第一图书网, tushu007.com

<<车林外史>>

图书基本信息

书名：<<车林外史>>

13位ISBN编号：9787218072555

10位ISBN编号：7218072550

出版时间：2011-11

出版时间：广东人民出版社

作者：何继亮

页数：253

字数：330000

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：http://www.tushu007.com

第一图书网, tushu007.com

内容概要

《南方都市报》丛书之一，南都汽车版主编何继亮先生及其团队用了两年多时间，走访了奔驰、宝马、奥迪、劳斯莱斯等众多世界汽车知名品牌的总部，参观它们的博物馆，采访其负责人和知情人士，获取了很多珍贵的第一手资料。
本书以“重溯汽车工业成长之路，细品世界著名汽车品牌之神韵”为宗旨，用中国明清章回小说的形式，结合现代汉语，讲述了汽车品牌迂回曲折、荡气回肠的成长历史。
本书行文大气、趣味丛生，回回相扣，既有史学的严谨，又有随笔的轻松。

汽车从诞生之日起，就承载世人飞奔的梦想，其外形、内饰、动力均凝聚了众多设计者的心血。至于一个汽车品牌，无不受当时之历史条件、重大事件之影响，经历几番生死挣扎，方能延续至今。听闻其故事者，无不为之扼腕，感叹良多，亦能从中领会品牌之精要，习得汽车文化之精髓。

今天，汽车已渗透进了我们的生活，成为国人生活的一部分。
人们对汽车的追求和选择，不单青睐技术性能，也逐步看重文化品位。
显然，了解各个汽车品牌的历史底蕴、设计理念与文化品位，进而选择适合自己个性和身份地位的品牌，理应成为一种风尚和追求。
这正是本书所倡导，并为之作出努力的。

