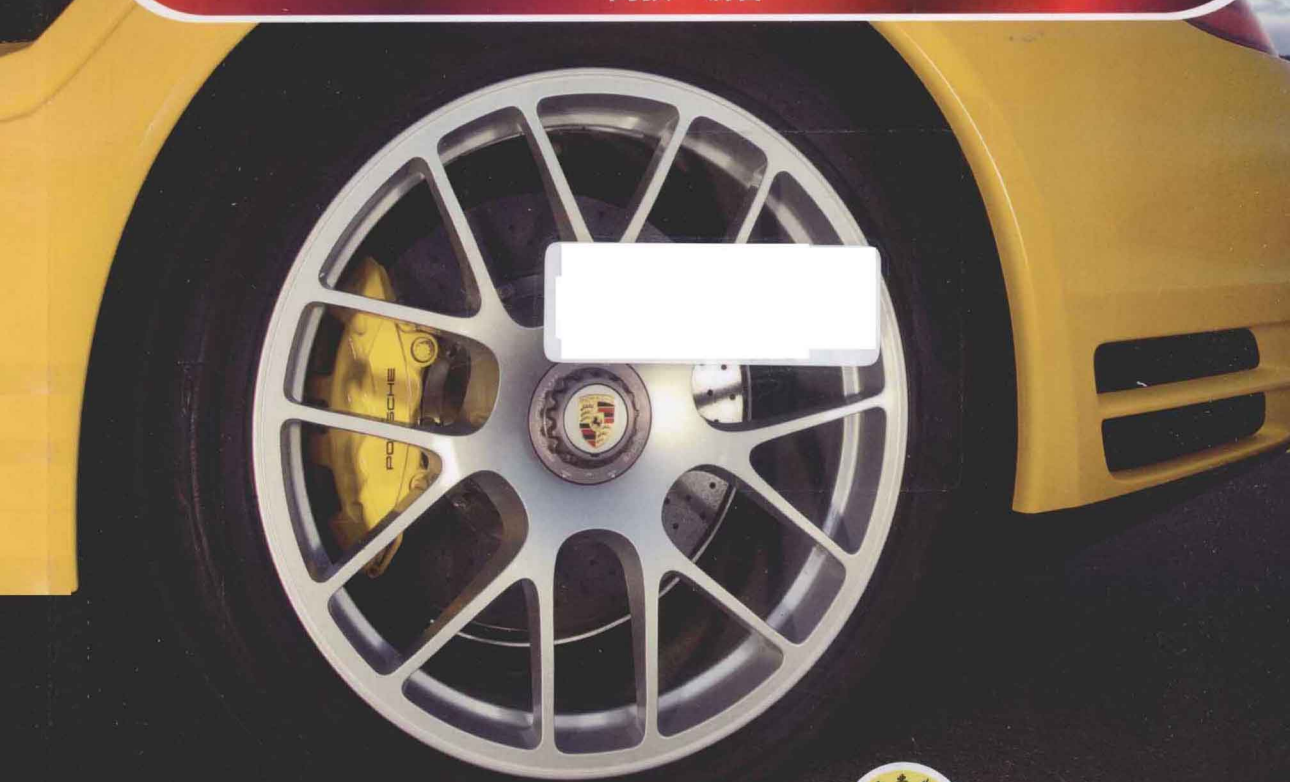




车博士书系·鉴车汇

保时捷 典藏书

闻骐 编著



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

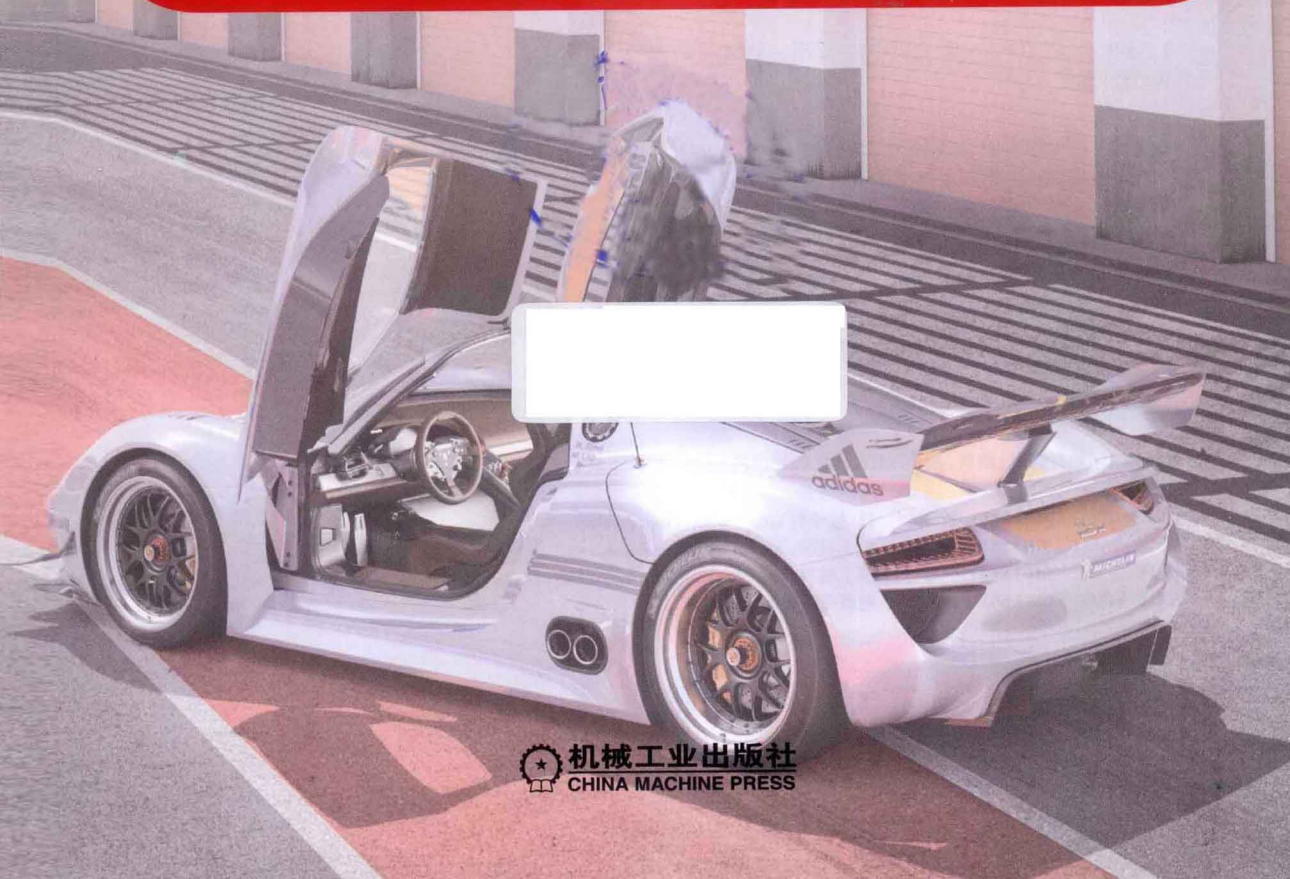


车博士书系·鉴车汇

保时捷

典藏书

闻琪 编著



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

《保时捷典藏书》是一本保时捷的详尽图文指南，书中介绍了保时捷的创始人费迪南德·保时捷及其儿子费利·保时捷的传奇人生，展示了保时捷品牌的发展历程。列叙了保时捷多款经典道路版和比赛版车型，其中包括世界上第一辆混合动力汽车、第一辆以保时捷命名的汽车、第一辆保时捷 911 车型以及多款 SUV、敞篷车型、柴油车型和限量版车型。此外，本书还简要介绍了保时捷博物馆概况和相关比赛。

广大汽车爱好者通过阅读本书，可以全面回顾与品味这个极具传奇色彩的汽车品牌。

图书在版编目 (CIP) 数据

保时捷典藏书 / 闻骥编著. —北京 : 机械工业出版社, 2013.11
(车博士书系)
ISBN 978-7-111-44438-1

I . ①保… II . ①闻… III . ①汽车—介绍—德国
IV . ① U469

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 246394 号
机械工业出版社 (北京市百万庄大街 22 号 邮政编码 100037)
责任编辑 : 李 军 孙 鹏 责任印制 : 乔 宇
北京画中画印刷有限公司印刷
2014 年 1 月第 1 版第 1 次印刷
184mm×260mm·8.5 印张·169 千字
0001-3000 册
标准书号 : ISBN 978-7-111-44438-1
定价 : 39.90 元

凡购本书, 如有缺页、倒页、脱页, 由本社发行部调换

电话服务

社服务中心: (010) 88361066

销售一部: (010) 68326294

销售二部: (010) 88379649

读者购书热线: (010) 88379203

网络服务

教材网: <http://www.cmpedu.com>

机工官网: <http://www.cmpbook.com>

