



PORSCHE



50 Years of the Porsche 911 – Tradition: Future

媒体资料

造型设计

造型设计

毫无疑问，911 历久弥新的造型设计是其成功传奇中不可或缺的一部分。即使没有保时捷盾徽或铭牌，对于一个保时捷爱好者来说都可以从任何一个角度将保时捷 911 辨认出来。然而，在开发初期，有关 356 未来继任车型的造型设计却存在巨大的不确定性。在几次内部和外部研究之后，费利·保时捷（Ferry Porsche）之子费迪南德（Ferdinand Alexander）就跨出了这具有历史意义的一步。1958 年，费迪南德·保时捷（F.A. Porsche）加入保时捷设计工作室，也就是之后的保时捷股份公司，并立刻展现出了其无与伦比的创作天赋。次年，他使用橡皮泥塑造出了 356 系列继任车型。1960 年，754 “T7”原型车在他的设计基础上孕育而生。这是一款具有前瞻性的四座概念车，然而，其后端的设计却未得到费利·保时捷的肯定。于是他决定放弃四座“T7”的开发，自 1962 年起转而以“901 型”项目为名开发一款 2+2 座快背式硬顶跑车“T8”。

该设计对于当时年仅 27 岁的费迪南德·保时捷而言是一项巨大的成功。充满感染力的同时兼具功能性的外形将汽车和产品设计融为一体，而在二十世纪六十年代初，这两者在设计界仍是完全独立的两个领域。费迪南德·保时捷将保时捷设计基因融入到 911 原型车这一旷世杰作之中。他创造出无与伦比的品牌设计，时至今日都是所有保时捷车系的标志性特色，同时为保时捷的成功传奇奠定了基础。其独具特色的外形如同一座富有生命力的雕塑，从任何一个角度都可一眼识别出那是一台 911，甚至无需借助保时捷铭牌。并且，保时捷的设计师们在 7 代 911 的设计理念上从不随波逐流，而是通过精益求精的研发流程不断优化其造型设计，自始至终独具一格。此外，造型设计与功能性也从不分离。保时捷 911 从不以奇制胜，并且半个世纪以来，始终遵循这一理念。其造型设计时尚但不追逐潮流，一直保持 911 经典设计的纯正基因。至今该车系依然忠于其创造者费迪南德·保时捷的信条：“优秀的设计源于坚实的信仰。”

911 的造型设计始终遵循着当时这位首席设计师的原创理念。费迪南德·保时捷于 1972 年创立了自己的公司“Porsche Design Studio”。继他之后，阿纳托利·卡尔·拉派恩（Anatole Carl Lapine）担任这家跑车制造商的首席设计师，直至 1989 年。之后，哈姆·拉盖（Harm Lagaay）接任了这一职位。2004 年，毛迈恪（Michael Mauertook）成为了新一任首席设计师。随着最新 991 系列

的推出，毛迈恪也在 911 五十年发展史上打造了属于自己的经典之作。

911 造型设计的发展

在费迪南德·保时捷打造出具有历史意义的 911 造型后，该品牌史上的每一位设计师都面临着这样一个巨大挑战：在保留 911 标志性元素的同时，以当代形式诠释跑车未来。而每一代 911 都成功地实现了这一点，使得 911 始终是一款独一无二的跑车。第一代 911 确定了其基本形式，并且这一形式被保留至今。其中包括横向轮廓、快背式造型设计、侧车窗形状、扁平发动机舱盖两侧的独立前翼子板——这些均是 911 造型设计的主要特点。

1973 年的 G 车型是继 911 原型车后的又一大进步。该车型的保险杠设计非常引人注目。保险杠涂有与车身相同的颜色，并且整个保险杠均带有橡胶模塑件，侧面配备一体式前转向灯和塑料衬套。引入这些新配置的原因是美国新法规规定，如果碰撞速度低于 5 km/h，则不得产生任何车辆维修费用。因此，保时捷采用坚固的轻合金制造保险杠。在美国市场出售的汽车上，保险杠通过可替换的皮托管和隐藏式弹簧结构灵活地固定在车架上。在 Carrera 上，原为镀铬色的车外后视镜和灯罩模塑件涂上了与车身相同的颜色。在两个尾灯之间是带有黑色“Porsche”字样的深红色面板。作为 G 车型系列的一员，911 Turbo 进一步推动了其造型设计的发展。采用柔韧聚氨酯材料框架的大尺寸后扰流板是其一个极为与众不同的特征。后扰流板结合与车身同色的翼子板以及车外后视镜和灯罩模塑件，共同赋予 Turbo 独一无二的外观。这款 Turbo 车型的外观之后被其它 911 车型采用，其中某些年款未采用大尺寸尾翼。根据要求，自 1982 年起发售的 Turbo 还提供低车身版本。低车身车型已被保时捷用于赛车运动，其弹出式大灯与低发动机舱盖可谓是相得益彰。1982 年，具有前瞻性设计的 911 SC Cabriolet 问世。其创新车顶采用弓形结构设计，其中 50% 采用压制钢板制成，从而确保了高速行驶时的结构稳定性，并且在发生碰撞时能为乘员提供保护。

