



法拉利250 GTO

4100万美元 拍卖纪录再次刷新

今年6月，一台1962年款法拉利250 GTO摘得头筹，它以创纪录的3500万美元被拍卖，取得了世界最为昂贵汽车的桂冠。时隔半年，这项荣誉将再次易主，并且是一次真正的同室操戈，新纪录将飙升至4100万美元。

在此之前，曾经有两个车款占据过这个位置，分别是1964年法拉利250 GTO，拍卖价格3200万美元；以及1936年布加迪Type 57SC，拍卖价格为3000-3400万美元。

令人惊讶的是，早在1996年，这部跑车的身价仅为350万美元，在将近10年间的时间里它的身价翻了10倍。更令人惊讶的是，6月份拍卖的那部250 GTO底盘编号3505GT，专门为传奇Stirling Moss所打造，并完成过1962年的勒芒24小时耐力赛。Stirling Moss曾是英国汽车运动史上最为人物，曾经叱咤于世界一级方程式的赛场。

劳斯莱斯或将复活经典Round Door



1935年，劳斯莱斯创造了一部在现代设计看来都相当具有超前卫意识的Phantom I Aerodynamic Coupe轿车，你可以在彼得森汽车博物馆里看到这辆传世之作，不过这部轿车在当时由于二战的原因并没有进行量产。

如今，劳斯莱斯决定复活它，并且邀请了著名设计师Ugur Sahin执笔

而这台将要被拍卖的250 GTO则没有竞赛历史。作为36台250 GTO中的最早其成员，它拥有一台V12汽缸3.0升发动机，输出功率达到了300马力，采用的是5档手动变速箱。

这台产于1962年的法拉利250 GTO是最早期的产品，原厂就典型的红色，原厂左舵设置，黑色内饰。现在的评估价格已经达到了4100万美元。根据拍卖行经过专业检测之后的结果显示，这台法拉利250 GTO的车况堪称完美，甚至有可能是有史以来被照顾得最好的一台法拉利250 GTO。这也是它估价如此之高的主要原因。

不过，我们估计很难能够看到在拍卖行里为这台法拉利激烈叫价的场面。根据拍卖行的介绍，这台法拉利将会私下对极其有限的部分买家进行拍卖，而真正的成交价格将不会对外透露。而且甚至是流拍的话，或许我们也都不会知道。（车致）

这次复活设计，取名为Jonckheere Aerodynamic Coupe II。劳斯莱斯负责相关项目的负责人表示，原车的很多方面代表了汽车艺术的最高造诣，即使在77年后的今天，它仍然散发着独有的魅力，这对我们复活这部艺术品有着极大的难度。

不过，劳斯莱斯还是想通过Ugur Sahin的灵感，将更多的现代设计元素注入到新作品中，却不失原有的DNA，与过去的感觉一致，确实是一个艰巨的任务。目前，劳斯莱斯正在与潜在的投资商洽谈参与该项目，为客户建立独享的汽车艺术品。（中奢）



1966款400GT

兰博基尼转型之作

作为兰博基尼历史上的第二款车，400 GT是以其前身350 GT后继者身份推出的，因此两者间有着非常相似的造型风格。400 GT将350 GT的V12发动机3464CC的排量扩充到了3929cc，而相应的功率输出提升到了320匹马力。

在1966年至1968年间，400GT总共制造了250台，最初的23台车是在350 GT的底盘基础之上改进而来。但是面对宿敌法拉利，兰博基尼的创始人费鲁吉欧·兰博基尼深知短时间内很难在赛场上打败恩佐，因此他选择了曲线救国的策略，针对法拉利跑车在日常使用方面的短板，费鲁吉欧决定先主打GT路线，400 GT 2+2跑车孕育而生。

