

Alfa Romeo ra đời như thế nào?

Alfa Romeo là một công ty sản xuất xe hơi nổi tiếng của Italia, do Cavaliere Ugo Stella, một nhà quý tộc ở Milan liên kết với nhà sản xuất xe hơi Alexandre Darracq sáng lập vào năm 1907, lấy tên là "Darracq Italiana". Ban đầu, nhà máy sản xuất được đặt ở Naples nhưng sau đó, Stella đã dời xưởng về vùng ngoại ô Milan và đổi tên thành **ALFA (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili)**.



Chiếc 1910 24HP do Giuseppe Merosi thiết kế là chiếc xe đầu tiên không còn mang nhãn hiệu Darracq. Sau đó Merosi cũng tiếp tục thiết kế nhiều mẫu xe ALFA mới được trang bị động cơ mạnh mẽ hơn (40-60hp). ALFA cũng tham gia vào các giải đua xe quốc tế tuy nhiên do ảnh hưởng của chiến tranh thế giới thứ nhất, ALFA đã phải ngưng sản xuất xe trong 3 năm.

ALFA bắt đầu nằm dưới sự điều hành của Nicola Romeo từ năm 1916 và chuyển sang sản xuất vũ khí quân dụng hạng nặng cho quân đội Italia và các đồng minh của Italia. Trong suốt thời kỳ chiến tranh, ALFA đã sản xuất vũ khí và động cơ cho máy bay, máy phát điện và đầu máy xe lửa. Khi chiến tranh kết thúc, Nicola Romeo đã hoàn toàn tiếp quản ALFA và công ty tiếp tục sản xuất xe hơi trở lại.



Năm 1920, ALFA đổi tên thành Alfa Romeo và mẫu xe đầu tiên ra mắt là chiếc Torpedo 20-30HP. Giuseppe Merosi vẫn là nhà thiết kế chính cho Alfa Romeo và công ty vẫn tiếp tục cho ra đời những mẫu xe hơi dân dụng và xe đua danh tiếng (trong đó có cả chiếc 40-60HP và RL Targa Florio).

Năm 1923 Vittorio Jano bỏ Fiat đến đầu quân cho Alfa Romeo, thay thế vị trí thiết kế trưởng của Merosi, một phần là nhờ sự thuyết phục của tay đua trẻ tuổi Enzo Ferrari của đội Alfa Romeo. Chiếc xe đầu tiên do Jano thiết kế là chiếc P2 Grand Prix, chiếc xe giành giải vô địch thế giới năm 1925. Jano cũng đã phát triển hàng loạt những chiếc xe dân dụng, từ những chiếc xe có dung tích xi lanh lớn/nhỏ với động cơ I4, I6 hay I8 dựa trên động cơ P2. Năm 1928, sau khi



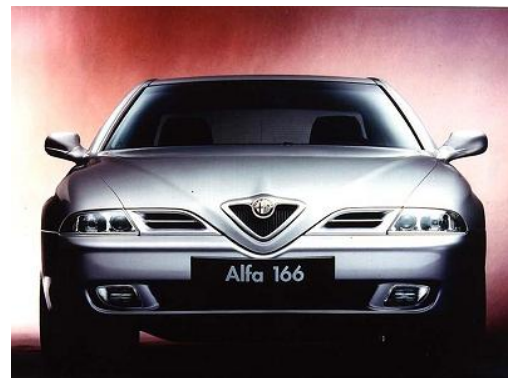
hợp đồng vũ khí quốc phòng hết hiệu lực, Alfa Romeo gần như đứng bên bờ vực phá sản. Alfa Romeo bắt đầu nằm dưới sự kiểm soát của Chính phủ Italy vào năm 1933. Kể từ đó, Alfa Romeo còn nổi tiếng với những mẫu xe thiết kế dành riêng cho cảnh sát ("Panthers" Carabinieri, Giulia Super, hay 2600 Sprint GT...).

