

标题：把“萨沙”带回家

摘要：百年经典传奇，重回故里

回到起点：100 多年前，费迪南德·保时捷（Ferdinand Porsche）在奥地利维也纳新城设计了一款独一无二的赛车：Austro-Daimler ADS-R，绰号：萨沙（Sascha）。今天，我们将一起把这位前塔格·佛罗热（Targa Florio）公路赛冠军车带回家。

力旋曲柄，轻踩油门，令人期待的声音随即响起。路人纷纷掏出手机，咖啡馆老板走上露台，一张张面孔出现在了历史悠久的古典建筑橱窗里，好奇地向外张望。众人皆知：这可不是一辆普通汽车的轰鸣声。千真万确！100 多年前，费迪南德·保时捷设计了这款名为 Austro-Daimler ADS-R 的运动赛车，配备 1.1 升四缸发动机，精而不简，动力十足。目前，它是保时捷博物馆中最古老的可驾驶车辆。驾驶它的人是 Jan Heidak，他是保时捷博物馆维修车间车辆技术主管，也是车间最年轻的员工。他与车间负责人 Kuno Werner 一起花了几个月时间，使得这辆老爷车重焕生机，再次上路。在《Christophorus》的见证下，他们将带 Austro-Daimler ADS-R 回家，回到它的诞生地奥地利维也纳新城。

梦想家的遐思

1920 年，费迪南德·保时捷提出了一个极具前瞻性的构想。为了实现目标，他煞费苦心。当时，45 岁的他在维也纳以南约 60 km 的维也纳新城工作，时任汽车制造商奥地利-戴姆勒（Austro-Daimler）公司的总经理。他的愿景：设计一款小型民用车——适合大批量生产、轻巧方便、价格实惠。作为在当时就已经十分知名的设计师，保时捷的这个构想比后来的大规模量产汽车理念领先了几十年。Alexander Joseph Kolowrat-Krakowsky 伯爵成为保时捷实现梦想的有力盟友。

Kolowrat 伯爵是奥地利-戴姆勒公司的合伙人、电影制片人，同时也是一位狂热的赛车运动迷。朋友们都亲切地称他为“萨沙”（Sascha）。汽车生产需要获得奥地利-戴姆勒公司董事会的批准，但董事会对该项目持怀疑态度。保时捷确信，在公开赛上取得傲人成绩，进而赢得各界积极关注是应对质疑的最佳方式。因此在原量产四座汽车计划之上，他推出了发动机排量仅为 1.1 升的赛车版 ADS-R。考虑到 Kolowrat 是当时项目的出资人，所以该款赛车也被命名为：萨沙。就此，仅重 598 kg 的轻量级赛车应运而生。

1922 年，奥地利-戴姆勒旗下四辆原型萨沙赛车在塔格-佛罗热（Targa Florio）公路赛上首次亮相。该项赛事在意大利西西里岛举行，穿越马多涅山脉，挑战重重。就在比赛前夕，这些赛车才刚刚走下生产线。在前去参加比赛的列车行驶途中，保时捷团队将四辆赛车车身漆成红色，以便它们在意大利不那么引人注目，降低被盗风险。而为了便于从远处就能立刻认出，Kolowrat 在车身上加上了扑克牌符号。

三辆萨沙赛车参加了排量为 1.1 升级别的比赛。Kolowrat 亲自驾驶其中一辆萨沙，但因发动机问题退赛，另外两辆则成功斩获组别冠亚军。第四辆萨沙赛车配备了排量为 1.5 升的发动机，在高级别公开组参与角逐。经过 432 km、6,000 个弯道和最大达 12.5% 的坡度挑战后，位列榜单第 19 名，最高时速达 144 km/h。

意大利媒体对 ADS-R 盛赞不已，称其为“塔格-佛罗热公路赛的启示之作”。值得一提的是：尽管萨沙的发动机功率只有其他赛车的五分之一，但平均速度仅比它们慢 8 km/h。奥地利-戴姆勒公司董事会对萨沙创造的奇迹有所耳闻，但仍没有

为此做出任何实际行动。尽管如此，萨沙并未停下脚步。在 52 场比赛中，它风驰电掣，相继又取得了 22 场胜利。但遗憾的是，出于财政原因、通货膨胀以及对奥地利市场的悲观考量，董事会最终对汽车批量生产投出了反对票。因此，计划最终止步于仅有的几辆 ADS-R 原型车，而费迪南德·保时捷关于大规模生产轻便、经济型汽车的愿景也暂时搁浅。