机工微博: <http://weibo.com/cmp1952>

封面无防伪标均为盗版

FOREWORD

前言



在车迷心中，费迪南德·保时捷是百年汽车史上最杰出的汽车设计师之一，他的血管里流淌的不是血液，而是汽油，他定义了我们现在汽车的雏形。处女座的他对每一件事情都周密计划、仔细安排、未雨绸缪、运筹帷幄。自保时捷公司成立伊始，推出的一款又一款让人惊叹的超级跑车受到了车迷们疯狂的追捧。保时捷的车身设计堪称完美，在棱角与线条完美的结合下勾勒出极具力量感的艺术品。虽然绝大多数车迷并没有真正感受过保时捷的优雅气质，但它在世界上却依然拥有众多的拥趸，吸引了众多崇拜的目光。

著名的“Porsche Intelligent Performance”保时捷理念深深地扎根到了保时捷的每一款车型中。保时捷发展成熟的过程中，工程师们不断探索，对保时捷理念内涵的理解日渐深入，新的设计理念、技术、制造材料和工艺的使用使得保时捷的外观和性能发生了翻天覆地的变化，车辆舒适性和可靠性越来越好，安全性越来越高。保时捷在生产跑车之外，还为车辆提供一系列个性化服务，独家配件和精装配件可以让车辆更加有特色。保时捷坚持用最高的标准要求自己，对于自身的业务始终有明确的态度，它并不在意别人怎么做，只是积极走好自己的路。

编者也是保时捷的终极粉丝，通过查阅大量国内外资料，详细介绍了费迪南德·保时捷及其儿子费利·保时捷的生平经历，保时捷品牌的发展历程以及经典车型、博物馆和相关比赛经历。希望读者可以通过这些车型和介绍，回顾和品味保时捷传奇。

编者

目录 CONTENTS

前言

第一章 保时捷历史简述

费迪南德·保时捷	1
费利·保时捷	9
车标及车标的含义	14
发展历程	15
保时捷公司的诞生	15
第一辆保时捷跑车诞生	16
成为一家独立的汽车生产厂商	16
渡过危机 逐渐复苏	19
恩怨情仇 收购与反收购	21

第二章 保时捷的经典车型

洛纳-保时捷	23
柏林-罗马赛车(64型)	24
大众甲壳虫	25
保时捷356	26
保时捷550 Spyder	27
保时捷356 B 2000 GS Carrera GT	28
保时捷911 2.0 Coupé	29
保时捷914/8	30
保时捷 911 S 2.2 Targa	31
保时捷 911 Carrera RS 2.7 Coupé	32
保时捷 924	33
保时捷911 Turbo 3.0 Coupé	34
保时捷928 S	35
保时捷959	36