Sau Thế chiến II, Alfa Romeo cố gắng khôi phục sản xuất từ đồng đồ nát do chiến tranh gây ra. Những chiếc xe hơi sang trọng và những chiếc xe cỡ nhỏ bắt đầu được sản xuất hàng loạt ở các nhà máy của Alfa Romeo.



Trên đường đua, các xe Alfa Romeo đã giành được rất nhiều chiến thắng vinh quang trong nhiều giải đấu, từ giải Formula 1, Prototypes, Touring đến giải Fast Touring.

Tuy nhiên, đầu những năm 1970, Alfa lại một lần nữa gặp khó khăn về tài chính. Chính phủ Italia buộc phải bán Alfa Romeo cho Fiat, tập đoàn Alfa Lancia Spa ra đời, mở đầu cho kỷ nguyên của Alfa và Lancia. Cho đến nay, Alfa Romeo vẫn thuộc sở hữu của Fiat.



Audi AG ra đời như thế nào?

Hiếm nhà sản xuất xe hơi nào lại có lịch sử phát triển hào hùng hay sở hữu một bộ sưu tập những chiếc xe danh tiếng thế giới như Audi. Không chỉ đi đầu trong lĩnh vực nghiên cứu, phát triển công nghệ mới cho xe hơi, Audi còn xứng đáng là "bá chủ" trên các đường đua đường trường.

Kỷ nguyên của Auto Union AG

Năm 1932, Audi sát nhập với Horch, DKW và Wanderer thành lập nên Auto Union AG. Bắt đầu một kỷ nguyên mới của tập đoàn xe hơi hạng sang.



Logo của Audi

Năm 1933, lần đầu tiên Auto Union AG tham gia German Automobile Exhibition. Audi đã đem đến triển lãm một bất ngờ lớn với một chiếc xe cỡ vừa dẫn động cầu trước. Chiếc xe concept này đã được phát triển và đến 1938, Audi 920 chính thức có mặt trên thị trường. Với thiết kế hiện đại, động cơ OHC 75hp mạnh mẽ, chiếc xe có thể đạt vận tốc tối đa 140km/h. Audi 920 thực sự trở thành niềm mơ ước của những người năng động, ưa mạo hiểm luôn khao khát có một chiếc xe nhỏ nhưng mạnh mẽ.

Trong khi đó, DKW chủ yếu được biết đến là một trong những nhà sản xuất xe máy lớn nhất thế giới. Năm 1933, DKW ra mắt mẫu xe mới sử dụng 8 động cơ 175-600cc và năm 1934, chiếc RT 100 xuất hiện trên thị trường và nhanh chóng trở thành chiếc xe bán chạy nhất mọi thời đại. Vị thế của DKW càng được củng cố hơn với sự ra đời của 200 Class và NZ (1938). Ô tô cỡ nhỏ của DKW được sản xuất ở Berlin-Spandau và Zwickau. Các mẫu xe 4WD của DKW, bao gồm các mẫu F2, F4, F5, F7 và F8, được phân chia làm 2 hạng: hạng Reichsklasse (Rich class - động cơ 600cc 18hp) và Meisterklasse (Master class - động cơ 700cc 20hp). Ngoài ra, DKW còn giới thiệu mẫu xe mui xếp "Front Luxus". Xe DKW Front vẫn tiếp tục dẫn đầu trong số các xe cỡ nhỏ bán chạy nhất ở Đức: Vào những năm 1930, 250.000 chiếc DKW Front đã được tiêu thụ ở Đức.



Audi 920 - Một trong những mẫu xe kinh điển

Năm 1933, Horch giới thiệu hàng loạt động cơ V8 với dung tích xi lanh 3,0L, 3,5L và 3,8L (công suất cực đại 70-92hp). Năm 1935, Horch giới thiệu chiếc

xe thể thao mui xếp Type 853 sử dụng động cơ I8. Năm 1937, Horch chiếm tới hơn 50% thị phần xe trên 4.0L.