于1966年日内瓦车展上首次亮相



1954年2月，在福特管理者路易斯·D·克鲁索的领导下，有着时髦高尾鳍车尾和散弹车身的雷鸟在美国诞生，在过去的50年时间里，福特总共生产了430多万辆各款式雷鸟，它和福特的另一款跑车野马一样，也是整个美国弥足珍贵的一款经典跑车。

与福特汽车旗下另一款特别注重行驶性能的跑车野马不同，相对于野马，雷鸟诞生半个世纪以来更强调优雅与豪华，如同它的名字一样，雷鸟没有野马那样的十足野性。正如雷鸟的总设计师道格·加夫卡所言：雷鸟是一款真正的跑车，但它又着实与众不同！雷鸟早期的设计师从半个世纪前的美国大众文化以及美国跑车热中汲取了设计灵感，它的外形设计非常朴实，圆形的前大灯和椭圆形中网格栅又让雷鸟显得尤其别致，创造出了其他福特车型所没有的独特元素。



雷鸟于1954年2月在美国亮相并正式命名，同年9月投产，而第一辆雷鸟于10月22日驶下福特位于迪尔伯恩工厂的总装线。早在上市之初，雷鸟的订单便超过了4000份，在当时基本款的售价为2695美元，敞篷款略贵为2765美元。如果加上运费和选装配件，售价则高达4000美元。不过众多二战后追赶时髦的美国人明星还是被雷鸟优雅的外观和较高的性价比所征服，当时福特汽车能提供多达五种配色方案选择：雷鸟蓝、乌黑、雪靴白、金黄和火炬红。所有车型的内饰均与车身面漆颜色搭配，像这种多样化的选择在当时的确难能可贵。



早期的雷鸟也曾卷入到美国标新立异的风气中

第一代雷鸟在福特汽车超前发展的理念指导下，车顶为时髦的可拆卸式硬顶，尾部的设计也是当时社会所普遍欣赏的高尾鳍风格。1954年产的雷鸟被定名为1955款，车身全长为4450mm，轴距2590mm，采用水星(Mercury)4.8升V8发动机，在前脸的

中网和保险杠处统统采用镀铬装饰，形密封的光束前灯和少许额外金属装饰。车身材质由钢和铝两种材质为主材，这样一来，即适当减轻了车重，同时又带来了更好的耐久性。

内饰设计方面，400 GT 2+2还没有形成自己的独有风格，依然延续着意大利经典GT跑车的特征。由于需要加装第二排座椅，所以必须降低地板的高度，并且加高了2.6英寸的头部



空间。因此，400GT 2+2看上去略高于前代车型。同时，B柱后方长度的增加使得后玻璃面积也得以增加，作为主攻公路豪华GT定位的一部跑车，这款本质上其实是由赛车发动机设计思



路研发而成的60度夹角V12发动机通过降低发动机压缩比，在某些使用复杂和昂贵的赛车部件的地方换用更为皮实的传统部件等等方法，使其更适合公路巡航之用。而320匹马力的动力输出也已经大大领先法拉利、阿斯顿·马丁等当时的劲敌。



福特美式经典跑车雷鸟回忆录

以暗示这款车的豪华程度。这款发动机也成为了日后雷鸟系列的专用机型，与之匹配的有3速自动变速器，最大输出功率148kW，而配备手动变速器时，最大输出功率144kW。

事实上，美国车在半个世纪前流



行的高尾鳍设计理念来自于1939年美国洛克希德P-38型“闪电”战斗机(Lockheed kelly P-38)的奇怪尾部。而这一设计理念的创造者正是美国商业设计代表人物——哈利·厄尔，他也是美国第一位专职汽车设计师。20世纪50年代的美国，整个社会风气就是追求毫无理由的奢华和标新立异的表象，当哈利·厄尔创造的高尾鳍车尾出现在凯迪拉克和克尔维特上时，大受市场欢迎。同样诞生于50年代的雷鸟理所当然地采用了时下流行的设计元素，上市即受到市场热捧自然也在情理之中。