第三章 保时捷六大车系

保时捷车型命名规则简介	37
-------------	----

保时捷Cayenne系列

保时捷Cayenne	38
保时捷Cayenne Diesel	40
保时捷Cayenne S	41
保时捷Cayenne S Hybrid	42
保时捷Cayenne GTS	44
保时捷Cayenne Turbo	45
保时捷Cayenne Turbo S	46

保时捷Panamera系列

保时捷Panamera与Panamera 4	48
保时捷Panamera S与保时捷Panamera 4S	52
保时捷Panamera S E-Hybrid	54
保时捷Panamera GTS	56
保时捷Panamera Turbo与Panamera Turbo S	58
保时捷Panamera Diesel	62
保时捷Panamera Sport Turismo	64

保时捷911系列

保时捷911 Carrera与911 Carrera S	66
保时捷911 Carrera Cabriolet与911 Carrera S Cabriolet	68
保时捷911 Carrera 4和911 Carrera 4S及其敞篷车型	70
保时捷911 Black Edition	72
保时捷911 Carrera GTS与911 Carrera 4 GTS及其敞篷车型	74
保时捷911 Targa 4与911 Targa 4S	76
保时捷911 Turbo与911 Turbo S敞篷车型	78
保时捷911 Turbo S Edition 918 Spyder	82
保时捷911 GT2 RS	83
保时捷911 GT3 RS与911 GT3 RS 4.0	84
保时捷911 Speedster	86

保时捷Cayman系列

保时捷Cayman	88
保时捷Cayman S	89
保时捷Cayman S Black Edition	90
保时捷Cayman R	91

保时捷 Boxster系列

保时捷Boxster	92
保时捷Boxster S	93
保时捷Boxster S Black Edition	94
保时捷Boxster Spyder	95
保时捷Boxster E	96

保时捷918系列

保时捷918 Spyder	97
保时捷918 RSR	99

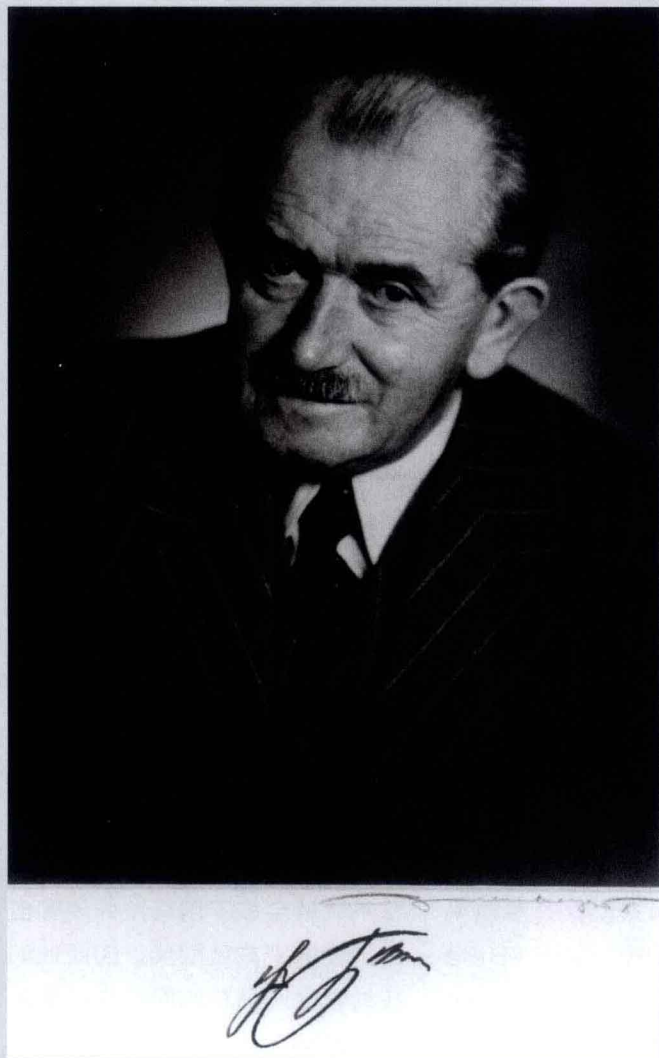
第四章 保时捷的赛车情缘

现阶段代表保时捷在各项比赛中征战的五款赛车	103
保时捷911 GT3 RSR	103
保时捷911 GT3 R	104
保时捷911 GT3 R Hybrid	105
保时捷911 GT3 Cup-991型	106
保时捷911 GT3 Cup-997型	107
保时捷辉煌的赛车经历	108

第五章 保时捷博物馆

第一章

保时捷历史简述



费迪南德·保时捷（1950年），
下面是他的签名

费迪南德·保时捷

1875年9月3日，奥地利玛弗斯多夫的一个家庭里传来了一声婴儿的啼哭声。人们没有想到正是这个叫做费迪南德·保时捷的婴儿会在汽车界取得瞩目的成就，彻底改变我们的出行方式。他的父

亲安东·保时捷拥有一家配管作坊，费迪南德·保时捷在五个孩子中排行第三。



费迪南德·保时捷在玛弗斯多夫 [Maffersdorf (现在的 Vratislavice)] 的出生地

作为家族的男性，父母希望他将来接管家庭作坊，但是费迪南德·保时捷的心却另有所属，在 14 岁时已经进行了多项电学实验。然而，他的父亲却不以为然。相反，很长一段时间，他试图禁止儿子从事“这样的徒劳工作”。结果，费迪南德·保时捷在父母的房子里设立了自己的秘密工作室，这样他便可以神不知鬼不觉地进行实验了。

