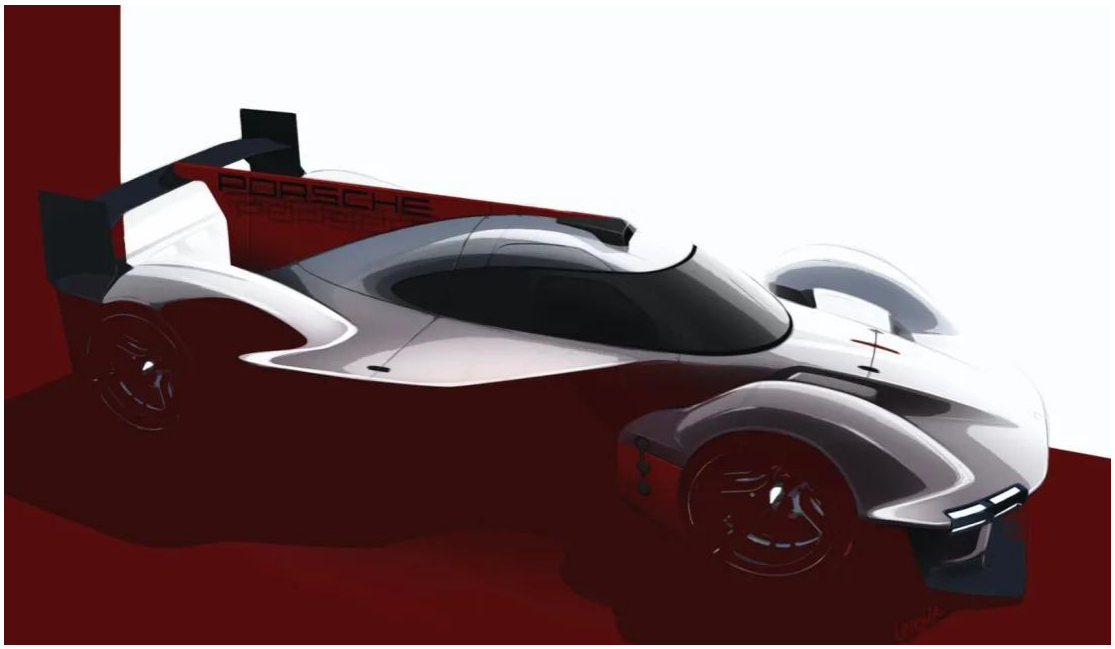
We Will Be Back！保时捷即将重返勒芒顶级组别

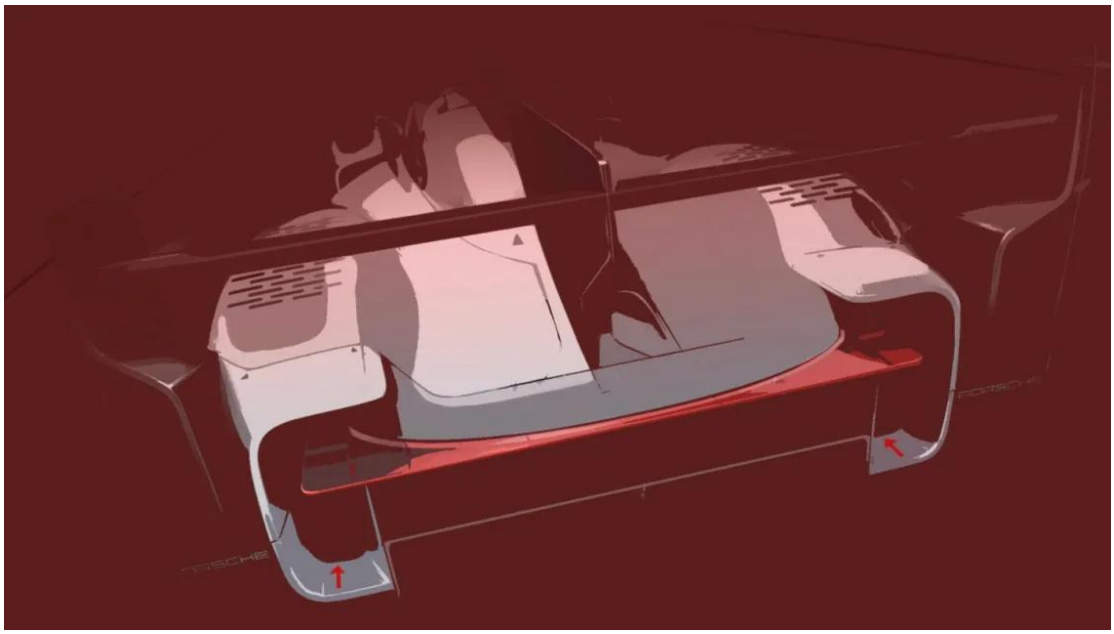


保时捷执行董事会已经为 LMDh 原型车的开发亮起绿灯，经过漫长的评估，保时捷赛车运动部门接到了以未来赛事规则制造赛车的命令。

到 2023 年，LMDh 将成为国际汽联世界耐力锦标赛以及北美 IMSA 卫士泰克跑车锦标赛新的最高组别，这两项赛事的冠军头衔对于斯图加特的跑车制造商来说意义重大。保时捷非常欢迎 ACO/WEC 与 IMSA 宣布联合推出混合动力原型车这一全新级别，计划这一级别的赛车自重约 1000 kg，来自混合动力系统的输出总功率为 500 kW（680 PS）。

