保时捷 956 亮相第 79 届古德伍德会员大会

见证保时捷 956 这台为厂队及私人车队打造的原型赛车诞生四十周年

上世纪 80 年代初，世界见证了一场赛车运动的革命，C 组的出现开创了一个燃油效率至上的时代，全新的空气动力学概念地面效应带来的升级永远改变了设计和性能的公认准则。勇于创新的保时捷成功研发了举世无双的 956 赛车。

时间快进 40 年，保时捷的 C 组赛车如今依然无与伦比，本月上旬，在英格兰南部海岸的古德伍德赛道，有 21 辆 956 汇聚一堂，它们在国际赛事的参赛经历横跨了 12 个年头，足见其作为厂队赛车和客户赛车的非凡统治地位。

在来到古德伍德现场的赛车中，有 16 台在赛道上进行了高速展示，这也是厂队和客户车队 956 加上后期的 962 赛车在历史上规模最大的一次展示活动。现场令人难忘的画面、令人回味的气息以及保时捷水平对置涡轮增压发动机带来的标志性声浪让人应接不暇。

在这个 4 月的黄昏，赛车在夕阳下排成一列，形成了勒芒传统的起跑模式，车灯接连亮起，平行的黄白车灯光束穿过古德伍德赛道的围场。维修区通道被清空，拥挤的看台上也一片寂静，大家都期待着保时捷在 40 年前研发并在赛事中取得成功的赛车，在这个特别的周末光荣回归。

保时捷在勒芒赛事中大获全胜的乐富门涂装 956 和 962，与最近刚完成修复的 962 C 一起出现在起跑线上，后者于 1987 年的 ADAC 超级杯比赛中在

Hans-Joachim Stuck 的操纵下取得了决定性胜利。在它们身边的是一大批私人拥有的前厂队赛车与客户赛车，从 Richard Lloyd Racing 车队的鲜红色 CABIN 涂装赛车到伊太利屋涂装的姊妹车。同样引人瞩目的还有黑黄色相间的 1985 赛季勒芒冠军：New-Man Joest Racing 车队的 956，以及有鲜绿色条纹的 Skoal Bandit 涂装 956 B，这台赛车凭借 Motronic 发动机管理系统帮助 Derek Bell 赢下 1986 赛季的车手总冠军。

赛车一台接一台地发出轰鸣，随着预热工作的开始，发动机转速逐渐提高，排气轰鸣也逐渐加大，声浪被维修区的墙面反弹到了英国的乡村深处。关上驾驶舱，场内观众里三层外三层地挤在看台上，屏息凝神。随着旗帜挥下，发动机咆哮着冲向 8000 rpm 的红线转速，人群也因为对这一壮观场面的敬畏而默契地后退几步。在最前方的厂队赛车在直道上滑动着加速，并带领着车阵冲向第一个弯角，然后进入弯道消失在视线之中。

在随后的 20 分钟里，这些被许多人认为是最伟大的赛车以接近正式比赛的速度围绕着 3.8 km 单圈的赛道奔跑着，泄压阀和发动机高转速下的声浪不绝于耳。驾驶者它们的车手探索着动力与制动的极限，并与没有助力的转向系统、沉重的离合器以及手动变速箱奋力搏斗。

赛道上空的天色越来越暗，赛车的灯光不断刺破渐渐逼近的黑夜，它们并排穿过 Fordwater 和 St Mary 那充满挑战性的赛段，在 Lavant 直道上蜿蜒前行，然后大力制动进入 Woodcote 和发车直道前的低速弯道。在某个时刻，古德伍德可能是勒芒、戴通纳或赛百灵灵魂附体，重现了这些赛车在耐力赛中竭尽全力争夺冠军头衔的样子。但很快，这一切就结束了，赛车驶回空荡荡的围场，现场归于寂静。

不论对车手还是观众来说，能参与到这一令人难忘的场合都是一种荣幸，这既是一种庆祝的方式，也是对赛车运动中一个不可复制时代的有力回馈。继 1982 年在勒芒取得包揽前三名的历史性胜利之后，956 和 962 赛车带领保时捷在法国勒芒的 24 小时耐力赛中再获五连胜，并在世界耐力锦标赛中连续三次获得车手和制造商的冠军。在 1983 年的勒芒比赛中，包括厂队和客户车队的 956 赛车在前十名中占据了九席。也就是在这一年，Norbert Singer 设计的地效赛车与 Hans Mezger 设计的强劲涡轮增压水平对置发动机这对非凡组合共同创造了在纽博格林北环这一单圈 33.4 公里的传奇赛道上 6 分 11 秒的伟大记录。

956 与 962 的卓越地位不仅体现在早期获得的成功上，也体现于后来多年在世界各地不断积累的成就中。在美国赢得的最后一场 IMSA GTP 锦标赛冠军是 1993 的 Road America 分站。而在 1994 年更是以街道版回归为赛车后赢得了在勒芒的最后一场胜利。在古德伍德的这次亮相，作为保时捷开创了那个无与伦比的时代，也是跑车赛历史上黄金时代的一个纪念。