

世界汽车今昔

〔日〕小野吉郎 著

胡天放 译

机械工业出版社

前 言

日本《自动车工学》月刊杂志，自一九八一年六月到一九八三年一月，陆续刊登了小野吉郎的连载文章《世界自动车风土记》。译者将这十多篇连载文章译成中文，编纂成本书。

本书记述并评论了世界主要国家和地区汽车产业的历史和现状，也涉及到今后的展望。既有汽车发展史的专业性论述，又有汽车工业的厂家、人物、地理、经济等科普性知识，还有许多趣闻轶事。

作者小野吉郎多年来从事汽车工业的研究，知识丰富，收集积累了大量资料，归纳概括分析论述了世界汽车行业的发展变迁，内容比较广泛。尽管其中有些问题，是以作者本人的观点来看的，还有某些资料尚不够准确、全面，但从文章的总体看，对我们从事汽车及其相关行业的职工，以及对世界汽车知识感兴趣的读者，它仍然不失为是一本开阔视野、丰富知识的科普读物。

因为本书是由多篇连载文章汇集而成，为了阅读方便，译者对其中少数章节的先后顺序稍加调整，并对某些段落有删节。

由于译者水平有限，译文中可能有谬误不妥之处，恳切欢迎各界读者指正。

译 者

一九八三年十月

内 容 简 介

本书收集了世界十几个国家和地区的汽车工业今昔概况。记述并评论了各主要国家和地区汽车产业的演变、现状和展望。本书既有汽车发展历史的专业性论述,又有汽车工业的厂家、人物、地理、经济等科普性知识,内容生动,丰富。

本书对从事汽车及相关行业的职工和经济工作者,以及对汽车知识感兴趣的读者,是一本开阔视野、丰富知识的科普读物。

世界汽车今昔

〔日〕 小野吉郎 著

胡天放 译

责任编辑 钱既佳

机械工业出版社出版 (北京阜成门外百万庄南街一号)

北京市书刊出版业营业许可出字第117号)

中国农业机械出版社印刷厂印刷

新华书店北京发行所发行·新华书店经售

开本787×1092 1/32·印张 3 7/8·字数 82 千字

1985年3月北京第一版·1985年3月北京第一次印刷

印数 00,001—13,000 ·定价 0.72 元

统一书号: 15033·6025

目 录

第一章	美国篇	1
第二章	意大利篇	11
第三章	英国篇	18
第四章	法国篇	29
第五章	联邦德国、民主德国篇	37
第六章	日本篇	47
第七章	东欧篇	
	捷克斯洛伐克、匈牙利、奥地利、波兰	58
第八章	欧洲篇	
	瑞典、西班牙	68
第九章	苏联篇	74
第十章	拉丁美洲篇	
	巴西、阿根廷	80
第十一章	亚洲篇	
	中国、中国台湾省、南朝鲜、印度、伊朗	86
第十二章	总结篇	94

第一章 美国篇

集聚在五大湖畔的汽车产业的过去和现在

已不是世界第一的美国

首先从美国说起吧。如果从日本的观点来看，美国的汽车产业毕竟是世界第一的国家。它有无穷的资源，注定是一个有着光明未来的国家。至少在六十年代是这样看的。但自从越南战争和石油危机以来，美国的形势却变得出乎意料。

美国汽车，曾经年年变型。从专靠实用起家的福特T型轿车，向更大型、更豪华的活动宫殿式的轿车演变。那些有名的高级轿车，象“派克·阿贝纽”（纽约的超高级公寓街）、“纽波特”（十九世纪末富豪们争比奢侈的东部豪华别墅地）、“贝尔耶阿”和“蒙特雷”（洛杉矶和旧金山市郊的高级住宅区）、“必斯肯”和“马利布”（佛罗里达州和加利福尼亚州的高级别墅地）等牌号的轿车，载着美国人的梦在奔驰着。

