

世界名人

一、卡尔·本茨及夫人

卡尔本茨(Karl Benz, 1844-1929, 见图1)发明了世界上第一辆三轮汽车, 人称“汽车之父”。

卡尔·本茨 1844 年出生于德国, 父亲是火车司机。从中学时期, 本茨就对自然科学产生了浓厚的兴趣, 1860 年进入一所综合科技学校学习发动机制造等课程。

1872 年组建了“奔驰铁器铸造公司”, 1879 年 12 月制造出第一台单缸煤气发动机, 1883 年创建奔驰公司和莱茵煤气发动机厂, 研制成单缸汽油发动机, 安装在自己设计的三轮车架上, 于 1886 年 1 月 29 日取得了世界上第一个“汽车制造专利”(图2)。

汽车刚开始由于经常抛锚, 本茨不敢驾驶它上街。宗教界认为他造了一个怪物, 企图毁灭人类, 要将本茨送到宗教审判台进行审判, 本茨得到消息后逃到瑞士避难。



图1 卡尔·本茨

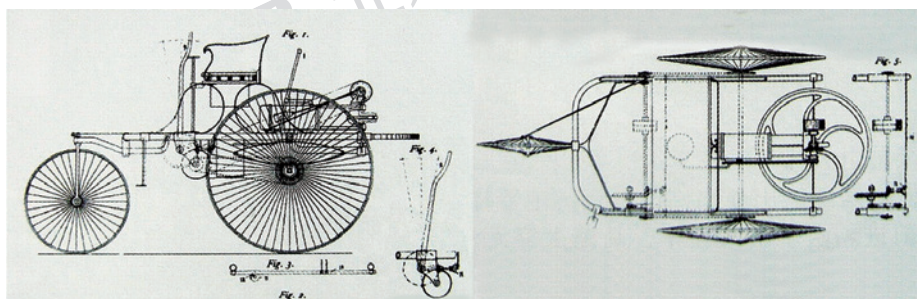


图2 世界上第一个汽车制造专利

卡尔·本茨的妻子贝尔塔·本茨(图3)对本茨的汽车事业给予极大的支持。她对两个孩子说: “如果你们的爸爸没有勇气把汽车开上街, 那么我来开。”

1888 年 5 月清晨, 丈夫还在梦乡中, 贝尔塔便唤醒了 15 岁和 13 岁的两个孩子, 把汽车推出试验室, 然后启动发动机, 她要把它从曼海姆城开到 100 多公里之外她的娘家普福尔茨海姆(图4)。



图3 贝尔塔·本茨



图4 贝尔塔驾驶奔驰汽车

马路两旁早起的人们一听到机器的响声都从窗口伸出头看热闹。忽然，汽车停住了，她发现油箱里没有燃料了，只好推着汽车走了一段路到维思洛赫的一家医院药房，买了几十小瓶汽油倒入油箱，这里变成了世界上第一个加油站（图5）。后来，制动不灵了，是皮革做的制动器磨损了，临近中午才找到皮匠把制动器修好。布鲁赫萨尔的一个铁匠帮助她修补了链条。汽化器被堵塞了，她用帽子上的发针将其修好。点火导线发生短路，聪明的她用吊袜带作绝缘垫将导线绝缘。历经波折到目的地，已经是傍晚时分，她的娘家人以及成千上万的人对贝尔塔的勇气行动惊叹不已，贝尔塔被称为世界上第一个开汽车的女人。兴奋的贝尔塔立即给丈夫大拍了一个电报：“汽车经受了考验，请速申请参加慕尼黑博览会。”

贝尔塔这次行程意义重大，一是大力宣传了汽车，二是帮助本茨改进完善了汽车。后来贝尔塔所走过的路被命名为贝尔塔·本茨纪念之路，以此纪念贝尔塔和她的历史性创举。2008年2月25日，由德国政府正式批准认可贝尔塔·本茨纪念之路为旅游观光路线，成为了全长194km的德国工业文化动态纪念碑。

二、戴姆勒

戈特利布·戴姆勒（Gottlieb Daimler, 1834-1900, 见图6），世界上第一辆四轮汽车的发明人，与本茨同称“汽车之父”。

戴姆勒于1834年3月17日出生在如今德国西南部巴符州中部的一个名叫朔恩多夫的小镇，出身于一个面包师的家庭，毕业于斯图加特技术学校。他从小热爱机械，特别对发动机有浓厚的兴趣，学徒后即能制造双管手枪。1877年，戴姆勒还制作了1.1kW的小型发动机，带有摩擦离合器的最早的四轮货物汽车和汽艇。

