与设计总监毛迈恪一同探寻保时捷 914 的设计历程

“难以置信的现代”

保时捷的品牌历史很大程度上造就了 **914** 极具开创性的设计，毛迈恪（**Michael Mauer**）解释道。灵感源于保时捷，费利 · 保时捷想要一款入门级的保时捷，这能让年轻的驾驶者以一个较低的价格加入保时捷的世界，仅凭这一点就能让 914 成为一款典型的保时捷。强劲的市场表现也佐证了这一点，**1969** 年至 **1975** 年间，共生产了 **115631** 台四缸 **914**。大多数产品被出口至美国市场，它是世界上最畅销的跑车之一。

914 看起来并不像一台典型的保时捷。因为他在尝试创新；汽车的心脏，也就是发动机安装在车辆中部；形式服从功 能。已知的第一份设计草案引用了一款几乎是最古典的保时捷跑车：**550 Spyder**。以车身重量命名的这款 **550 Spyder** 在当时以轻量化概念从一众竞争对手中脱颖而出，活跃在各项汽车赛事中，并多次赢得组别冠军。如今也是汽车拍卖市场中备受追捧的明星车型之一。

在通往量产道路上的一个未经涂装的模型

费迪南德 · 亚历山大 · 保时捷与他的团队负责 914 的设计，该系列最终设计是由他最重要的员工之一 Heinrich Klie 开发的。当亚历山大接管父亲公司的设计工作时，Klie 赢得了他的信任。
实际的开发工作可以追溯到 1966 年 8 月，但保时捷公司的历史档案中还有更早的草稿，标题为：“914，一型，1964 年 8 月，设计师：Klie”。他把汽车在整个生命周期内的开发工作描述为一个迭代的过程，在这个过程中，管理层很大程度上让设计师自由发挥，直到 1:5 模型之后才讨论更具体的改变。对于亚历山大来说，前进的道路非常明确：“914 始终是一个完全独立的设计，也相当成功。”

历史时间：毛迈恪沉浸在 914 的历史中。令人惊讶的是，仍然有关于这个项目早期大量史料，这也是这位设计师和保时捷爱好者的兴趣所在。

自 2004 年以来，毛迈恪（Michael Mauer）一直负责保时捷的设计工作，他也是继费迪南德 · 亚历山大 · 保时捷之后，公司的第三位设计主管。他谈到了以 550 Spyder 设计为模板的初稿、当时和现代的设计流程，以及保时捷品牌定位的发展。

保时捷设计总监

毛迈恪先生

(Michael Mauer)

毛迈恪：
550 Spyder 对 1964 年的一型有着显而易见的影响，我对它的规格和基本方向感到好奇。对于入门级保时捷来说，从 912 概念车到四缸 911 的发展路线本可以更进一步，那么他们为什么要回到中置发动机的概念呢？来自 550 的灵感是显而易见的。作为一名设计师，我理解这一点，因为这样的布局是最小巧而灵活的选择。极简主义，纯粹主义，以此作为新车型开发的起点和灵感在逻辑上说得通。

现场问答：
Q1：从 550 的概念到 914 投产，是什么让它演变成了一个全新独立的车系？

经过仔细观察，我认为对我来说，这甚至算不上是真正的演变。914 实际上没有真正的前身，在不同的草案中，可以发现其中有一些非常独特的设计，显示了当时正围绕着 550 的主题寻找着新的概念，550 在当时是最高科技、最纯粹的赛车。制造一台小尺寸中置发动机车型的想法自然而然就产生了。

想法成型：一个沉重的合页夹展示了这一切的开端. . . . . .