然而，那反复的石油危机和慢性的通货膨胀，以及失业者的增多，迫使美国人对这种油耗高的大型车敬而远之了。另一方面，美国的工厂从来都是只生产利润率高的大型车，而向利润率低的小型车转产又犹豫不决。日本汽车界，就是抓住了这一时机而挤进了美国。结果，日本车在美国畅销。及至一九八一年，日本的汽车产量终于超过了美国。但是，

毕竟美国工业的潜在能力仍然是十分巨大的，而且是世界最大的汽车市场，汽车保有量仍相当于日本的三倍以上。

底特律的由来

美国的汽车相关企业，包括配件工厂在内达三千个。这些工厂分布于五十个州中的半数。由于美国幅员辽阔，虽然在各地有许多轿车装配工厂，但其主力工厂却都集中在密执安州的底特律市周围。

底特律位于美国最大的五大湖工业沿岸地带的 心脏 部位。五大湖沿岸有矿山、煤矿、钢铁厂，水运发达，也是陆运的枢纽。那是一七〇一年的事，从当时还是法国殖民地的加拿大，来了一位探险家——安托瓦奴·卡迪莱克大尉，在他的筹划下建筑了城堡，遂控制了这五大湖一带。因为从城堡往下看的河流、地形象海峡那样狭窄，故称作“底特罗”。

到了一七六〇年，城堡落入英国军队之手，从此就改称英语发音的“底特律”了。三年后，这座城堡又遭到印第安人的袭击，进攻的指挥官是潘蒂阿库酋长。

及至十九世纪，随着铜矿、铁矿的开发，陆续有不少移民来到这里，包括英格兰和苏格兰系的家具工匠和金属工匠，以及一些家庭手工艺人。巴西马氏炼钢法也开始在这里采用。

到一八九〇年，汽车业界的先驱者们先后集聚到这里。有一个名叫亨利·里兰德的人，在他从美国东部前往墨西哥的途中遇到了骚乱，当他打算乘坐早晨第一趟列车逃出那里时，却在无意中买了一张去底特律的火车票。于是，里兰德就在这儿制造出以底特律创始人的名字为商标的卡迪莱克

车。

一八四七年，在霍乱传染病流行期间，亨利·福特的祖父、祖母和父亲沿着当年卡迪莱克大尉走过的路，搬迁到离底特律不远的地方，从事农业。

此后，兰萨姆·奥尔兹于一九〇一年因他的工厂偶然失火，就将工厂迁到了底特律。给奥尔兹搞承包的道济兄弟，也从温塔利欧移居底特律，成了机械制造业者。这时，在他这个承包工厂干活的还有一个人，名叫德比特·别克。

汽车城——底特律

底特律是美国第五大城，并同日本的丰田市结成姊妹城市。通用和克莱斯勒的总公司在市内，福特的总公司在市郊的迪尔伯恩市。

“三巨头”^①在纽约的分公司都有巨大的摩天楼，那座漂亮的七十七层克莱斯勒大厦高达三百一十四米，在一九三五年前它是世界最高的建筑物。

起初，底特律市内就有很多大大小小的汽车装配厂。后来由于逐步扩展遂分布到近郊的许多地方。现今仍在市内进行装配的，只有通用公司的卡迪莱克车和下面提到的克莱斯勒车。以底特律创始人名字为商标的卡迪莱克牌车，作为美国高级车的代表，它的名字和底特律是分不开的，也是底特律的象征。

在底特律市内，还有两个不属底特律管辖的“真空地带”。这是因为在市中心稍北部有两个市中之市，一个是海伊多帕克市，另一个是哈姆特兰克市。这两个市各有人口五万左右

① “三巨头”指通用、福特、克莱斯勒三个汽车公司。——译者注

右，分别独立于底特律市区之内。在海伊多帕克市有一座曾经是汽车批量生产装配线元祖的典型工厂，福特的T型轿车就是在这里装配的。后来改成福特的农用拖拉机装配厂。哈姆特兰克原来是克莱斯勒系道济工厂的市街，现在有勃拉雷装配工厂。