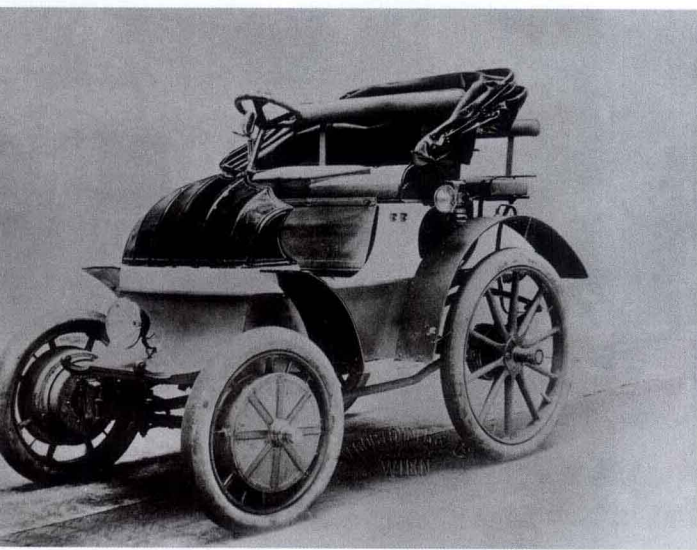
费迪南德·保时捷完全被电学迷住了，为了可以学到更多的电学知识，他一边在父亲作坊里当管道工学徒学习手艺，一边在一所技术学校学习。几年的学徒生涯结束后，1893 年，18 岁的费迪南德·保时捷前往维也纳，开始为贝拉·艾格 (Bela Egger) 电气公司 [后来的布朗·勃法瑞 (Brown Boveri) 公司] 工作。刚开始，他在公司只是进行一些最基本的工作，但是由于工作努力、聪明好学，掌握熟练的技术知识的他在短短几年内由一名普通工人成长为测试中心主管。

1897 年，他发明了一个轮毂电动机，轮毂电动机技术又称车轮内装电动机技术，它的最大特点就是动力、传动和制动装置都整合到轮毂内，因

此将电动车辆的机械部分大大简化。这项开创性的发明也是他职业生涯上的闪光之作。费迪南德·保时捷将新设计的轮毂电动机展示给维也纳著名车辆制造商洛纳 (Lohner)，想取得公司的支持。挪威、瑞典、罗马尼亚及奥地利的皇室贵族们使用的马车车厢都是由这家公司制造的。当时公司具有先见之明的管理者认为，马车不久就会被不用马拉并能够自身行驶的汽车所取代，因此他们在继续生产马车的同时也在着手汽车的研制。

19 世纪末到 20 世纪初，由于内燃机技术比较落后，人们将汽车的动力方向投向了电能，这一时期也是电动车发展的第一个春天。洛纳公司也一直在研制电动汽车，只是受技术条件限制而未能成功，

看到费迪南德·保时捷的轮毂电动机后，洛纳公司印象深刻，并在 1897 年新成立了“电动汽车部”，并邀请费迪南德·保时捷负责管理，要求他着手设计一款可以应用轮毂电动机的汽车，从此巨人费迪南德·保时捷开始了汽车生涯。



洛纳 - 保时捷在 1900 年的巴黎世博会上引起了轰动

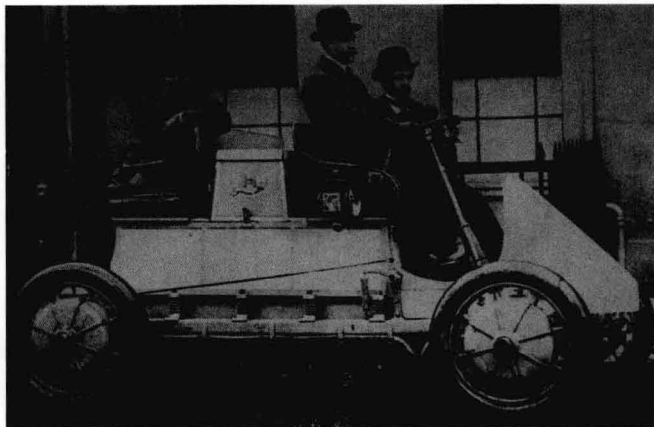
检验汽车性能最好的办法就是参加赛车比赛，这一真理永远不会改变。费迪南德·保时捷也在赛道中测试他的设计。1900 年，费迪南德·保时捷的汽车在维也纳附近的谢莫林环道赢得冠军。随后他在后轮上又加装上两个轮毂电动机，使其成为世界上第一辆全轮驱动汽车。虽然加装轮毂电动机使其速度更快，但是这就意味着车身重量的增加，而车身重量对车辆性能的影响非常大。24 岁的费迪南德·保时捷奇思妙想地利用内燃机驱动发电机，发电机产生的电能驱动汽车行驶。这辆汽车也在 1901 年的巴黎车展上展出，它也是混合动力汽车的雏形。

1902 年，作为一名预备役步兵，费迪南德·保时捷还驾驶自己设计的汽车，做过弗朗茨·费迪南德大公（Franz Ferdinand）的驾驶人。1914 年 6 月 28 日，弗朗茨·费迪南德大公（Franz Ferdinand）在萨拉热窝被刺，这也成为第一次世界大战的导火索。据说，弗朗茨·费迪南德大公对费迪南德·保时捷的驾驶技巧和车辆的舒适度非常满意。

1900 年，安装费迪南德·保时捷轮毂电动机的名为“Lohner-Porsche”（洛纳 - 保时捷）的汽车在巴黎世界博览会上展出，引起了巨大的轰动。这辆汽车的底盘和车身为木制结构，没有安装变速器和传动轴，两个前轮各装有一个轮毂电动机，每个轮毂电动机的输出功率约为 2.5 千瓦。这辆车的最高车速仅为 14-18 公里 / 小时，充电电只能连续行驶 3 小时左右。目前，这辆汽车由位于奥地利维也纳的技术博物馆收藏。



