

# 德国汽车的“人生”之旅

陈希蒙

自从1886年卡尔·本茨发明第一辆汽车至今，德国汽车工业已经走过了130多年的发展历程。作为德国第一大支柱产业，德国汽车业素有“制造业皇冠上的明珠”之称，为德国经济创造了巨大价值。从一定意义上讲，读懂了德国汽车业，就读懂了德国一半的制造业。

德国是现代汽车的发祥地，也是汽车生产历史最悠久的国家。自从1886年卡尔·本茨发明第一辆汽车至今，德国汽车工业已经走过了130多年的发展历程。

作为德国第一大支柱产业，德国汽车业素有“制造业皇冠上的明珠”之称，其为德国经济创造了难以想象的价值，其中仅就业岗位就接近百万个。

回顾百年历史，德国汽车工业的发展和世界其他国家一样，经历了从诞生到快速成长、从陷入低谷到触底反弹等多个阶段，且每一个阶段的发展都与德国的政治、经济、社会、文化紧密联系在一起。甚至可以说，从一定意义上讲，读懂了德国汽车业，就读懂了德国一半的制造业。

## “童年”

19世纪70年代，西方第二次工业革命浪潮风起云涌。德国人抓住了机遇，在短短30年时间里走完了英国人用100多年才走完的工业化道路，迅速跻身世界工业化强国之列。

这一时期，欧洲许多人都悄悄研发“汽车”。不过，大家考虑的基本都是怎样将动力装置安装在现成的马车上，其中就包括卡尔·本茨和戈特利布·戴姆勒。

后来，由于内燃机的发明，德国开始涌现出多家汽车厂，研发思路也开始向多元化转变。1886年，42岁的卡尔·本茨凭借自己发明的带有水平气缸和大型水平飞轮发动机的“三轮怪物”取得了汽车发明专利，并创办了奔驰汽车公司。同年，52岁的戈特利布·戴姆勒与好友威廉·迈巴赫将最新研发的立式发动机安装在一部四轮马车上，成功发明了第一辆戴姆勒汽车，随后二人联合创立了戴姆勒汽车公司。

1901年，全德国只有12家汽车厂，职工1773人，年产汽车884辆；而到了1908年，德国的汽车厂已达到53家，职工12400人，年产汽车5547辆。至第一次世界大战前，德国汽车工业已基本形成了独立的工业部门，汽车制造工人超过5万人，汽车年产量达2万辆，仅次于美国。

为什么德国能在19世纪70年代后，迅速从一个落后的封建国家发展起来，并超越英法跃居欧洲第一工业强国呢？有四个因素应该比较重要的：第一，当时的普鲁士在“铁血宰相”俾斯麦的领导下，终于在1871年完成了德国的统一，创立了一个统一的国内市场和统一的经济环境，极大促进了德国资本主义工商业和农业的发展。

第二，德国在1870年的普法战争中击败法国，不仅从法国掠夺了50亿金法郎的战争赔款，还吞并了阿尔萨斯和洛林，这些都为德国工业革命发展提供了有力支撑。

第三，同其他资本主义国家发展初期的历程相近，德国这一时期的发展也带有浓重的“血腥味”，对广大人民的剥削和压榨相当严重。

第四，科学技术的发展使德国生产力突飞猛进，德国科学技术的突破不但改变了德国自身，对世界经济的发展也具有深远意义。

德国汽车工业的“童年”可谓占尽天时、地利、人和。这也是其诞生过程如此顺利的原因所在。

## “青年”

从1911年到1940年，德国汽车工业进入稳步发展阶段。在这30年的时

间里，新技术的出现及完善扮演了最重要的角色。

一战爆发前的欧洲，基本还处于蒸汽机统领的时代。所以，当时的人曾经把一战称为“蒸汽机的较量”。至于“内燃机的较量”则是第二次世界大战时期的事了。

尽管一战给德国汽车工业发展带来了严重的不利影响，但战争结束后，德国人仅用了10年左右的时间就恢复了元气，经济繁荣程度甚至大大超过一战前。其中，1923年到1929年这7年时间，被称为德国汽车工业“黄金般的二十年”。在这段时间内，德国不仅汽车工业发展迅猛，相关技术也快速成熟。