保时捷全球执行董事会主席奥博穆先生（Oliver Blume）：“即将登场的 LMDh 组别允许我们使用同一种混合动力系统来参加勒芒、戴通纳、赛百灵这些经典耐力赛事，这节约了大量的成本。而耐力赛又是我们品牌 DNA 的重要组成部分，所以该项目对保时捷来说极具吸引力。”

LMDh 原型车概念图



这将是二十多年来首次能够使用相同规格的赛车在世界各地的耐力赛事中争夺冠军，此外，新的 **LMDh** 规格尤其注重高成本效益。赛车将基于 **LMP2** 的底盘，有着标准化的混合动力系统和电控系统，底盘有四家不同的制造商可供选择，各品牌可在规定的框架内自由选择内燃机的概念和车身设计。

LMDh 原型车填补了驱动概念的空白

2017 年，保时捷在勒芒连续第三次获得总冠军

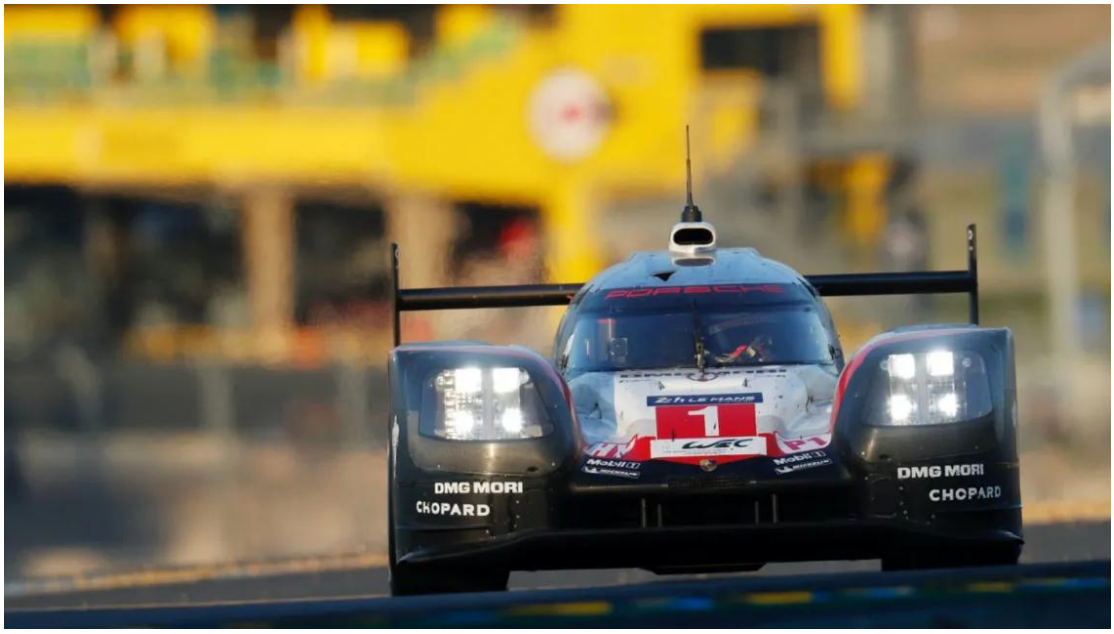
负责研发的保时捷董事会成员施德纳（**Michael Steiner**）补充道："就中期来看，保时捷将关注三种不同的驱动概念，纯电动、高效插电式混合动力以及内燃机车，我想在我们的最先进的量产车以及赛车上都展现出这 '三部曲'，作为承诺，我们使用纯电动驱动系统参与国际汽联电动方程式的竞争，在 **GT** 赛事中展现我们高效而富有情感的内燃机。现在，**LMDh** 为我们填补了两者之间的空白，就以如我们品牌中诸多车型同样的强大混合动力驱动参与竞争。如果最终规则允许使用合成燃料，那么从可持续发展的角度来看，这将对我们产生更大的激励。"

保时捷赛车运动副总裁安哲飞（**Fritz Enzinger**）："我要感谢董事会对我们制定的赛车运动战略充满信心，我们拥有着在勒芒 **24** 小时比赛中 **19** 次获得总冠军的记录，我们在美国的重要赛事中也多次登上最高领奖台，我们可以使用 **LMDh** 赛车延续我们的传统，并同时保持合理的成本开销。许多其他制造商也对此兴趣浓厚，我希望能重现上世纪八十年代与九十年代间品牌间激烈竞争的场面，这将为整个赛车运动带来巨大的推动力。"

911 GT3 R Hybrid 与 **919 Hybrid** 设立了全新标杆

高性能混合动力在保时捷赛车运动中有着一定历史积淀与成功经验，在 **2010** 年与 **2011** 年，革命性的 **911 GT3 R Hybrid** 赛车在纽博格林北环赛道设立了全新的标杆，当时类似的混合动力赛车还未曾出现。

2017 赛季勒芒 **24** 小时耐力赛中的 **919 Hybrid** 赛车


1
DMG MORI
CHOPARD
DMG MORI
CHOPARD

2
P1
DMG MORI
CHOPARD

在 2014 年至 2017 年间，保时捷通过 919 Hybrid 强调了其在高效、高性能混合动力领域的专业水平。在国际汽联世界耐力锦标赛（WEC）中，LMP1 组别的原型赛车成功在勒芒 24 小时耐力赛中取得三连胜，此外，保时捷还连续三次夺得制造商与车手的总冠军。

PORSCHE NEWSROOM
保时捷新闻中心
长按识别二维码并关注