6 岁的费利·保时捷和 11 岁的姐姐
路易斯·保时捷



安装了四轮毂电动机，保时捷赛车成为世界上第一辆全轮驱动汽车



1913 年，奥地利 - 戴姆勒火车正在驶往维也纳新
城南部的谢莫林



费迪南德·保时捷正在驾驶一辆奥地利 - 戴姆勒赛车，
1910 年的亨利王子比赛使其声名鹊起

1903 年，费迪南德·保时捷与阿洛伊西娅·约翰娜·凯斯结婚，组建了自己的家庭。他们有两个孩子：费利·保时捷和他 5 岁的姐姐路易斯·保时捷。姐姐路易斯后来嫁给了维也纳律师安东·皮耶希。1952 年费迪南德·保时捷逝世后，姐姐首先接手管理保时捷有限公司（其前身是奥地利保时捷控股有限公司），后来费利·保时捷接手管理，他在管理上的才华使保时捷成为世界知名的跑车生产商。

为洛纳公司工作八年后，费迪南德·保时捷于 1906 年成为维也纳新城的奥地利 - 戴姆勒汽车公司的技术主管。1917 年他成为公司的总经理。奥地利 - 戴姆勒汽车公司 (Austro-Daimler Motor Company) 从 1899 年开始生产汽车到 1934 年结束，在 1906 年以前它只是戴姆勒汽车公司的一个分支，1906 年以后才开始依靠自己的实力进行汽车生产。

1910 年，驾驶着自己设计的奥地利 - 戴姆勒汽车，费迪南德·保时捷获得了当时非常流行的亨利王子比赛的冠军。亨利王子比赛以距离长著称，每年的路线都不同。在当年，赛道总长 1495 公里，从柏林出发，途经马格德堡、布伦瑞克、卡塞尔、维尔茨堡、纽伦堡、斯图加特、斯特拉斯堡和特里尔，最终到达



费迪南德·保时捷（右）在 1924 年参加西西里岛的 Targa Florio（塔格·佛罗热）大赛。奔驰战胜了阿尔法罗米欧、希斯巴诺-苏伊莎和标致赛车获得冠军



费迪南德·保时捷（右）和妻子阿洛伊西亚（后）在 1929 年驾驶一辆他自己设计的斯泰尔 30 型汽车

终点巴特洪堡。费迪南德·保时捷驾驶着这辆符合空气动力学原理的流线型赛车，一路狂飙，最高速度达到了创纪录的 140 公里 / 小时。

1914 年，第一次世界大战爆发，费迪南德·保时捷继续在奥地利-戴姆勒汽车公司任职，但是工作重心转移到军工产品。战争结束后，在 1922 年，费迪南德·保时捷推出了“萨沙（Sascha）”赛车，这是一辆 4 缸小型赛车，排量为 1.1 升。同一年，这辆“萨沙”赛车在西西里岛的塔格·佛罗热（Targa Florio）大赛中大出风头。米兰体育报这样评价它的成功：直到最近也没有人会想到有史以来尺寸最小的 4 缸发动机汽车能够实现如此高的速度和可靠性。在费迪南德·保时捷担任技术主管的这段时间里，他创



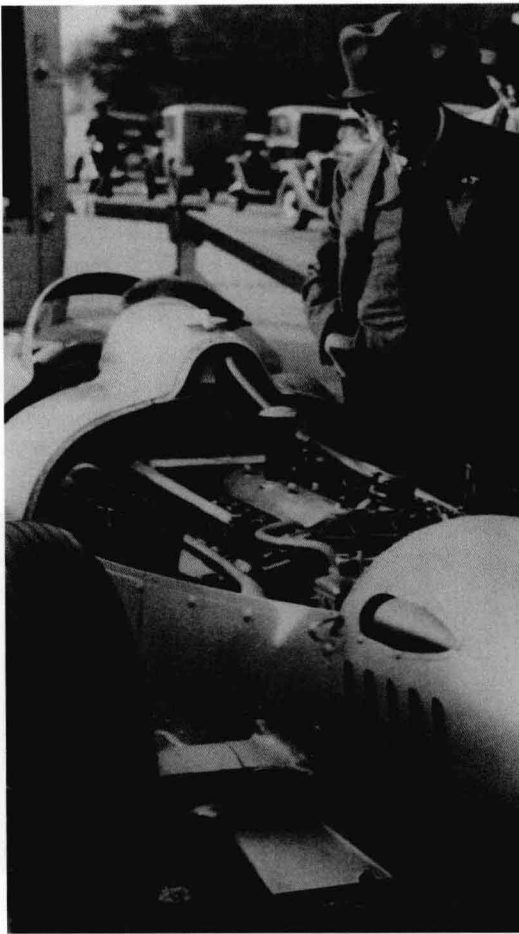
1922 年西西里岛的 Targa Florio（塔格·佛罗热）大赛，车手是阿尔弗雷德·纽鲍尔

造了无数的设计，其中包括了高性能飞机发动机和大型牵引机器以及消防车辆、无轨电车和装有汽油-电动混合驱动系统的运输车辆。

1923 年，费迪南德·保时捷作为技术主管和执行委员会成员加入了位于斯图加特的戴姆勒-奔驰公司。他负责改进奔驰汽车，1924 年他驾驶这辆汽车获得了塔格·佛罗热（Targa Florio）大赛的总冠军。获得一系列成就后，他被斯图加特技术学院授予荣誉博士。随后，费迪南德·保时捷为奔驰公司设计了 S、SS 和 SSK 汽车，这些汽车成为动感和赛车成功的代名词。1929 年，费迪南德·保时捷离开公司，成为奥地利斯泰尔公司的技术主管。



