

## 一、BMW的历史

宝马 (bmw) 的全称是巴伐利亚汽车制造厂 (bayerischemotoren-worke)，英文是bavarianmotorworks。它是由一个制造飞机引擎的公司于1916年3月注册的。这家公司第一个成功的产品是由麦克斯·费兹设计的直列六缸发动机，在第一次世界大战时装配在德国战斗机上。德国王牌飞行员恩斯特·乌德特和红色公爵弗雷德·冯·利希特芬把他们成功德很大一部分归功于宝马的引擎。1918年11月，第一次世界大战结束，德国成为战败国，他们的飞机被“凡尔塞条约”列为“战争武器”禁止生产，于是公司进行了一系列的重组，并购入希利奥士厂的制造权，但后来发觉helios的摩托车一无是处，差点把bmw拖垮。1922年，bmw自己研制了第一台的摩托车发动机，虽然不被采纳，但已为车厂定下了重要的方向，之后在nuremberg的victoria-worke厂房重新制造了一台由麦克斯·费兹设计的500ml风冷水平对置的两汽缸摩托车发动机，装配在革命性的r-32摩托车上，它的动力是通过传动轴而不是链条传递到后轮，r-32为经典的宝马摩托车定下了样本。1924年宝马把r-32投入市场竞争很快就获得了成功。宝马想要制造它自己的轿车，但它不想挑战那时大型的戴姆勒奔驰汽车，所以决定尝试一些小型车。那时一家名为艾逊力运输工业的工厂拥有一个名字叫华特堡(wartburg)，后改名为迪西(dixi)的汽车品牌。当时迪西汽车销售欠佳，所以向英国奥斯丁(austin)车厂申请在德国制造7型车的权利，1927年正式投入生产，改名为dixi315dai(da即德国版)，这款受到德国顾客欢迎的英德混血儿，令车厂转换生机。在宝马的股东眼里，艾逊力和bmw合并是一次品牌提高的最佳良机，终于在1928年两家合并了。1929年7月，bmw推出首辆汽车315，是将年初生产的dixi315转名来的，但专家不同意dixi315是bmw第一辆汽车，无论如何，bmw的315一直生产至1932年末，历时近6年。迪西是非常基本的交通工具，但它使宝马走进了四轮世界。它看上去怎么也不像一辆赛车，然而迪西的拥有者却迫不及待地赛道上开始了试车，令人惊奇的是一辆迪西车居然在1929年的阿尔派拉力赛中取得了成功。1932年3月，厂方从315改良而成的320诞生了，它配备一台782ml发动机，新车开始有自己的个性和方向，功率由11增至15kw。1933年，在德国的柏林车展上，bmw展示了他们最新的303型，是从320演变过来，配用一台并列6气缸、双化油器，气缸容积1,173ml，功率为22kw的高性能双门四座位轿车，车头盖占了车身的一半，两边通风隔设计相同，以中线分开，车厢空间充足和舒适。303型之后再延伸至315, 319, 320及321型，bmw的创作源泉正在长流不息。另外，似乎bmw对跑车情有独钟，1935年宝马的第一辆跑车315-1问世，它是315的改良版，装有三个索利克斯化化油器的六缸发动机功率增至29kw，极速达130km/h，此车还以耗油量低、安全和容易操控而驰名于世。它的典雅设计，突出了宝马对性能的严格要求。315-1双座车在1935年和1936年制造，总共只生产了242辆，但它为以后那成功的宝马车设定了遵循的样本。1936年，外形和旧款一样，增大了汽缸容积至1911ml的319型面世，功率提高至40kw，极速也增加至140km/h，压缩比为5.6:1。这时bmw也开始涉及制造touringcar市场，也就是今天统称为三厢式四门房车，这就是漂亮的326型车，它经典的车身设计使它成为1