1964 年的初稿之后是紧随其后的二型，它走的是完全不同的方向。实际上它更优雅，不那么运动。这让我想到了很多，应该不会是 “小，运动，纯粹” 的主题。在我看来，这种相对强烈的差异表明当时的探索是开放式的。从 **1964** 年到 **1967** 年的五个设计稿来看，**914** 的设计过程恰恰表明了人们追求 **911** 之外的新车型。基本方案已经确定，但是最初的形式和特征仍然有很大的偏差。按时间顺序，从 “类似 **550**” 开始，之后的探讨显然转换了方向。

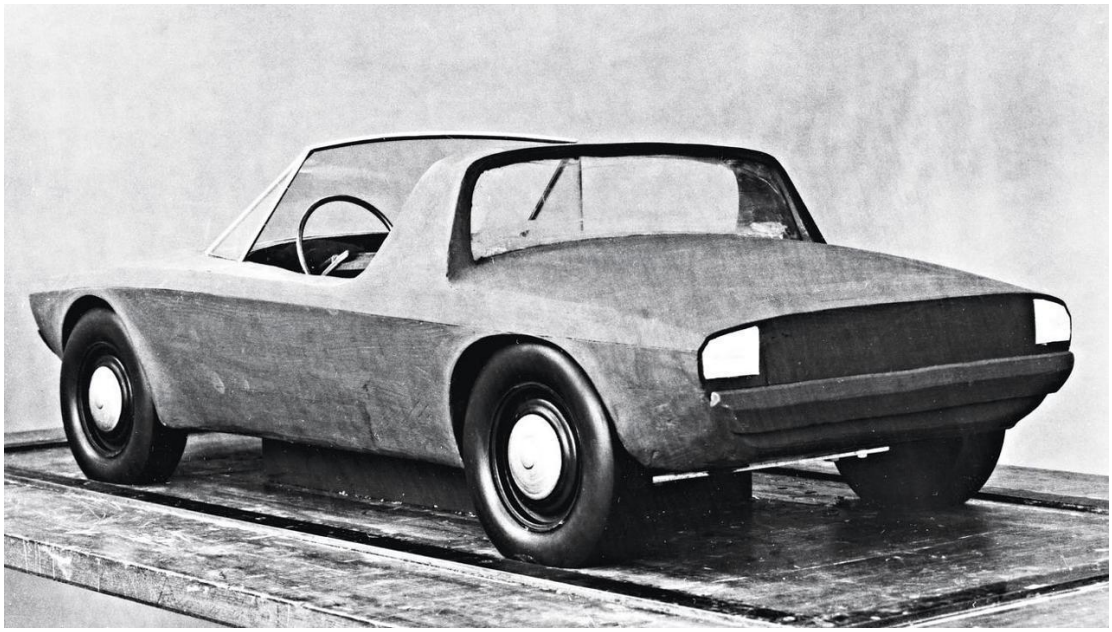
Q2：从上世纪 70 年代的 550 继承者，到看起来完全不同的草案？

完全不同！这一点在第二稿中已经非常明显了，我觉得第二稿相当精彩。这幅设计图看起来是受到了北美风格的启发。四型则一点都不现代，然后让我们来看看这个 **Klie** 设计的五型，在那个时代，这样的设计，特别是车身背部是非常现代的，看起来干净简洁，很符合要求。然而这就是我为什么惊讶于 **1966** 年 **5** 月的二型草案也是由费迪南德 · 亚历山大 · 保时捷设计的，因为这并不符合他的设计理念。