从上述情况看，底特律所以有这两个“真空地带”，是在当年底特律决定对市区、郊区进行合并扩大行政区域之际，由于遭到当时在美国国内已居第一、二位的汽车厂家福特和道济的竭力反对，为了进行独立运动而搞成企业割据的两个城邑。总之，类似于东京千代田区和中央区作为独立的市区在东京都内共存那样的关系。

福特的基地迪尔伯恩

在底特律的西边三十公里的迪尔伯恩市内，有福特的总公司及其主力工厂。在这里有从炼铁到铸造、锻造、整机组装的一条龙生产线。福特公司的炼铁厂，在河边的里巴·鲁焦。

这里是亨利·福特的故乡，他生于一八六三年七月三十日。父亲虽然希望他继续从事农业，但当他十八岁时就外出当了机械工。

当他后来得知父亲十分伤心，又由于他已因T型车的成功而成为“汽车大王”时，在一九二〇年初就把公司本部和主力工厂都迁到了故乡的迪尔伯恩。为了减轻农民的劳动强度，又开始大量生产农用拖拉机。

福特在迪尔伯恩修建了豪华的大庄园，从一九一五年到一九四七年他死时一直住在这里。他这个住所后来采用了福特汽车的车名“菲阿连500”，或者叫它“500”。

当在迪尔伯恩建设工厂时，常常被那恶劣的路面所苦恼的亨利·福特，由他的公司出资修建了一条美国最早的典型高速公路，捐赠给州政府。后来被延伸，现在叫“耶多塞尔·福特·耶库斯普雷斯威”公路。

迪尔伯恩还设有福特中央技术研究所，和由汽车行业共同出资筹办的密执安州立大学附属的安全汽车研究所。在那里还有复原了的美国开拓时代的村庄——格林菲尔德·比雷吉和福特博物馆。

迪尔伯恩的南边威克绍姆，以组装福特高级林肯轿车为主。

在底特律西北起家的通用公司

在乌耶因西面的威罗兰，有同福特的里巴·鲁焦[⊖]相匹敌的通用公司的主力工厂。战后，卡伊札牌轿车也曾经在威罗兰生产过，由于经营不善而把工厂转让给了通用公司，现在成为铸造厂的一部分。

在底特律北部十公里的朋太克市，有通用公司和与市名同名车的装配工厂。其前身是一九〇七年创立的奥克兰德车的工厂。从一九二六年起同时生产朋太克牌轿车，后于一九三二年经济不景气的情况下，奥克兰德牌车经过车型的调整，统一生产了朋太克牌车。为了纪念，将这个工厂所在地称作奥克兰德·阿卫纽。通用公司的大型卡车、大客车的装配厂也在这里。

北邻的弗林特市是密执安州第二大城市。这里有通用公司的雪佛兰和别克车的装配厂，以及化油器工厂，还有向美

⊖ 福特公司炼铁厂所在地。——译者注

国汽车行业输送大批人才的密执安州立大学。

在那稍西边点，是密执安州的首府兰辛。这儿有奥尔兹毛必尔车的装配厂。原来在组建通用公司之际，“奥尔兹毛必尔”和“别克”还曾经是王牌车。目前，通用公司可供选择用新技术和新式样进行试验的车种很多。例如，液力变速器和斜背式车身，高压压缩比发动机，前轮驱动等等。

相关产业软弱的克莱斯勒

在底特律市内一个嘈杂的地方林奇罗德，克莱斯勒系的福尔赛兹轿车装配厂被封闭了。关系这个公司命运的叫作“K卡”的小型轿车，以普里毛斯·里莱安特和道济·耶利兹的名义，采用了日本三菱公司的排量为2600毫升发动机，以FF $\ominus$ 方式装配。这是在这个市内的杰发逊工厂以及在大西洋沿岸的纽阿克组装的。