Từ trước khi sát nhập với Audi, Horch và DKW thành Auto Union AG, Wanderer đã sử dụng động cơ OHC do Giáo sư Porsche thiết kế. Wanderer lần lượt giới thiệu model W21 và W22 (1933), W40, W45 và W50 (1935). Động cơ Horch V8 dần được thay thế bằng động cơ I6. Auto Union ngày càng đạt được nhiều tiến bộ vượt bậc trong việc phát triển hộp số tự động và tìm kiếm vật liệu mới để sản xuất thân xe.



Thiết kế tinh tế

Hơn nữa, nhận thấy việc sản xuất khung gầm bằng gỗ và nội thất bọc da quá tốn kém, Auto Union AG hợp tác với Dynamit AG (Troisdorf) để nghiên cứu, phát triển thân xe bằng plastic. Lần đầu tiên trong lịch sử ngành công nghiệp ô tô Đức người ta đã tiến hành một chương trình kiểm tra độ cứng của gỗ, thép tấm và plastic.

Auto Union AG mở rộng khá nhanh trong giai đoạn 1933-1939 với doanh thu tăng từ 65 triệu lên 276 triệu (Reichsmark) và 23,000 nhân công. Sản lượng hàng năm của Auto Union cũng tăng vọt: Xe máy từ 12,000 xe/năm lên 59.000 xe/năm và ô tô từ 17.000 xe/năm lên 67.000xe/năm. So với năm 1932 (năm thành lập Auto Union), năm 1938, sản lượng của Horch tăng gấp đôi, Wanderer tăng gấp 5 lần còn DKW tăng tới 10 lần.

Sự tạm dừng và bước khởi đầu mới

Sau khi chiến tranh kết thúc, toàn bộ nhà xưởng, thiết bị sản xuất của Auto Union AG bị quân đội Liên Xô cũ tiếp quản. Năm 1949, Ban Giám đốc của Auto Union AG đã dời công ty về Bavaria và thành lập trụ sở mới tại Ingolstadt.



Nội thất sang trọng

Năm 1954, công ty đạt được mức siêu lợi nhuận (400.000 DM) nhưng tháng 08/1954 ở Bavaria đã nổ ra một cuộc đình công lớn và Auto Union đã phải chi khoảng 920.000 DM cho vụ này. Cũng trong năm này, Friedrich Flick, cổ đông lớn nhất của tập đoàn Sắt thép Maxhutte, đầu tư vào Auto Union.

Năm 1957, Daimler-Benz tỏ ý muốn thu tóm Auto Union để mở rộng sản xuất và tăng thị phần. Kế hoạch này được Flick hoàn toàn ủng hộ. Khi đó, Flick nắm giữ trong tay 41% cổ phần của Auto Union và 25% cổ phần của Daimler-Benz. Ngoài ra, Flick còn được nhà tư bản người Thụy Sĩ Ernst Göhner, người cũng nắm giữ tới 41% cổ phần của Auto Union, hậu thuẫn.

Ngày 24/04/1958, Daimler-Benz mua vào 88% cổ phần của Auto Union chỉ với giá 41 triệu DM. Chưa đầy một năm sau, Daimler-Benz đã thôn tính toàn bộ Auto Union. Một nhà máy mới được xây dựng ở Ettinger Strasse và bắt đầu đi vào sản xuất vào tháng 07/1958. Lực lượng lao động sản xuất của Auto Union ở Ingolstadt tăng lên 3.700 người (1958) và 5.700 người (1959).



Năm 1962, doanh thu của Auto Union bắt đầu giảm sút, trong khi Daimler-Benz ngày càng phát triển mạnh mẽ. Đến năm 1964, Auto Union đối mặt với khó khăn nghiêm trọng về tài chính. Daimler-Benz nhận thấy không thể tiếp tục gánh vác thua lỗ cho Auto Union bèn tìm cách bán công ty này cho Volkswagen.

