

<<汽车和我>>

图书基本信息

书名：<<汽车和我>>

13位ISBN编号：9787807068969

10位ISBN编号：7807068965

出版时间：2009-5

出版时间：上海远东出版社

作者：(德)费迪南德·皮耶希

页数：228

译者：任卫东

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>

<<汽车和我>>

前言

尊敬的中国读者：非常感谢您对《汽车和我：费迪南德·皮耶希自传》一书的兴趣。能够通过这本书，能与您分享我在保时捷公司和大众汽车集团工作期间的一些经验，我深感快乐。我从自己的职业生涯中所收获的经验，肯定能对当前和未来有所启发。自2002年本书首次出版以来，汽车业发生了许多变化。某些联盟解体了，新的联盟已经形成。在目前的经济与金融形势下，变化的进程还在不断加快，而现在，尚不能完全看清楚我们这个行业在未来的面貌。我所供职的企业，特别是保时捷公司和大众汽车集团，都坚持认为，任何一种形式的联合，首先必须要具备经济上的意义，能够产生真正的综合效益，尤其重要的是，要建立在优良的基础之上。这一优良基础，取决于是否具有不断被顾客所接受的产品。所以，我们的目标必须是：不断追求在产品质量、技术创新、顾客导向、产品的可持续性等方面的领先地位，并且始终关注并改善影响这些方面的各种因素。对我来说，这当然也是我们在未来最重要的汽车市场——中国——所必须达到的要求。无论过去还是现在，在我的一线工作期间，最重要的事务之一，就是带领集团各品牌积极推动大众汽车集团在中国的发展。通过我们在中国、德国等遍布全球的优秀员工的共同努力，在多年前，我们就完成了诸多重要项目，如奥迪在中国市场的发展与壮大、一系列代表最先进技术水平的新产品的引进、发动机和变速箱企业以及技术中心的建立。在此过程中，我始终不断感受到上海大众、一汽一大众以及其他合作企业的中国同事们热情合作与积极进取。在共同追求完美的道路上，我们欧洲企业，能够并且愿意向中国人民学习，从而真正了解中国这一未来最大的汽车市场。大众汽车集团在中国多年来的经验告诉我们，我们可以从中国特有的发展过程中，收获很多东西，从而有助于我们在全球范围内进一步改善产品与服务。分享创新的喜悦、实现梦想，以推动社会整体向前发展为目的，是我们在汽车研发、生产、销售和服务等方面现在要遵循、今后更要推崇的准则。我本人很高兴能与中国和中国人民有更加密切的合作，那一定是令人激动并值得期待的。在此，我祝愿这本回忆录能对大家“开卷有益”。