曾就职于奥托建立的道依茨发动机公司，改进了奥托四冲程发动机。1884年5月制造出一台立式发动机（图7）转速达到800r/min，奠定了现代高速发动机的基础，取名“立钟”，并于1885年4月3日取得德国专利，成为世界上第一台立式发动机。

1885年8月29日，戴姆勒将它安装在一辆车子上，取得“骑士式双轮车”专利权，它实际上是世界上第一辆摩托车（图8）。

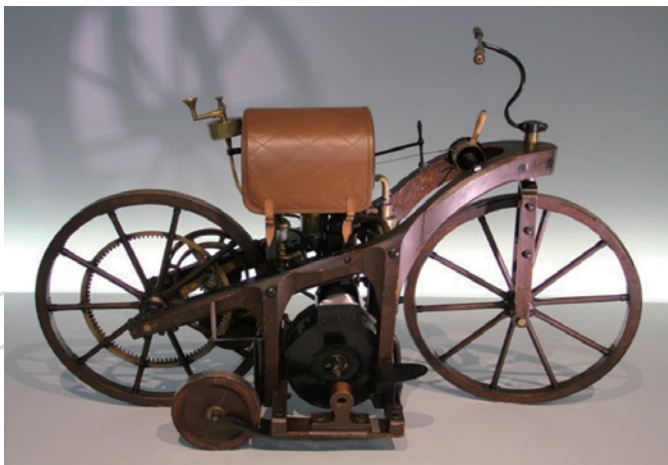


图8 世界上第一辆摩托车



图5 世界上第一个“加油站”和贝尔塔·本茨纪念雕塑

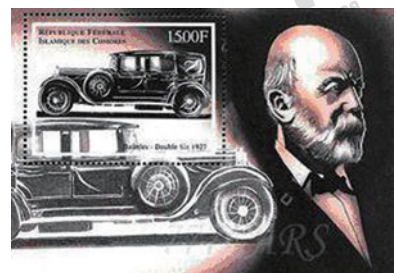


图6 戈特利布·戴姆勒纪念邮票



图7 戴姆勒立式发动机

1886年，为了庆祝妻子埃玛43岁生日，戴姆勒将该发动机装在一辆四轮马车上，成为世界上第一辆四轮汽车。

1890年戴姆勒汽车公司成立，主要生产发动机，并在英国和奥地利开设分公司。戴姆勒不断改进发动机，1899年改进了点火装置，从热管型改成了电点火，化油器也从表面型改成喷雾型，是一个名副其实的发明家。从这时起，不仅是汽车，在飞机上也应用了这种汽油发动机。图9是1899年的戴姆勒汽车。

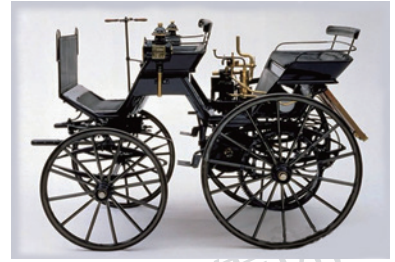


图9 1899年的戴姆勒汽车

1926年6月29日，戴姆勒公司与奔驰公司合并改名为戴姆勒-奔驰汽车公司。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，汽车销售陷入的困境，在这样的背景下，戴姆勒-奔驰公司由激烈竞争转为强强联合，开创了世界大公司联合的先河，一直至今。

三、奥托

尼古拉斯-奥托 (Nicolais August Otto, 图10)，德国工程师。22岁时弃商，开始从事煤气发动机的试验工作。



图10 尼古拉斯-奥托纪念邮票

1866年，奥托研制出具有划时代意义的立式活塞式四冲程奥托内燃机，转速达到80—100r/min。翌年，此物荣获巴黎博览会金质奖章。

1876年，奥托对四冲程内燃机又作了改进，试制出第一台实用活塞式四冲程内燃机，转速提高到250r/min。1877年8月4日取得专利，并成批投入生产(图11)。

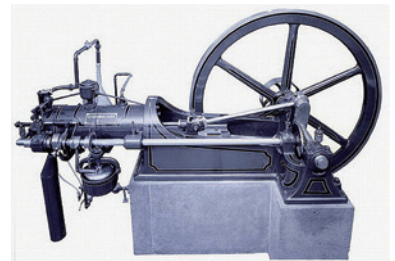


图11 奥托研制的内燃机

奥托还提出了内燃机的工作原理，即“奥托循环”(图12)，可燃气体先在气缸中压缩，在点燃压缩可燃气体时产生较强的爆发力，提高了内燃机的热效率和输出功率。同时，他利用活塞的四个冲程，把进气、压缩、做功及排气融为一体，使内燃机的结构紧凑和简化，从而推动了小型内燃机的实用化。奥托创建的内燃机工作原理，一直在现代汽车发动机上沿用至今。

