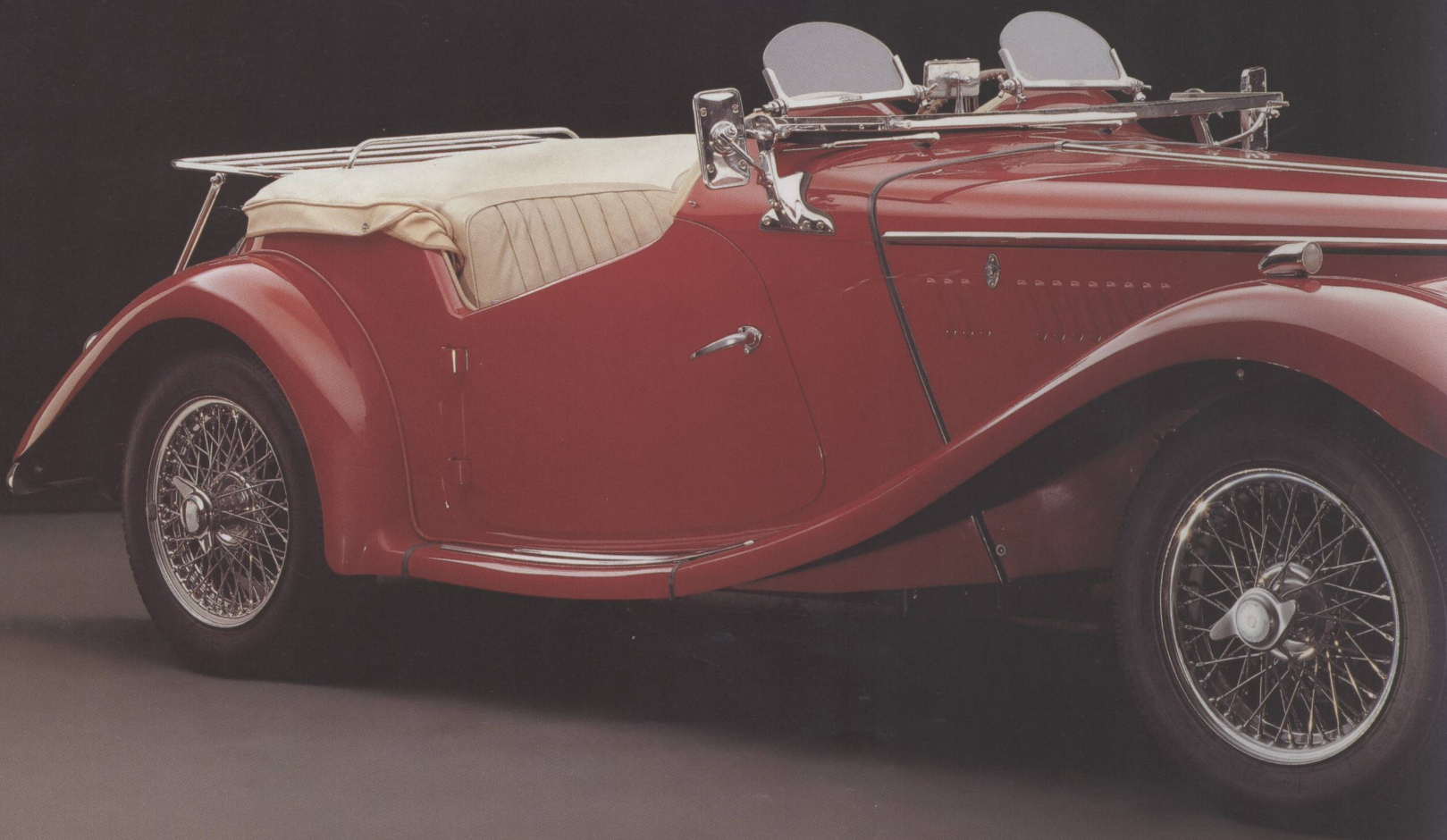


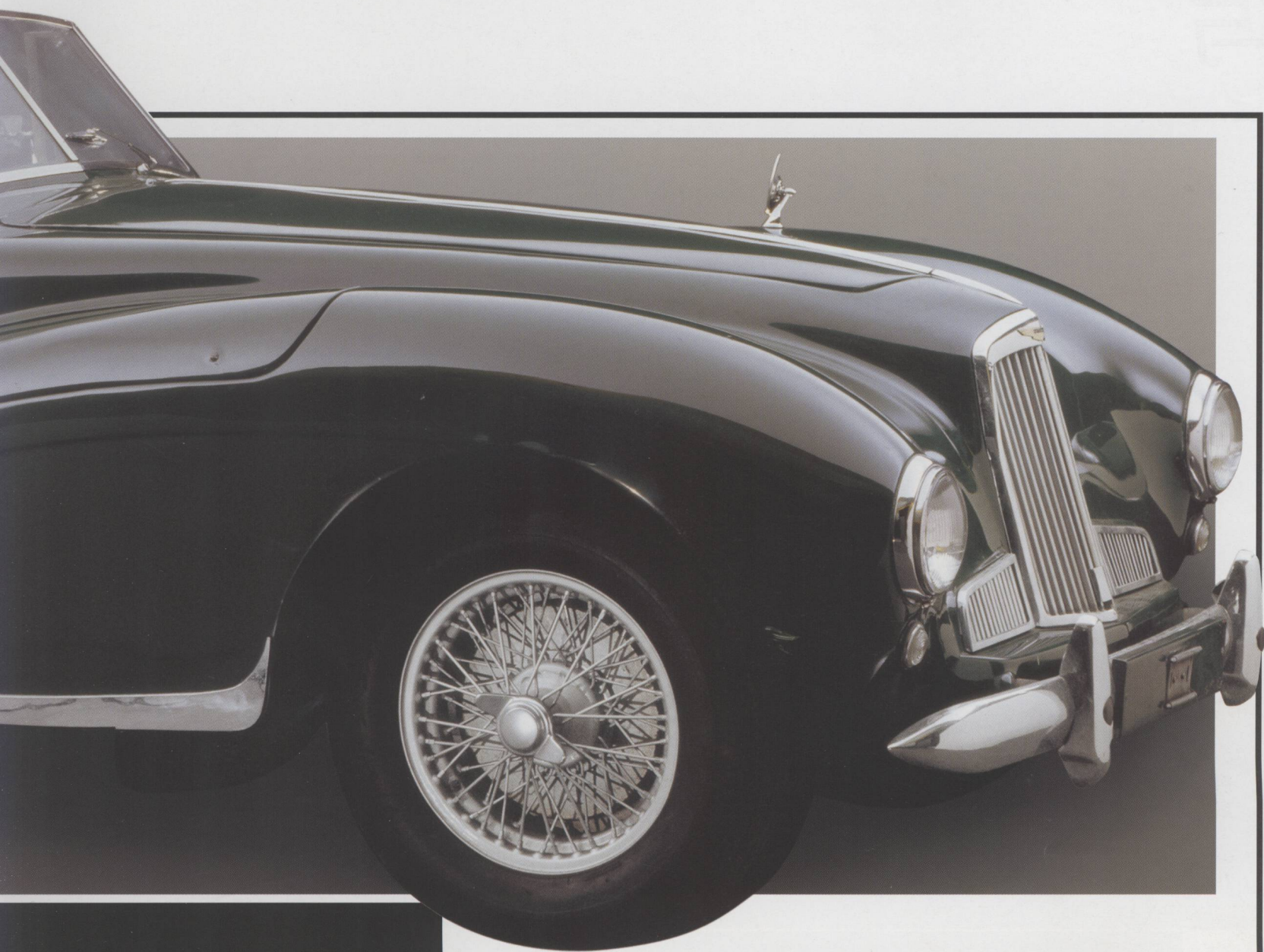
经典轿车 与经典跑车



6~7 页上 极为稀少的1950
阿斯顿-马丁, 13 辆 DB1 型
敞篷两门车中的一辆

6~7 页下 漂亮的T系列车型——TF,
1953 年的 1250 型





什么样的车才是经典的轿车呢？它一定要有悠久的历史，并且很稀少吗？一定要很漂亮，并且很昂贵吗？或者它只是一部与众不同的轿车？“经典”这个词，无论在绘画、音乐等艺术世界，还是在建筑等领域里都是指与众不同的品质。但是在轿车的王国里，对“经典”的理解则是仁者见仁，智者见智。对任何一款古老的法拉利（Ferrari）轿车来说，它无论在谁的眼里都是一部经典的轿车。可也有人会把老款沃克斯豪尔-胜利者（Vauxhall Victor）视为经典轿车，而且在英国有一个专门收集该款轿车的俱乐部，但并不是每个人都会对这款车持相同的观点。为什么呢？当它是一部新车时，它只不过是一辆很普通的车。只是由于该款车仅有极少数被保存下来，才使得它成为某些人认为的“经典”，但是随着时间的推移，许多人持有的该车“很普通”的看法依然没有改变。我们只能很遗憾地说，关于“经典”这个词，我们无法找到一个标准的定义，也没有办法对“经典”车历史的长与短、价格的高与低，以及种类和