1933年，由于众所周知的原因，魏玛共和国时期就已规划好的高速公路建设和“国民轿车”生产计划被提上了“国家日程表”。这对于刚刚经历了20年代末、30年代初世界性经济大萧条的德国来说，意义重大。毕竟，汽车业的前景实在太诱人了，迅速发展起来的高速公路网也给刚刚“成年”的德国汽车工业添了一把火。

同年晚些时候，彼时已在汽车设计领域享有盛名的费迪南德·波尔舍应邀来到柏林，商讨“国民轿车”研发事宜。这次会面后，波尔舍得到了政府的充分信任，并接受了设计全新民用轿车的任务。

1937年5月份，全新的厂房建好了，随时可以投产新车。这个地方是历史上大名鼎鼎的沃尔夫斯堡，也是大众汽车集团总部所在地。

1937年5月份，大众汽车公司组建成立。3个月后，波尔舍主导研发的第一辆大众轿车面世，这便是大家熟知的大众“甲壳虫”轿车。这款轿车经过5万公里的严酷测试，性能依然可靠。遗憾的是，首批生产的200多辆“甲壳虫”没能投入市场，而是被交付给德军，成了战备工具。

到二战爆发前，德国汽车工业已具有相当的基础，戴姆勒一奔驰、奥迪、大众等汽车公司均已形成一定的生产规模，为德国汽车业成长为世界“制造业皇冠上的明珠”奠定了基础。

1941年到1960年是德国汽车工业迅速发展的阶段。在这段时间里，越发成熟的德国汽车工业一次又一次站在事关生死的十字路口，摔倒复又爬起，虽然磕磕绊绊、跌跌撞撞，但未停下前进的脚步。

坎坷是这个年代的注脚：前期被迫参与了一场史无前例的战争，之后又经历了战后的艰难重生，直到上世纪50年代，才真正迎来了迅速发展的新时期。

二战爆发后，德国所有车企均被要求“一律转为军用生产，一切要为军事服务”。当巨大的战争机器开启后，德国所有汽车巨头都没了方向，只能被战争裹挟，能造整车的造整

车，能造发动机的造发动机。

彼时，奔驰轿车除了被征用为军官座车，还转型生产卡车，奔驰发动机更是应用在了如BF-109战斗机上；奥迪制造的霍希发动机被普遍应用于侦察车、军用卡车上；宝马被迫中断了刚刚开始开拓的房车市场，全力为德军生产R71和R75等重型摩托车；大众在“甲壳虫”的底盘上，开发出多款越野车、侦察车、水陆两栖车等军用车辆；自诩高端设计者的迈巴赫也没闲着，三号、四号、豹式、虎式和虎王等至今人们仍耳熟能详的德国坦克，几乎都装备了迈巴赫研发的发动机。

到二战结束时，大部分德国汽车工厂都遭受重创，哀鸿遍野。

德国能够再一次超越英法，成为欧洲第一的经济强国，与汽车工业的强劲反弹密不可分。依靠“脑海”中的知识，德国汽车工业从一片残垣断壁中神奇地再次崛起。1950年，联邦德国汽车产量达到30万辆。德国国内市场汽车产品快速普及，汽车出口量不断增加，国际竞争力稳步提高，德国汽车工业重回飞速发展轨道。

到1960年，德国汽车年产量已达200万辆，10年内增长了5.7倍，年均增长率达21%。德国也由此成为欧洲最大的汽车生产国和出口国。

## “中年”

从1961年至今这60多年，德国汽车工业在高科技加持之下，产量、质量双提升，从德国走向了全世界，成就了德国制造业的荣耀，也伴随着阵痛走上了转型之路。

冷战期间，由于社会体制的不同，东西德的汽车工业发展出现了很大差距。直到上世纪80年代末两德重新统一，德国汽车工业一直在调整和重组。此后，伴随着欧洲一体化进程加快，德国汽车工业迎来了又一个发展黄金期。

