



PORSCHE



50 Years of the Porsche 911 – Tradition: Future

媒體資料

設計

## 設計

911 傳奇的一個重點無疑是此車系歷久不衰的設計。保時捷 911 從任何一個角度都能一眼辨出，即使去掉保時捷的盾形徽飾或車型字樣名牌也依然清晰可辨。事實上在發展初期，保時捷對於 356 車型未來後繼車款的設計方向仍然搖擺不定；直到經過數次的內部及外部調查之後，費利保時捷的兒子費迪南亞歷山大才真正完成其深具歷史意義的設計。這位被同事慣稱為 F.A. Porsche 的保時捷先生於 1958 年加入當時稱為 Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG (德國 保時捷汽車公司) 的設計部門。他很快便展現自己過人的創意才華，在 1959 年使用塑膠黏土雕塑出一款設計超前的 356 系列後繼車型。1960 年，根據其設計建造的 754 [T7] 原型車誕生了。這是一項極具未來前景的四座車型研究，不過其車尾設計未能獲得費利保時捷的認可。於是他決定捨棄 [T7] 四座車型並轉而發展 [T8]，這款採用 2+2 座椅設定的流線型車尾 Coupé 車型從 1962 年開始在「901 型」的計劃名稱下發展。

對當時 27 歲的費迪南亞歷山大保時捷而言，此設計獲得了空前的成功；兼具情感元素及功能性的車身造型使得在 1960 年初當時的設計界完全是兩回事的汽車設計與產品設計完美融合在一起。費迪南亞歷山大保時捷在 911 原型車上將保時捷的設計基因淬煉成一部經典傑作，他創造出一個清晰易辨的品牌設計，時至今日仍是保時捷全車系的個性特徵，也為它們的成功奠定紮實的基礎。原型車的外觀造型彷彿是一個有生命的雕塑品，即使未嵌上保時捷車型名牌，也能從每一個角度立即辨出其 911 的身份。設計人員從未在任何一代的保時捷車型上屈服於追求一時流行趨勢的誘惑，而是透過一個經過審慎考量的發展過程強化其設計，並始終保有其個性本質。無庸置疑的，功能性一直是其設計的核心考量之一；花俏的造型元素從未是保時捷 911 跑車的一部分，保時捷五十年來始終堅守此原則；其設計展現的是雋永的現代感，而非短暫的流行——誠如一部真正經典跑車應有的風格。時至今日，它仍忠於其創始人費迪南亞歷山大保時捷的座右銘「好的設計是誠實的」。

911 的設計也不斷反映歷代首席設計師的成果；繼費迪南亞歷山大保時捷在 1972 年成立其自己的公司「保時捷設計工作室」之後，Anatole Carl Lapine 便擔任這家跑車製造商的首席設計師直到 1989 年為止，之後由 Harm Lagaay 接替其職位。Michael Mauer 在 2004 年接手這項職務——目前最新的 991 系列車型便是他本人在 911 五十年發展史上的一個精心傑作。

## 911 設計的演進過程

繼費迪南亞歷山大保時捷創造出偉大的 911 原創設計之後，在此品牌發展史上的每一位設計師都面臨極大的挑戰，在保有 911 外觀形象的同時運用現代的造型元素賦予其未來感的設計風格。每一代車型都能成功做到這一點 – 911 始終是一部清楚可辨的跑車，第一代 911 所定義的基本外觀仍保留至今日，例如側影輪廓、流線型車尾的設計、側窗外形、前葉子板分別設於低扁的引擎罩兩側 – 這些都是其中幾個重要的設計特色。

繼原始車型之後邁出的下一個重要步伐便是 1973 年的 G 車型，其保險桿的設計立即便吸引了眾人的目光，表面採用車身同色的烤漆處理，整條邊緣以橡膠護墊包覆，此外側邊內建前方向燈及塑膠波紋造型。這是為了因應美國的新法令規定任何撞擊速度低於時速 5 公里所造成的損壞不得索取維修費用而採用的設計。最後，保時捷採用堅固的輕合金材質製造保險桿，並在供應美國市場車輛上彈性加裝可拆卸式緩衝管及隱藏的彈簧結構。在 Carrera 車型上，以往採用鍍鉻表面處理的車外後視鏡和頭燈也施以車身同色烤漆；兩個尾燈之間是一個刻有黑色保時捷車型字樣的深紅色飾板。隸屬於 G 型系列的 911 Turbo 是引領設計潮流的先驅，採用彈性聚氨酯框的寬版擾流尾翼是其極其搶眼的一項特色；搭配外擴的葉子板、以及採車身同色烤漆處理的車外後視鏡和頭燈框，該擾流尾翼彰顯出 Turbo 車型本身獨樹一格的外觀。此 Turbo 外觀隨後也用於其它 911 車型，其中有部分年份的車型不採用寬版擾流尾翼。從 1982 年起也可應車主要求訂購低矮版的 Turbo；保時捷當時早已在車賽中使用低矮型的跑車，並以彈出式頭燈搭配低引擎罩的設計。1982 年時也推出了造型前衛的 911 SC Cabriolet，創新的頂篷採用弓狀結構的設計，其中有 50% 採用壓製鋼板製成，這可確保跑車即使在高速下也能維持尺寸穩定性，並在發生撞擊時發揮保護作用。

964 系列是在 1989 年面世，其車身設計與 911 十分雷同，不過已經過重新繪製，其兩項主要特點在於車頭和車尾現已和車身一體成形，同時 Carrera 2 和 Carrera 4 車型上的擾流尾翼可自動升起。尾流車底護板從第一眼無法明顯辨出，但仍可具有重大的功能意義，Turbo 車型在兩年後更換新車身。

