

## 涡轮时代：来自沃尔特·罗尔的历史课



PORSCHE

没有人比拉力赛传奇车手沃尔特·罗尔更了解保时捷 911 Turbo 了，他在 41 年前就给自己买过一台，他在保时捷的第一台车也是 Turbo。如今，在保时捷霍根海姆赛道的体验中心里，他带领我们回顾了这七代旗舰车型。



### 第一代：930

这 Turbo 车型的鼻祖源于汽车生产中的一场技术革命。最初的版本就拥有 260 PS 的强劲输出功率，搭配的四速变速箱让动力输出显得非常猛烈，但对于经验丰富的驾驶者来说这带来了奇妙的挑战。930 车型的造型设计也非常梦幻，外扩的翼子板搭配 Fuchs 车轮，更别说那夸张的后扰流板了。在 1979 年，我实现了个人的梦想，当这款车上市四年后，我购买了第一台属于自己的 911 Turbo。





## 第二代：964

与 930 最后一个版本一样，新一代车型的排量为 3.3 升，它仍然有着突出在高耸车灯两侧的宽大翼子板以及尾部硕大的扰流板，非常漂亮。与其他型号的 964 代一样，新车型配备的 ABS 以及转向助力显著提高了驾驶安全性。然而前期车型的发动机显得有点过时，与前代车型相比，在动力学上没有明显的进步，这就是为什么早期车型如今并不太受欢迎。然而，Turbo 3.6 发生了根本性的改变，全新设计的发动机拥有 360 PS 的输出功率，至今这仍然是人们梦寐以求的车型。





### 第三代：993

更上一台阶：全轮驱动。在我说“没有全轮驱动的汽车只是权宜之计”后，我相信我在其中起到了不小的作用。在开发的初期，我曾表示，如果没有全轮驱动，那么就不可能制造出 408 PS 功率的跑车。经过多次测试后，我们决定采用新型的粘性耦合器来将动力可变地输送到前轴，而不是固定分配动力的传统方式。特别是结合魏斯阿赫后桥以及双涡轮增压技术，993 Turbo 的驾驶感觉简直棒极了。





#### 第四代：996

这一代的里程碑是水冷发动机，在技术层面这一代车型非常出色，甚至还带来了源自赛车运动的保时捷碳陶瓷制动系统（PCCB）。996 肯定是当时最出色的一代 Turbo 车型，但新车的外观并不是特别受欢迎。许多人诟病其“煎蛋”形状的车灯，但我看来是完全不公平的。对我来说，尤其从今天的角度来看，996 Turbo 会是内行人的建议：它仍然是一款速度非常快的跑车，完全适合日常驾驶，而且价格合理。不过我更喜欢手动变速箱版本，首次引入的 Tiptronic 自动变速箱明显弱化了它的 420 PS 输出功率。





## 第五代：997

997 代表着设计风格向现代迈进了一大步。即使是今天，这款车也不显得过时，它体现了现代保时捷的美学。在技术方面，997.2 Turbo 车型的动力输出达到了当时不可思议的 500 PS，并首次引入了 PDK 保时捷双离合变速箱。最后的结果就是这是一台非常出色的车，至今我也找不到什么缺点，并且仍然很喜欢开 997。







## 第六代：991

更宽的尾翼甚至让人回想起初代 Turbo 车型，全新的全轮驱动系统改善了动力分配效果，还加入了后轮转向功能，最后就是更高的输出功率。991 Turbo 在驾驶动力学上设立了非常高的标准，很难相信还有改进的空间。发动机的响应性、平衡性以及强大的动力，真是让人难以置信。





## 最新一代：992

说实话，我简直无法想象如何在上一代的体验基础上再进一步增强。但是当我今天在霍根海姆赛道驾驶 992 Turbo 时，这一切让人太不可思议了。它在许多方面再一次得到了完善，让我几乎说不出话来。992 Turbo 开起来就像是超级跑车，但任何坐在它方向盘前的人都不会感觉害怕，没有转向不足、没有转向过度，快得惊人。这款车的诸多性能在数年前完全是难以想象的，我要向开发部门脱帽致敬。





PORSCHE NEWSROOM

保时捷新闻中心

长按识别二维码并关注