作者简介

何继亮，1995年毕业于华中师大学。

1997年加入《南方都市报》，作品先后获得全国都市报（晚报）类好新闻一等奖、广东好新闻二等奖、《南方都市报》好新闻特等奖等。

2002年起，负责《南方都市报?汽车杂志》统筹、主编。

2008年任汽车新闻部主任。
同年，创办南都汽车研究院，兼任执行院长。

第一图书网, tushu007.com

书籍目录

第一回 纵横大陆数千载　机工巧夺唯缺心
第二回 汽笛长鸣创新纪　蒸汽机出惊世人
第三回 创业路崎岖不平　本茨终获汽车出生证
第四回 痴迷技术终获厚报　戴姆勒巧赢专利官司
第五回 设计天才屡遭挫　催生传奇迈巴赫
第六回 戴姆勒过桥抽板　标致雄狮乘势出笼
第七回 “ 蛊惑仔 ” 福特恋车成狂　不惑年艰难起航
第八回 固执福特绝地反击　赢官司开造廉价车
第九回 利兰德负气创林肯　杜兰特 “ 被迫 ” 救别克
第十回 雪佛兰 “ 吞并 ” 通用　杜兰特重掌大权
第十一回 成也投机败也投机　杜兰特永失通用
第十二回 兄弟齐心雷诺崛起　豪赌新车雪铁龙易主
第十三回 菲亚特 “ 情迷 ” 微车　劳斯莱斯征服王室
第十四回 欧宝绝处逢生奔通用　斯隆力挽狂澜开新篇
第十五回 通用革新练 “ 内功 ”　安度危机超福特
第十六回 撇通用吞道奇　克莱斯勒入围 “ 美国三大 ”
第十七回 压库绝招缓解危机　家族内斗福特让位
第十八回 童言戏语命名奥迪　四企联手遭遇重创
第十九回 汽车联盟艰难 “ 复活 ”　才别奔驰又投大众
第二十回 汽车迷希特勒力挺　天才波尔舍创大众
第二十一回 波尔舍 “ 误 ” 入法国囚笼　大众汽车东山再起
第二十二回 “ 咸鱼 ” 大众成功 “ 翻生 ”　一脉兄弟保时捷出头
第二十三回 恋飞行奥托创公司　谋转型宝马归一统
第二十四回 冒险匡特先斩后奏　临危宝马终修正果
第二十五回 喜一郎终圆汽车梦　解危机无奈交大权
第二十六回 精益管理渗透丰田　皇冠花冠推波助澜
第二十七回 本田入美 “ 一石二鸟 ”　“ 笨牛 ” 开窍丰田反超
第二十八回 劫后余生痴恋汽车　发明狂人终创本田
第二十九回 “ 牛皮大王 ” 成就传奇　破釜沉舟本田崛起
第三十回 背靠大树日产诞生　百日对抗破茧而出
第三十一回 紧盯丰田奋起直追　“ 脱兔 ” 终成 “ 千里马 ”
第三十二回 清门户孙承祖业再冒险　误时机克莱斯勒被赶超
第三十三回 “ 魔鬼老大 ” 猜忌心起　传奇艾柯卡饮恨离去
第三十四回 老骥艾柯卡成功雪耻　重超福特扳回一城
第三十五回 登顶通用洋洋自得　背后遇袭阵脚大乱
第三十六回 被拒法拉利自创　“ 红魔 ” 载誉无数终入菲亚特
第三十七回 昔日上司成今日同盟　过往对手变欢喜冤家
第三十八回 浪子回头临危受命　弟承兄业力挽颓势
第三十九回 兴趣相投创下捷豹　两虎相争投怀福特
第四十回 兄弟齐心罗孚出人头地　百年名车变身烫手山芋
第四十一回 “ 飞天女神 ” 落凡尘　宝马大众争破头
第四十二回 出其不意外行揽重任　后发制人宝马超奔驰
第四十三回 整容失败变累赘　宝马挥泪斩罗孚
第四十四回 暗渡陈仓奥迪翻身 老树新花志存高远
第四十五回 吞西亚特并斯柯达　大众野心昭然若是

第一图书网, tushu007.com

第四十六回 雄心壮志奔驰脱困　兵不血刃权力交替
第四十七回 亿万富翁野心收购　速战速决强强联姻
第四十八回 多年巨亏日产被套　联手拓疆雷诺出手
第四十九回 奇才戈恩临危受命　百病日产全面复兴
第五十回 遇危机雪铁龙嫁入标致　行险招弗尔茨整顿PSA
第五十一回 阴云笼罩危机四伏　断腕福特痛定思痛
第五十二回 四年亏损800亿美元　瓦格纳憾别通用
第五十三回 九年之痛戴克成陌路　二度梅开菲克又结盟
第五十四回 家族夺权母子争翻脸　双料CEO重振菲亚特
第五十五回 脱胎换骨小马变良驹　借道良机现代大超车
第五十六回 家族恩怨羞辱离去　执掌大众曲线回归
第五十七回 蛇吞象变象吃蛇　泯恩怨终成一家
第五十八回 大政奉还“皇太子”即位　召回地震丰田忙救火
参考书籍