公司创始人和设计工程师费迪南德·保时捷。他 1875 年 9 月 3 日出生于玛弗斯多夫，1951 年 1 月 30 日在斯图加特逝世

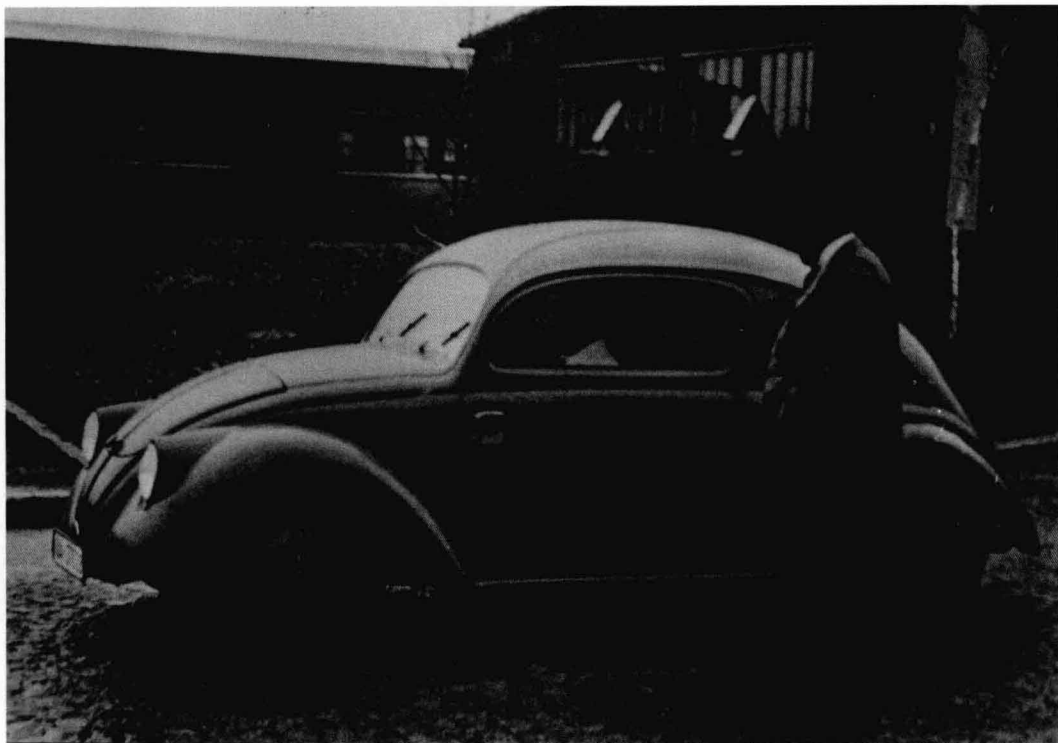


1936 年费迪南德·保时捷站在一辆装有 16 缸增压发动机的汽车联盟的赛车旁

一年半后，费迪南德·保时捷离开斯泰尔公司，并成立了属于自己的设计室，并于 1931 年 4 月 23 日在商业登记处记录备案，这也是保时捷汽车公司的前身，设计室的主要工作是设计车辆和发动机并提供相应的咨询服务。1931 年 8 月 10 日，费迪南德·保时捷获得了扭力杆式悬架的专利，一位专业记者这样评价这项专利：这项专利足以让整个汽车界记住保时捷这个名字了。扭力杆式悬架的原理是通过一个扭力梁来平衡左右车轮的上下跳动，以减小车辆的摇晃，保

持车辆的平稳。

1932 年，汽车联盟与保时捷签订合同，要求保时捷为新的 750 千克方程式比赛设计一款 16 缸国际汽车大奖赛赛车。汽车联盟的 P- 赛车（P 代表保时捷）赢得了 64 场比赛中的 32 场，汉斯·斯图克和伯恩德·罗森迈尔等赛车手驾驶着这辆赛车创造了许多纪录。



大众 W30 原型车；这辆车已经拥有全钢结构车身、钢制驱动装置部件和横置四冲程发动机

早在费迪南德·保时捷在奥地利－戴姆勒和戴姆勒－奔驰公司工作的时候，他已经在思考制造小型汽车。他想要制造一款高品质、适合所有人使用的小型汽车，这辆小型汽车不仅仅是已知轿车的缩小型号。1934年6月22日，保时捷设计工作室与德国汽车产业协会签订合作协议，成立大众汽车公司。大众汽车公司的新工厂在1938年开始动工建造，接下来的时间，费迪南德·保时捷成为大众汽车公司的总经理之一。但是就在大众公司开始生产前，第二次世界大战爆发了。大众汽车公司开始研发全地形或水陆两用汽车。



水陆两用车借鉴了甲壳虫汽车。这辆全轮驱动汽车可以算是当时世界上最好的全地形汽车

1940年，费迪南德·保时捷被授予教授的荣誉称号。战争期间，保时捷参与了重型坦克和牵引车的研制工作。1944年，保时捷工作室迁至奥地利克恩顿州的格明德。费迪南德·保时捷一直生活在那里直到战争结束。