1936年柏林汽车大展上引人注目的亮点。它的对象是中上阶层的家庭，用来吸引奔驰车顾客的，同时它也代表着宝马正在朝高端市场迈进。这是30年代最成功的宝马车，在1936到1941年间共售出了16000辆，326为购车者提供了液压刹车、扭力杆后悬挂系统、新设计的独立前悬挂系统以及用来替代以前宝马轿车底盘的坚固车身，它有敞篷和硬顶两种车型，最高时速可达112公里。同年，bmw的4缸发动机设计全线改为6缸发动机设计，而采用4缸发动机的309型也同时间停产。326型不久成为bmw6缸房车的主力，那里还包括销量不佳的320型(1937—1938)及321系(1939—1941)。正当宝马以它的家用系列和豪华系列轿车获得成功之时，它已研制出了即将成为三十年代最伟大车型的经典车型。1936年宝马推出的328型车对跑车界的影响是巨大的，它改进了315-1型跑车的设计，装配具有高性能铝制汽缸头的宝马2公升发动机，可以选装比赛专用变速箱和快拆式车轮，328型车的最高时速接近150公里，轻型的管状底盘使悬挂系统相对更软，但是操作极为舒适。在30年代的余下几年中，宝马328成了跑车设计中的一个标志产品，在战后的岁月中它更成了一个经典，为收藏家和老爷车赛手争相收集。对于许多宝马爱好者而言它仍使公司历史上的最高点！典雅的设计是整个三十年代后期一系列轿车的—个特点，327是所有宝马车中外观最漂亮的车型之一，它是早期326的双门跑车版。因为公司决定首先推出328双座车，所以327推迟到1937年才推出，它是装有328跑车的2公升发动机的高性能车型。到三十年代末期宝马确切地代表了富裕地纯纳粹德国生活方式的顶点。除了发动机可供选择以外327提供了选择专业手工制品的可能性，如果你愿意的话可以在双门车或敞篷车中选购个—木制车身。宝马的系列车几乎可以满足每种品位的需求，当然前提是你有足够的钱。然而正当宝马继续推出它设计精美、—马力强劲的轿车时，德国工业的巨大能量被用到了制造战争工具上。德国计划比它的潜在敌人更好的武装自己。像宝马这样的公司是这个计划必不可少的一部分。到1939年，宝马广泛参与了一—系列高技术军事项目，包括飞行器开发、喷气式飞机引擎和火箭引擎。但德国熔炉里炼出来的钢铁仍然可以用来制造汽车。宝马在战前还有最后—个设计就要推出，它三十年代经典设计中的最后—辆。335型于1935年推出，它装有一台3.5升的发动机，是326的豪华改进型。这种车型直到1941年仍在继续生产，而且成为了高级军官的最爱。它并没有大批量地生产，总数只有410辆。到1939年宝马作为—个汽车制造商已经发展了十多年，但二次大战的爆发宣告了这一时期的结束。宝马仍在继续生产，但公司的设计和资源已经转向了战争用途，宝马使用的劳动力大幅增加，他们中的许多人来自监狱和集中营。公司对于飞机引擎生产的精通是德国空军获得技术优势的主要因素。著名的福克沃尔夫190战斗机引擎就是由宝马生产的。宝马的成功引起了盟军的注意，它在慕尼黑的工厂遭到了连续轰炸。1944年7月的一天，将近12000枚炸弹袭击了宝马的工厂。1945年，二战结束，德国接受无条件投降，分裂成东西德两国，挨森纳赫成为东德的一部份，而慕尼黑工厂的所有设施都被盟军炸得支离破碎，这次重创必须好几年时间才能复原，第二度经历过战争的bmw，要长达7年之久方能再次投入生产，这时的bmw生命力显得很脆弱。在全面复兴前，bmw于1945—1947年期间为—家美国公司做了三年飞机发动机研究和开发工作。而遭到破坏的慕尼黑工厂则从头做起，

