

DRIVE

THE ALL NEW RETRO 911

復刻 911 經典老蛙

超過一甲子沒有變過基本造型，
Porsche 911 車系不僅累積了數代人共同的熱情與夢想，
也創造出不退流行的古典時尚。
若你難以認同那些大同小異的電控新車，
那麼以當代科技全新打造的不同世代 911 跑車，
倒是品味駕馭的另一種極致體驗。

Text_James
Photo_Singer Vehicle Design、Ruf、Gunther Werks

話說開新車是人生一大樂事，這話可不假，那是一種結合成就感、駕馭感的綜合滿足。特別是駕駛走在時代尖端的豪車、酷炫跑車或電動車，那還多一股駕馭時尚浪頭的前衛感。不過，就像電影《捍衛戰士：獨行俠（The Gun：Maverick）》以 10 倍音速的最先進飛機開場之後，卻仍要以 1973 年 Porsche 911S，以及二戰的經典戰機 P51 Mustang 來作為結尾。這告訴我們，在品味的世界中，「求新」與「品舊」同樣重要。

所以駕馭老車，不只是一種生活情調，也是透過汽車特定空間，享受全然不同、跨越時空的品味。想起來浪漫，不過實際上的情況是老車難照顧，尤其那些難以預料的電路、動力傳遞、冷卻問題，以及不夠友善的空調冷氣。只能是無怨無悔的愛，才能治好這些老車的各式疑難雜症。





經典的 993 世代，強悍的 GT3 等級性能，充滿歷史感的海灣石油車身塗裝，儘管是上個世紀 90 年代車身外觀，但骨子裡卻是最新科技的總和。這就是以全新技術復刻經典 911 的魅力。一股全新潮流，正在創造出獨有的古典時尚品味！

DRIVE



老 911 絕無僅有的魅力，除了經典蛙眼車頭之外，性感的寬臀車尾，更有著令人銷魂的背影。



但現在還有另外一種方式，能讓你坐擁歷史上公認，最能跨越時空的經典名車——1994 年至 1998 年間生產的 993 車系 Porsche 911。那就是透過全新造車科技，一輛全新打造的復刻 993，以全新的姿態出現在我們這個時空中。

這樣的需求，促成像 Singer、Ruf 或 Gunther Werks 這類車廠，用全新的技術打造全新「老」Porsche 911，儘管骨子裡徹頭徹尾就是一輛新車，但外觀姿態，不論是 930 世代、964 世代或是 993 世代的 911，都是毫無違和也最令人稱羨的「古典時尚」。

經典 911 越老越有味

如果你是年輕世代車迷，難免會有疑問：為什麼要復刻老 Porsche 911？汽車業在過去一百多年來，創造過無數經典，不管是 Ferrari、Lamborghini、Aston Martin，甚至更大眾化品牌，例如雙 B 或美國 Ford 等，在不同歷史時間點上，都有膾炙人口的作品。但說起 Porsche 911，有幾個關鍵原因，讓它擁有古往今來汽車界最獨特的江湖地位。第一，它有著跑車歷史上堪稱「唯一」的後置引擎後輪驅動底盤設定，這樣的底盤，儘管容易有轉向過度的問題，但在跑車駕馭上，反而成為一種特別的、無可替代的駕馭享受。第二，是它傑出的設計，在工業設計領域裡，完全符合 1970 年代德國設計大師 Dieter Rams 所提出，一個好的工業設計作品，必須具備 10 個基本原則（即著名的「設計十誡」），包括創新的、實用的、美觀的、易懂的、克制的、誠實的、長命的、在細微之處也維持一貫、盡量少的設計，以及環保的。儘管最後一項見仁見智，不過這輛跑車簡約的設計，使得它到 1980 年代的車款，都還可以共用部分 1960 年代零件，不得不說，這也是另一種環保精神具體實踐。