1886年，奥托宣布放弃自己所获得的四冲程发动机专利，任何人都可根据需要随意制作。因为他看到了法国工程师罗彻斯写的一本小册子，在奥托发明四冲程内燃机之前出版的，比较完整地提出了四冲程内燃机的原理，奥托这种尊重科学、实事求是的精神受到大家的一致赞赏。但是，第一个研制出这种内燃机的人却是奥托，所以后来人们仍然一直把四冲程循环称为奥托循环原理，把四冲程汽油机称为奥托机。

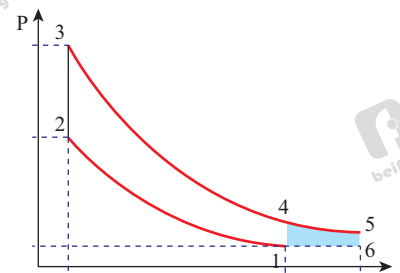


图12 奥托循环

四、狄塞尔

鲁道夫·狄塞尔 (Rudolf Diesel, 1858-1913, 图13)，德国工程师，柴油机发明人。

1858年3月18日生于巴黎，在伦敦读了职业学校，并作为成绩最优秀的学生毕业。1875年，他获得奖学金，进入慕尼黑科技大学读机械制造专业，喜欢物理和热力学，成绩优异，颇受著名的机械教授林德的器重。

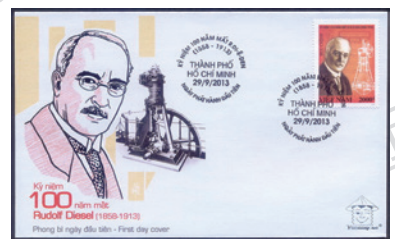


图13 鲁道夫·狄塞尔纪念邮票

1879年，21岁的狄塞尔毕业，在瑞士温特图尔一家机械厂任零件设计员，两年后转巴黎任林德冷藏企业热机工程师、安装工和推销员。在工作中，他深感蒸汽机的效率低下，于是萌发了设计新型发动机的念头，并开始积蓄资金。1885年，他辞去制冷工程师职务，在巴黎设立了自己的发动机实验室。

1892年，狄塞尔经过多年潜心研究，在题为“转动式热机的原理和结构”的论文中，第一个提出了压燃式柴油机的理论。在1892年1月28日向柏林皇家专利局申请了发明专利，并于2月27日取得了柴油机的专利权（图14）。

1893年与奥格斯堡机器制造厂老板签订了试制合同。于当年试制出了试验柴油机。其缸径为150mm，行程400mm。试验时，首先用传动机带动运转，待运转趋向平稳时喷入燃料，不料刹那间像开炮似的一声轰鸣，装在上方的测功指示器像炮弹一样飞去，排气管内喷射出浓烟，不断地“乒乓”作响，火花四溅，吓得在场人员纷纷逃开，第一台样机失败了。1894年2月17日，狄塞尔将改进后的柴油机再次试验，仅运行了1min，但有人称之为划时代的1min。

1897年，狄塞尔制成了完全依靠压缩点火燃烧、以柴油为燃料的四冲程柴油机，功率为18.5kW，热效率高达24%。这是一项震惊世界的卓越发明，1898年投入商业性生产（图15）。



图14 狄塞尔的专利证书

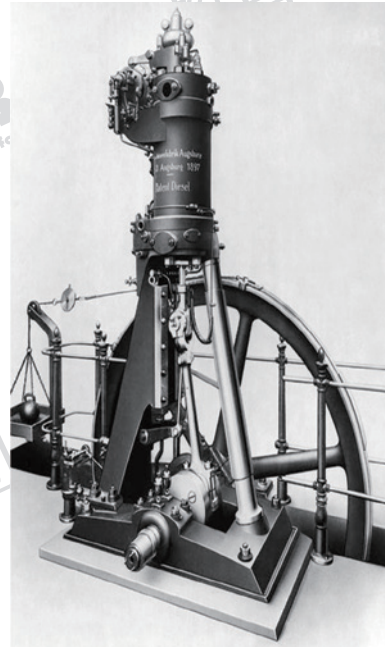


图15 狄塞尔研制的柴油机

遗憾的是狄塞尔晚年穷困潦倒，债务重重。1913年9月27日狄塞尔去伦敦旅行，两天后在船上突然失踪，谜一般地死去了。人们为了纪念发明者，将柴油机称为“狄塞尔发动机”，获得了“人类最伟大的发明”金银纪念币奖（图16）。该套纪念币介绍了世界18项伟大的发明和他们的发明者，我国的蔡伦造纸术、毕昇活字印刷术、张衡的地动仪、祖冲之的圆周率、指南车和指南针名列其中。