1989 年，964 系列问世。其车身外观与前代车型极为相似却全部经过重新设计。其两大主要特点为：车身前端与后部恰如其分地融入到整个车身线条之中，并且在 Carrera 2 和 Carrera 4 车型上，后扰流板能自动收入升起的位置中。其滑流式车底护板可能并不起眼，但却具有无可比拟的重要功能。两年后，Turbo 推出了新车身版本。

1993 年，993 车型问世。与之前的 911 相比，其前端和后端经过了改进。993 车型的新特征体现在略微向下突出的大灯以及更宽、更平的后端。后侧车窗与车身齐平。这款敞篷跑车的车顶经过全面改动之后后部更为平整，可在车顶关闭时赋予这款车型更具运动特色的外观。Targa 于 1995 年在法兰克福国际车展上亮相。此外，设计师对 911 Turbo 车身上的细节部分也经过了改进，例如重新设计的车身两端以及与外展翼子板珠联璧合的门槛设计。固定式后扰流板同样经过了重新设计。

1997 年：经过改进的车身设计改善了风阻系数

1997 年的 996 系列不仅为 911 引入了水冷式发动机，而且采用了全新的车身设计。车顶线条以及倾斜度加大约 5° 的挡风玻璃令侧面车身的外观更流畅。此外，由于车窗与车身的完美贴合以及车身缝隙缩小等因素，使得整个车身变得更加平滑。得益于如此先进的设计改进，将风阻系数从 993 时的 0.34 降低至 0.30。两个车外后视镜也由原先固定在车门上的设计改为安装在侧车窗三角处。这款敞篷跑车标配与车身同色的轻合金硬顶，其重量仅为 33 kg，只需两人就可轻松拆卸和安装。911 Turbo 2001 年款的车身经过大幅重新设计，其与 Carrera 车型之间最重要的区别在于整洁大方的前后端设计、带移动式翼子板的后扰流板以及连接空气冷却器的进气管。前翼子板经过加宽，同时配置可集成双氙气大灯。Turbo 采用的全新研发的伸出式尾翼使其在高速行驶时，对车辆的空气动力学产生影响并显著提高行驶稳定性。后扰流板由两块叠置的翼子板组成。车速在 120 km/h 以下时，翼子板重合在一起；超过这一车速时，上方的翼子板会通过液压系统作用升高 65 mm。如果车速降至 60 km/h 以下，则翼子板会再一次降至底部扰流板中。在 2002 年款中，996 系列采用了全新的大灯设计，并且其前端包括翼子板也因此经过了小幅改造。

新一代 911 的 997 系列于 2004 年亮相。带有独立闪光灯的椭圆形透明玻璃大灯使人眼前一亮。这两盏几乎呈圆形的大灯再一次彰显了传统 911 的经典设计风格，但又展现出卓尔不群的全新面貌。除了大灯之外，停车灯、雾灯和转向灯等其它车灯也集成在该装置的透明塑料圆盘之后，从而赋予整个车身前端清晰与整洁的外观。风洞是设计 997 系列的一大重要工具，各种空气动力学措施确保了该车型拥有仅为 0.28 且是保时捷量产车型有史以来最低的风阻系数。

2011 年：911 造型设计进入新纪元

第七代保时捷 911 于 2011 年问世，它完全颠覆了以往的设计理念，将这款卓越运动跑车引领进入一个全新的时代。这款 911 拥有平滑修长的侧面轮廓和简洁的表面、轮廓分明的边缘以及精湛的设计细节，但其仍旧秉持 911 最初的设计理念与特色。这一全新设计源自对跑车车身比例的改进。加长了 100 mm 的轴距、更宽的前轮距和更低的高度以及最大 20 英寸的车轮构成了这款全新硬顶跑车的基础，令其更具运动气质。基于此，设计师们开发出全新 911 的车身形状，并且对高 / 宽比进行了优化，在不改变整体宽度的基础上，打造了这款更加贴近地面的跑车。标配的双氙气大灯也经过了重新设计，勾勒出 911 的传统圆形大灯轮廓。新款 911 再一次延续传统，摒弃了散热器格栅，保留了侧进气口这一保时捷后置发动机跑车的典型特征。LED 转向灯、日间行车灯和示廓灯被移至更外侧，并且从前端延伸至侧面，从而进一步突出了 911 前端的宽度。左右后视镜被移至车肩顶部。911 车身侧面的精确线条勾勒出紧凑、动感的外观。弧度更大、更倾斜的挡风玻璃轮廓勾勒出低沉畅快的侧面轮廓。个性十足的侧车窗设计以及锥形更明显向后的三角窗保留了传统保时捷 911 独有的侧面弧度；车顶线条沿后端流淌而下直至后车轮，从而彰显出 911 强劲的动力。

在车身后端，全新细长尾灯上方首次采用了横跨整个车身并环绕后端的连续脊线，连同刚劲有力的尾翼设计进一步突出了整体车身的宽厚与深沉。发动机盖罩进气口下的后扰流板经过重新设计后变得更宽。此外，所有尾灯均采用了 LED 技术。

敞篷版 991 是 991 系列设计的另一大杰作。归功于车顶设计师，织物车顶几乎完全遵循硬顶跑车车顶的轮廓，令这款 911 敞篷跑车的外观如硬顶跑车般完美。