章节摘录

当我们谈论汽车的时候，我们在谈论什么　　汽车改变了世界，谁改变了汽车？
汽车的出现彻底改变了世界，无论哪个时期，都将其作为工业社会最前沿的标志之一。
不管男女老少、鸿儒白丁，人们对汽车的怀疑、好奇、追求乃至爱恨，从未停息。
然而，最为熟悉的东西，很多时候也是最为陌生的。
汽车怎么横空出世，艰难发展？
各大品牌如何你追我赶此消彼长？
……　　其中最堪玩味的是，时至今日，世界汽车格局悲欢离合、逐鹿中原的背后，究竟是技术革新制胜还是文化品位争雄？
汽车究竟凭什么打动我们的心？
我们买车，究竟买什么？
外观？
技术指标？
品牌？
汽车从诞生之日起，就承载我们飞奔的梦想，其外形、内饰、动力均凝聚了一代又一代设计者的心血。
商家以此，大肆宣传流线型、耗油量、性价比，买家便以此为据，挑选驾座。
然而，这就是我们对汽车不倦追求和选择的全部吗？
推土机可以使一座城市长大，电梯可以使一座城市长高，而唯有文化，能让一座城市伟大。
汽车亦然。
每一个汽车品牌，从诞生之日起，其创始人之理念所营造之氛围，历经每一代掌门人之演绎，从而形成品牌文化内涵，彰显价值。
每一个购买者，自然也成为其文化认同者和传播者。
你的座驾，究竟是都市贵族还是旷野骑士？
是宴会西装还是沙滩热裤？
显然，了解各个汽车品牌的历史底蕴、设计理念与文化品位，进而选择适合自己个性和身份地位的品牌，方为智者。
我们如何谈论汽车？
世界汽车品牌，这是一个120多年来暗流汹涌乃至波浪滔天的江湖，这是一幕不断进行着你追我赶甚至你死我活的武林传奇。
汽车从诞生到普及，从单调到多元，从贵族化到平民化，是现代商业发展起落浮沉的历史浪花，其中每一个姓氏、家族、品牌的故事，无论是高山仰止的符号，还是沉沦圣殿的废墟，都让人欲说还休、欲罢不能。
《南方都市报·汽车杂志》的何继亮先生及其团队用了两年多时间，走访了奔驰、宝马、奥迪、劳斯莱斯等众多世界汽车知名品牌的总部，参观它们的博物馆，采访其负责人和知情人士，获取了很多珍贵的第一手资料。
主创团队以“重溯汽车工业成长之路，细品世界著名汽车品牌之神韵”为宗旨，讲述了汽车品牌迂回曲折、荡气回肠的成长历史，行文大气、趣味丛生，回回相扣，既有史学的严谨，又有随笔的轻松。
正如《汽车公社》杂志总编卫金桥所言：这不仅是中国汽车发展道路的记录和积累，同时更是一位资深的媒体人，用他广泛而深入的触角，接触到中国车市——尤其是2003年来的中国汽车工业发展轨迹中最具有决定性的部分，这不仅为接下来的发展提供思路和参考，更有意思的是，它将成为世界汽车发展道路上最厚重的原始资料。
第七回“古惑仔”福特恋车成狂不惑年艰难起航　　19世纪末20世纪初，当欧洲的汽车工业呈现“风起云涌”的壮观景象时，美洲大陆仍尴尬地处于一个配角的地位——在商店展出的汽车都是来自德国或法国，在街上跑的都是些老式马车。
不过，随着南北战争正式结束，遍地开花的炼钢炉和蜘蛛网般的油管、铁路很快宣布美国汽车工业的