图16 “人类最伟大的发明”金银纪念币奖

五、福特

亨利福特 (Henry Ford, 1863-1947, 图 17), 美国福特公司创始人, 人称“汽车大王”。

1863 年 7 月 30 日出生于美国密歇根州, 其父是位农场主。福特从小就对机械充满了浓厚的兴趣, 17 岁去密歇根汽车制造公司工作, 别人需要花好几个小时才能修复的机器, 他只要 30min 就修好了。后来到爱迪生电气公司边工作边学习电气知识。

1893 年, 他制成汽油发动机, 1896 年开始设计汽车。1899 至 1902 年之间, 他两次创建自己的公司, 由于缺少经验都失败了。1903 年第二次创业, 与 11 位投资者筹措 2.8 万美元, 在底特律的一间窄小工厂中, 创建了福特汽车公司, 投产 A 型车 (图 18)。1906 年, 生产 N 型车, 售价定为 500 美元, 比其他公司上市的车价格便宜 30%, 很受欢迎。

1908 年, 举世闻名的 T 型车问世 (图 19), 为农民而设计, 大车轮, 多用途、高强度、低价格。福特公司为 T 型车做的广告词是“1908 年美国重大事件之一, T 型车进农家”。他建市了 8000 个经销点, 样车每到一处, 订单纷至沓来, T 型车供不应求, 促使公司改进生产技术。福特从生猪屠宰场流水线 (图 20) 得到启发, 采用流水线生产汽车 (图 21)。以前装配一辆汽车要 12h 28min, 到 1920 年, 实现了每分钟生产 1 辆汽车, 大大降低成本, 每辆车售价降至 360 美元, 使大多数人买得起。工厂实行 5 美元/工作日 (相当于原工资的 2 倍), 极大调动了工人积极性。T 型车至 1928 年停产, 共生产 15456868 辆, 创当时单车型生产世界纪录。1908 ~ 1920 年, 全世界汽车数量的 50% 是 T 型车, 为“装在汽车轮上的美国”立下不朽功勋。1999 年, 《财富》杂志将他评为“20 世纪商业巨人”, 以表彰他和公司对汽车工业发展所做出的杰出贡献。福特先生成功的秘诀只有一个: 尽力了解人们内心的需求, 用最好的材料, 由最好的员工, 为大众制造人人都买得起的好车。

但是, 由于福特得意忘形, 固步自封, 坚持单一车型, 无视富裕了的美国人民要求, 没有进一步推出新的车型, 而通用汽车公司及时推出许多时髦多样和先进豪华的汽车, 使福特汽车滞销, 汽车市场占有率从最高时期的 70% 下降到不足 20%, 1945 年亨利·福特让位于福特二世。

1947 年 4 月 7 日, 亨利·福特因脑溢血在底特律逝世, 终年 83 岁。

六、杜兰特

威廉·杜兰特 (William Crapo Durant, 1861-1947, 图 22), 美国通用汽车公司创始人, 历史上一位传奇式的人物。

1861 年出生于美国的波士顿市, 自小就和其母一起被嗜酒成性的父亲丢弃, 住在家境颇为富裕的外婆家, 受到了外婆的精心教导。

1886 年创建杜兰特马车公司, 经过 15 年在全美范围内推销各种款式和颜色的马车, 他将最初的 2000 美元变成了 200 万美元。并且, 他的马车业务也走向了世界, 成为当时美国最大的马车制造商。他是一个超级的推销员、一个不知疲倦的经营者、一个白手起家的百万富翁 (图 23)。

1904 年, 他果断地投资 50 万美元给经营陷入了困境的别克汽车公司, 逐步控制了这家公司。



图 17 亨利·福特



图 18 福特 A 型车



图 19 福特 T 型车



图 20 生猪屠宰场流水线



图 21 福特流水线

1908年，杜兰特将别克公司并入早期的通用汽车公司（图24），之后通过股票调股票的办法，将20多家汽车公司（包括奥兹莫比尔、凯迪拉克、庞蒂克等知名汽车企业）合并成立了今天名震全球的通用汽车公司，自己任总经理。可惜由于过分扩张，经营不善，下属各企业是各自独立的经营单位，没有建立必要的公司管理机构，也没有建立必要的现金储备，公司出现了严重的资金危机，杜兰特被迫辞职。

杜兰特并不甘心于自己的失败，他与路易斯·雪佛兰组成了雪佛兰汽车公司（图25），励精图治，取得了辉煌的经营成就，于1916年将通用汽车公司从银行家的控制下重新夺了回来，重新获得了通用公司的领导权。