另外，911 地位之所以獨特，第三點尤其重要，就是它超過半世紀的外型幾乎沒有改變。儘管到今天為止，全新世代 911 跑車性能，已經非當年可比，但蛙眼、斜背、雙門跑車的整體造型，以及後置引擎後輪驅動的基本動力與底盤設定，卻都與 1964 年量產問世的 911 都相同。它的設計師認為，「我祖父費迪南·保時捷（Ferdinand Porsche，金龜車設計者）設計汽車，便是取法於大自然，911 也是，它那對眼睛看起來的確像青蛙，但往往最美的型都是來自於大自然，所以為什麼要改？」在 911 設計完成超過 40 年後，費迪南博士的孫子，亞歷山大·保時捷（Alexander Porsche）依然充滿自信地評論自己的作品。

這也解釋了電影裡那輛 1973 年 Porsche 911S，儘管只是短暫現身，但那絕美的線條與背影，卻仍令全球觀眾驚艷，沒人會懷疑這半個多世紀前的設計，放在今天的公路上，其魅力會比任何一輛最新車款遜色。也就是說，911 這輛跑車承載了整整一甲子，好幾個世代人的共同夢想與記憶，加上它的價格也不算高不可攀，所以比起任何汽車歷史上的經典作品，都擁有著更多的粉絲與信徒，也是復刻產業裡最經典的第一之選。不過，歷代 911 也有相對較主流的經典世代，例如 1973 年的 Carrera、1989 ～ 1993 年間生產的 964 世代，或是 1994 ～ 1998 年間生產作為末代氣冷引擎的 993 世代，迄今都已經廣泛成為各種等級收藏家車庫裡的貴客。

也就是說，復刻 911 這個工作，要重建的不只是一個古典的外觀形體而已，也是要重建那古典的駕馭精神與信念，以及一個超越時空的工業設計圖騰。這是一個不容易，而且需要理想與堅持的工作。

Singer Vehicle Design

賦予最經典的 911 精神

跨國經營的 Singer Vehicle Design，由英國人所成立，但其總部設在洛杉磯，在英國也設立營運中心，在受市場肯定之後，2017 年更在日內瓦成立自己的品牌手錶，毫不掩飾它對於 Porsche 911 的尊重。品牌名稱 Singer 既是明示著創辦人 Rob Dickinson 來自於音樂圈，是英國搖滾樂團 Catherine Wheel 的前主唱和吉他手。也同時一語雙關地，向著名的保時捷工程師 Norbert Singer 致敬，此君以其汽車動力學與輕量化的專業，在 1980 年代保時捷 911 與利曼等賽車歷史中，為這家斯圖加特跑車廠，創造數不清的冠軍獎盃。不過 Singer Vehicle Design 也特別強調，他們所打造的跑車，請勿稱為 Singer 911，或是 Singer 的 Porsche 911，這些說法都是對於 911 的不尊重。Singer Vehicle Design 不製造也不銷售汽車，他們想做的，只是修復、重建一輛理想中的 Porsche 911 跑車。



難以想像在 Singer Vehicle Design 「謙卑」的工程精神之下，1970 年代經典 Carrera 造型的 911，竟可以「全新」的姿態，加上現代化的強悍性能重返公路！



1



2



3



4

1. 在既有 911 設計格局下，以全新材質、全新科技，讓人無違和地回到半個世紀前的駕駛空間。
2. 除了加寬車體之外，Singer Vehicle Design 重建的 30 世代 911，在原汁原味的外型之下，展現出非常內斂的現代感。
3. 古典的五環表，也隱約展現了全新的設計價值。
4. 高級皮革的桶型賽車座椅，是 Singer Vehicle Design 的 911 內裝設計最具現代感的部分。

