## 

艰难的复兴——奥迪站后复兴史

汽车 浣滆

鍙戝竷浜庯細2007/05/21 17:43

在战争中生存下来需要的是运气,在战后生存下来需要的是勇气,不论是对个人还是对集团恐怕都是 这样。当我们开始解读奥迪战后历史的时候,对这一点感受得更为清晰。除此之外,纷繁复杂的政治 、社会、经济纠葛也为那个时代上演了一幕又一幕的悲喜剧。

工厂在战争中一般都会处于尴尬的境地,一方面要被迫停止正常生产转而为国家机器"尽职",一方面又要时刻提防遭到对手的破坏。战争一旦失败,工厂还会因帮凶的身份遭到清算,而这种清算往往是毁灭性。二战之后,包括奥迪前身"汽车联盟"(1933年由奥迪、霍希、漫游者和DKW公司联合成立)在内的所有德国工厂都遭到类似的清算。

俄国人对德国人的仇恨使得这种清算尤为严厉,汽车联盟的厂房苏军被炸毁,28000台设备几乎被全部拆除并运回苏联,当然随车押走的还有图纸和工程师。俄国人的目的很明确,他们要让德国的机器永远停转,不管这机器是生产军火还是生产汽车。1948年,在开姆尼斯市登记名册上汽车联盟的名号被删除了,就这样,曾经是德国第二大汽车制造企业并叱咤车坛16年的汽车联盟消亡了。

- 1、新汽车聪明1000S型轿车和DKW Junior小型车,后者是新汽车聪明加入戴姆勒-奔驰后出产的车型
  - 2、1950-1953年新汽车聪明出产的两汽缸DKW F89敞篷车
  - 3、1964年新汽车聪明并入大众后出产的DKW F102车型
  - 4、由于预见了"石油危机"的爆发,1973年出产的奥迪80型轿车以低油耗赢得了市场

转机来自于政治天平的变化,战争中的宿敌成了救世主。战后,美国复兴西欧的"马歇尔计划"出台了,大批援助涌向刚刚诞生的联邦德国。美国人的慷慨自然不是出于同情,想当初美国也曾与英、法联合制订出过枷锁式的《凡尔赛条约》,但时代变了。面对红色"帝国"的步步紧逼,美国不得不改变自己的战略。当然一个依靠自己复兴的强大西欧可以成为自己的忠实盟友,也可以成为下一次战争的缓冲地带。不管美国人是怎样设想的,德国的汽车工业却因此得到了转机。

一部分从浩劫中侥幸逃脱的汽车联盟旧部辗转来到西部巴伐利亚省首府慕尼黑,他们想在这里恢复汽车联盟,但慕尼黑政府却不予支持。这并没有让他们灰心,在布鲁恩和哈恩博士的带领下,他们又来到了地处巴伐利亚中心地带的英戈尔斯塔特市,并且依靠他们个人的信誉获得了贷款。第一步是在英戈尔斯塔特市成立了"汽车联盟零部件供应中心",这个中心一方面为西部占领区幸存下来的6000余部汽车联盟车辆提供配件,另一方面为重建汽车联盟创造基础。1949年9月3日,新汽车联盟在该市成立了,公司起名为(Auto Union GmbH)以区别老汽车联盟(Auto Union AG),公司的宗旨就是恢复在萨克森州被毁坏的基业和品牌。

由于当时西德国内经济困难,人们的购买力水平很低,公司最初只生产2冲程发动机DKW摩托车和

汽车,这一情况一直持续到了1954年。1954年8月9日,巴伐利亚金属加工业爆发的大规模的工人罢工,罢工持续到8月31日,最终通过仲裁,劳资达成了协议,工人的工资增长了4%多一点。罢工让新汽车联盟多支付了92万马克。尽管如此,1954年公司还是首次实现了盈利(大约40万马克)。就在这一年,钢铁巨头Friedich Flick收购了新汽车联盟的部分股权。

- 1、1969年奥迪100LS型轿车,诞生于65年的奥迪100系列轿车是了奥迪品牌复兴道路上的转折点
- 2、1981年奥迪200轿车
- 3、基于quattro技术的奥迪全时四驱车在拉力赛中屡获佳绩