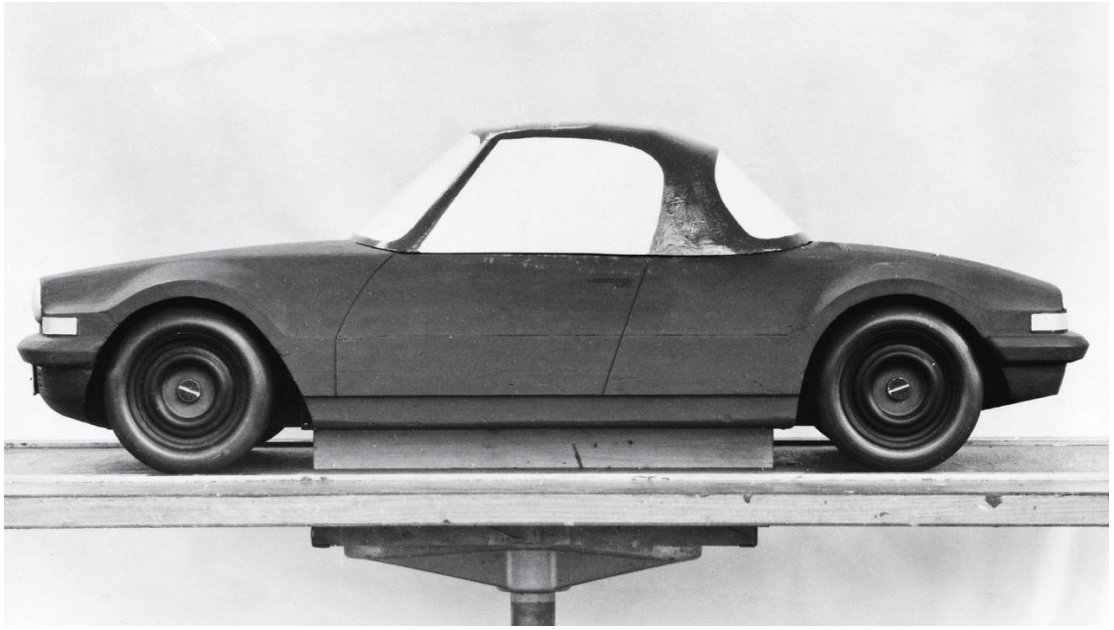
如果我们看看 **1964** 年的初稿，再与两年后的开发案来比较，你就会发现它根本不具备 **550** 特征或吸引力这样的基本概念。这样的结果可以与 **356** 发展成 **911** 相提并论。在当时，尝试打造带有现代元素的新车型需要勇气。**914** 三型开始就是真正的现代设计，看看这些前部的线条，简洁的表面，比例刚刚好。**1966** 年 **7** 月的草案又不尽相同，是更接近二型的设计。两种不同的草案被放在一起进行探讨，在我看来，他们选择了对于当时相当正确的决定，选择了更为现代的设计。