Động cơ mạnh mẽ

Kỷ nguyên mới của Audi

Sự chuyển giao quyền sở hữu Auto Union đặt dấu chấm hết cho kỷ nguyên động cơ hai kỳ. Gần 30.000 chiếc ô tô mang nhãn hiệu DKW bị tiêu hủy. Nhà máy của Auto Union được dùng làm nơi lắp ráp VW Beetle. Cuối năm 1965, Auto Union phục hồi đôi chút nhờ có sự ra đời của những chiếc xe Audi bốn kỳ mới. Ngày 10/03/1969, Auto Union GmbH sát nhập với NSU Motorenwerke AG, và ngày 01/01/1969 đổi tên là Audi NSU Union AG. Sản lượng của cả NSU và Audi tăng đều đặn đến cuối 1973 nhưng đến năm 1974, do ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng dầu mỏ, sản lượng của Audi NSU Union AG giảm mạnh, từ 400.000 xe (1973) xuống còn 330.000 xe (1974).

Cuối năm 1975, ngành công nghiệp ô tô Đức bắt đầu hồi phục trở lại. Tháng 3/1977, chiếc xe mang nhãn hiệu NSU cuối cùng xuất xưởng. Kể từ đó, mọi chiếc xe do công ty sản xuất đều mang nhãn hiệu "Audi". Sự ra đời của chiếc xe thể thao 4WD Audi Quattro năm 1980 thực sự làm chấn động ngành sản xuất ô tô thế giới, đưa Audi lên vị trí hàng đầu về công



Xứng danh ông hoàng xe hơi

nghe. Đây là chiếc xe thương mại đầu tiên được trang bị hệ thống dẫn động chủ động bốn bánh.

Ngày 01/01/1985, Audi NSU Union AG được đổi tên thành AUDI AG. Trụ sở của công ty đồng thời cũng được chuyển về Ingolstadt. Cũng trong năm 1985, lần đầu tiên công ty đạt tổng vốn đầu tư lên tới 1 tỉ DM. Mùa thu năm 1986, Audi giới thiệu Audi 80 mới với thân xe mạ kẽm. Đến năm 1986, khi Audi 80 trở nên lạc hậu, Audi cho ra mắt chiếc Audi 89 và mẫu xe này nhanh chóng được ưa chuộng rộng rãi. Năm 1987, Audi giới thiệu Audi 90 mới và trang nhã với hàng loạt những tính năng mới.

Năm 1988, Audi tung ra thị trường chiếc xe hạng sang đầu tiên, chiếc Audi V8 trang bị động cơ V8 3,6L - 4 van. Năm 1992, chiếc xe Audi 80 TDI du hành một vòng quanh thế giới, vượt qua quãng đường 40.273km với vận tốc trung bình 85,8km/h và mức tiêu hao nhiên liệu 3,78L/100km (74,7mpg). Năm 1991, Audi đạt mức doanh thu kỷ lục 14,8 tỉ DM. Sự ra đời của Audi A4 đã đem lại thành công rực rỡ cho Audi: Năm 1995, 120.000 chiếc Audi A4 được tiêu thụ ở Đức.

Cuối năm 1995, danh tiếng của Audi càng được củng cố hơn khi hai chiếc concept TT Coupé và TT Roadster ra đời. Tiếp đó, Audi giới thiệu chiếc compact 2 cửa Audi A3 (1996) và Audi A6 (1997).



Audi Quattro - mẫu xe huyền thoại

Hiện nay, doanh số xe bán ra của Audi trên thị trường châu Âu liên tục tăng nhanh. Năm 2004, 779,441 chiếc Audi đã được tiêu thụ trên toàn thế giới, trong đó, doanh số xe bán ra của Audi tăng mạnh nhất ở Trung Đông (tăng 58,5%), Đông Âu (tăng 19,3%) và ở châu Phi (tăng 17,2%).

Mặc dù không thông dụng như xe của Mercedes-Benz hay BMW, nhưng ô tô của Audi vẫn luôn là biểu tượng của công nghệ cao và thiết kế tinh tế.

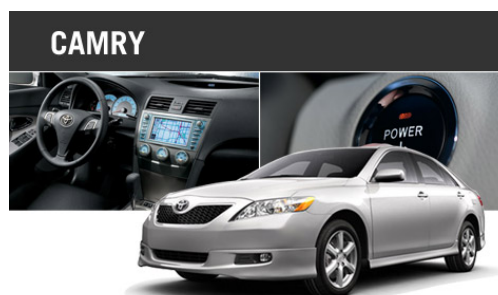
Thương hiệu Toyota ra đời như thế nào?