由于杜兰特只热衷于公司规模扩大（在他担任总经理的4年时间内，“通用”的规模扩大了8倍），而不去协调各经营部门相互之间的关系，导致分公司各自为政。他不去关心公司的整个产品战略规划，以致分公司之间的产品相互重复。一系列的失误，导致了通用汽车公司濒临倒闭，所以人称杜兰特是“聚财能手、经营白痴”。在公司上下的一片反对中，杜兰特被迫于1920年11月辞职，永久地离开了“通用”，在默默无闻中度过了他的余生。



图22 威廉·杜兰特



图23 年轻时的杜兰特



图25 杜兰特与雪佛兰组建了雪佛兰汽车公司

七、斯隆

阿尔弗雷德·斯隆（Alfred Sloan, 1875-1966, 图26），1923年开始担任通用汽车公司总经理，极善经营管理，被誉为企业“经营之神”，是车界企业家十巨头之一，第一位成功的职业经理人，20世纪最伟大的CEO。

斯隆毕业于麻省理工学院，电气工程师，原本供职于联合汽车公司，因公司并于“通用”，于1919年任“通用”副总经理。1923年



图24 杜兰特创建了通用汽车公司

受命于危难之时，担任通用总经理，任总裁 32 年，一直到 1966 年 91 岁高龄离开人世，始终担任着“通用”的总经理、董事长、名誉董事长等职，为“通用”的振兴、发展和壮大立下汗马功劳（图 27）。



图 26 艾尔弗雷德·斯隆



图 27 《时代周刊》封面人物艾尔弗雷德·斯隆

面对濒临倒闭的“通用”公司，斯隆进行了一系列的整顿与改革，提出了“集中政策、分散经营、财务独立”的经营管理体制。对产品生产进行专业化分工，标准化生产，协作价结算。建立了公司计划制度和报表制度（旬报），形成了公司完整的管理体系。

根据市场需求，生产不同档次和价格的汽车，最大限度满足市场竞争的需要，提出著名的“不同的钱包、不同的目标、不同的车型”“汽车越造越好，附件越来越全，革新越来越多，使汽车不仅是交通工具”的产品战略。“设想一对新婚夫妇，先买一辆雪佛兰，几年后，折旧换回一辆庞蒂克车，然后根据条件不断换通用新车，终点是气派到非凡的凯迪拉克。”针对当时美国人生活富裕，要求提高的需求，采用新发明的杜邦漆生产出色彩丰富的雪佛兰等车，成为抢手货。使通用汽车公司从濒临倒闭变成世界巨头，1923 年通用汽车在国内市场占有率为 12%，1956 年为 53%，成为世界最大的汽车公司。

改革使通用下属各分公司的经营积极性充分地调动起来，又在公司的总体控制下进行分工合作，运作有序，汽车产量逐年上升。通用自 1928 年超过“福特”之后，一直稳居世界首位，其国内市场占有率也由 1923 年的 12% 增加到 1941 年的 44%。斯隆所建立的管理体系，被后人称为企业管理上的一场革命，有极强的生命力，至今受世界各国所效仿（图 28）。

斯隆自传《我在通用汽车的岁月》（图 29）等著作里有大量成功的管理经验，值得一读。

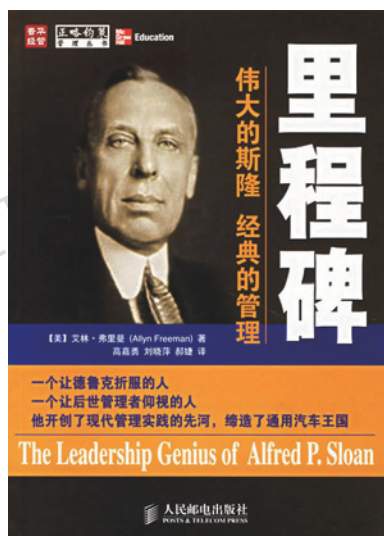


图 28 斯隆的经典管理

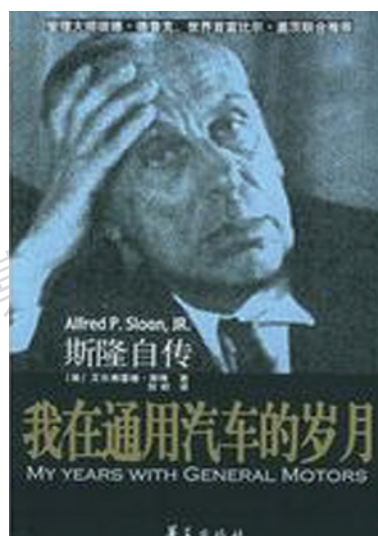


图 29 斯隆的自传

八、艾柯卡

李·艾柯卡（Lee Iacocca, 1924-，图 30），1970～1978 年担任福特公司总裁，1981 年开始担任克莱斯勒公司总裁，人称“世界汽车巨子”。