由 Heinrich Klie 在 1964 年设计的 914 一型

由费迪南德 · 亚历山大 · 保时捷在 1966 年设计的 914 二型



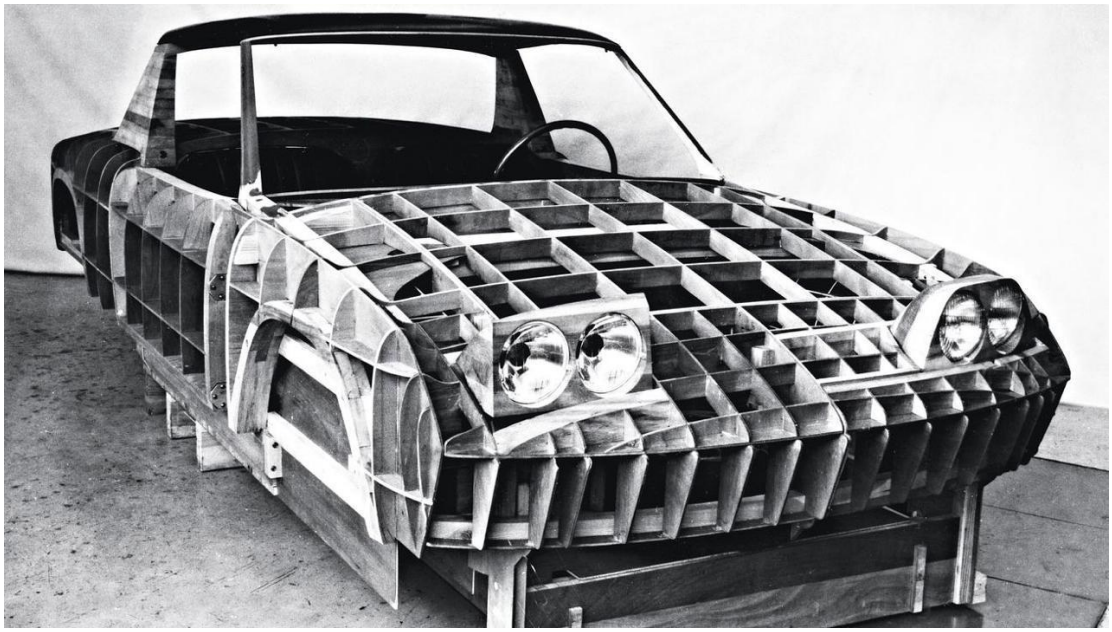
由费迪南德 · 亚历山大 · 保时捷在 1967 年设计的 914 三型



Epple 的设计为 1967 年 3 月的模型指明了方向，该模型已经具有 914 最终量产车的诸多功能

Klie 的草案已经能被清楚地识别为 914 了，人们把胳膊肘放在降低后的门框上是不是会更容易些？

在 Klies 开创性设计诞生的几个月后，保时捷 914 的外形已经清晰可见



小陶土模型变成了实际大小。慢慢地，团队做出了决定：他们朝着正确的方向前进，中置发动机的跑车项目继续不断改进

前几张草案有这明显的区别，有一个草案是在另一个草案上的基础上继续发展，而其他草稿则由两位不同的设计师同时进行。

最终，在同一个项目中工作的设计师们相互交流，与我们今天所做的工作相比，这一阶段和 **Panamera** 的开发有些类似。从某一刻开始，我们确定了我们想要的是什么，概念确定之后，我们基本上想出了两种变体，一个这样，一个那样的。正如你在 **914** 开发历史中看到的，大家并肩工作，相互激励，相互影响。最终你看着房间的另一头，心想：“对，我喜欢那个。”然后你将它们融合在一起。

Q3：1969 年的 914 是一款真正的中置发动机保时捷，尽管它看起来跟 911 很不一样，但像 Targa 那样的防滚架是为了展示家族式设计元素吗？

中置发动机跑车确实是典型的保时捷车型，在当时的汽车同盟，竞争还是开始于前置发动机，但保时捷已经开发出了首款中置赛车：**356** “**No.1**” 也是一款中置发动机车型，只是为了更大规模的生产，最后才不得不做出改变。在这种背景下，费利 · 保时捷的想法完全可以理解，好吧，让我们重新创造一台强大的入门级车型吧。

中置发动机是一个正确的理念，而 **Targa** 防滚架是为了解决安全问题和应对美国法规而创造的，事实上，使用类似 **550** 或者 **Speedster** 的那种极简敞篷概念也可行，但如果新颁布的法规不允许这么做，那摆在 **914** 面前的道路就很清楚了。我们自己已经想出了一个很好的解决方案 —— Targa 防滚架，它结合了自上而下的驾驶和安全。毕竟，我们的理念就是把 “自上而下” 和 “安全” 相结合，现在我们必须让它变得现代化！最终的设计以费迪南德 · 亚历山大 · 保时捷的设计哲学的为特色。尽管不是真正的意图，但这一共同点几乎自动促成了品牌辨识度的创建。

赞赏与距离：毛迈恪毫不掩饰自己的观点，从一个设计师的角度来看，914 并不是他的最爱。然而，他欣赏它的纯粹主义手法。

Q4：概念是否为设计制定了方向？

这就是我如今对保时捷的看法。首先，我们要问自己，什么是最佳概念？入门级、简化、运动化。归根结底，如果我要享受驾驶乐趣，我真正需要的是什么？显然会是一辆中置发动机的汽车，然后转移形式特征是合乎逻辑的下一步。根据发动机的位置来设计出诱人比例的汽车。不得不说，**914** 就具有典型的中置发动机车身比例。我觉得没有东西能跟它相提并论，尤其是在那个时代。

