

## **标题：最初的框架：第一台 356 的灵感来源**

### **摘要：75 年前，工人们纯手工打造了保时捷 356**

第一辆保时捷 356 是手工制造的，而一个由白蜡木制成的坚固车架正是它的灵感来源。

在这座由 Helmut Pfeifhofer 于 1982 年开设的格明德保时捷汽车博物馆中，“停靠”着一款传奇原型“车”：那是一个由白蜡木制成的坚固车架，而它正是第一辆 356 的灵感来源。75 年前，工人们纯手工打造了保时捷 356，其诞生地便是奥地利小城格明德。

这段历史如今看来仍鲜活异常。车架上所采用的“形式服从功能”模式，让这款原型车看起来历久弥新，其设计历经数十年依旧自然流畅。关于这款原型车，保时捷文献中常常会用到“敲木模型”这一术语：但事实上，这个原型车木架从未被敲过。这款原型车是 1948 年以来奥地利格明德保时捷工厂所生产汽车的元老。当时总共有 52 辆保时捷 356/2 驶下生产线：44 辆双门硬顶和 8 辆敞篷跑车。此外，同期生产的还有 8 到 10 个后来称为 SL 的轻量化车身，但这些车身一直要到 1951、1952 年，才由斯图加特赛车部门完成组装。

75 年前，保时捷还只是制造商分工链条中的一环，距真正的汽车量产仍十分遥远。当时，保时捷钢制底盘的生产效率已达到了相当高的水平。但要完成外部整体车身的生产依旧十分耗时费力。铝板需要用锤子手工敲打成型，然后反复放在木质框架上进行比对。这是一个漫长的试错过程，每个步骤都需不断重复，直到门、发动机盖、车顶和翼子板与木制模型完全吻合。即使是专攻此事的工匠大师，

也需要耗费至少 90 个小时，才能打造出一款完美无瑕的 356 车身。接下来，人们才能放心地将车身钉在、铆在或是用螺栓固定在内部结构上。这就是为何保时捷同时让维也纳的 Kastenhofer、Keibl 和太脱拉（Tatra）或瑞士图恩的 Beutler 等公司参与金属钣件的生产。

## 开始量产

1949 年底，保时捷从格明德搬到斯图加特，进驻这个原本属于鲁特汽车车身厂（Karosseriewerk Reutter）的厂房，从此也结束了那个生产环境简陋、只能依赖纯手工进行费力生产的时代。在此之后，只有当保时捷需要生产小批量量产的车型，如 16 辆拥有轻合金车身的 356 America Roadster 时，才会继续沿用纯手工生产。在斯图加特的鲁特工厂中，保时捷也曾复刻了当年的木制 356 模型。但这已是冲压工具精密配合的生产成果，展现出来的是车身部件，而非匠人巧思，坚固的钢板也替代了虽然重量轻得多，但柔软易形变的铝合金板。

而随着现代冲压机的出现，生产的速度也在不断提升。冲压机沉重的敲击声象征着车身建造的步伐，大锤小锤的呼呼作响成为了昨日的荣光。而量产的实现也标志着保时捷 356 的独特辉煌的开端。