Những người ưa thích tìm hiểu lịch sử các nhà sản xuất xe hơi hẳn đã quá biết về người sáng lập ra tập đoàn sản xuất xe hơi hàng đầu hiện nay Toyota Motors Company chính là người thợ mộc tài hoa Sakichi Toyoda. Không chỉ có vậy, khi mới được thành lập, nhà sản xuất xe hơi này lại mang tên Toyoda Automatic Loom Works Ltd. Vậy thì cái tên Toyota thực chất có từ bao giờ?



Quay ngược thời gian trở về với năm 1936, để chào đón sự kiện chiếc xe du lịch đầu tiên ra đời, Toyoda Automatic Loom Works Ltd. đã tổ chức một cuộc thi thiết kế biểu trưng nhằm quảng bá hình ảnh của công ty. Yêu cầu đặt ra đối với biểu trưng này đó là phải khơi gợi cảm giác hưng phấn giống như đang ngồi trên một chiếc xe chạy với vận tốc cao. 27.000 thí sinh đã hưởng ứng cuộc thi này.

Người thắng cuộc là một chàng trai đã sáng tạo và mạnh dạn đề xuất ý tưởng đổi tên công ty và những chiếc xe hơi này thành "Toyota". Con trai của Sakichi Toyoda - Kichiro Toyoda gần như ngay lập tức bị ấn tượng bởi cái tên mới này và tuyên bố đổi tên Toyoda thành Toyota. "Toyota" trong tiếng Nhật rõ ràng có cách viết bay bướm hơn rất nhiều so với từ "Toyoda". Hơn nữa, để viết được từ "Toyota", người ta phải viết 8 nét – con số này trong văn hoá Nhật vốn là một biểu tượng cho sự may mắn và thịnh vượng. Cách phát âm của Toyota cũng rắn rỏi và mạnh mẽ hơn hẳn so với Toyoda. Tháng 4/1937, Toyota chính thức được đăng ký bản quyền thương mại. Mẫu xe Model AA, chiếc xe du lịch đầu tiên của Toyota cũng chính là chiếc xe đầu tiên mang thương hiệu Toyota .



Tuy nhiên, đây vẫn chưa thể coi là thành công thực sự của Toyota. Do chưa thể định hướng được thương hiệu cũng như cách quảng bá thương hiệu một cách hiệu quả, rộng khắp, thương hiệu Toyota được mỗi quốc gia, mỗi vùng lãnh thổ hiểu theo một cách khác nhau. Điều đó có nghĩa là, cùng một thương hiệu nhưng lại mang quá nhiều cách diễn đạt, khiến cho hình ảnh và thông điệp của công ty không nhất quán.



Năm 1989, nhằm tạo ra một hình ảnh và một thông điệp nhất quán về thương hiệu Toyota, và cũng để tách biệt Toyota khỏi thương hiệu xe hơi hạng sang Lexus, Toyota đã thiết kế mẫu logo mới – chính là logo hiện nay của Toyota.

Logo mới này gồm 3 hình elíp lồng vào nhau. Hai hình elíp nhỏ ở giữa, lồng vuông góc với nhau tượng trưng cho mối quan hệ gắn kết, sự tin tưởng lẫn nhau giữa khách hàng và Toyota, đồng thời tạo thành chữ T trong từ "Toyota". Hình elíp thứ ba tạo thành nền của logo, hàm ý sự phát triển không ngừng của Toyota trong lĩnh vực công nghệ xe hơi cũng như sự phát triển vượt bậc của công ty trong tương lai.



Không chỉ có vậy, ngày nay, khi thương hiệu Toyota đã trở nên nổi tiếng toàn thế giới và là lựa chọn hàng đầu của người tiêu dùng, 3 hình elíp này còn biểu hiện những đặc tính rất riêng của Toyota. Đó là chất lượng, sự tin cậy và tinh thần không ngừng đổi mới.

BMW có lịch sử phát triển như thế nào?