Q5：关于时间表的一个问题：最初的型号可以追溯到 1964 年，但是直到 1969 年 914 才上市。这算得上快吗？现如今情况是什么样的？

以 911 为例，我们在 2018 年底推出了新款，从最初的草图到投放市场用了大约 4 年时间。不过 992 这种情况是一次更进一步的开发，而不是完全开发一款新车。但 914 是，它始于 1964 年左右，推出市场是在 1969 年，也就是 5 年。这很令人印象深刻！项目进展得飞快，特别是在 1967 年到 1969 年之间，有很多实质性的变化。

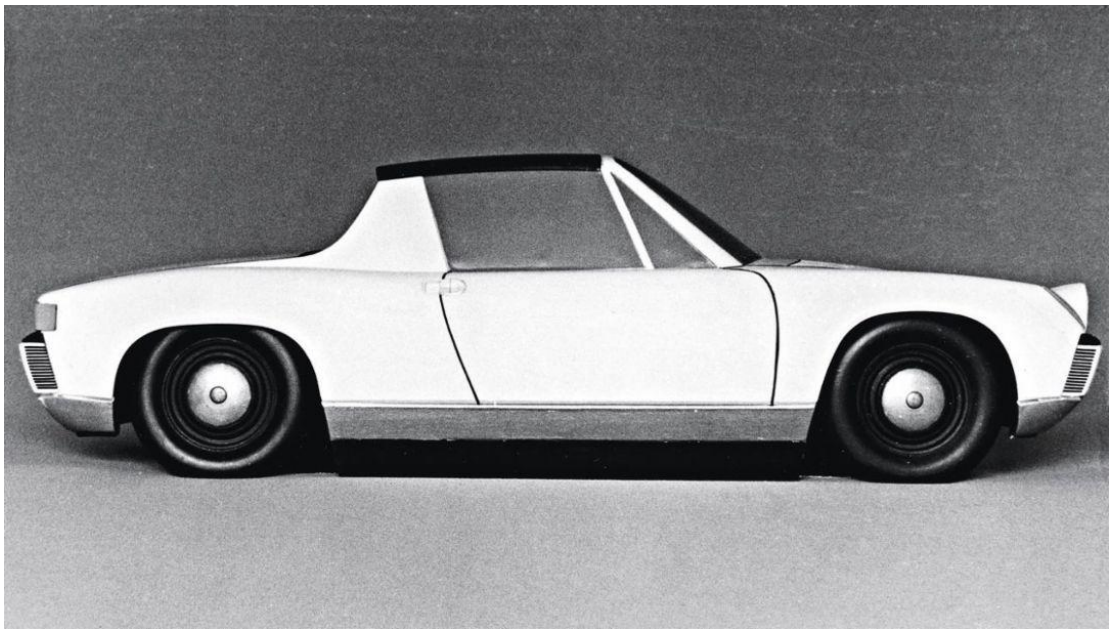
细节方面诸如车头，特别是车前大灯，是长时间讨论的主题。双前灯还是单前灯，这是个问题，带有弹出式双前灯的版本在设计上显得风格更为统一。如果我们还记得那段时光，在 1965 年、1967 年，这是很疯狂的。在我看来，这是一个有趣的哲学问题，911 有一个圆形的头灯，但更便宜的车就该有两个头灯？这不符合逻辑，但这个草案已经是最前沿的了。

毛迈恪：
最终的设计具有费迪南德・亚历山大・保时捷领导下的造型哲学特征。

在测试了一系列的设计改型后，914 出现了隆起的翼子板和引人注目的示廓灯。

这符合保时捷的边缘指引理念，这是说司机可以通过外部的翼子板了解车头的指向，对于保时捷来说，这种理念源于 911 车型。

如果你在山路上驾驶 911，这一点就真的很有用。而在许多其他跑车身上，你只能看到前挡风玻璃，不是车头的一端。当你坐在车里，这独特设计的前翼子板就能提供方向感，在 914 身上也是如此。我不清楚这算不算品牌识别度，也就是我们现在说的 “发动机盖上的乐章” 是否已经对这个设计起了作用。至少在这个项目中，它在 911 的基础之上，设计了一台完全不同类型的车。当发动机位于前部时，这样的设计很有难度，但它显然已经成为了一种风格元素，用于传递品牌身份。