风格进行严格定义。

一般来说，经典轿车是指1945年以后的轿车，这些轿车与同一时期的其他轿车相比具有与众不同的特点，但仅此一点它还不能成为经典轿车。福特-卡迪纳 Mk.1（Ford Cortina Mk.1）不是一部经典轿车，但卡迪纳 GT（Cortina GT）对于收藏者却具有很大的吸引力，很多人收藏了卡迪纳 GT，这也促使更多的人去收藏运动型的莲花-卡迪纳（Lotus Cortina）。虽然有只收集特定经典车型的车迷俱乐部的存在，但仍然会有很多对更多轿车情有独钟的狂热者。所以无论纯粹经典主义者怎么想，“经典”应该有更广的定义范畴。

但通常“经典”的判别准则（现存量少）对一些大批量生产的民用轿车并不适用。大众-甲壳虫（Volkswagen Beetle）、莫利斯-迈纳（Morris Minor）、雪铁龙 2CV（Citroen 2CV）和菲亚特 500（Fiat 500）等都是技术上十分有特点的轿车，它们拥有自己的一大批车迷，它们也被认为是经典轿车，对此就连法拉利的收藏家们也不否认。

经典轿车与经典跑车

美国经典轿车历史

如果你生活在美国，你会有一个全新的观念。美国经典轿车俱乐部（Classic Car Club of America, CCCA）有着自己关于经典轿车的定义：“在1925年和1948年之间生产的所有优秀的以及与众不同的轿车。这些轿车之所以与众不同，是因为它们都有着良好的设计、高水准的技术水平以及精湛的工艺。”美国经典轿车俱乐部拥有全球范围内可入围经典轿车的车型，这些轿车通常不是大批量生产的，而且比大众化的汽车要昂贵得多。由于“经典”这个词语被大量地滥用，因此美国经典轿车俱乐部注册了“完全经典”（Full Classic）这个商标来特指这些车。美国经典轿车俱乐部成立于1951年，这个俱乐部的股东们原来是美国古董车俱乐部（Antique Automobile Club of American, AACA）的成员，由于他们不满足于在这个俱乐部中的微不足道的地位，美国经典轿车俱乐部便应运而生了。美国古董车俱乐部成立于1935年，他们一般只收集有25年以上历史的轿车。美国古董车俱乐部拥有50000名成员，但是美国经典轿车俱乐部仅仅拥有5600名成员。美国还有一个“无马马车俱乐部”。这个名称可以追溯到19世纪末至20世纪初的欧洲（这一时期被称为“黑暗时代”），当时汽车将发动机安在马车车厢上来替代传统马车中马的角色。该俱乐部收集的是1916年之前的超级老爷车，这些经典汽车在本书中不做介绍。对于经典汽车爱好者来说，更有吸引力的应该是美国里程碑汽车协会（American-based Milestone Car Society）。该协会成立的目的是保





存和恢复从1945年到1964年之间各国生产的经典轿车。这些轿车在设计、技术水平、性能以及工艺上比同时代的其他车出色得多。该协会主要选择对于整个汽车的发展历史有特殊贡献的轿车,并主要针对一些战后时期的轿车。该协会虽然没有像美国经典轿车俱乐部那样对车价以及车型的罕见程度进行考虑,但在其他方面可以说是美国经典车俱乐部的延伸。然而该协会在随后高涨的俱乐部浪潮中被淹没了,只留下了“里程碑”这样一个名称。虽然它已经不复存在,但它做出了有益的尝试,那就是使更多的经典轿车从大众化的轿车中脱颖而出。现在美国依然存在着一个“加州里程碑轿车协会”(Milestone Car Society of California),但是这个协会和最初美国里程碑汽车协会没有任何关系,只是名称相似而已。

8~9 页上 梅塞德斯(Mercedes)190SL, 1955 年产,是梅塞德斯 300SL 超级轿车的“小兄弟”