终回故里

2023 年，萨沙终于回到了维也纳新城。太阳将光芒洒向绅士街（Herrengasse）。时隔百年，此处街道魅力不减。这里建筑历史悠久，许多都被列入了文物保护名录，有一些甚至可以追溯到中世纪。Jan Heidak 踩下油门，萨沙缓缓起动。一百多年后，它再次行驶在这条街道上。萨沙在老城区穿行，绕过晚期罗马式风格的大教堂，驶过 13 世纪的雷克塔大门。当年维也纳新城的人们欣赏到这一幕时，想必也该是此般景象。今时今日，包括奥地利-戴姆勒工厂在内，许多保时捷时代的建筑已不复存在。但像费迪南德-保时捷环路（Ferdinand-Porsche-Ring）这样的街道仍然留存在那里，诉说着历史。

今天，只有 Heidak 知道驾驶这款赛车的感受。在短暂的休息间隙，他说道：“萨沙是为赛道而生的。它的抓地力超乎想象，加速迅猛，动力十足。其实它不适用于现在这种路面。但驾驶它真的很有趣。我可以真实地感受到车身的每一次震动，听到发动机的每一声轰鸣。因为萨沙没有动力转向系统，所以在驾驶时需要施加很大的力量，并且要对车有所感觉。”此外，护目镜也是驾驶时必不可少的工具，因为前轮会卷起路面尘土。但对于 Heidak 来说，这一切都是一种享受。他说：“能够驾驶这样的传奇之作，绝对是我的荣幸。”

向费迪南德·保时捷看齐

Heidak 再次跃上赛车。车上并没有安全带，也没有照明设备。除了驾驶座外，还有一个供机械师使用的应急座位，这在当时的赛车上很常见。踏板的布局也很特别：左边是离合器，右边是刹车，中间才是油门。保时捷博物馆维修车间负责人 Kuno Werner 说：“在项目开始后，我们才意识到，原来在萨沙上还有很多东西需要我们去钻研，去理解。为了使驱动系统重焕生机，我们得尝试去理解当时设计师的思维。”尽管保时捷博物馆内藏有超过 700 辆珍贵的汽车宝藏，但这一时代的杰作实属罕见。

Werner 补充道：“例如，当代汽车已很少采用带拉索的鼓式刹车，而且当时的发动机也和现在的有很大区别。所以在修复萨沙的发动机时，我们特地请到了一名战前发动机的专家。”为了重塑这部经典之作，团队还特制了一些修复工具。在这个过程中，专家们在萨沙上发现了那些深植于当代保时捷基因中的早期特点。“例如，萨沙采用了铝制轻质结构和低重心设计。这正是贯穿保时捷跑车历史的一条主线。”Werner 说道。那时的铝材料甚至比现在的更为昂贵，但费迪南德·保时捷还是决定采用这种材料。因为他始终追求卓越的性能——这种执着，至今仍与保时捷品牌紧密相连。

重生只是开始

下午，萨沙突然无法启动了。尝试点火、推车，都无济于事。紧张的气氛笼罩着整个团队，但唯独 Werner 和 Heidak 显得从容不迫。没有过多的言语交流，他们立刻投入工作。一举一动，十分熟练。不出一刻钟，那熟悉的赛车轰鸣声就再次响起了。Werner 解释说：“需要更换一个火花塞。这么老的车出现这种情况是很正常的。这种情况在意料之中。”学海无涯，学无止境。Werner 自己就是明证，他今年 49 岁，已为保时捷效力了近 27 年，经验十分丰富。但是，这个项目对

他来说仍是一个挑战。

Werner 说：“刚开始，我与萨沙之间并没有太深的情感纽带。在我的认知中，保时捷的故事应该是在后来才开始的。但当我深入挖掘这部车的历史，发现许多熟悉的保时捷元素时，我对它的认识和情感有了明显的转变。”现在，萨沙又恢复了正常运转：空载重量 598 kg，四缸直列发动机转速可达每分钟 4,500 转，功率为 50 PS。发动机采用顶置凸轮轴，排量 1,100 cc。当被问及这段经历时，Heidak 说：“这是我梦寐以求的任务。我们在博物馆的维修车间里，与那些见证了逾百年历史的车辆打交道。而萨沙这样的经典之作，更是其间的璀璨明珠，无与伦比。”

29 岁的 Heidak 驾驶着萨沙，在城里行驶最后一圈。他缓缓穿过城堡街（Burggasse），沿着历史悠久的城墙行驶。Kuno Werner 站在路边，露出满足的微笑。他感慨地说：“能够将萨沙重新带回它的故乡，全凭我们整个团队的共同努力。”在这一重大修复工程中，无论是魏斯阿赫研发中心的同事、退休的老员工，还是外部的合作伙伴，每个人都为之付出了巨大的努力。“但这仅仅是开始。”Werner 坚定地说。未来，萨沙将继续深度参与到公司活动中，生动地传达保时捷基因的深远起源。