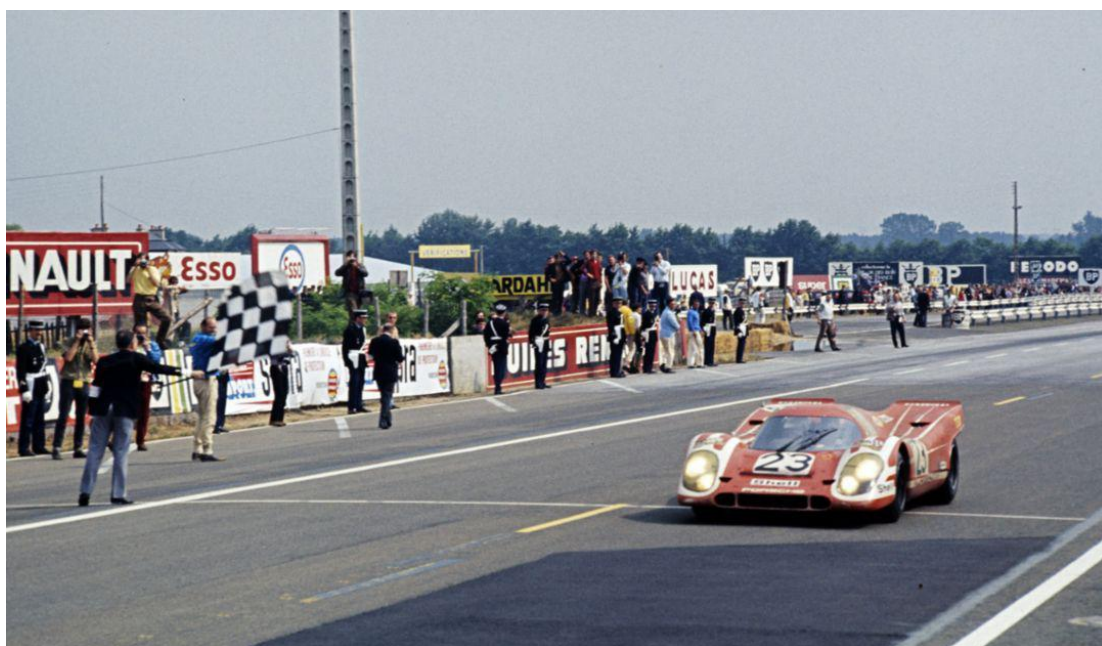


## 保时捷博物馆开展 917 KH 冠军赛车纪念周末活动



PORSCHE



### 保时捷博物馆开展 917 KH 冠军赛车纪念周末活动

60 余年来，保时捷在世界上最大、最传统的汽车赛事，勒芒 24 小时耐力赛中共夺得了 19 次全场冠军以及无数次组别冠军，其中的数之不尽的成就与喜怒哀乐将保时捷与勒芒紧紧联系在一起。在 1970 年 6 月 14 日，保时捷凭借 580 PS 的 917 KH 赛车在那里取得了第一个全场冠军。50 年后，在 2020 年 6 月 13 日至 14 日，保时捷博物馆将会展出当年的那台冠军车。

自 1951 年首次以 356 SL 参加这场经典耐力赛即取得组别胜利之后，勒芒就成为对保时捷来说不可错过的比赛了，但是要取得全场冠军仍有很长的路要走。直到上世纪 60 年代末，保时捷还只专注于较小排量的组别和车型，不过在此领域的频频成功让当时的保时捷开始寻求改变。



1971 年, 吉斯·范·伦纳普 (Gijs van Lennep) 和赫尔穆特·马尔科 (Helmut Marko) 也赢得了 917 KH 的比赛

在 1969 年, 保时捷以仅仅 75 米, 这勒芒史上第二小的差距痛失冠军, 第二年参赛在筹备阶段就吸取了以往的诸多经验, Gerard Larrousse 与 Willy Kauhsen 驾驶的马丁尼涂装保时捷 917 LH 赛车与紧随其后由 Rudi Lins 与 Helmut Marko 驾驶的保时捷 908/02 赛车分获全场第二、三位。这对保时捷来说无疑是一场胜仗。

这场胜仗也开创了一个记录, 在一年后总共 49 位参赛者中有 33 人驾驶着来自斯图加特-祖文豪森生产的赛车, 这项记录一直保持至今仍未被打破。1971 年的勒芒冠军也顺理成章地被 917 赛车收入囊中。