在往后的10年里，雷鸟始终是福特的畅销车型之一，但精明的福特汽车在市场抽样调查中得到反馈：有孩子的家庭不会将两座车作为他们的主要家庭用车。于是在1966款之后，福特在雷鸟的设计上做了许多改进，它甚至还有一个大鼻子前脸。到1971年，雷鸟在美国已是家喻户晓，甚至著名的百货公司内曼马科斯在其购货清单中增加了“他和她的雷鸟”情侣款。情侣款雷鸟配有车载电话、磁带收音机、皮椅等舒适装备，两台车的售价为25000美元。实际上到70年代，雷鸟在外形上已发生了很大

动力系统方面最明显的变化是这款400GT 2+2开始使用由兰博基尼自行设计制造的传动系统。手动变速箱拥有五个前进档，并为每个档位配备了类似保时捷刚研发不久的同步啮合齿轮，这是一项在当时非常领先的技术设计，突破了之前变速箱这一软肋，使得这台400GT 2+2比以前搭载了由ZF公司提供变速箱的350 GT和



400 GT更顺畅、更安静。

但是由于这款车的后悬梁结构并没有太多改变，底盘表现变化并不明显，加上因为采用了2+2的车身形式，增加了车重，所以操控表现没有前代车型那样凌厉。

1966至1968年间，共计250台400 GT被制造了出来，而这其中的三台还采用了在当时技术相当超前的全铝车身。但由于这项技术在当时还不够成熟，这三台400 GT并没有进入市场。

正是400GT 2+2车型确立了兰博基尼将在之后一段时间主攻高速巡航跑车的思路，使这头意大利蛮牛能够在当时高手如林的汽车江湖创出一片天地。尽管如今的兰博基尼视“极端、纯粹与决不妥协”为己任，当不得不承认，400GT 2+2车款对于兰博基尼生存与发展的重要性。（凤凰）



的变化，整车线条平缓而刚硬，经典的圆形前后灯和椭圆形中网也被直线条的设计所涵盖。代表奢华主义的高尾鳍设计连同美国人引以为豪的大车身、亮装饰以及大排量发动机都随着石油危机的到来而退出了历史舞台。

80年代末90年代初，雷鸟的外形变化可谓翻天覆地，它已经不再是以前的Coupe，而更像是一款三厢轿车。与此同时，福特的“太空造型”理念为公司乃至整个汽车业指出了未来的发展方向。其实，对于身手灵活的雷鸟来说，在赛场上它同样能书写辉煌。早在雷鸟面世的第四年，即1959年，雷鸟便出现在赛车跑道上。1982年它又现身于美国NASCAR赛场，其后又继续在全美汽车大赛甲级车赛中赢得了150多场比赛的冠军。



雷鸟的谢幕和重生，都是怀旧惹的祸

自1954年以来，雷鸟先后历经10多次变革，但一直没有变的则是它的亲民身份。1997年，由于造型风格落伍以及销量的持续下滑，福特宣布停产雷鸟车型。不过在雷鸟仅仅停产两年后，在1999年底特律汽车展上，福特又揭开了全新两座雷鸟概念车的面纱，随后于2000年5月宣布将在2002年正式发布这款概念车的量产版，由此可见福特对这款大众化跑车的感情。如同历年来的雷鸟一样，新雷鸟最大的特征莫过于修长的车身，以及前高后低的线条走势和圆形的前大灯。2002款雷鸟标配17英寸21辐条



奥迪100

奥迪王朝的捍卫者

奥迪这个百年品牌在中国家喻户晓，它的车型深受中国消费者的欢迎，在奥迪庞大的家族当中，中国老百姓最熟悉的、感情最深的就非奥迪A6莫属了，如果叫它奥迪100可能会更亲切一些，因为这是我们最初认识它时的名字，而这段回忆可以追溯到1989年。