北部的瓦连市与其说有道济的工厂，不如说有一座克莱斯勒系的卡车综合装配工厂。它的一部分也是美国最大的坦克工厂。克莱斯勒公司感到经营上的困难，因此已将其分离出去成立克莱斯勒·迪芬斯公司，迁往福特公司的发动机工厂所在地的俄亥俄州根据地。

克莱斯勒公司是“三巨头”中后来起家的，由于它未能实现脱离底特律化，公司内部的相关产业极为薄弱，因而对通用公司和福特公司零部件的依赖性很大。而且，生产的现代化水平比较低，又在同一个生产流水线上进行多车种的小批量生产，这就越来越被底特律所钳制。

在瓦连市还有世界最大的通用公司的中央技术研究所，

⊖ 前方横置发动机、前轮驱动式汽车。——译者注

仅研究人员就达五千人以上。

密执安湖畔的工厂

仅次于纽约、洛杉矶的美国第三大城市芝加哥，有美国最大的卡车专门工厂之外，还是最大的农业机械工厂——国际收割机公司的所在地。

芝加哥还有自动变速器的包尔古·瓦那公司的工厂，和它同一系统的包尔古·安德·贝克的离合器工厂。

肯诺夏位于芝加哥北五十公里的密执安湖畔。这里原来有纳许的工厂，但先后将这些工厂转卖，最后变成美国汽车公司（AMC）的轿车厂。美国汽车公司由于加入法国雷诺集团，早晚是要生产美国造的雷诺车。

再往北的啤酒之城“米尔沃基”，有摩托车的名门哈雷·达比德逊的工厂。

芝加哥市还有福特公司的工厂，在那里装配的是桑达巴德车。芝加哥西部的贝尔彼得，有克莱斯勒公司的最新工厂，是一九六五年建成的。它是作为小型轿车而建设的工厂，以生产霍莱赞牌小型车为主。

在离密执安湖稍东的卡拉玛兹市，有专门生产出租车的切卡公司的工厂。因为它是个年产八千辆车的中小企业，它属于美国最大的出租车公司黄色出租车的子公司。其车型很长时期没有改变，是一种朴素、实用和司机隔开的出租轿车。它的发动机是从一百八十公里东边的雪佛兰工厂供应的。最近还生产了四门轿车。

伊利湖畔

底特律以南八十公里伊利湖西端的托莱多，是吉普车的

发源地。原来是威力斯的工厂，易名凯札吉普公司后又合并到美国汽车公司，目前生产的是吉普和叫作鹰旗牌的四轮驱动轿车。这个城市的名字来源于西班牙的古都托莱多。生产火花塞的香滨公司和电器的耶雷克特里库·奥特莱特公司也在这里。

托莱多的南方，经过里马，在迪屯有通用公司的迪尔考电器工厂。原来的迪屯·耶雷克特里库公司，已成为通用汽车公司的一个部门。直到现在欧美的汽车修理厂把他们的电气还称作“迪尔考”。

在托莱多东边一百六十公里有个有名的钢铁城克利夫兰。这里有福特公司强有力的发动机厂。还有美国独立系统很强的专门生产卡车的怀特汽车公司，和重型建设用卡车的尤库里德公司的工厂。这个独立的尤库里德公司，经历了通用公司的一个事业部，怀特子公司的不幸的经历，现在又沦为联邦德国本茨公司的子公司了。