1924 年 10 月出生于美国宾夕法尼亚州艾伦敦。艾柯卡大学是学工科的，却对推销很感兴趣，认为销售是企业的精华。22 岁进入福特汽车公司后，创造性提出购车分期付款的方案，获得了很大成功，被福特公司作为全国性的销售策略。1960 年担任福特汽车公司轿车部经理，1970 年荣升福特汽车公司总裁（图 31）。在他就任的 8 年里，为福特汽车公司净挣了 35 亿美元的利润，在该公司的历史上留下了最辉煌的业绩。但成功招致忌妒，1978 年被亨利·福特二世解雇。

1981 年，当时正值克莱斯勒公司濒临破产之时，艾柯卡受命于危难之际，担任克莱斯勒公司总裁（图 32），大智大勇、大刀阔斧地进行一系列惊人的改革，改组领导班子，辞退了 35 个副总裁中的 33 个，关闭了公司的 20 个工厂，3 年裁员 7.4 万人，削减高级职员 10% 的薪金，他自己也主动放弃每年 36 万美元的年薪，只领取 1 美元象征性工资。艾柯卡取得了美国政府的 15 亿美元贷款，开发了新型轿车，“道奇 400”新型敞篷车畅销市场。艾柯卡还经常下厂与工人直接对话，促进劳资双方通力合作。

艾柯卡通过上述一系列改革，使克莱斯勒汽车公司起死回生，经过三年的努力，公司扭亏为盈，1984 年一年盈利 24 亿美元，比克莱斯勒此前 60 年利润总和还要多，提前 7 年偿还了 12 亿美元政府担保贷款。1986 年，公司股息增长 860%，1996 年销售收入为 613.97 亿美元，纯利润为 35.29 亿美元，居当年全球最大 500 家公司的第 26 位。艾柯卡也成为美国家喻户晓的大人物，美国人心目中的英雄。

《艾柯卡自传》（图 33）在全球已发行 700 多万册，书中有大量成功经验，值得一读。

九、保时捷

费迪南德·保时捷（Ferdinand. Porsche, 1875-1952，图 34），甲壳虫汽车设计者，世界著名的豪华跑车保时捷公司的创始人，获 20 世纪最佳工程师称号。

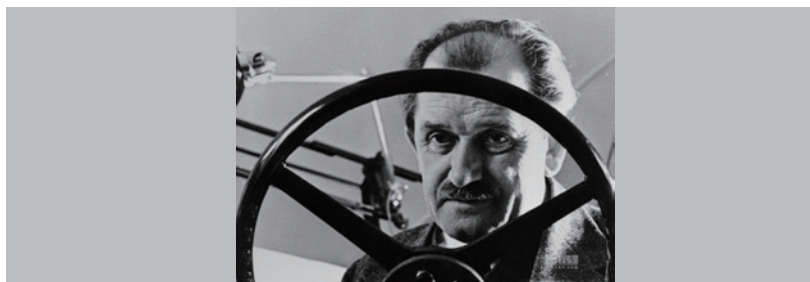


图 34 费迪南德·保时捷

1875 年 12 月 3 日出生在奥地利，父亲是一个白铁工。费迪南德从小就喜欢干白铁工的活，同时对电工也感兴趣，15 岁时进入夜大学。后来，一边在维也纳工学院学习，一边在火电厂工作。22 岁获得汽车混合传动系统专利，1900 年发明了电动汽车（图 35），名扬四海，25 岁设计出第一部保时捷汽车。1905 年任戴姆勒汽车分公司技术部



图 30 李·艾柯卡



图 31 艾柯卡担任福特公司总裁



图 32 艾柯卡担任克莱斯勒公司总裁



图 33

经理，1923 年晋升为戴姆勒总厂的总工程师。1926 年保时捷向奔驰公司建议生产一部大众都买得起的轿车，遭到董事会的否决，这使得保时捷不得不挂冠而去。

1931 年 3 月 6 日，保时捷在几位投资者的帮助下，在斯加图特建立了一家设计公司，专门开发汽车、飞机及轮船的发动机，设计出 16 缸增压发动机的赛车，打破了 8 项世界纪录，被民众誉为“银箭”车（图 36）。