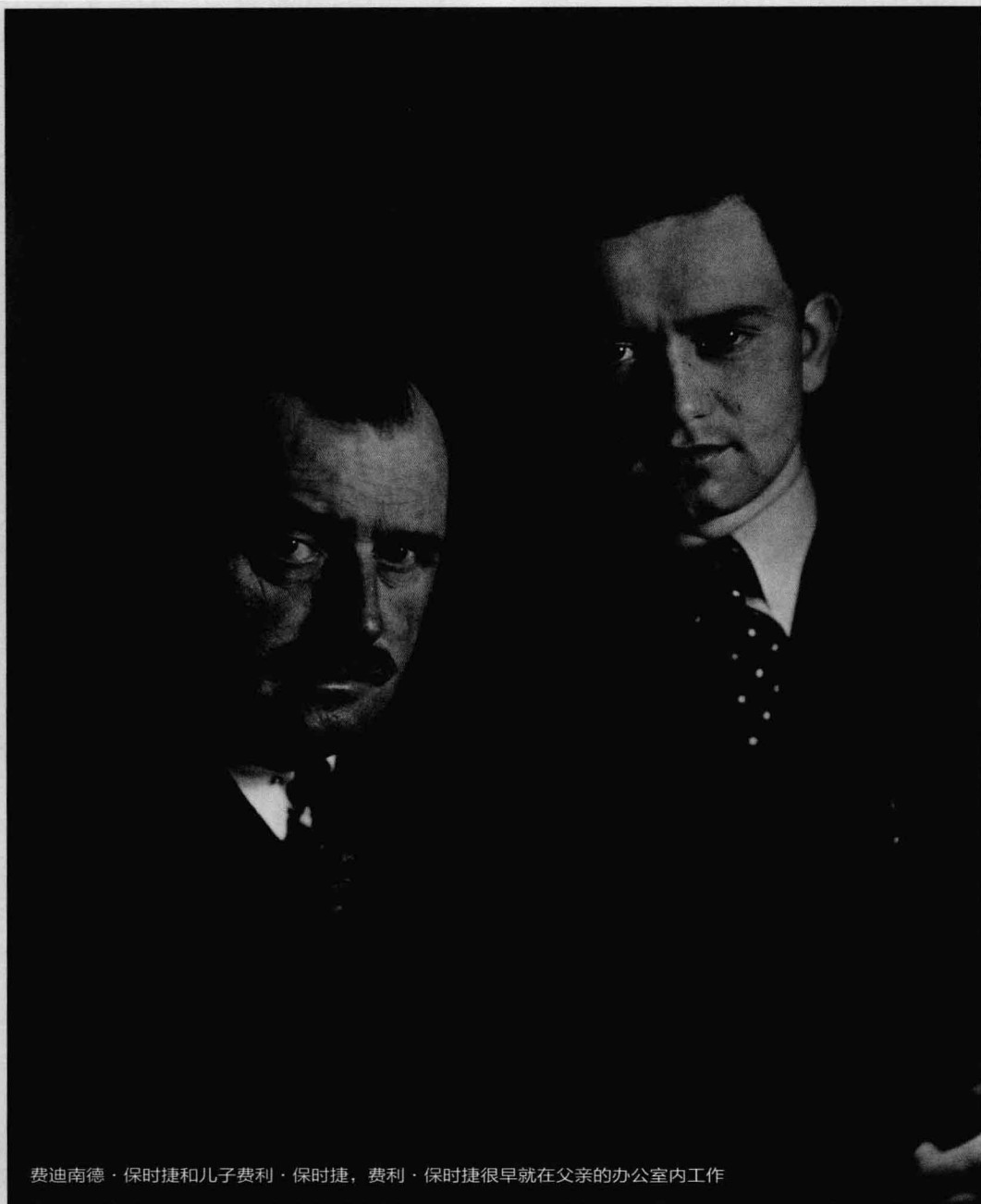


费迪南德·保时捷（1875—1951年）在克恩顿州的格穆德办公室



费迪南德·保时捷（62岁）在斯图加特的设计办公室内

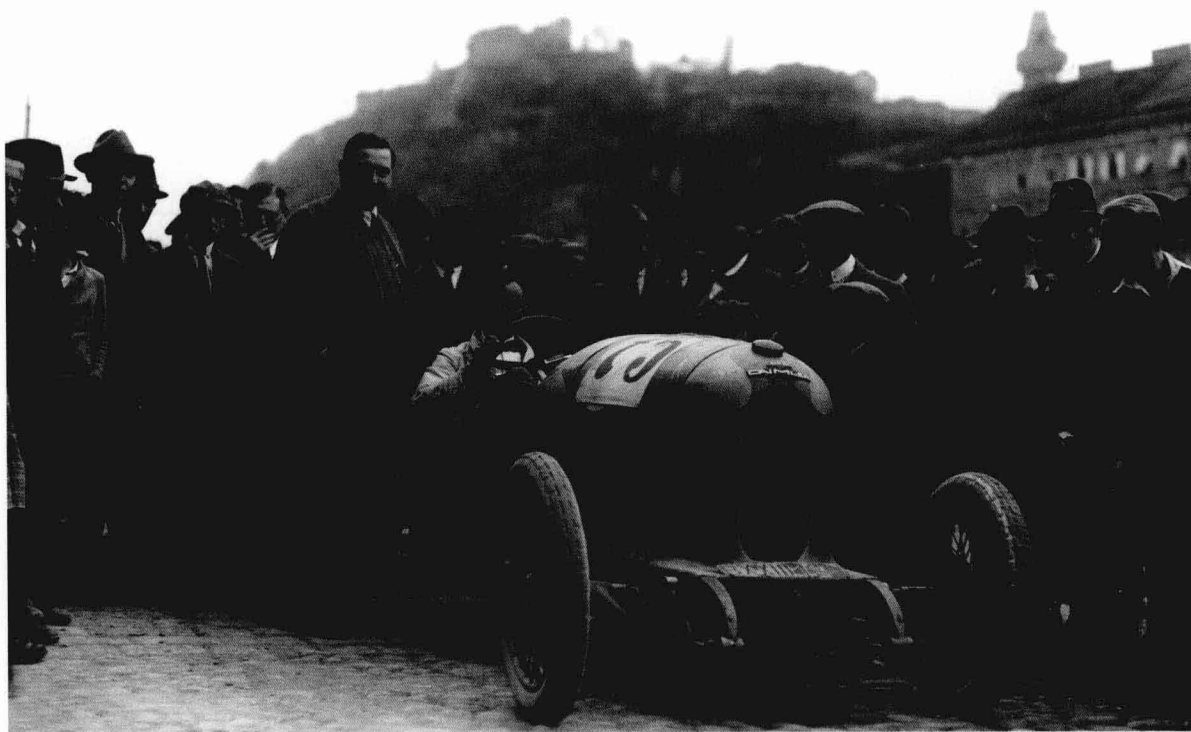
战争结束后，费迪南德·保时捷于1945年末被法国逮捕，并在监狱中度过了22个月。返回德国后，他仔细研究了Cisitalia赛车的设计，Cisitalia赛车是在他的儿子费利·保时捷的指导下完成的。1951年，75岁的费迪南德·保时捷在斯图加特逝世。