从上世纪60年代开始，联邦德国的汽车工业继续以较高速度成长，汽车厂商也在激烈的竞争中经历了一轮又一轮洗牌，由100多家减少至10多家。不过，厂家数量大幅减少，其汽车总产量却不断提高。而且，许多现代科技被广泛应用于汽车工业。

然而，就在一切欣欣向荣之时，波折再次不请自来。

1971年，德国汽车年产量已达到400万辆。此时，德国家庭已基本普及了汽车，国内市场陷入饱和；外需见顶，出口止

步不前。叠加两次石油危机的影响，德国汽车业开始呈现出低速增长的态势。

数据显示，整个20世纪70年代，德国汽车产量一直徘徊在300万辆至400万辆之间；到20世纪80年代，也只是在400万辆至500万辆之间波动。德国汽车业陷入了“中年危机”。

从20世纪90年代后期开始，全球汽车业掀起了一股兼并浪潮。这一时期，德国汽车业发生了多个引人注目的重大重组及联合兼并事件，包括1998年戴姆勒一奔驰汽车公司与克莱斯勒汽车公司正式合并，1997年大众公司收购宾利公司，1998年宝马公司收购劳斯莱斯公司等。

进入21世纪，由于受到欧元疲软的影响，德国汽车业在经历了2010年、2011年的辉煌之后，又一次面临全球销量下滑。

为解决这一问题，德国汽车业将目光转向了包括中国、巴西等在内的新兴市场。统计显示，当时德国汽车零部件企业只有10%依然坚持在德国进行新的投资，有超过26%的企业在东欧国家开设新厂。目前，德国汽车零部件行业已在全球设立了1400多家独资或合资企业。

根据德国汽车研究中心的最新数据，2021年德国汽车年产量仅有285万辆，与2017年相比下降了50%，这是自石油危机以来德国汽车产量的最低谷。

随着发展速度放缓，德国汽车业内部多年积累的问题也开始显现出来。在新能源转型和新冠肺炎疫情蔓延的双重压力下，有些制造商甚至还没有完全从“尾气门”丑闻的阴影中走出来，就不得不着手布局新能源汽车。这种狼狽被疫情放大，并迅速传导至供应商，让已经挣扎在转型痛苦中的企业雪上加霜。

这只是德国汽车业困境的一个缩影。芯片断供、品控滑坡、桩桩件件都如高悬于头顶的“达摩克利斯之剑”，给德国汽车业的未来蒙上了一层阴影。

历史的车轮从不会因任何人停下。如今，汽车业转型大潮已呈不可阻挡之势，要么顺势而为、勇立潮头，要么螳臂当车、被巨浪吞没。在关乎命运的十字路口上，德国汽车业需要的是更加深刻的变革。让“制造业皇冠上的明珠”重新闪耀、继续闪耀，德国曾经不止一次做到过，希望这次也是一样。

今年7月6日，日本冲绳县的警方发现了一具身着浮潜装备的遗体，之后警方确认此人的身份为高桥一雅，是一位漫画家。高桥一雅有个更广为人知的笔名——高桥和希，人气系列漫画《游戏王》及其衍生卡牌游戏的创作者。

无论是在日本动漫爱好者中还是在卡牌游戏玩家群体中，《游戏王》的名字可谓家喻户晓，成为一代人的青春记忆。国内曾一度火出圈的“青眼白龙”和如今网络上许多人所用的热词“三幻神”，皆源于这部作品。《游戏王》的经济价值也不容小觑，根据《游戏王》改编的卡牌游戏销量曾刷新吉尼斯世界纪录，成为世界上销量最高的卡牌游戏。在日本拍卖网站上，一张“游戏王青眼白龙金卡”的售价高达20万元到30万元人民币。

得知高桥和希去世的消息时，许多《游戏王》的读者、观众与玩家都感到十分痛心。一些人在朋友圈贴出《游戏王》漫画中一张名为“死者苏生”的卡牌，来缅怀这位漫画家——这张能够令死去角色复活的强力效果卡牌，在漫画剧情中屡屡给观众带来奇迹。此时此刻，“死者苏生”4个字寄托了观众和玩家们对这位漫画家的不舍。