1955年,新汽车联盟开发出50年代德国市场上最受欢迎的P94型轿车。在这个时期,新汽车联盟开发了全时四驱技术,并为联邦国防军生产了小型越野车MONGA。两年之后,新汽车联盟成为继大众、戴姆勒-奔驰、欧宝、欧洲福特之后的第5大德国汽车制造企业。就在这时Flick提出了一项大胆的建议,他建议戴姆勒-奔驰收购新汽车联盟股权,当时他本人既拥有新汽车联盟40%的股份,又拥有戴姆勒-奔驰25%的股份。他的建议得到了新汽车联盟的另一大股东瑞士富豪Ernst G?hner的支持,当时他拥有公司41%的股份。1958年4月24日,并购开始实施,戴姆勒-奔驰出资4100万马克收购了新汽车联盟88%的股份,一年之后,戴姆勒-奔驰收购了剩余的股份。这次并购让戴姆勒-奔驰成为西德最大的汽车制造商。那么并购又为新汽车联盟带来什么好处呢?现在看来,主要是使新汽车联盟有了新的生产基地。

并购之初,新汽车联盟仅在英戈尔斯塔特生产摩托车和DKW速递货车,汽车的总装厂设在杜塞尔多夫。50年代中期,公司一直进行"DKW Junior"小型车计划,但一直受制于资金不足而一再推迟计划。并购使项目的资金有了保证,但工厂生产能力不足的问题又暴露出来,于是筹建新生产基地成了必然。当时有两个选址,一个就是英戈尔斯塔特,另一个是佐恩斯,这两个地址都靠近原有的生产基地杜塞尔多夫,但相比之下,英戈尔斯塔特拥有更多的熟练工人,这促使了公司最终选择了英戈尔斯塔特。从1959年到60年,公司先后出资共1.27亿马克兴建了新的生产基地,这也是当时欧洲最大,最现代化的汽车工厂。

经过了乔迁之喜,一切本应该顺利起来,但事实上却正好相反。自从并购以来,新汽车联盟与母公司的关系一直没能协调,到了1962年,戴姆勒-奔驰出现了销售高峰,可新汽车联盟却出现了严重的财政危机,这促使戴姆勒-奔驰最终放弃了新汽车联盟。从1964年起,戴姆勒-奔驰把新汽车联盟股权分阶段出售给大众汽车股份公司,整个并购花费了2.97亿马克。到1966年,大众公司正式成为新汽车联盟的新东家。

大众的收购避免了新汽车联盟的破产,同时大众的甲壳虫轿车也成为新汽车联盟的救命稻草。 从1965年5月开始,英戈尔斯塔的工厂开始组装大众甲壳虫,到1967年7月共生产了34.8万辆。1965年8 月,新汽车联盟的奥迪100轿车问世了,这款以轿车全新的4冲程发动机、经典实用的造型和精细的工 艺质量获得巨大的成功。原计划生产10 万辆的奥迪100最终卖出了80万辆,同时这款轿车也奥迪的品 牌重新得到恢复。新车型使新汽车联盟慢慢走出困境,但好事多磨,1967到68年经济危机突然降临德 国,新汽车联盟遭受重创,这促使另一桩并购案出台。

1969年3月,新汽车联盟与NSU汽车公司合并,新公司取名为奥迪-NSU汽车联盟股份有限公司(Audi NSU Auto Union AG),公司总部位于内卡苏姆。公司通过一些列经营和扩张运作渐渐走出了良好的态势。由于预见到了石油危机的到来,1972年克劳斯博士设计的奥迪80轿车在省油上下足了功夫,1974年到1975年,石油危机终于降临了,公司依靠他的这种前瞻性设计使石油危机爆发的影响降至了最低,奥迪80轿车总共销售了100万辆。奥迪品牌名声日盛,1977年3月,最后一辆NSU R80汽车下线,从而宣告着公司统一成奥迪品牌。

进入80年代,公司开始重新重视在技术上的创新,一系列新技术使公司重归一流汽车制造厂的行

列。其中最为轰动的是奥迪独家技术quattro全时四驱系统,1983年, Hannu Mikkola驾驶一辆奥迪全时四驱汽车赢得了世界汽车拉力赛冠军,从此奥迪汽车声名雀起。同时在中型轿车上,著名的第三代奥迪100轿车被设计出来,他的风阻系数仅为0.30,次年这款轿车获得了全球年度最佳轿车的称号。奥迪NSU汽车联盟股份有限公司的董事长哈贝尔博士也被誉为了德国"最佳经理人"。

1985年1月1日,奥迪-NSU汽车联盟股份有限公司正式改为奥迪股份公司。从1945年二战结束 到1985年,奥迪经过三次并购,历经三十年时间,终于完成了这场艰难的复兴。