开始用铝生产各种容器。1948年，bmw筹集了足够的资金，开始重建一间摩托车工厂，它已准备推出战后生产的第一辆交通工具r-24摩托车。并同时着手开发和研制r-51摩托车的工作，宝马又回到了老本行摩托车制造。因此他们可以再一次开始向汽车之梦狂奔了。德意志银行为宝马的重振雄风提供了必要的财政支持，尽管没有重新推出汽车的迹象，但r24摩托车被证明是市场的胜利者，它们在公路和赛道上都取得了成功。r-51在r-24之后推出，像r-24一样，它是原来宝马摩托车的直系继任者，他们都有宝马的基本特征——水平对置双缸发动机以及轴传动系统。那时在有车出售人们也买不起的经济情况下两轮和三轮摩托无疑是最合适的交通工具。宝马的摩托车强烈地吸引着那些想在战后重建自己生活地德国年轻人。摩托车还有另外一个优点是它可以为急需散心和娱乐的公众提供特别的竞赛游戏。虽然宝马328统治跑车世界的年代已经过去十年，那时的生活方式也早已过时，但宝马328的技术仍然有用武之地，各方面都努力为bmw汽车燃亮生命，英国人等不及bmw的复原，直接对其予以改进。1945年，英国重建328型，326型亦得以复苏。同样美国人也很喜爱328型，他们从英国购入发动机，重新设计车身和加大功率至97kw，然后运往美国市场销售。然而最成功的要算是恩斯特·卢夫，在四十年代末期，他带领几个前bmw工程师在baden·baden重建工场，沿用328的零部件开发了一系列最新式的跑车，他把他的宝马系列车成为维利塔斯。维利塔斯系列车既适用于赛道也适用于公路驾驶。在四十年代末五十年代的德国公路赛中他们非常成功，从而引起了人们对战前宝马建立的伟大运动传统的强烈怀念。现存的维利塔斯车已是收藏珍品。而他们的设计者恩斯特·卢夫在五十年代重回宝马工作，帮助公司重建汽车制造部。1952年10月，bmw终于再投产汽车，制造的汽车是战前的501系四门房车，那台战前的6汽缸2升发动机，单化油器，只能提供48kw的动力。由于其他设备是全新设计的，新的豪华轿车将会重达3000磅，虽然最高时速可以达到135公里，可是加速到96km/h则需要半分钟还多。宝马只把老式发动机看作短期的解决方案，工程师们正在设计3.2升v8发动机，它的输出马力远远超过了老式六缸发动机。对新的厂房、设备和人力的主要投资是一项冒险的行动，如果生产豪华轿车的决策是错误的话公司将面对财政崩溃的可能。但事实证明宝马的顾客仍然喜欢501，汽车源源不断地驶出工厂，到1955年被502取代时总共制造了5692辆501型车。在生产501的岁月里，它的发动机经历了一系列的改进。装上了12v的电子系统、一个双腔索利克斯化油器、一个新的凸轮轴以及新的zf变速箱。但直到1954年v8发动机问世后才开始了真正的革命。501被502所取代，这部让人望眼欲穿的新发动机是德国第一部用合金制成的大排量v8发动机。最初它能产生95马力的动力，但以后不断得到加强。502型豪华车做工精良，最高时速接近160公里，而且有不错的加速能力。它的销售开始增长。1955年宝马又推出了两款新车，足以使公司恢复到战前的地位。运动型的503标志着宝马回归到了以315和328为代表的生产高性能汽车的传统，它的最高时速达到了190公里，但销量不大。507也是如此，但却是三十年代后宝马车中最受欢迎的一款。五十年代后期，当德国经济奇迹不断继续，人们可支配的收入有所增长以后，买车成了越来越多人的梦想。但对大多数购车者来说拥有一辆便宜的小型车才是现实的，尽管它可能并不舒服。于是1955年宝马从它豪华的