诚挚的费迪南德·K.皮耶希2009年2月

<<汽车和我>>

内容概要

费迪南德·皮耶希出生在显赫的汽车设计家族，然而，这份无形的遗产，当年对于年轻的工程师皮耶希来说，并没有太多的好处，更多的是压力。

皮耶希的汽车之路，最初是从激动人心、充满刺激的赛车开始。

由于复杂的家族关系，他离开保时捷公司，来到奥迪公司，成为重塑奥迪品牌形象的主要领导者。

皮耶希迷恋汽车技术。

他最重要的创新之举包括全时四轮驱动和TDI发动机，这些技术革新加快了奥迪的形象转变，使它从一个无足轻重的品牌，成为时尚的高科技汽车公司的典范。

皮耶希实现自己目标的办事风格和速度，体现出他个性中的力量。

这也包括有时候他非常固执地要贯彻自己的思想——从1升油耗汽车到1000马力的布加迪。

由于他出色承担了作为工程师和作为具有经营意识的管理者的双重角色，皮耶希被任命为大众汽车集团的第一把手，同时也就被推到了汽车工业中最关键的岗位上。

费迪南德·皮耶希过去是、现在仍然是汽车工业巨头中最灵活、最我行我素、同时也是最有意思的人物之一；人们赞扬他，有时也畏惧他。

在外界对他进行了各种各样的描写和分析之后，让我们来看看这位近年来最受人关注的汽车人物如何表明对自己和汽车的看法。

<<汽车和我>>

作者简介

作者：(德国)费迪南德·皮耶希 译者：任卫东费迪南德·皮耶希，1937年出生于维也纳，在斯图加特的保时捷公司开始职业生涯。

1972年加入奥迪公司，1988年起担任奥迪公司董事长。

从1993年到2002年，他担任大众汽车集团董事长。

现任大众汽车集团监事会主席。

<<汽车和我>>

书籍目录

第一部分 / 1 最初的记忆老波尔舍的家族谱农场里的孩子们费迪南德·波尔舍和大众汽车公司对技术的热爱在苏黎世的成长岁月经济奇迹的先锋——大众汽车公司皮耶希家族和波尔舍家族()海因里希·诺德霍夫保时捷年代风冷神话保时捷的赛车精神兽中之王：保时捷917皮耶希家族和波尔舍家族()

第二部分 / 59 奔驰公司插曲乔治亚罗、P夫人和皮耶希先生路德维希·克劳斯时代的奥迪公司设计和试验从不锈钢到铝5缸发动机、汪克尔发动机、摩托车Quattro四轮驱动伟大的拉力赛年代流线型为了TDI的竞争吴淑娜和费迪南德差点离开奥迪公司日本的诱惑奥迪起航第三部分 / 119 集团首脑之争最优秀的采购员“工地”每周四天工作日斯沃琪汽车“洛佩斯事件”的结束前景广阔的平台3升油耗汽车车型策略宾利布力口迪为人处世帮助保时捷渡过难关母亲和女儿汽车城新方向辉腾汽车运动终结篇：1升油耗汽车