奥迪100在进入中国之前就是款响当当的车型，它不仅在欧洲市场大受欢迎，而且也为了奥迪品牌的振兴贡献了不小的力量，在奥迪被大众收购之后，奥迪100的诞生犹如一针强心剂使奥迪走出了阴霾，并且此后多年，它一直被人们被评为奥迪最具代表的车型。

其实奥迪走进中国还有个故事，早在1987年，当时我国的一汽轿车厂的轿车项目刚刚立项，目标生产3万辆，由于一汽已于该年8月签订了购买美国克莱斯勒汽车488型发动机生产线的合同，所以顺理成章的我们也一直在和克莱斯勒一方交涉，希望能够寻求车型、车身技术方面的合作，但是谈判中，在一些细节和涉及技术层面的关键问题时，克莱斯勒犹豫不决，而且



铝合金轮圈，敞篷款依旧为1955款那种可拆卸的黑色篷布车顶，车顶也可选装与车身同色的烤漆硬顶。

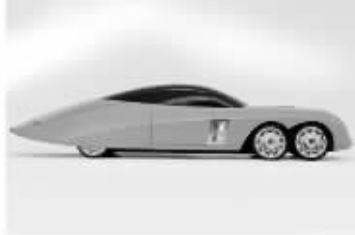
在内饰上，新雷鸟保持着与外观古典风格的呼应。白色的仪表盘、绣有雷鸟LOGO的皮椅、真皮包裹的挡杆、车门，以及大弧度的中控台加以拉丝铝面板点缀，令现代风格与复古韵味并存。在车顶设计上，新雷鸟着手对气密性进行了强化，宽大的挡风玻璃和精心设计的倾斜角度能使车子在开篷状态下令气流从乘员头顶划过并有效减小风噪，不至于吹跑乘客头顶的假发。

但是复出后的雷鸟没能经受住时间的考验，2005年福特最终宣布停产雷鸟，这一品牌如同众多美国汽车品牌一样由此进入了历史尘封期。福特雷鸟可谓美式平民跑车的代表作，作为福特汽车旗下一款经典的并且有故事的车型，它前后有着50年的历史，



在2003年雷鸟有幸成为007的座驾，而在2004年福特还专门为电影《太阳鸟》推出了一款六轮概念版雷鸟车型，这款车有着绝对惊艳的外形。但这一切似乎来得太晚了，福特最后没能守住雷鸟这个瑰宝，不能不说是个莫大的遗憾。

新雷鸟的3.9升V8发动机来自福特集团旗下的林肯，最大功率185kW，搭配5速自动变速器。在福特工程师调校的过程中，为刻意模仿1955款雷鸟的排气声浪，特意将新款车型的排气管、消音器以及共鸣区等部分加以调整，力求使音色还原。据称，这种音色表现介于林肯LS和野马GT之间。细致的福特工程师还为新款雷鸟设计了高刚性的车身和运动化的悬架。（凤凰）



技术转让费开价非常高，而且克莱斯勒一方的态度十分傲慢，这给双方的进一步的合作形成了层层阻碍，就在这个时候，奥迪公司派来代表与我方洽谈，并希望能将奥迪100车型推向中国市场。

这场博弈的结果相信大家都能猜到了，最终克莱斯勒的傲慢成全了奥迪进入中国的首秀。更有意思的是，在得知一汽将与奥迪达成合作的时候，克莱斯勒竟然将生产线的报价降到1美元，但是为时已晚，一汽与大众终于在1988年5月签订了合作协议，就这样第一批搭载克莱斯勒2.2升488引擎的奥迪100投入生产了。

1989年8月，第一台奥迪100装配下线，当年出产391辆，由于双方的良好合作，一汽从先导工程入手，通过技术引进、消化吸收奥迪的先进技术，发展自主开发能力，同时建立了一套自己的生产模式。1996年，奥迪车身匹配上一汽CA488-3发动机和016变速器，小“红旗”汽车诞生了，这也是当时中国唯一的自主品牌，所以奥迪100对于我国的汽车发展也做出了不小的贡献。（凤凰）