8~9 页下 1964 年的福特-野马(Ford Mustang), 是世界上第一款小型轿车



其他国家经典轿车历史

再让我们把眼光放到其他国家，第二次世界大战（1939~1945年）前生产的汽车一般都有着与其时代相联系的精确的界定。最早有这样的精确界定的是老爷车俱乐部（Veteran Car Club, VCC），该俱乐部成立于1930年，专门收集1905年以前生产的轿车。这里说的“老爷车”指的是参加过世界著名的伦敦—布赖顿车赛的汽车。紧接着孕育而生的是经典跑车俱乐部（Vintage Sports-Car Club, VSCC）。该俱乐部成立于1934年，主要收集1905年到1930年之间的跑车。之所以把截止时间定为1930年，是因为这时大工业萧条使得很多昂贵的手工制造轿车无法继续生产下去。尽管在20世纪20年代，一些手工轿车还能够继续生产，但到了30年代，大规模生产已逐渐取代了手工生产。

针对这种变化，两家俱乐部都及时扩展了其收藏范围。老爷车俱乐部开始致力于收集1918年以前的轿车，并将1905~1918年之间生产的轿车称为“爱德华七世时代”轿车，而英国国王爱德华七世是1910

年去世的，因此这个名字很容易让人误解。经典跑车俱乐部也将收集的截止时间延长至1940年。但是对1930年以后的只收集运动型轿车，并将这些车称为后经典时期（Post-Vintage）第一流轿车，但这里面并不包括如MG-侏儒这样一些大规模生产的跑车。经典跑车俱乐部收集的20世纪30年代的汽车都必须是用传统手工方式制造出来的。最近他们开始收藏1960年以前的一些赛车，他们认为这些赛车是“具有历史价值”的。从这两家英国古董车俱乐部所收藏汽车的范围来看，他们遗漏了一些历史更悠久的汽车，于是他们迅速进行了补充，包括了布加迪、阿斯顿-马丁和MG等几乎所有20世纪30年代的英国经典轿车。这些车几乎可以成为整个英国轿车历史的缩影。英国是世界上第一个把老爷车作为一种业余爱好收藏品来鉴赏，而不只是当作一种简单意义上的交通工具的国家。英语中的术语以及关于时期的划分都成为这一领域的标准。随着鉴赏理念在世界各国的渗透和传播，不可避免地需要一个国际实体来

组织和协调这项运动。国际古董车联盟（La Fédération des Voitures Anciennes, FIVA）正是在这种情形下，于1966年应运而生的，它使原来只局限于欧洲范围的组织扩展为全球范围的联盟。国际古董车联盟在原来收集车辆的基础上收集各种特定时期的轿车，收集范围并不局限于特定车名，也不局限于车辆最初的品质。

国际古董车联盟把在1905年前生产的汽车称为“始祖车”（Ancetre），而“老爷车”指的是从1905年到1918年的汽车。国际古董车联盟中所谓的“经典”时期和经典跑车俱乐部（VSCC）中所指的“经典”是一致的，都是指从1919年到1930年之间的汽车。最初国际古董车联盟用“经典”轿车来指20世纪30年代生产的车辆，但由于他们将收藏的范围扩展到所有拥有20年以上历史的车辆，因此只能把这十年内的汽车称为“后经典时期”轿车。随着时间的推移，国际古董车联盟不得不找一些新的名称来定义所收集的汽车。如“战后”就是指1945年到1960年。但此后由于找不出合适的双