大门已然打开，推门而进的第一个人就是后来被公推为“汽车大王”的亨利·福特。
一次“偶遇”亨利·福特与造车暗定终身契约　1863年，在南北战争的烽烟中，亨利·福特在密歇根州迪尔伯恩市呱呱坠地。
亨利·福特的父亲是爱尔兰人，为躲避家乡的马铃薯中毒和伤寒病，不远万里来到美国。
他花了350美元购买了迪尔伯恩市一块80英亩的土地，成为一个农场主。
虽然父亲经营有方，赚得的钱足够子女们过上小康生活，但是作为长子，亨利·福特从小就要干很多家务。
这令他很不快乐，有一次他甚至悄悄把糖浆倒入弟弟们的长靴里，使弟弟们没法早起抢去较轻松的活。
也许正是农活负担太重了，亨利·福特从小就对机械很感兴趣，希望能用较轻松的方法去完成劳动任务。
他裤兜里经常装着螺母、钉子、弹簧等一些小玩意儿，经常琢磨制造一些小工具的方法。
在学校里，他的数学成绩很好，语文却很一般，写的文章总是很难表达出自己的思想。
更糟糕的是，他还经常怂恿其他男生和他一起逃学，给父母惹祸。
父亲希望亨利·福特也成为一个农场主，但他却志不在此。
12岁那年，他发现了自己的兴趣所在。
当时他和父亲驾马车去底特律，途中看到一辆正在打谷子的蒸汽机车，这是他第一次看到不用马拉的车。
当蒸汽机车停下等待他们的马车通过时，亨利·福特还没等驾马车的父亲反应过来，就一步跨上了蒸汽机车，然后像发连珠炮一样地向蒸汽机车的机械师提问：后面的链条是干什么的？
这辆车怎么制动？
机械师也立刻来了兴致，详细回答了他各种各样的技术问题。
这一次“偶遇”使亨利·福特暗自定下他一生的追求目标：制造行驶在公路上的机器。
多年奋斗福特造美国首辆汽车遭遇小插曲　17岁时，亨利·福特离开了学校，他父亲想让他回农场工作，但他却跑到一间机械厂做学徒。
在所有人都不看好的情况下，他三年后顺利地成为一名机械师。
出于对精密仪表和钟表的喜爱，他一开始到一家表店去做修理工，一共修好了300多只表。
这时，他曾经想过做一名表匠，但又很快打消了这个念头，因为他发现当时手表还是一种奢侈品，而他想做的是普通人都能拥有的东西。
自看到蒸汽机车后，亨利·福特一直考虑发明一种运用蒸汽作为动力的拖拉机。
不过，他很快发现，人们对拖拉机的兴趣远不如汽车，因为汽车能带来快速如风的欢乐。
于是，他利用对蒸汽机的了如指掌，制造出了一台蒸汽机车。
它有一个给煤油加热的汽缸，能够提供足够的动力，但有一个不足之处，就是汽缸加热可能会发生爆炸，平时也会让驾驶者非常不舒服。
为了让汽缸不会传出太多的热量，可以不断加厚汽缸的厚度，但这样又会令车辆很笨重，能耗大，经济性也很差。
反复研究两年后，亨利·福特得知英国已制造出功能类似的蒸汽机车，于是决定放弃原先的想法。
他想起英国《科学世界》一篇介绍“无声气体发动机”的文章，想到应该用挥发性气态汽油取代照明气（如煤气）。
1887年，他仿制出一台四缸的奥托发动机。
这台发动机虽然动力不大，但却轻很多。
这时父亲仍然在想办法让他放弃机械师的工作。
他以赠予40亩木材地为条件，要求亨利·福特回到农场。
作为权宜之计，亨利·福特答应了，因为他想和20岁的克莱拉结婚。
为了方便伐木，他制作了一台锯木机和一台便携式发动机。
结婚后，他又在妻子的支持下开始发动机的研究。
1890年，他开始涉猎双缸发动机，设想以此作为交通工具的动力源。