在克利夫兰南边五十公里的阿库隆市，集聚了古特耶、发伊阿斯通、古德利契、通用、尤尼罗伊亚尔的五大公司的轮胎工厂。

穿过隧道就是加拿大

从底特律渡过安巴莎德桥，再通过温泽河底隧道，那里已是邻国加拿大。

把温泽称作加拿大的底特律也行，或者说它就是底特律伸向河那边的工业城市也许更为恰当，就象东京和川崎那样的关系似的。在这里有加拿大的福特和克莱斯勒的子公司工厂。

温泽的工厂太密集了，于是福特公司将发动机厂迁往伊

利湖畔的桑托玛斯，又把装配厂迁到了安大略湖畔的奥克比尔。最早进入加拿大的通用汽车公司，在奥沙瓦拥有工厂。

“三巨头”的地方装配厂

以上介绍的只不过是美国汽车工业的冰山之一角。美国拥有日本的二十五倍面积的辽阔大陆，它的一个州可与欧洲的一个国家相比。就以一个加利福尼亚州来说也比日本大。如果从底特律把出厂的汽车，一辆一辆地从公路上驶往各地，在到达目的地的门市部时就变成旧车了。加之，美国的铁道运输成本高，所以，要在汽车销售的许多地方设装配厂。通用公司在国内就有二十二个装配厂，其中半数专门装配雪佛兰车，而且有二十个车身厂。

福特公司有十二个装配厂，并有四个发动机厂。而在福特公司的T型车的全盛时期，在全美曾经有四十个装配厂。到了一九六五年已减至十七个，目前因紧缩作业和临时解雇，实际生产几乎只有九个厂。这样看来，虽然可以认为福特公司似乎是不景气，但另一方面福特公司将重点放在到海外办厂，尽管放松国内装配厂的情况也是事实。在这些装配厂中，以堪萨斯工厂资格最老，它对福特公司来说非同一般。其所以非同一般，还因为从地理上看，它位于全美的中心。

同福特公司相比，克莱斯勒公司脱离底特律化较晚，它只有三个地方装配厂。西边的在太平洋沿岸的洛杉矶；东边的在纽约郊区的内瓦克；中部的是在控制着密西西比河畔的圣路易斯南部。尽管这三个装配厂占据着主要据点，然而可以看出克莱斯勒公司的基础是比较薄弱的。

在地方工厂装配着的是大量生产的非主流车种的微型车

和小型车，还有赛车类的高级型号车等，并向底特律返销一部分。从这里也可以看出，“三巨头”对小型车尚未加以认真对待。

总之，如果仅仅是看一看比起日本的汽车厂还逊色的底特律附近的装配线，那就不能想象美国汽车工业的巨大生产规模。

日欧汽车的生产进入美国

在美国，汽车已成为政治问题的是日本和欧洲小型车的进口激增。而且，美国生产汽车发生失业的州，和完全不生产汽车而提倡贸易自由的州各占半数，问题就复杂在这里。前者是美国的先进地方，历届总统也出身在这些州。

联邦德国的大众汽车公司最早在宾夕法尼亚州搞了个装配厂，生产“拉比特”（高尔夫球的美国名）牌轿车。这里不止是美国有力的州，也是少有汽车厂的州，而且也是德国移民后裔多的州。日本本田公司的摩托车厂也在俄亥俄州搞了起来。日产公司也要在田纳西州纳什维尔搞小型卡车的装配厂，而日野公司在纽约州建设大轿车装配厂也正在谈判中。

丰田公司和福特公司的谈判肯定不会怎么顺利。因为福特公司希望利用倒闭了的洛杉矶郊区的皮考·利比耶拉工厂，而丰田公司则希望在过去未发生过劳资问题的新地生产。同时，在车种的选定上也使谈判陷入僵局，丰田公司决定只装配旅行车。

美国汽车业界的现状，如果用一句话来概括，那就是：通用平安，福特降至克莱斯勒的地位，而克莱斯勒又向AMC（美国汽车公司）的地位滑落，AMC又将沦为法国雷诺车的装配厂。日本车和欧洲车就这样占据了福特的市场。

第二章 意大利篇

汽车产量和保有量居世界第五位

世界第一的旅游国意大利

意大利地下资源贫乏，火山和地震多，国土是南北细长而且被中央山脉隔断，平原很少，人口集聚在狭窄的土地上，很象日本。还有一点，意大利人又是在欧洲很少见的吃米的人种。

在欧洲的主要国家中，意大利的工业化比较晚。由于劳动力过剩，外出到其它国家干活的不少。虽然意大利几乎不论什么时代都被那不景气的经济所苦恼，但作为世界第一的旅游国，一年里蜂拥而来的外国旅游者达两千万人以上。差不多每五个意大利人就要接待两名旅游者，因而从旅游的外汇收入上得到了补偿。