高桥和希早年间在游戏公司工作。1996年，他的第一部漫画作品《游戏王》开始连载。1998年，《游戏王》首次被制作成动画。1999年，《游戏王》漫画中由高桥和希原创的卡牌游戏“M&W”被日本游戏公司科乐美制作成集换式卡牌游戏，命名为“游戏王OCG”。这款卡牌游戏迅速在日本青少年中掀起热潮。

到了2000年，《游戏王》再度动画化，此时的《游戏王》已成为漫画杂志《周刊少年JUMP》的大人气漫画。2004年，《游戏王》漫画完结，之后该系列的续作以漫画和动画的形式持续不断地更新。如今，《游戏王》已成为全球知名的日本动漫之一，“游戏王OCG”也成为在世界范围内人气不输万智牌等老牌游戏的集换式卡牌游戏。2019年7月7日，“游戏王OCG”销量刷新了“世界销量最多的TCG（集换式竞技游戏卡）卡牌游戏”吉尼斯纪录。

不过，高桥和希和他的《游戏王》系列的发展并非一帆风顺。

起初，高桥和希在《游戏王》中原创了一种名为“决斗”的卡牌游戏，并在作品开始的几个章节中花了很大篇幅来讲述围绕“决斗”的比赛对局和与作品世界观相关的传说故事，新颖的游戏形式和精彩的剧情构造令《游戏王》系列迅速积攒起人气。然而，这段故事结束后，漫画进入下一篇章，作者开始主打各种千奇百怪的游戏，没了“决斗”的《游戏王》连载人气也随之下滑，销量一度跌至谷底。为了不让作品草草完结，高桥和希又重新将重心放回到“决斗”上。与此同时，科乐美公司在尊重原著设定的基础上，进一步完善了“决斗”的规则，确定比赛术语并不断使游戏表述严谨化。严丝合缝的规则体系使得这款卡牌游戏的人气越来越高。由此，高桥和希确立起在日本动漫界和卡牌游戏圈的不俗地位，《游戏王》也成为日本最赚钱的动漫IP之一。

在笔者看来，高桥和希及《游戏王》给大家带来的并不仅是好玩的卡牌游戏和跌宕起伏的剧情故事。与其他高人气青少年漫画一样，高桥和希通过《游戏王》系列作品，向观众传递出一种精神内核——坚强、勇敢、不轻易服输的“英雄”气概。

高桥和希曾说，他儿时的梦想是加入英雄特摄作品《奥特曼》的拍摄工作组，成为一名怪兽设计师。从某个角度而言，他的愿望确实实现了，因为在《游戏王》的卡牌游戏中，形态各异的“怪兽卡”是这款游戏的核心内容，高桥和希的心血贯穿了“怪兽卡”十几年的设计历程。他甚至以奥特曼为原型设计了一张“怪兽卡”——“元素英雄新宇侠”。他是《游戏王》第二部主角的王牌怪兽和忠实伙伴，两人一同为了避免世界惨遭毁灭，与邪恶力量殊死战斗，并不断得到成长。这样的剧情在《游戏王》系列中并不少见，它影响了一代又一代的漫画爱好者，以及众多卡牌游戏玩家。

《游戏王》系列之所以起名为《游戏王》，除了因为以“决斗”为主的各类游戏贯穿了整个作品系列，其实还有个更直接的原因——《游戏王》第一部的主角名字就叫“游戏”，而他身边最重要的同伴是通过神器穿越至现代社会的“法老王”，于是这部二人并肩作战的热血漫画作品便得名“游戏王”。

在第一部作品的最后，“法老王”完成了自己的夙愿，与主角进行了最后一次精彩的卡牌对决后，心满意足地与众人告别，返回逝者所归属的冥界。因此，不少粉丝更愿意相信高桥和希“返回了冥界”。在大家的心中，他是当之无愧的“游戏王”。

施普皓