毫無疑問，對於 911 基本教義派信徒來說，Singer Vehicle Design 的謙卑態度顯得頗為恰如其分，更展現出一種讓人信任的價值，它確保了從這裡出廠的每一輛 911，都被賦予了最完整也最經典的 911 精神。實際上，2009 年 Singer Vehicle Design 在洛杉磯成立之後，就逐步在老 911 車迷心中打開知名度，因為他們擁有超過你期待的全套氣冷 911 知識。你可以將手上的老 911 送到這裡重建，也可以跟他們購買重建後的整車。一般來說，每輛老蛙在這裡重生，大約需要半年至 1 年左右的時間。這期間包括工程師們會傾聽你的想法，並且給予適當的回饋建議。只要預算夠，就可以把當今所有好料通通端上車，例如碳纖維車身、各種最頂級的（Recaro）賽車椅、陶瓷碳纖維煞車、競技懸吊以及 Porsche 最新的電腦控制系統等。引擎部分，則是與 Cosworth、Ed Pink Racing Engines 或 Williams 等公司合作，重新加工來取得更大的動力，同時也重新設計加

油口和加油口蓋。若真要對這些開銷有個概念的話，代價約莫是 40~50 萬至 200 萬美元左右。

Singer Vehicle Design 最新作品是針對 930 世代的氣冷渦輪增壓版本，進行「重新研究」，具體的項目，包括狼藍輕質碳纖維車身，以巡航為重點的後輪驅動與懸吊系統，內裝則是採用馬里布（Malibu）沙灘的顏色，搭配黑森林木紋飾面，加上電動可調加熱座椅與全新空調（原來 930 是幾乎沒空調可言的），而車尾那重建的 3.8 升雙渦輪增壓中冷水平對臥六缸引擎，可以擁有全新的 450 或 510 匹馬力，搭配 6 速手排變速箱、陶瓷碳纖維煞車系統等。光是用想的就足以讓人熱血沸騰。

另外，別以為你口袋夠深，在 Singer Vehicle Design 就真可以天馬行空，例如要求將引擎移到車頭，或是堅持把車尾的水平六缸改成四缸或八缸等，這已經不是技術問題，而是觸及底線的原則問題。

RUF CTR Anniversary

古典又強悍

一般印象會以為 RUF 是一家專精於 Porsche 跑車改裝的車廠，不過實際上，這家 1939 年成立於巴伐利亞 Pfaffenhausen 的品牌，從二次戰後製造巴士，到 1970 年代開始推出性能版 911，都一直是以一家汽車製造商的角色存在。換言之，RUF 跑車的基本流程，是從 Porsche 取得基本的車架與引擎之後，加上自己的設計與零部件，並在認證系統與法規上，被允許掛上自己的品牌對外銷售，包括車輛行照上註明的也是 RUF，而不是 Porsche。儘管長年來，我們都習慣地認為 RUF 在做的，就是讓 911 變得超極強悍。



在古典的 911 造型下，很難想像整個座艙已經採用最高等級的單體式碳纖維結構。CTR Anniversary 儼然就是最具古典時尚的全新超級跑車。



1

RUF 在 911 跑車領域的初試啼聲之作，是 1977 年針對 930 世代的 911 進行性能重新調校。當年這輛跑車搭載 3.3 升引擎，隔年進一步推出自己的車型，稱為 911 SCR，搭載 217 匹馬力的 3.2 升自然進氣引擎。不過真正讓 RUF 在 911 跑車界聲名大噪之作，是 1987 年的 RUF CTR，這輛以 964 世代 911 為基礎但全新打造的作品，當年在美國汽車雜誌《Road & Track》主辦的極速挑戰中，寫下 339.8 km/h 最高速度，站上那個年代全球最速量產車記錄，一時之間睥睨車壇（當年的第二快，是 Porsche 新推出的超級跑車 959，極速跑出 317 km/h），這輛頂著鮮黃車身的跑車，也因此被汽車雜誌編輯們稱為黃鳥（Yellowbird）。實際上，RUF 在極速上的輝煌成就，一直持續狂飆到 1990 年代。1995 年後繼車款 CTR2，極速甚至達到 350 km/h，一度成為當時世界上最快的公路合法量產車，這個記錄後來才被 McLaren F1 改寫，但相對於 McLaren F1 有著更「友善」的車價，已經足讓 CTR2 奠定不朽江湖地位，也將 RUF 與 CTR 的名號，深深烙在 911 車迷心中。