v8系列走向了另一个极端——为顾客提供一款最小的汽车，人们再也不用为了找不到停车的空间而烦恼，也不用费心修理那些小得可怜的损坏。这款新车被称为伊塞塔，属于五十年代所谓的“泡泡车”。它是由一个意大利冰箱制造商伦佐·里沃尔塔设计的。宝马是获得许可可以生产的几家公司之一。它确实可以直接驶入极小的停车空间。许多只能远观豪华v8系列的人们终于可以买一辆伊塞塔了。宝马售出了16万辆伊塞塔，后来的车型中还装上了600cc的宝马摩托车发动机。具有讽刺意味的是，正是这辆奇怪的小车帮助宝马生存了下来，它的销量足以使公司有能力和生产新的700运动系列车。700系列在1959年推出，它的700cc摩托车发动机只比600系列的泡泡车大一点，但它看上去却像一辆真正的轿车，从而使它拥有了一批稳定的顾客。700标准车型的发动机可产生30马力的动力，运动型则可多加10马力，在它小而轻的车身中表现极佳。在700系列的各款车型中还包括了一些装有中型发动机的比赛用敞篷车，它们在一系列的赛事中取得了成功。它的不同版本一直生产到1965，是宝马家族中非常重要的一款汽车，尽管没有为公司带来巨大的财富，它却使公司偿还了所有的债务。在700系列推出的同时，开发人员发现需要一款稍大的车来弥补小型的700系列和大型豪华车之间的空缺。但公司的决策者对应该生产哪种类型的车仍然争执不休。就在这时，公司几乎濒临倒闭。1959年宝马的大股东们逼迫公司接受戴姆勒—奔驰的低价收购要求，宝马的销售商和小股东们抵制了这一要求，金融家赫伯特和哈拉德·昆特收购了宝马的大量股票，他们要求生产出一款针对德国不断增加的中产阶级的轿车。700系列的成功给公司赢得时间来生产这款轿车。它就是在1961年秋天的法兰克福汽车展上推出的新型1500轿车。它还没有正式投入生产，但宝马觉得它应该被展出，以吸引潜在的顾客。在1500轿车的外观开发上公司请来了意大利设计家米切洛蒂，将宝马的传统双肾格栅装在了新车上。底盘、车身和机械装置都匆忙地开发出来，1500终于赶上了最后期限，这款车在车展上获得了巨大成功，数千辆车被订购出去，然而立即进行大规模生产还有不少问题。初步试生产在1962年2月开始，但完全投入生产却要到10月才开始。尽管到1961年底已有2万辆车被订购，当年却只有2000辆车出厂。对宝马来说1500是一个新地开始，在公司它们被称为新系列车，是天生的赛道高手，在公路上也能提供赛车般的表现。1500的另一个主要特点是它把宝马从那时和奔驰的正面竞争中解放出来。1500的发动机为现代的宝马车设定了样本。它是为高速驾驶而设计的，可以在高速公路上以近100英里的时速飞驰，油耗量却只有502v8系列的一半。它漂亮的外观设计、优异的驾驶表现正适合中产阶级的需求，在二次大战结束十七年后，这辆车终于救活了公司。随着1500系列的不断成功，宝马开始放弃它那些不怎么赢利的老车型。小型的伊塞塔在1962年停产，501和502v8系列则在1963年停止生产。四缸的1500发动机可以接受更高性能的调试，它同样也可以进一步扩大容量。1.8升版的新车取名1800型，于1963年推出，在外观上只有一条镀铬横条纹和一个徽章才能看出区别。宝马的工程师们以运动为设计理念，还有更多的高性能发动机有待推出。就在同一时期他们还为国际巡回赛开发了高性能的t1发动机，它压缩比高，还有一个额外的化油器以及不同的性能选项。好戏还在后头，在直到二十世纪七十年代末的下一个十年中，以这一设计为基础的不同车型陆续推出，以满足新的宝马市