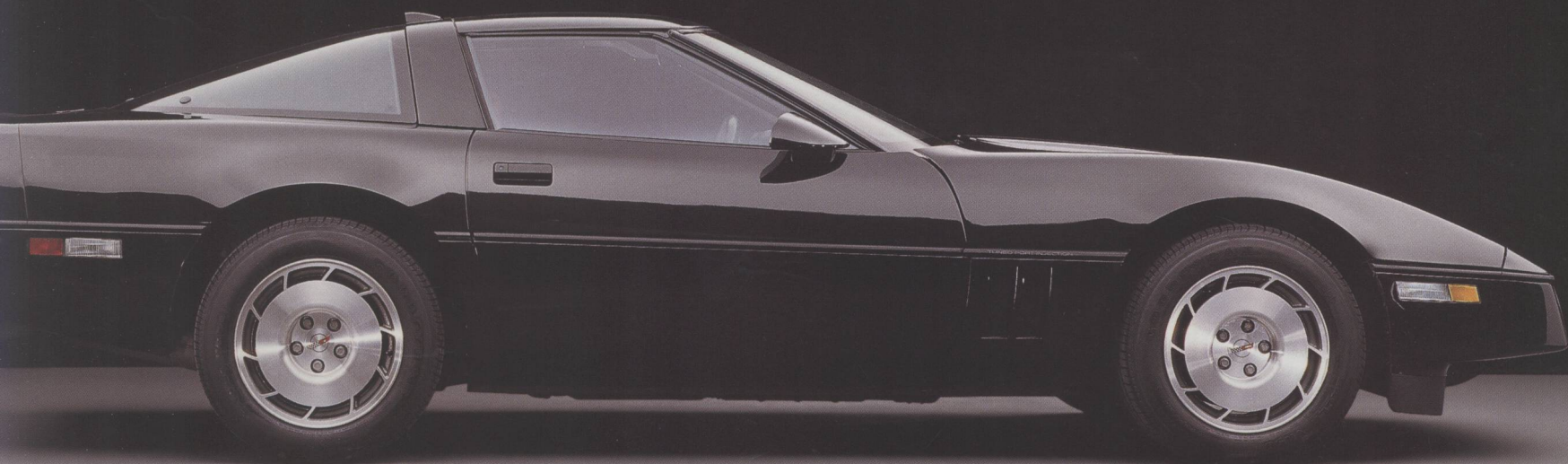
关语义词汇来描述这些汽车，于是20世纪60年代的就用“F族”来表示，70年代的用“G族”来表示。《经典轿车》是一本创办于1973年的英国杂志，该杂志一直关注古董车收集活动的全过程。对于那些没有俱乐部的地方，该杂志总是鼓励车主去创办这类俱乐部。《经典轿车》收入的轿车显然也包括了经典跑车俱乐部（VSCC）收藏的一些二战之前的经典车辆，特别是那些根据俱乐部的选择原则没有入围但同样被视为经典的轿车，《经典轿车》称它们为“新经典”。

随着国际古董车联盟及美国古董车俱乐部这样一些组织将汽车的入围资格定为20年至25年的历史，《经典轿车》杂志进一步拓宽了目标范围。任何一款停产的轿车都有可能入围，也就是说都有可能成为经典轿车。经典的一定不是新的，但是一辆新车却可能可以拥有一个经典的未来，当然，这只能是一个未来的经典。历史证明，运动型轿车比普通轿车能够更快地赢得经典的位置。通常运动型轿车被界定为非每日用车，而普通轿车则不同，如果其零售市场没有减小，或者没有人去改变这种

10~11 页上 1961 年的美洲豹 E 型 (Jaguar E)，是备受全球车迷喜爱的轿车

局面，普通私家车在交通工具市场中占据的时间要比其他车辆更长一些，价格也更便宜。久而久之，它们就逐渐失去了经典的意义。运动型轿车则价格相对昂贵，车主也不会让其过分使用，而且运动型轿车能够得到车主更好的维护。另一种观点认为，当一部车不再贬值，在市场上能体现它有保存价值时，它就成为了一部经典轿车。一部保养较好的运动型轿车相对于人们不很感兴趣的普通轿车而言，会更早地进入保值期。本书也将向大家介绍一些带有未来经典车意义的轿车。令读者感到疑惑的是，有些汽车在本土并不起眼，但是在其他国家却能成为经典轿车。美国汽车在这方面显得尤为突出。如那些在本土大批量生产的福特-野马（Ford Mustang）和雪佛兰-卡玛洛（Chevrolet Camaro）等，在欧洲却显得鹤立鸡群，并且很早就被大家公认为经典车型。雪铁龙2CV在法国并不引人注目，但在那些该车型不常见的国家，却赢得了“经典”的称谓。英国利兰公司的迷你（Mini）也是这样，但它有一个竞争车型——库珀S（Cooper S），该车甚至在英国都赢得了经典的美称。