腰线和车尾的造型比车头更快定型，关于大灯的布置进行了大量探讨，最终出现了单个跳灯与保险杠中的灯相结合的概念

Q6：914 的风阻系数为 0.37，即使有跳灯的设计，也没有复杂的计算机模拟，可以说是好得惊人。如今的技术是否会限制人类设计的影响力？

尽管如今有各种模拟和现代技术，我相信我们的创造力才是无限的。就像 20 世纪 60 年代一样，那时的小伙子们当然对诸如空气动力学上什么是有效和无效有基本的了解。今天我们知道，在车轮前面有低压区和在车身后部有很强的低压区对于空气动力学来说是最糟糕的事情。

如果你看一下 914 笔直的布局，它就一个极现代造型的方案。在这种情况下，空气动力学的工作很可能是非常出色的，因为人们渴望制造一辆非常现代化的汽车。这个结果肯定不是巧合，即使没有今天的模拟方法，公司里也有足够多的人从一开始就知道什么是有效，什么是无效的。

Q7：在过去，工程师也是设计师，如今的设计师必须具备多少技术人员的素质？

你必须对此有基本的了解。如果你想要达到某些目标，你就必须对你所做的事情有基本的了解。因为如果没有这些，在面对任何质疑时，我们就无法反驳那些传统的技术人员。

Q8：你对 914 的外形有什么个人看法？

我还是觉得这车的造型有点古怪，但当你更仔细观察时，画面感就不一样了。迄今为止，我并未深入研究过 914，在过去的一小时里，我们一直在讨论这个话题，事实上，当它刚一出现，我就又回到了我认为它是一辆现代汽车的观点上。

毛迈恪：
914 笔直得有些粗暴的布局是寻找极现代设计的答案。

在它所处的时代中，这款车是多么的与众不同。中间那么大块面没有筋线，也没有多余的设计，这样的设计需要很大的勇气，真的很棒。我觉得车尾的设计很不错，以今天的观点来看，整个设计过程也非常吸引人。我必须承认，我仍然有点不情愿谈到这款车，但对我来说，时间的表现胜过一切。能想出这样的点子，还有详细的解决方案：很棒的宽前灯、极简的门把手，都很适合于当时的保时捷新产品。我觉得有意思的是，费迪南德 · 亚历山大 · 保时捷和他的团队是如何将这种现代简约的风格，以类似于从 356 到 911 的过渡方式引入的。我在 914 上的投入越来越多，这种简化的手法正是我现在所追求的。整合设计，而不是繁杂堆砌。

典型的保时捷：毛迈恪牢记着那款建立了保时捷品牌的中置引擎车型 356 No.1，而 914 则再次采用了这种哲学。

Q9：914 有未来吗？还是说至少能提供灵感？

我们一直在讨论关于入门级保时捷的这个话题。我认为这很有趣，但是人们对那样一辆车的特性有不同看法。保时捷可能是唯一允许这种情况发生的品牌。一款入门级的保时捷指的不是在价格方面，而是一种还原的感觉。比如一台几乎没有电子设备的汽车，一切都是机械的、纯粹的，我觉得这个想法很令人兴奋；另外，这款车的目标应该是为奥迪 **TT RS** 或高尔夫 **R32** 的消费群体而设计的，简单来说，就是一款现代版的 **550**。仅出于行车安全，尺寸方面的极限会迅速达到，这自然而然会要求汽车具有一定的尺寸。

当然了，销售人员可能会有不同的看法，从他们的角度来看，便宜得多的入门级保时捷是正确的选择，但这不是我的行事方法。纯粹，还原，“回到我们的本源”。我觉得时机已经到来，那会是一台典型的保时捷。

PORSCHE NEWSROOM
保时捷新闻中心
长按识别二维码并关注