保时捷 936 赛车

到了 1974 年，保时捷在勒芒推出了 911 Carrera RSR 2.1 Turbo 赛车，宣告了涡轮时代的到来。1976 年，保时捷凭借 936 Spyder 赢得了比赛，也成为了历史上属于涡轮增压赛车的首场胜利，一年后的 1977 年，厂队的同一台赛车再度夺冠。又过了两年，一支客户车队的保时捷 935 K3 的成功夺冠标志着后置发动机赛车和基于量产保时捷 911 研发的赛车在勒芒首度获胜。

在 1981 年到 1987 年间，保时捷在勒芒保持了不败战绩，这段勒芒 24 小时耐力赛史上最长的连胜开始于保时捷 936 Spyder 赛车，这也是这款赛车在勒芒第三次夺冠。到 1982 年，厂队用上了全新发布的 956 赛车，首次在勒芒亮相就称霸了整座领奖台。956 是保时捷首台采用铝制单体壳结构的赛车，并采用了创新的空气动力学设计，在不明显增加风阻的前提下提供了非常强大的下压力。

1. Stefan Bellof/D	Porsche 956
2. Jochen Mass/D	Porsche 956
3. Jacky Ickx/B	Porsche 956
4. Henri Pescarolo/F	Porsche 956
Derek Bell/GB	Porsche 956
6. Jan Lammers/NL	Porsche 956
Dr. Jonathan Palmer/GB	Porsche 956
8. Hans Joachim Stuck/D	Porsche 956
David Hobbs/GB	Porsche 956
10. Paolo Barilla/I	Lancia

**Stefan Bellof**  
**Endurance-**  
**Fahrer-**  
**Weltmeister**  
**'84**

**PORSCHE**

© 1984 Porsche AG Stuttgart (Information) Porsche Germany 1984. Vertrieb: Gruppe C. Konstruktion und Design: Design GmbH, Tübingen. www.porsche.com

1984 年保时捷 956 海报

在 956 和它的继任车型 962 C 身上，保时捷推动了电子燃油喷射和点火系统的发展，并运用了如今在保时捷车型上普遍配备的保时捷双离合变速箱（PDK）。



1994 年，在魏斯阿赫（Weissach）962 C 的基础上开发的  
962 Dauer Le Mans GT 赢得了比赛

自 1983 年起，保时捷客户车队也开始使用 956 与 962 C 赛车，在 1983 年的赛事中，前十名中有 9 辆 956 赛车，1984 年和 1985 年也分别有 8 台挤进前十。



保时捷 956 赛车

在上世纪 90 年代，由厂商车队和保时捷客户车队运营的三款赛车共取得四次全场冠军。从 1994 年，魏斯阿赫基于 962 C 打造的保时捷 962 道尔勒芒 GT 赛车夺冠开始，随后是由保时捷开发的 TWR 保时捷 WSC Spyder 赛车，在客户车队的运作下连续赢下了 1996、1997 年两届冠军。

到了 1998 年，98 年款保时捷 911 GT1 是保时捷设计的第一款碳纤维单体壳结构赛车，也是保时捷首次运用碳纤维制动系统，这款赛车在保时捷第一台跑车 356 “No. 1” Roadster 获得上路许可 50 周年之际赢下勒芒最高荣誉。



保时捷 919 Hybrid Evo 飞驰于赛道中

在如此成功的基础之上，保时捷开始将目光转向更接近于量产 911 车型的赛车开发工作中，并更多支持私人车队。在勒芒赛场上，此举为保时捷在 1999 年至 2018 年间赢下了 11 次组别冠军。来到 2014 年，保时捷厂队回到最高组别并力争全场冠军，在魏斯阿赫“从零开始”设计的保时捷 919 Hybrid 赛车拥有独树一帜的技术解决方案。

只有保时捷做到了通过来自 V4 发动机废气涡轮电机和制动能量的回收来为高性能电池组充电，整套动力系统由电动机与内燃机组合而成，输出功率最高可达 900 PS，这一极具前瞻性的方案显然取得了成功，从 2015 到 2017 年，保时捷在勒芒完成三连冠壮举。