就在这时，底特律电力公司聘他去做工程师，眼看木材快要砍光，他答应“ 出山 ”，同时在工作之余仍专心研究他的汽车。
1892年，他制作完成第一辆汽车：外观与马车无异，但在后轮装有一个两缸发动机，可提供4马力的动力，时速最高可达20英里。
当时为了把汽车开出工作间，性急的亨利·福特拿起斧子把工作间的小门三下五除二就劈个稀巴烂。
早晨四点多，亨利·福特开着他的第一辆车上街，可是到了华盛顿大道时，因点火装置出问题，汽车卡在卡迪拉克旅馆外动弹不得，这不禁引起众多看热闹的旅客们捧腹大笑。
尽管受到讥讽，亨利·福特仍是欣喜若狂，因为为了造出第一辆汽车，他确实付出了很多。
很长一段时间内，亨利·福特的汽车是底特律唯一一辆不用马拉的车。
由于发动机声音特别大，易令马匹受到惊吓，当地居民一点都不喜欢亨利·福特的汽车。
但也有少数人很想趁亨利·福特离开时试一试他的“ 座驾 ”，害得他每到一处都要将汽车锁在电杆上。
后来，警察也来找麻烦，因为他的车走到哪里都会引来一群人围观，引起交通堵塞。
可是，当时并没有限速的法规，警察也说不清楚亨利·福特做错了什么。
无奈之下，亨利·福特向市长申请特别许可证，从而成为美国最早拥有驾驶执照的人。
一席忠言爱迪生启迪亨利·福特造车路　　开着第一辆车行驶了1000英里之后，亨利·福特以200美元的价格将车出售。
他需要资金研制第二辆汽车。
1895年，他到纽约参观了在一家商店展出的奔驰车，发现奔驰车比他的车还笨重，于是坚定了要造动力更强、重量更轻的汽车的决心。
这时，他已被提拔为电力公司的总工程师。
作为亨利·福特的老板，电力公司的董事长却反对他继续研制内燃机，因为当时人们大多认为电力才是最好的能源，研究内燃机没有希望。
董事长提出，只要放弃内燃机研究，公司升他为总监。
亨利·福特没有答应董事长要求，而是听从了另一位伟人的建议，继续研制内燃机汽车。
这位伟人就是爱迪生，他当时是电力学的领军人物。
他被亨利·福特问到内燃机有没有前途时，诚恳地说：“ 会有的。
任何重量轻、马力大、能够自动补给的发动机都有前途。
没有一种动力能胜任全国所有的工作，电力也不是万能的。
继续你的发动机研究，如能达到目标，前途将非常乐观！
”一席话给亨利·福特吃了颗定心丸。
离开电力公司后，亨利·福特被一群投机商看上，他们说服底特律汽车公司生产亨利·福特发明的新车，亨利·福特担任总工程师，由于只拥有少量的股票，亨利·福特在公司并没有发言权。
投机商为赚取更多利润，拒绝亨利·福特提出的改进车型的建议。
三年后，亨利·福特绝望地离开公司。
他决定自起炉灶。
28000美元百年福特从此诞生　　1903年，亨利·福特在和另外一位技术高手研究出“ 999 ”号赛车并漂亮地赢得一场赛事后，成立了福特汽车公司。
工厂由一间货车车间改造而成。
全部财产包括一些工具、器材、机器、计划书、技术说明、蓝图、专利、几个模型和12位投资者筹措的28000美元。
本来还有一个投资者想加入，但亨利·福特觉得13这个数字不吉利，拒绝了。
一开始，亨利·福特任副董事长兼设计师、总机械师、总监、总经理，占25.5%股份。
虽有前车之鉴，但亨利·福特仍没想到要控股。
直到1906年，他和公司另一股东麦克姆森发生了意见分歧，后者反对他提出的生产适合大众市场的低价车的思路，选择离开，亨利·福特买下他的股票，股份增到51%，实现了绝对控股。
同年，他接任公司总裁。

1919年，由于其他股东对亨利·福特的商业策略意见不同，亨利·福特让儿子埃塞尔以7500万美元买下剩余股份。
　　解决股份问题并不能解决公司所有问题。
一向倔强的亨利·福特很快面临考验，一场决定福特命运的官司正等着他。
　　本回结语　　细心的读者可能会发现，笔者对于亨利·福特的生平介绍特别详尽，为什么呢？
笔者其实是想通过亨利·福特的生平来推动读者理解他的人生理念。
如，“机械功率与机器、金钱与商品只是手段，只有当它们使我们的生活变得更加轻松自在时，其价值才得以体现”，“提供服务优先于获取利润。
生产者的兴旺取决于是否服务于消费者，作为服务的结果，金钱会自然而然地到来”。
他的这些观点现在看来并不过时，相反，应是一切以盈利为目的的现代商业社会应该深刻反省的。
　　……

第一图书网, tushu007.com

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:http://www.tushu007.com