1993 年發表 993 車型。與前代 911 車型相比，其車頭和車尾部份已經過重新改裝；新配備為低斜伸出的頭燈及更寬、更扁平的車尾；後側車窗現已和車身黏接在一起。Cabriolet 的軟篷車頂已經過全新改裝 – 尾部更低扁，當軟篷車頂關閉時更顯英姿矯健。Targa 是在 1995 年的 IAA 車展上首度發表。此外，911 Turbo 車身上的一些細節設計也經過改良，例如重新設計的車頭和車尾部分，以及與外擴的葉子板和諧連接的門檻設計。固定的擾流尾翼也經過重新設計。

### 1997 年：重新改裝後的車身設計及改善的風阻係數

1997 年推出的 996 系列車型不僅為 911 帶來水冷式引擎，同時也創造了一個全新設計的車身。前擋玻璃偏低約五度所構成的車頂線條，使側影更顯流暢俐落。此外，更小的接縫以及與車身完全融合為一體的车窗，令整體車身線條更為圓滑。結合這所有改良措施也可發揮功能上的效果，進而提供 0.30 的風阻係數 – 993 的風阻係數為 0.34。兩個車外後視鏡不再附接在車門上，而是裝設在兩側的三角窗上。Cabriolet 標準配備一具以車身同色烤漆處理的輕合金硬頂，其重量僅 33 公斤，只要兩個人便可輕易將它拆卸及安裝。2001 年份 911 Turbo 車型的車身經過大幅的重新設計，它有別於 Carrera 車型的最重要特點在於不同的車頭和車尾飾條、設有活動式葉子板的擾流尾翼及空氣冷卻器進氣管。前葉子板已加寬並可整合雙氙氣頭燈；Turbo 的可伸展式尾翼是一個全新的研發成果，在高速下，它可對車輛的空氣動力學效率產生顯著的影響，並且最重要的是可改善操駕穩定性。擾流尾翼由兩個上下重疊的葉子板組成，在時速 120 公里以下，這兩片葉子板會保持重疊；超過此速度時，液壓會使上葉子板升起 65 公釐。如果車速放慢至時速 60 公里以下，葉子板又會再度下降至擾流尾翼主體。2002 年出產的 996 車型採用全新的頭燈，車頭包括前葉子板在內也因此而略為改裝。

嶄新設計的新一代 911 以 997 車系的形式在 2004 年首度亮相，其主要特色之一便是橢圓形的頭燈，從遠處看起來幾乎呈圓形 – 因此這項造型元素令全新的 911 再度趨向第一代 911。除了頭燈之外，其它照明燈如停車燈、霧燈及方向燈皆整合至頭燈組的透明塑膠板後方，使車頭的整體外觀結構分明且簡潔明快。風洞實驗室是 997 系列設計過程中的一項重要工具，所有空氣動力學測試已確定其 0.28 的風阻係數已創下歷來所有保時捷量產車型的最低記錄。

## 2011 年：911 設計邁入新紀元

2011 年上市的 991 系列 911 跑車是當代 911 之中最出類拔萃的車型。其設計概念已經過徹頭徹尾的改造，這款 911 擁有低伸的側影輪廓、流暢的表面、犀利的立體邊緣及精確的細節設計，但仍一眼即可辨出其 911 經典特徵。此新設計的第一步便是改變這部跑車的車身比例，加長 100 公釐的軸距、更寬的前輪距及降低的車身高度並結合直徑最大為 20 吋的鋁圈，是打造一部外觀更具運動爆發力的全新 Coupé 雙座跑車的基礎。設計師以此為依據，研發出最佳化車高 / 車寬比的全新 911 外形。在不改變整體車寬的前提下，他們設計出一款可更貼近路面的跑車；標準雙氙氣頭燈的造型也經過重新設計並反映了 911 經典的圓形頭燈外形。再度回歸傳統的全新 911 未設有散熱格柵，而是採用車側進氣口的設計 – 正是保時捷後置引擎跑車的一項經典特色。其他車頭照明（LED 方向指示燈、日間行車照明和定位燈）已被移到最外側，並向車頭兩側延伸，以襯托出 911 寬版車頭的大氣磅礴之勢。車外後視鏡被全新設置在車頂肩部，從側面望去，精確的線條使這部 911 的外觀更顯簡潔、有力。弧度更明顯且更低斜的前擋玻璃也有助於勾勒其低張、迅捷的身影，其典型識別特色仍然是經典的側窗設計，這一代 911 的三角窗造型更明顯向後漸收；如此可繼續保有保時捷的「飛躍線」，車頂線條向下傾斜至後輪上方，進而突顯 911 將動力傳遞至路面的效果。

在車尾全新、搶眼的細長型尾燈上方首度出現一條橫跨整個車尾的燈帶，營造出更寬大的視覺效果。線條剛毅的擾流尾翼結實的側裙可進一步彰顯此效果，這具設於引擎蓋進氣口下方的擾流尾翼已經過重新設計及加寬。除此之外，所有尾燈均採用 LED 技術。

991 系列 Cabriolet 車型是這一代設計的另一超卓傑作。布質軟篷可呈現與 Coupé 硬頂幾乎完全相同的輪廓線條，令這款 911 Cabriolet 的外觀與 Coupé 車型一樣完美無懈。這背後的主要功臣莫過於軟篷車頂的設計人員，他們研發出收起及敞開這頂形狀完全與硬頂相同的軟篷的前衛技術。