<<汽车和我>>

章节摘录

皮耶希家族和波尔舍家族之间的亲情，以及各自家族内部的亲情，在20世纪60年代初被经济的迅速发展和逐渐富裕的生活淡化了。

其实，德国的经济奇迹早就开始出现了，而奥地利稍微滞后了一些。

最突出的奇迹就是大众汽车公司。

纳粹德国崩溃以后，或许是机缘巧合，大众汽车公司又从应急的临时生产起步，逐步恢复了正常生产。

由于工厂的大部分被炸毁，堆积如山的废墟，使得盟军下达的拆卸残余设备的命令无法立刻执行。

设备被拆卸的危险一直持续到1946年上半年，直到英国占领军再也不愿等待。

大众汽车公司最大的幸运就在于当时具体负责的英国官员实事求是，并且有相应的决定权。

对于盟军总部下达的指示，他们总是先从具体情况出发，考察实施的意义和可能性。

英国在大众汽车公司设立了强有力的监督机构，能够在当时复杂的政治经济利益较量中，推行自己独立的路线。

人品出众的伊万·赫斯特(Ivan Hirst)少校，在1945年时下令以最小的批量生产甲壳虫轿车，一开始只为盟军的需求进行生产。

其实原来的德国军用越野车可能更适合英国人的需要，但是他们毫不犹豫地选择了生产民用汽车，从而帮助德国走上了重建的道路。

必须承认，其中有一些偶然因素，例如军用越野车生产线的损坏程度比甲壳虫生产线的更严重。

尽管如此，因为原料稀缺，运输时间漫长，缺少专业人员，所以民用汽车的产量提高很慢。

但英国人还是采取了一系列措施，建立了初步的售后服务和销售网络，甚至还开始了出口贸易。

从1948年起，可以说真正形成了“市场”。

此外，当时西德实行的货币改革无疑也是一股强劲的东风。

1949年10月，英国将大众汽车公司的财产托管权转交给了联邦德国政府。

海因里希·诺德霍夫被任命为总经理。

在他的领导下，以及在那些战前外公从福特公司招聘来的德国汽车生产专家们的帮助下，大众汽车公司开始正式起飞了。

大众汽车公司不断地为日益扩大的国际市场供应产品，与西德的其他汽车公司相比，大众汽车公司在市场上确实遥遥领先。

欧宝和福特德国在决定是否恢复生产时表现得过于犹豫不决，因为美国人从来都没有把德国市场真正当回事。

(美国人不愿意看到成熟的德国汽车市场，他们甚至制定了把德国变成农业国的摩根索计划。

)在这方面，英国人要更现实一些。

我的母亲毫不掩饰她对战争以及对北边那座大众汽车城的厌烦情绪，而且，她的厌恶感绝不是后来才有的。

我们家也总是因此而担惊受怕。

在战争期间，持怀疑态度的母亲抓住了第一个机会，将她的家族产业从大家族的共同经营中分离。

当保时捷公司的一部分迁到奥地利的策尔后，她负责经营从斯图加特公司分离出来的属于皮耶希家族的那部分业务，她在奥地利成立了一个独立的公司。

虽然奥地利当时还称不上是个独立的国家，可是我的母亲已经有了她自己的想法。

有些好事者喜欢把德国战败时大众汽车公司的资金转移与后来波尔舍家族以及皮耶希家族的财富联系起来，或者暗示其中有些不明不白的关系。

事实上，在那个混乱时期发生的许多事情中，这件事是最容易说明白的。

当时，美国军队日益逼近，我父亲作为大众汽车厂的副厂长，接到柏林上级机构的命令后，将最重要的经营账目和剩余的现金转移到了“公司负责人的迁居地”——很早以前就定在了奥地利萨尔茨堡州的策尔，波尔舍到了一个暂时还算安全的地方。

战争结束后，父亲找到奥地利当局，告知他们有这样一笔由他保管的现金，并声明这笔钱理应归大众

<<汽车和我>>

汽车公司支配。

总之，战后剩下的人员、文件和资金都有记录，并且由于一段时间内我外公和父亲的旅行受到禁令，这些物资实际上被冻结了。

1946年1月，由英国人托管的新大众汽车公司向我们索要这笔资金时，我父亲正在巴登—巴登的监狱里，所以他根本无法自己做主。

后来，英国方面派人到策尔，取走了全部材料，来人回去后向英国的托管机构做了书面汇报，第三帝国时期的资金当然是要被没收的。

从战争中走出后，保时捷公司和大众汽车公司之间的账务往来同样是公开的，每笔资金往来必须首先经盟军当局或“总督”的批准，因此一切毫无问题。

由于规定大众汽车公司在生产中使用保时捷的专利必须符合新的法规，所以双方应该尽早就此事进行谈判。

为此，我母亲和舅舅菲利·波尔舍还在父亲和外公被拘捕期间就着手开始联系此事。

想来有些可笑，假如有人对之前的资金和账目提出哪怕最小的质疑，我们就有可能提前与英国托管当局谈判了。

1948年，新签订的合同打破了以往保时捷公司在大众汽车公司研发工作上的垄断地位，而是制定了密切的合作计划。

双方对甲壳虫车的专利费进行了两次修改，最后商定为每辆车1马克。

当时，对于皮耶希/保时捷公司来说，成为大众汽车公司在奥地利的独家进口商，只不过是顺带的一个交换条件，没人预见到以后居然发展到如此大的规模。

在此之前，大众汽车公司从设计到研发都由外公在斯图加特的设计公司来完成。

现在，大众汽车公司采取的措施是在生产某些级别的汽车中，摆脱对保时捷公司的依赖。

尽管成立了自己的研发部，但是大众汽车公司始终沿用了保时捷的理念，所以没什么太多的变化。

关于改进甲壳虫的设想和建议，大众汽车公司仍然依靠保时捷公司，当然，大众汽车公司自己的研发部也可以设计新车型。

但是最终决定权在诺德霍夫手中。

<<汽车和我>>

编辑推荐

《汽车和我》：他出生于一个显赫的汽车家族，外祖父波尔舍创建了保时捷公司；他很早就已拥有家族的巨额财富，事业又在家族之外熠熠生辉；他历任奥迪董事长、大众汽车董事长，如今帷幄建立全球最大的汽车联盟；他就是费迪南德·皮耶希。

在《汽车和我(费迪南德·皮耶希自传)》中，被称为汽车工业领军人中“孤本”的他，第一次讲述着自己的家世、性格和事业。

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>