1938 年，保时捷父子俩开发出高性能大众化的“甲壳虫”汽车（图 37），减少风阻和车尾气体涡流，受到国内外的的好评。该车由大众公司制造生产，从 1936-1973 年共生产 2150 万辆，创单产世界纪录。

由于二战期间保时捷参与过德军坦克的研制工作，为希特勒设计了威震欧洲战场的虎式坦克（图 38），二战结束后被美国人逮捕，后交给了法国，坐了两年牢，于 1947 年 8 月获释，重操旧业。

1948 年设计的“保时捷 356”型跑车（图 39），先后进行过 356 次设计变动，在一次重大比赛中战胜了许多欧美名车，成为妇孺皆知的英雄。

1952 年 1 月 30 日，保时捷病逝，终年 77 岁。

1982 年，公司推出的保时捷 956（图 40），连续四年夺得勒芒 24h 耐力赛冠军，1983 年一举包揽前 10 名中的 9 个座次，书写了前无古人后无来者的辉煌战绩。

十、法拉利

恩佐·法拉利（Enzo Ferrari, 1898-1988, 图 41），意大利车手，企业家，法拉利公司的创始人，人称“赛车之父”。



图 41 恩佐·法拉利

恩佐法拉利 1898 年 2 月 18 日出生于意大利北部莫德拉（Modena）的一个小钣金工厂主的家中，他的父亲阿勒法多（Alfredo），不仅是一个技艺超群的铸铁好手，而且是一个如醉如痴的“赛车迷”。法拉利 10 岁那年，他的父亲带他到波伦亚观看了一场汽车比赛，赛车场那种惊心动魄的场面深深地吸引了他，他盼望着自己也能成为一名优秀赛车手。法拉利 13 岁就能单独驾驶汽车，在阿尔法·罗密欧汽车厂先后干过技工、试车员、赛车手（图 42）。

1916 年，凭借着赛车的狂热，怀着“钟爱跑车胜家人和挚友，跑车是生命不可分割的一都分”的痴恋，法拉利自费参加了森姆尼赛车队（Costruzione Meccaniche Nazionalia），第一次体验了赛车运动独具的疯狂刺激（图 43）。他在 22 岁那年的大奖赛中夺得亚军，并得到了阿尔法·罗密欧汽车制造公司老板的垂青，成为一名“拿生命开玩笑”的试车员。



图 35 1900 年保时捷电动车



图 36 保时捷“银箭”车



图 37 1938 年甲壳虫汽车



图 38 虎式坦克



图 39 1948 年推出保时捷 356



图 40 1982 年保时捷 956 跑车



图 42 年轻时的恩佐·法拉利



图 43 法拉利第一次体验了赛车

1929年，法拉利回到家乡创建了“法拉利赛车俱乐部”，他对汽车工程和驾驶技巧充满天分，而且处事认真。1947年，生产出第一辆以自己名字命名的法拉利汽车，积极参加各种汽车大赛，赢得了14次勒芒24h耐力赛冠军和9次F1总冠军，被誉为“赛车之父”。他设计的F1赛车在世界上共夺得100多次胜利，至今无人打破这个记录。

法拉利汽车集技术性、艺术性于一体，采用了类似于劳斯莱斯、保时捷等世界名车那样的半机械、半手工化的加工工艺精心制作，质量一丝不苟，堪称稀世珍品（图44、图45）。

1988年8月4日，恩佐·法拉利走完了他辉煌的一生，终年90岁。



图 44 法拉利跑车 1



图 45 法拉利跑车 2

十一、丰田喜一郎

丰田喜一郎（Kiichiro Toyoda, 1894-1952, 图46），丰田公司的创建者，创造了风靡全球的“丰田生产方式”。



图 46 丰田喜一郎

出生于1895年，父亲是日本有名的纺织大王，自动纺织机的发明者。丰田喜一郎在东京帝国大学工学系机械专业毕业后，到父亲的工厂当机师，经过10年磨炼，担任管技术的常务经理。他继承父亲研究与创造的精神，毕生致力于汽车的创造，提出“不是照搬美国，而要结合本国国情创造性地运用批量生产方式，生产出性能和价格两方面都能与外国车抗衡的国产车”的思想。

1933年，公司设立汽车部，通过拆装、研究美国雪佛兰汽车（图47），于1935年8月造出了第一辆A1型汽车（图48）。



图47 研究雪佛兰汽车



图48 丰田A1型汽车

1937年8月28日，正式成立“丰田汽车工业株式会社”。从20世纪50年代起，公司开始快速发展，1955年生产出第1辆皇冠轿车（图49），以后又陆续生产出雷克萨斯、佳美等著名轿车。1957年出口汽车到47个国家，1959年在巴西建立第一个国外汽车生产基地。2004年汽车产量达754.7万辆，居日本第一，世界第二。是世界上出口汽车最多的公司。