11 页下 1986 年的雪佛兰-克尔维特 (Chevrolet Corvette)，该车恢复了曾在20世纪70年代减少的性能装备

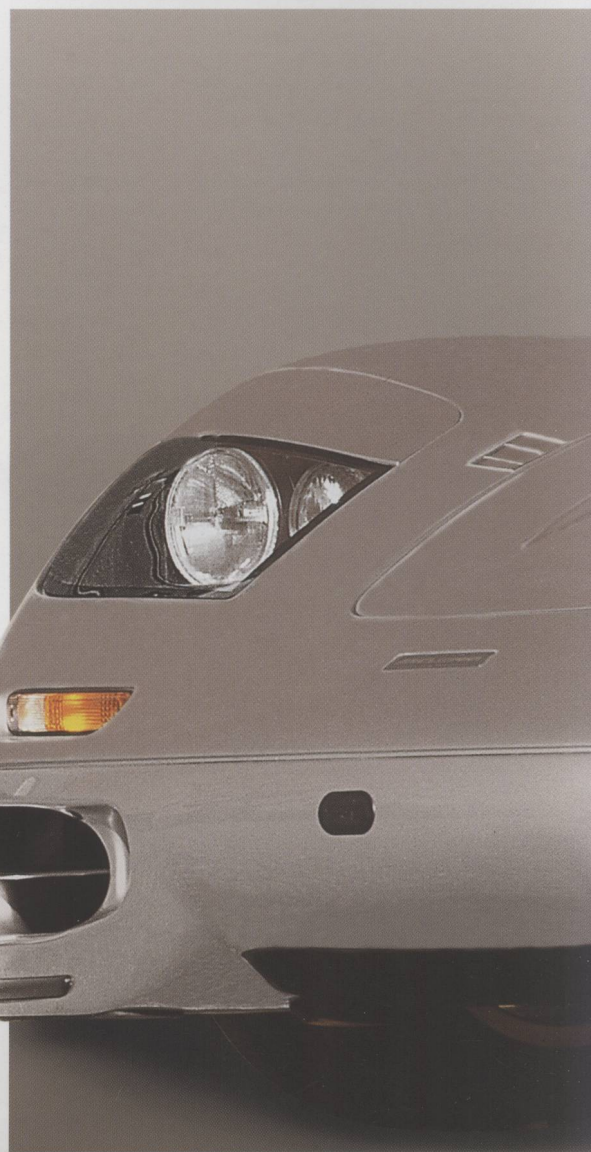


经典轿车与经典跑车

经典轿车赛事回顾

拥有一部经典轿车的乐趣之一在于让车参与到与其他汽车竞争的赛事当中。和现代汽车赛一样，这些比赛采取各式各样的形式。经典轿车的车主可以参加各种赛事活动，从固定赛事到旅行赛事，从拉力赛、性能赛、攀爬赛到极速赛等等。这些比赛由制造商、国际俱乐部或一些商业组织来主办。这些比赛主要分成两类，其中大部分称为“高雅”车赛。这是一种“选美”大赛，裁判根据车型外观的漂亮程度来作出裁决。在20世纪30年代，这种比赛为车身设计和制造者提供了一个展示他们设计开发的独特车身的良机。每年在美国加利福尼亚举行的“卵石沙滩赛”（Pebble Beach）是国际著名的年度赛事。赛事的评分标准涉及了车辆的每一方面，因此该评分标准在全世界广泛被使用。根据这种评分标准，“100分”的汽车可以说是完美的。许多经典轿车的商家在广告中经常使用这一术语，但是广告中的“100分”绝不能和真实公正的评审团所给出的“100分”相提并论。近20年中有许多定期的赛事，在这些赛事中，车辆和驾驶员的耐久能力与车速相比，起到了更加关键的作用。这些赛事大都是按照以前经典赛事的模式进行的，如蒙特卡

洛汽车拉力赛、伦敦—悉尼汽车拉力赛、北京—巴黎汽车拉力赛、米里—麦利亚汽车赛等等，但这些赛事的赛程比原来的要长一些。参加这些赛事的车辆都是为这一时期的比赛而专门设计的，或者是相对于这一时期的汽车规范进行过改进的。当然也有为了满足那些想驾着经典老车穿过美丽的景区，而不想承受任何比赛压力的志同道合的人们设计的比赛。对于那些想跟时间赛跑的经典车的车主们，有专门的拉力赛、爬坡赛和竞速赛。这些比赛都是由国际汽联（Federation International de l'Automobile, FIA）来组织和管理的。“历史使命”（History Commission）协会成立于1974年，由卢拉尼男爵担任主席，他是20世纪30~60年代意大利著名的赛车手。该协会的委员一部分来自于国际古董车联盟（FIVA），另一部分来自于一些国家俱乐部。参赛车辆覆盖了从最初到最近才刚刚过时的车辆，这些车辆必须符合一定的条件，即这些车要在某个时期内具有创意，且在历史上能够持续地占有一席之地。这些条件是基于不同时期汽车的特点来制定的，并成为汽