费迪南德·保时捷和儿子费利·保时捷，费利·保时捷很早就父亲的办公室内工作

费利·保时捷

费利·保时捷是费迪南德·保时捷和席阿洛伊西亚·保时捷的第二个孩子，他出生于1909年的维也纳新城，此时他的姐姐路易斯·保时捷（1904-1999年）已经五岁了。当他出生的时候，他的父亲费迪南德·保时捷还是维也纳新城奥地利-戴姆勒汽车公司的技术主管。



在 1912 年的施蒂里亚州的格拉茨赛车比赛中，费利·保时捷戴着遮阳帽站在奥地利 - 戴姆勒赛车旁，后面是他的父亲费迪南德·保时捷

1931 年，父亲费迪南德·保时捷成立了保时捷设计工作室，费利·保时捷也是首批雇员之一。在此之前，费利·保时捷在学校完成学业后，又在斯图加特的博世公司完成了为期一年的应用实习。在公司的一年多时间里，费利·保时捷接受了汽车工程领域系统、透彻的指导。早在 1932 年，费利·保时捷已经被分配固定的任务，主要负责设计工程师间的协调和维护良好的顾客关系，例如他负责处理与茨维考汽车联盟间的关系。



1921 年费利·保时捷与他的“玩具车”在比赛场中。这辆“玩具车”安装了一台两缸四冲程发动机



从 1938 年起，工程办公室就最落在斯图加特的祖文豪森



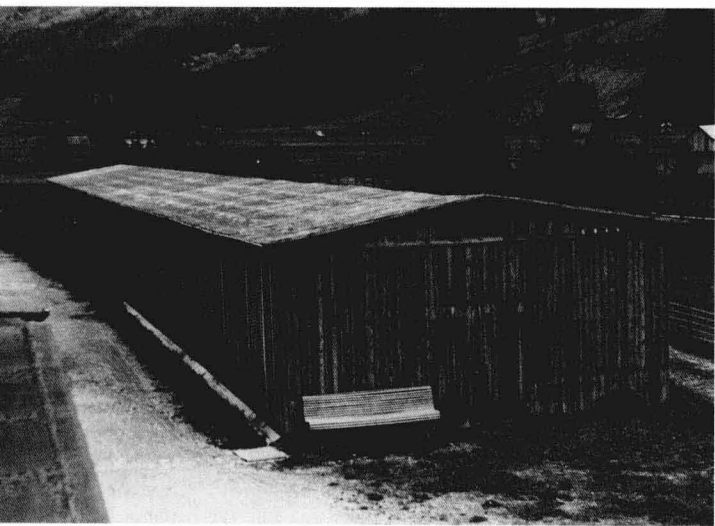
1950 年费迪南德·保时捷与 356 跑车

1934 年，保时捷设计工作室与德国汽车产业协会签订合作协议，成立大众汽车公司，并研制一款新型汽车，费利·保时捷负责测试驱动器。鉴于父亲越来越多的时间都投入到沃尔夫斯堡的大众汽车厂的建造上，费利·保时捷被任命为斯图加特的祖文豪森公司的副总经理。后来由于斯图加特受到空袭的威胁日益严重，费利·保时捷将设计工作室的重要部分迁至克恩顿州的格明德，而自己则与总部一起留在斯图加特。

第二次世界大战结束后，费利·保时捷先后被美国和法国监禁数月，他最终于 1946 年 7 月返回克恩顿州的格明德。格明德当时是公司唯一的所在地。由于当时父亲仍然囚禁在法国，他就接管了整个公司的管理业务。在他的领导下，依靠发动机设计师卡尔·拉贝（1895-1968 年）和车身设计师欧文·柯门达（1904-1966）年，公司逐渐从一家设计企业发展成为一家集设



费迪南德·保时捷（左）和卡尔·拉贝（1895-1968），卡尔·拉贝从1931年公司成立到1965年退休一直是公司的首席设计师



位于奥地利克恩顿州的格穆德的汽车生产车间

计和制造于一体的公司。

1948年，公司推出了保时捷356，正是这款汽车使得费利·保时捷将公司打造成为世界知名的运动和赛车厂商。在保时捷356上，费利·保时捷采用了他父亲应用在大众汽车上的相同设计标准，风冷发动机水平对置放在车身后部。费利·保时捷也延续了父亲的赛车传统，积极改进汽车，在赛道上大显身手。克恩顿州的格穆德的公司总共手工生产了52辆保时捷356。

1949年，费利·保时捷将公司迁回斯图加特的祖文豪森，但是当时的厂房仍然被美国人所占领。结果，费利·保时捷从当地一家车身制造厂租用了几间车间。第一辆在德国生产的保时捷356就在这样的简陋条件下诞生了。在此之前，费利·保时捷曾经与大众汽车公司的总经理海因茨·诺德霍夫（1899-1968年）达成了前瞻性协议，协议规定大众汽车公司提供生产汽车所需的零部件，此外协议还规定，保时捷汽车可以通过大众公司的销售网络销售，并可以使用大众公司的服务机构。保时捷公司则向大众公司承诺，向大众公司提供设计和技术支持。

费利·保时捷同大众公司签订合同，意味着保时捷公司拥有了更稳定的财政状况，这也是费利·保时捷对公司做出的第二次重大贡