另一项重大贡献在于对生产过程的合理组织和科学管理，创造了风靡全球的“丰田生产方式”（TPS，图50），通过“准时化生产、全面质量管理、并行工程”等一系列方法，最终达到企业利润的最大化和成本的最低化，成为世界许多国家争相学习的先进经验。

1952年3月27日，丰田喜一郎患脑溢血去世，终年57岁。



图49 第一辆皇冠轿车



图50 丰田生产方式

十二、饶斌

饶斌（1913-1987，图51），曾任中国第一、第二汽车制造厂厂长，中国汽车工业总公司董事长、国家机械工业部部长，是中国汽车工业的奠基人。



图51 饶斌



图52 第一汽车制造厂

饶斌原名饶鸿喜，1913年1月26日生于吉林市。曾任中共吉林市委书记、省委委员。

1952年12月，任第一汽车制造厂厂长，带领一汽职工，用三年的时间，高速度、高质量建成中国第一座汽车制造厂（图52），生产出我国第一辆解放牌汽车（图53）和红旗牌轿车，结束了中国不能生产汽车的历史。1965年

任第二汽车制造厂党委书记（图54），带领二汽职工，生产出东风牌汽车和越野车。

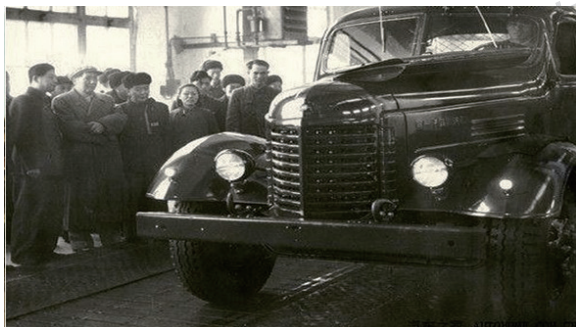


图53 第一辆解放牌汽车下线

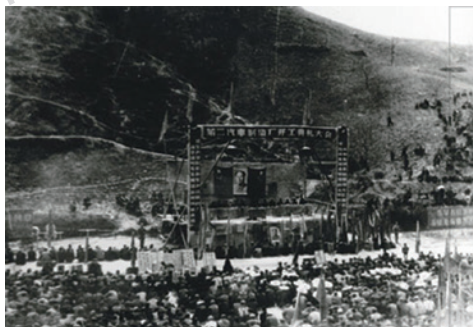


图54 第二汽车制造厂

20世纪80年代初，饶斌先后担任第一机械工业部部长和中国汽车工业总公司董事长。主持并推进了汽车工业的技术引进、中外合资经营，提出了汽车工业调整改组和发展规划方案，加速产品换型，结束了汽车产品几十年一贯制的局面。指挥全国汽车行业建立起一个“重、中、轻、微”的货车系列布局。

退居二线后，饶斌仍然为推进中国汽车工业的改革和发展，深入基层，实地考察，调查研究，直到生命的最后一刻。1987年8月，饶斌在上海考察工作期间突然患病，经抢救医治无效，在上海逝世，终年74岁。

十三、孟少农

孟少农（1915-1988，图55），汽车专家，中国科学院院士。祖籍为湖南省桃源县，童年在北京度过的，1921年入北京北师大附小读书，1927年进北师大附中。1930年，孟少农考入长沙岳云中学，1932年进长沙高中。高中毕业全省会考，他获第一名。

1940年毕业于清华大学机械系（图56），后考取留美研究生，曾任美国福特汽车公司工程师。1946年回国，在清华大学机械系任副教授、教授，创办了汽车专业。

新中国成立后，任重工业部汽车工业筹备组副主任（图57）、一汽副厂长兼副总工程师、二汽第一副厂长兼总工程师，中国科学院学部委员。

在一汽，主持和组织引进前苏联技术和消化吸收及人员培训，为解放牌汽车性能改进和质量提高，为一汽新产品的开发，特别是为军用越野车的研制，为“东风”“红旗”高级轿车的开发做出了贡献。

在二汽，以渊博的常识和丰富的经验，大胆决策，攻克了产品质量、产品滞销和工厂组建三大难题。总结出世界汽车工业发展许多共性规律，为中国汽车工业发展方向提出许多精辟的见解，对中央决策起了重要的作用。1985年荣获全国“五一”劳动奖章，1988年1月15日在北京逝世。



图55 孟少农



图56 1935年清华大学机械系学习



图57 1950-1952年担任重工业部汽车工业筹备组副主任