场的各种需求。基本款最重要的一个改进型是双门系列1802型，双门车要比同级的四门车轻得多，对性能有要求更高的购车者十分喜欢。产品开发仍在继续，装有2升四缸发动机的2000系列在1966年推向市场，新的宝马改变对跑车的传统定义，他们的表现超过了大多数六十年代的双座赛车然而看上去却更像一辆普通轿车。2000系列最终在1969年推出了燃油喷射车型tii，它的最高时速可达185公里。双门的2002型在1968年推出，公路试车手们为之疯狂，很快它成了一种时尚。同时它在美国市场的表现也十分抢眼，但美国版的2002型车却少了不那么规范的欧洲车的冲击力。尽管四缸的系列汽车挽救了宝马，但公司也没有忘记可追溯到30年代的传统六缸发动机。2500系列是宝马快速发展的新技术推出的又一款新产品。四缸汽车开始时装有1500cc发动机，可以方便地扩大到更大容量，六缸车也采用了同样的方法。不断增长的需求引起了一个变化和扩张的时期，新的工厂被收购重建，摩托车生产厂被移到了柏林。十年前还濒临破产的公司正在飞速壮大。六缸轿车有四门和双门两种车型。2.8升和3升的双门车是宝马七十年代最漂亮的产品之一。六缸的四门和双门轿车的推出使宝马又一次和老对手奔驰开始了竞争。随着德国中产阶级财富的增加，宝马把自己的产品打入了更广阔的经济阶层。1971年3升的csi推出后，公司再次开始吸引高端市场的注意。csi有六缸发动机，性能优异价格也很高。典雅的3升csi再一次把宝马定位在了三十年代327型车将它带到的位置上，二次大战后的宝马经历了整整一个轮回，公司从战后的巨痛中站了起来，经历了不稳定的磨难期，成功使它有机会重新回到原来优异和高性能的理念。七十年代早期，宝马开始在慕尼黑建造办公大楼，这代表着它重新回到了德国汽车工业的主导地位。这座大楼充分利用高技术的建设方法建成了四缸的外型，1972年当宝马正在开发战后第三代汽车的时候，大楼完工了。80年代中期，bmw收购了位于慕尼黑北郊的废旧兵营，并着手将其改建成bmw研究工程中心（fiz）。该中心具有设计以及测试装备，是bmw又一处生产中心的雏形和试点。1985年在这里开展了第一次团队合作项目。1990年该中心正式成立，并一直留心扩大其活动范畴。为了拓展市场以顺应集团的日益增长，bmw于1994年收购了英国的罗孚（rover）集团，包括名下的罗孚、陆虎、mini以及mg。bmw需要将其产品和厂房现代化，这一点使得收购别的工厂费用相对较低一些。bmw在收购上支出的费用为8亿英镑。bmw收购罗孚不久，英镑的价值就猛涨50%，这导致了对该厂的现代化发行的费用更高。于是2000年，bmw决定将不再可行的罗孚和mg两家工厂以10英镑的象征性价格出售给英国凤凰集团。陆虎不久也被出售给美国福特公司，但bmw却决定保留mini品牌，并开始研发新一代的mini车年型。2002年bmw从劳斯莱斯原来的东家大众汽车那里买到了“劳斯莱斯”这个商标品牌，准备同大众掌握的宾利品牌争夺高端市场，尽管bmw同意在2003年之前不使用这个品牌，但也开始筹划它在西索塞克斯的古德伍德为新款劳斯莱斯所建立的新工厂。2003年1月，属于宝马的劳斯莱斯推出了第七代的幻影轿车。

## 二、德国股市成立时间

1、1685年德国柏林证券交易所成立。目前在德国，法兰克福证券交易所是最大的证券交易所，也是欧洲证券交易中心之一。

2、德国证券交易所（DeutscheBoerseGroup）是德国的蓝筹企业，是全球领先的证券业服务提供商，为发行者、投资者、中介机构以及数据所有者提供综合而全面性的产品与服务。覆盖整体证券流程链，包括交易、结算、清账以及监管等。

3、德国证券交易所是欧洲最活跃的证券交易市场。在德国证券交易所交易的股票来自全球70多个国家，就销售收入、税前利润和市值而言，德国证券交易所是世界上规模最大的证券交易所。它的每日交易显著仅次于伦敦证券交易所等。

### 三、德国大众汽车股票代码多少

德国大众汽车成立于1937年，是一家跨国集团，总部位于德国沃尔夫斯堡，是德国法兰克福上市公司。是欧洲最大的汽车公司，在全球18个国家拥有45间制造工厂，雇员超过33万人，每个工作日可生产汽车21500辆，产品遍及全球150多个国家。旗下拥有大众、斯柯达、奥迪、保时捷、兰博基尼、宾利等知名汽车品牌。