就在 CTR 經歷了 30 年風雲之後，如今全新 CTR Anniversary 再度繼承當年 964 世代的 911 外型，不過在這十足古典的外型下，骨子裡卻是全新規格的高科技。它採用碳纖維單體座艙，再以超高強度鋼管打造前後副

車架，再搭配與 F1 賽車相同的碳纖維車身，總重僅 1,250 公斤。從零開始打造的基本架構，儼然就是一輛 Hyper Car 超級跑車與最頂尖工廠賽車的規格，不變的是這輛新車仍維持後置引擎、後輪驅動、水平對臥六缸引擎的經典 911 架構。

「我為 CTR Anniversary 思考了很長的時間。」RUF 第二代老闆 Alois Ruf Jr. 解釋「我們盡可能減少數位控制的介入，為的是將令人著迷的原始、純粹的駕駛方式，搭配驚人的低馬力 / 重量比、手排變速箱與現代賽車技術完整整合。」所以新版 CTR Anniversary 的絕佳操控，透過雙 A 臂上的獨立懸吊，搭配縱向安裝在底盤上的彈簧減震系統，眼尖的人一看就知道，這種懸吊系統設計，與 F1 一級方程式賽車的結構完全相同。而前六活塞配 380 mm 超大碟盤，後四活塞配 350 mm 制動碟盤，也確保它車尾的 3.6 升水平對臥六缸引擎，所爆發的 710 匹馬力，隨時可以被穩穩地停下來。

CTR Anniversary 這輛看起來古典優美，但性能又極其驚人的跑車，在搭配七速手排變速箱的控管下，最終 3.5 秒可從靜止加速到 100 km/h，9 秒可完成靜止到 200 km/h 加速，最終極速高達 360 km/h。



2



3

1. 做為經典的 Porsche 911 性能品牌，RUF 以 964 世代 911 造型為基礎，所推出的 CTR，堪稱極致速度的代名詞，早已經深植人心。全新的 CTR Anniversary 就是為紀念這三十年前的經典之作而生。
2. 在渦輪增壓加持下，車尾這具特別強化的 3.6 升水平六缸引擎，擁有高達 710 匹馬力輸出。
3. 輪胎是採用特別設計、搭配廠徽的賽車等級中央鎖止輪轂。

Gunther Werks

體現人車之間的駕馭情感

在 1994 至 1998 年間生產的 993 世代 911，對前後好幾個世代的 911 信徒來說，不僅是個一去不復返的美好年代，也是一個最棒的 911 跑車世代，因為它是最後一代氣冷引擎 911。簡單來說因為機械極限，Porsche 在 1998 年之後便將 911 改為水冷引擎，而這也讓諸多忠實信徒們，為尋找那傳說中經典的 911 之魂，而狂熱地追求 993 世代。這股浪潮，不僅讓 993 世代車價每年增值，至今甚至已經超越全新 911 跑車價格。同時，也催生像 Gunther Werks 這樣專注於改裝 993 世代的公司。只要你有一輛 993，可以委託他們進行全套改裝，代價大約是 54 萬美元，如果沒有車他們也能夠購置一輛 993 來進行改造。



Gunther Werks 重新設計的 993 世代 911 跑車，除了特別加大前輪軸寬之外，連車燈的光學設計，都是以最新技術雕琢而成，展現獨到的古典科技眼神！



1

Gunther Werks 這個有點怪的名字，源自 1960 年代 NASA 一位大名鼎鼎的德裔美國機械工程師 Gunther Wendt。他以細緻的機械能力，以及可靠的工程紀律聞名，負責過水星計畫與雙子星計畫，甚至電影《阿波羅 13 號》中，湯姆漢克所飾演的太空人與指揮中心操德國腔英文的人員對話，後者就是描繪 Gunther Wendt 的角色，意味著一個完全可信賴的工程與技術能力。

