

## 保时捷伟大瞬间 No.3 | 蜕变 1928，全新的开始

1928 年的冬天，尽显锋芒的费迪南德·保时捷从戴姆勒·奔驰公司辞职了。正当一场新的经济危机初露端倪，这次辞职却给整个时代带来了一次伟大的蜕变……

从 1923 年 4 月起，费迪南德·保时捷在戴姆勒发动机研究院大显身手，充分展示了在发动机设计与制造方面的天分。他的工作催生了诸多突破性成果，为雇主带来了宝贵的专利以及赛场上的一系列胜利：1924 年在塔格·佛罗热（Targa Florio）上赢得三料冠军，1926 年在德国大奖赛上再次夺魁——这一切都归功于保时捷设计的两升压缩发动机。



*在 1924 年塔格·佛罗热大赛 (Targa Florio) 上的费迪南德·保时捷 (Ferdinand Porsche)*

而六缸 K 型压缩机汽车、运动车型 SS (Super-Sport) 和 传奇赛车 SSK (Super-Sport-Kompressor) 大概是上世纪 20 年代最著名的、也最昂贵的德国公路车了。它们都配备了保时捷先生所研发的发动机。



*SS 运动车型搭载的发动机正是费迪南德·保时捷 (Ferdinand Porsche) 设计的*



*公路上的赛车传奇 SSK*

费迪南德·保时捷不仅是诸多宝贵技术的创造者，也是戴姆勒之所以能在车迷中赢得盛誉的关键所在。因此，保时捷期望得到终身职位。但天难遂人愿。戴姆勒发动机研究院和 Benz & Cie. 公司合并组成戴姆勒·奔驰公司，保时捷的地位被削弱了。

合并后，Benz & Cie. 前首席设计师兼 Benz & Cie. 董事长 Hans Nibel 来到新公司，并且成为设计办公室高层。此外，公司在汽车类型和目标群体上产生了分歧。保时捷看重的是最优的质量、最佳性能和最新技术，而公司管理层希望推出更经济实惠的产品——同时降低生产和研发成本。

矛盾暗暗积聚，且愈演愈烈。保时捷是一位思维活跃的“灵感型设计师”，有着准确无比的技术嗅觉。在这样一个等级分明的公司，他感到自己越来越无所适从。在内心深处，他大概很早就下定了决心——但直到 1928 年冬，一件事的发生才最终导致他离开这家公司。有关梅赛德斯-奔驰 8/38 中型车的意见分歧成了设计工作室之外一场激烈的口水战。



*1927 年上市的 8/38 hp，1928 年被 Hans Nibel 重新设计*

这场争论的结果就是：费迪南德·保时捷从戴姆勒·奔驰公司愤而辞职。这是个尴尬的瞬间，也是一个冒险的决定。然而对保时捷而言，在戴姆勒·奔驰职业生涯的结束，也意味着一个全新的开始：保时捷便创办了自己的工程设计公司，并且 Dr. Ing. h. c. F. Porsche GmbH 随后诞生。