车改型的主要决定因素。每个参赛选手都必须有车辆“护照”，以证明该车已被检验过，符合参赛规则。大部分的欧洲国家以及澳大利亚和美国有很多的赛车盛会，不断吸引着全世界的参赛选手。

经典跑车俱乐部 (VSCC) 可能是第一个单独举办老爷车赛事的俱乐部，时间可追溯到1937年。而第一次真正的国际老爷车大赛于1973年在德国的纽伯格林赛道举行，这也是最早的老爷车国际长途公路汽车赛。有许多跑车和GT车参加了比赛，有一些参赛车不在本书的介绍范围之内。

12~13 页上 迈凯轮 F1 (McLaren F1), 时速可达 372km/h

12~13 页下 法拉利的 355 敞篷跑车, 由于该车融入了宾尼法瑞那 (Pininfarina) 的设计风格, 所以该款车更具魅力

从1973年起, 各种经典轿车赛就已经开始在全世界范围内广泛流行了, 比如像现在我们熟知的举办拉力赛、爬坡赛及竞速赛的欧洲冠军赛事。无论你现在拥有一部什么样的经典轿车, 或是你将来要买一辆什么样的经典轿车, 你都不应该仅仅是在车库里观赏它, 或是仅仅驾驶它去高尔夫球俱乐部, 你应该可以用它做更多的事。这里是世界经典汽车的移动博物馆, 欢迎你的到来。愿我们的轿车能够在宽阔的大道上自由驰骋。

14~15 页 凯迪拉克 (Cadillac) 1960 年推出的黄金国 (Eldorado), 从图中可以看到, 该车减少了镀铬板件





第一章 1946~1950 年

虽然经典时期一般都是指“二战”(1939~1945年)之后的时期,但这一时期的欧洲经典轿车其实只是在1938年或1939年的车型基础上做了很小的改动。由于战争的原因,那些在战争期间推出的车型在还没有赢利之前就停止了生产。美国直到1941年12月珍珠港事件爆发后才参与到战争中,而在此之前,从1939年战争刚爆发时开始,美国一直为参战的部队生产各种商用车辆和武器装备。尽管如此,美国在1940年和1941年间还是生产出了400多万辆轿车。但美国各汽车制造厂从1942年中期开始,终于被卷入到战争中,它们纷纷为战争设计和生产汽车。福特公司的贡献之一就是吉普车,吉普车本身就是战后的经典车辆。

由于美国遭受的直接攻击并不是很多,因此战后各汽车生产厂很快就恢复了正常的汽车生产。英国恢复得也比较快,但法国、意大利和德国的汽车生产中心遭受了炮弹的猛烈轰炸。日本同样也

遭受了猛烈的轰炸,但日本战前生产的汽车并没有在日本以外占有一席之地。一些小型公司更倾向于生产新型轿车,如英国的布里斯托尔(Bristol)、瑞典的绅宝(Saab)就是这一类公司,它们的前身都是飞机制造商。

但是汽车工业的自由发展是一个缓慢的过程,因为橡胶和钢铁都十分短缺。

所有的工厂都在寻找原料,政府对于汽车企业生产所需的供给也变慢了。由于军队对于军人的复员工作进展十分缓慢,车间里也没有足够的人力来维持生产。除了美国以外,所有国家的燃油都限量配给。而且由于美国控制着资金援助系统,许多

国家都出现了美元短缺的现象,一些相关的债务国家不得不对美国出口物品,以用于恢复经济。在满足本国市场之前,许多英国战后早期的车辆都出口到美国和其他一些国家,并且为了刺激出口,引入了高额的关税制度。

当然并不是所有这个时期或其他更久远时期的汽车都被认为是经典汽车。但在这一时期,确实有很多小公司开始崛起,它们不可避免地生产出了数目有限的且近似于手工制造的轿车。所以相对于5年以后的日子,这段时期内产生了数目可观的未来经典车辆,然而并不是所有这些汽车生产企业都能幸存到20世纪60年代。

16~17 页 英国的莱利
RM (Riley RM) 轿车, 产
于1950年