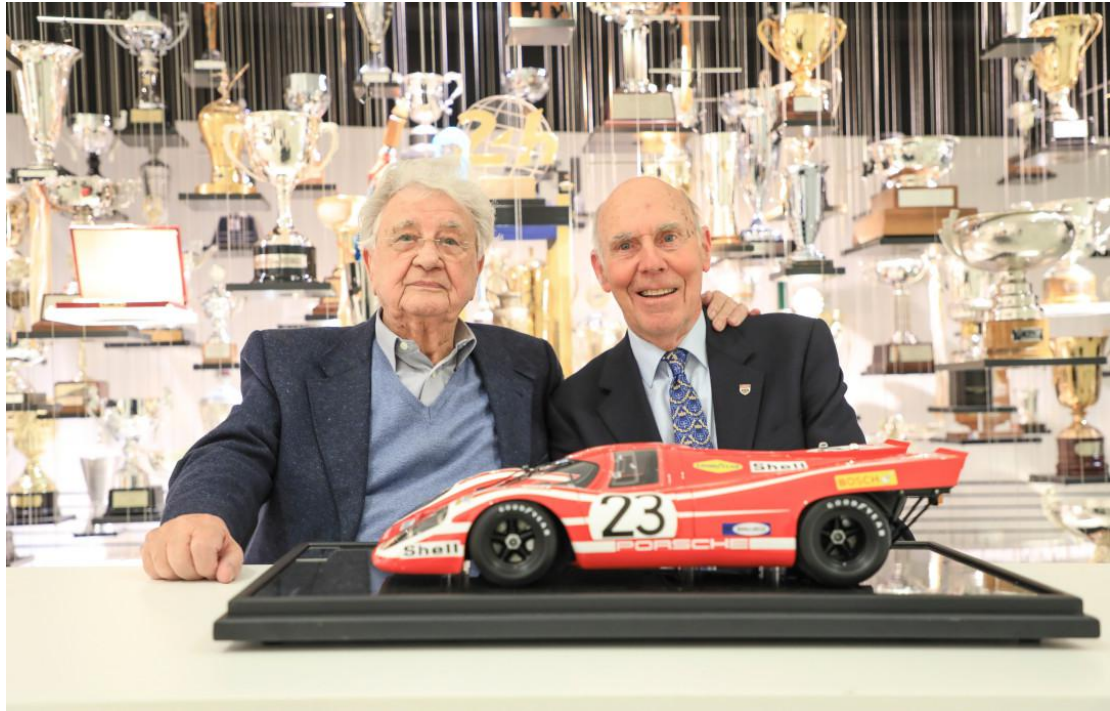


保时捷 911 RSR 赛车

108 次组别冠军、19 次全场冠军，保时捷已是勒芒百年历史中最成功的制造商。2020 年，保时捷将延续自 1951 年起参加勒芒争夺的传统，现身虚拟的勒芒 24 小时耐力赛，不久前新成立保时捷电竞车队将会在 6 月 13 日至 14 日驾驶 2017 款保时捷 911 RSR 赛车出现在虚拟的勒芒赛道上。

勒芒 24 小时电竞赛：在周五下午进行的排位赛中，四台虚拟的 2017 款 911 RSR 凭借出色的成绩包揽组别前四，正赛将于欧洲中部时间 6 月 13 日周六 15:00（北京时间 6 月 13 日周六 21:00）进行，可通过线上直播平台观看比赛。

Hans Herrmann 与 Richard Attwood 回忆往昔



**Hans Herrmann 与 Richard Attwood**

1970 年,在经过 4607.811 公里,也就是 343 圈后,Hans Herrmann 与 Richard Attwood 驾驶带有萨尔斯堡涂装的 23 号保时捷 917 KH 赛车率先冲过方格旗。

**Hans Herrmann:** 这是一场被雨水左右的比赛,我们必须不停地更换轮胎,以适应当下的状况。迫使我们更换轮胎的不是磨损,而是不断变化的天气。事实上,我们作为一支具有强大竞争力的车队,团队协作非常出色,这使我们得以取得胜利。要完成只有两名车手参加的 24 小时耐力赛绝非易事。

**Richard Attwood:** 勒芒是一场要么一切顺利,要么状况频发的比赛。在那个年代,24 小时耐力赛更像是一场长途驾驶而不是一场比赛,赢得勒芒对我们两人来说完全出乎意料,我们的赛车在之前并未达到最强的设置,我跟 Hans 简直是个梦之队。





1970 年，保时捷凭借 917 KH 取得了首个全场冠军

我们整个参赛过程中都好像是在驯服这台赛车，Hans Herrmann 认为：“917 在一开始是一台非常难驾驭的赛车，感觉是它在驱使着我们而不是我们在开车。直到我们成功优化了空气动力学，把它变成了一台能获得冠军的赛车。”回到斯图加特，车队在城市广场上庆祝了这场胜利。“这一胜利过了这么多年后仍然意义重大，谁会想到保时捷能在勒芒比赛中成为世界纪录的保持着呢？当时我也没意识到这一点，因为我正在应对一项个人挑战，在整个比赛期间我不能吃东西，只能喝牛奶来充饥，我当时甚至不知道我得的是腮腺炎。”



PORSCHE NEWSROOM

保时捷新闻中心

长按识别二维码并关注