Tòa nhà "tổng hành dinh" của BMW được xây dựng mô phỏng theo hình dáng của bốn chiếc xi-lanh

Trước Thế chiến II

BMW được Karl Friedrich Rapp thành lập vào tháng 10/1913. Ban đầu, thực chất đây là một nhà máy sản xuất động cơ máy bay (Bayerische Flugzeug-Werke) có trụ sở tại Milbertshofen, Munich. Do gặp khó khăn về tài chính, Rapp phải cầu viện trợ giúp từ Camillo Castiglioni và Max Friz và công ty được cơ cấu lại thành Bayerische Motoren Werke GmbH (BMW GmbH).

Năm 1918, Franz Josef Popp, một nhà tư bản người Áo, chính thức tiếp quản BMW từ năm 1917 và đổi tên công ty thành BMW AG. Sau Thế chiến I, Hiệp ước Versailles (1919) nghiêm cấm sản xuất máy bay tại Đức. Otto đóng cửa nhà máy và chuyển sang sản xuất phanh hơi cho tàu hỏa.



Chiếc ô tô đầu tiên do BMW chế tạo là chiếc BMW 3/15 (1928) song mãi đến tận 1933 chiếc xe thực sự "BMW", trang bị động cơ I6, mới ra đời. Trước Thế chiến II, cả hai chiếc sedan 327 và chiếc roadster 328 của BMW đều đã hiện đại và tân tiến hơn rất nhiều so với những chiếc xe cùng thời khác.

Thế chiến II

BMW là nhà cung cấp chính về động cơ cho Luftwaffe và Wehrmacht, trong đó có cả động cơ 801. BMW cũng sản xuất cả động cơ máy bay phản lực, động cơ BMW 003 và vũ khí tên lửa. Cuối Thế chiến II, nhà máy BMW ở Munich bị bom tàn phá nặng nề còn các nhà máy ở Eisenach, Dürrenhof, Basdorf và Zühlsdorf thì bị Liên Xô cũ chiếm đóng.



Sau Thế chiến II, BMW bị quân Đồng Minh cấm mọi hoạt động sản xuất cho đến tận năm 1952. Ở miền Đông, nhà máy của BMW ở Eisenach chịu sự quản lý của Tập đoàn Awtowelo, một doanh nghiệp quốc doanh. Kể từ đó, các xe của BMW mang thương hiệu EMW đến tận năm 1955. Ở miền Đông, nhà sản xuất máy bay Bristol BAC quản lý các nhà máy của BMW, sau đó đem các mẫu 326, 327 và 328 về Anh dưới danh nghĩa bồi thường thiệt hại chiến tranh.

Thời kỳ sau chiến tranh

Năm 1952, lần đầu tiên sau Chiến tranh thế giới thứ 2 BMW tái sản xuất xe du lịch song mẫu xe này đã không thể len chân vào thị trường xe hạng nhất. Năm 1959, BMW dự định sát nhập với Daimler-Benz song Chủ tịch Hội đồng Quản trị của BMW - Kurt Golda đã thuyết phục được cổ đông lớn nhất Herbert Quandt thay đổi quyết định.

Vượt ra ngoài lãnh thổ nước Đức BMW bắt đầu sản xuất xe hơi ở Spartanburg, South Carolina năm 1994. Nhà máy này hoạt động 6 ngày một tuần, nghĩa là chế tạo xe hơi liên tục trong 110h/tuần, sử dụng 4.700 nhân công và sản lượng lên tới 500 chiếc mỗi ngày. Hiện nay, nhà máy này hàng năm xuất khẩu hơn 50,000 chiếc BMW 3 Series, chủ yếu sang thị trường Mỹ, Nhật, Úc, châu Phi và Trung Đông. Xe hơi của BMW cũng bắt đầu được sản xuất ở Shenyang, Trung Quốc vào tháng 10/2003, thông qua một liên doanh của BMW với nhà sản xuất xe hơi Trung Quốc Brilliance nhằm sản xuất BMW 3 Series và 5 Series cho thị trường nội địa.



Tiếp quản Rover & Rolls-Royce