無論你有沒有駕馭過或是擁有 993 世代的 911，一定都會想問：不管那個世代的 Porsche 911 都已經夠好了，Gunther Werks 還能把來自斯圖加特的原始的、完美設計，帶進一個什麼新境界？就這一點，Peter Nam 作為這家車廠的創辦人兼 CEO，特別強調這背後的細緻思考。他自認為 GT3 的忠實信徒，擁有所有不同版本的新世代 GT3，但遺憾的是 GT3 在 911 跑車系列中，是直到 996 世代（1998 年的水冷引擎世代）的底盤才問世。換言之，在氣冷 911 的世界中，一直存在沒有 GT3 這種性能版本的遺憾。「我想要一輛具有駕駛感覺，以及與駕駛者情感有聯繫的車，不像現在水冷的車，開始失去這種聯繫，你會感覺到你和汽車之間的聯繫沒那麼直接，這之間卡著一個電腦。」Peter 更具體解釋，儘管現代的 GT3，毫無疑問可以在一定程度上，體現駕馭與人車之間的聯繫，但再怎麼說，993 世代的 911，才是一輛真正的終極駕駛機器。當你與任何 Porsche 愛好者交流時，都可以得到「993 世代是最好的 Porsche 911」的共識。而遺憾的是，保時捷在當年並沒有製造出終極版本 993。換言之，在 Peter 心中那輛理想的車，就是由 Gunther Werks 來製造出 993 世代的 GT3。

所以 Gunther Werks 的工作，就是用 21 世紀的技術，從底盤開始，打造全新的終極機器。首先就是根據過去的賽車設計經驗，加寬前懸吊，讓它與後懸吊有相同的寬度，因此消除了 993 車系傳統的轉向限制。同時，再找來業界最頂尖的零件伙伴，設計最適當的配置，包括 Continental 的專用輪胎、JRZ 的懸吊專家為這輛車特別設計 4 向可調減震器與專屬懸吊系統、Brembo 以 F1 煞車技術為基礎所設計的前後 380 mm 陶瓷碳纖維碟盤煞車套件。此外，最重要零件，還包括來自 Rothsport 賽車團隊裡著名的賽車引擎專家 Jeff Gamroth，打造出前所未有的、高達 430 匹馬力的 4.0 升水平對臥氣冷六缸引擎，轉速高達 7,800 RPM！透過 ITB 特別設計 GT3 標準的控制核心，精準控制進排氣系統，只要透過儀表板上的一個按鈕，這輛了不起的 993 會提供安靜的 400 匹馬力，或是狂暴憤怒的 425 匹馬力。

除了底盤與動力系統的紮實功夫之外，作為史無前例的豪華 993 跑車，每輛 Gunther Werks 的外觀與內裝也毫不含糊。為了追求輕量化，包括車頂、每個車身鈑件以及座椅、儀表板在內，都是由預浸碳纖維製成。而 Alcantara 的賽車等級麂皮內裝，搭配手工縫製的皮革鋪面，也同步提供各種顏色搭配，精細的設計，甚至連 LED 頭燈，都有著 Gunther Werks 讀到的光學堅持。從這個角度看來，花費 50 萬美元來讓這家洛杉磯車廠打造一輛足以傳家的 993（GT3），也算是個具有獨到眼光的投資。IN



2



3

1. 993 車系這種唯美車身線條，別說將近 30 年後的今天，即使再放 50 年，依舊是最銷魂的魅力。
2. 自 Rothsport 賽車團隊打造的 4.0 升水平對臥氣冷六缸引擎，擁有高達 430 匹馬力輸出，最高轉速達 7800 RPM。
3. 尊重古典風格前提下，以最頂級材料為基礎，全新設計內裝。