意大利的汽车产量和保有量，都超过了英国居世界第五位。南北地区的差异很大，北部拥有肥沃的耕地和大工业中心，南部资源贫乏但却是得天独厚的旅游胜地。因为那里也有热带的沙漠，有象非洲那样的风土。

“意大利的底特律”都灵

被称为“意大利的底特律”的都灵，是意大利汽车工业的代名词。实际上，意大利近百分之九十的汽车工业集中在

都灵周围，而且菲亚特汽车公司同都灵市几乎浑为一体，因而菲亚特的影响力是很强的。

都灵市是意大利的第四大城市，它直到一百二十年前还是统一意大利的萨勃亚王朝的首都。在汽车产业兴起之前，它是纺织工业，特别是丝织品的中心地，现在光是都灵市的人口即达一百万人以上。菲亚特公司四分之三的企业汇集在都灵市的四周，有四分之一的都灵市民多少都要依靠菲亚特谋生。都灵市的市内公共汽车和电车，理所当然地是菲亚特制造的。

意大利汽车工业的最大特点，就在于菲亚特。首先，作为综合汽车制造业，它囊括了所有车种，垄断程度很高。而且经营炼铁、制铝、飞机、船用发动机、机床、玻璃工业、石油精炼、电线、皮革、氧气等。不只经营汽车配件，还经营公共汽车路线和高速公路，以及汽车竞赛路线。不只搞有影响的日刊《斯坦帕》报纸、葡萄酒的有关事业，而且还是里尼亚那产米的大地主。

由于意大利没有象日本那样实行耕地解放，因而使得大资本的企业兼地主成为可能。菲亚特公司占意大利国民生产总值的百分之六，占出口总额的百分之九。

菲亚特私有的意大利政府

菲亚特与法国的雷诺、联邦德国的大众、英国的利兰这些汽车公司不同，它既不是国营也不是半国营，而是私营企业。尽管如此，但它的政治力量却十分强大。这也是因为意大利政府过于软弱，现政权是战后的第一百零二届内阁。所以，说“意大利政府是菲亚特私有的”，也许在某种意义上是正确的。

菲亚特的子公司有兰旗、费雷丽、奥托比安基、阿巴尔特，生产着FVI型的载货汽车。

菲亚特的各工厂

在都灵市南端的菲亚特公司的主力工厂——米拉福伊奥里工厂，是小轿车的综合装配厂。它原来设想是为了抗衡希特勒的伏克斯瓦根汽车公司的势力，而由墨索里尼首相下令建设的，于一九三九年只完成了原计划的一部分。但具有讽刺意味的是墨索里尼的法西斯政权倒台，而是在战后根据美国的马歇尔计划的经济援助最后建成的。然而这个具有欧洲第二大规模的汽车厂，由于频繁的罢工致使生产不断下降。因此，菲亚特自石油危机以来，已从欧洲的第二位降至第四位。尽管如此，在最近十年里的意大利汽车生产除有一年例外，仍始终超过英国居世界第五位。

菲亚特的中级轿车“131”，是以这个厂名作为车名的。拥有占地一百七十万平方米的冲压、铸造、锻造、机械加工、装配的各工厂，各个厂之间是用地下铁道和地下传送带相联系。还有试车场。工厂前的大街名，来源于菲亚特的创始人名叫“考尔索·焦班尼·阿尼耶里”，面向都灵火车站的一条街叫“考尔索·尤尼温·索别蒂卡”。

林高特工厂在市区，是一座有四百五十米长比东京火车站长一倍的五层楼建筑的工厂。而且在楼顶还有试车场，其建筑风格与众不同。现在它是车身用的冲压件和菲亚特的家用电器制品工厂。

斯丘拉工厂，在都灵北郊的斯丘拉，有卡车的装配线。在其附近有配件厂，生产柴油喷射装置、制动蹄盘、制动毂、电器等产品。