标题:广州保时捷 e 享空间打造 917 之传奇模型展

摘要:保时捷历史沉浸式体验展

》 在广州保时捷 e 享空间持续探索品牌历史

》 917 是保时捷在勒芒 24 小时耐力赛中书写历史传奇的开局者

》 保时捷 917 之传奇模型展于方寸中还原了曾经的辉煌

9 月 16 日,广州保时捷 e 享空间举办了品牌历史沉浸式体验展——917 之传 奇。作为保时捷在国内的第 100 家销售网点,其除了在全方位的科技与数字化体验外,带来了对品牌历史的持续探索,让更多车迷朋友们了解到品牌背后的传 奇故事。同时,这也让保时捷 70 余载的历史经典呈现于公众视野,而保时捷 的历史也不止于时间,更是一部跑车史,一种文化传承,更指引着一个全新的未来。

保时捷 917, 传奇的开局者

1969 年 3 月 12 日,保时捷 917 在日内瓦国际车展首次亮相。这不仅是保时捷最强劲的车型系列之一,也是史上最著名的赛车之一。它为保时捷开启了世界上最盛大也是最艰苦的勒芒 24 小时耐力赛的冠军之路。但历史上没有随随便便的成功,保时捷 917 亦是如此。20 世纪 60 年代末,国际赛车委员(CSI)要求参赛车辆至少量产 25 台。而就在比赛前 10 个月时,这款全新的 917 赛车也仅仅只生产了 3 台,另有 18 台还在组装,同时保时捷还准备了至少能组装7 台 917 的零配件。

保时捷的解释是即使这些未完工的赛车组装好了,他们也打算在接受完检查后把

这些车重新拆卸,以备参赛赛车更换之用,希望国际赛车委员(CSI)能够批准 917 入赛,但却未得到同意,坚决要求保时捷立即完成组装,必须达到 25 台量产车的要求。为此,甚至保时捷办公室的文员、秘书都被"抓壮丁"来组装 917 赛车,而这些首批完成组装的赛车也得来了一个别称——"917 秘书车"。当国际赛车委员(CSI)人员再次检查时,面对眼前 25 台整齐划一的 917 赛车时流露出了难以置信的神情。

这台全新 917 赛车对轻量化理念达到了痴迷的程度,运用了很多从未想过的设计。比如:木制的换挡杆、中央锁紧螺母、仅重 42 公斤的铝合金底盘,以及最让保时捷 917 引以为傲的,采用大量轻质镁钛合金打造 4.5 升 180 度夹角的 V型 12 缸自然吸气发动机。另外,保时捷 917 的尾部也是尤为引人注意,其改进后采用了铝制楔形尾翼,也就是"短尾"车型,被命名为 917 KH(Kurzheck),并部分搭载了 4.9 升发动机。当然,相对应的长尾 917 赛车被命名为 LH(Langheck)优化了空气动力学特性。最终,1970 年的勒芒 24 小时耐力赛在倾盆大雨中结束,51 台赛车最终只有 7 台完赛,而 917 KH 为保时捷赢得了历史上首个勒芒冠军,获得亚军的则是保时捷 917 LH。

保时捷 917, 重温辉煌

本次 917 之传奇展中保时捷带来了几乎所有的车型的变体模型,包括:1969 年日内瓦车展发布的底盘为 917 001 的原型车模型,1969 年海湾石油涂装版展示车,以及在后续比赛中出现的各种变体车型与经典涂装。当然,现场的布置还极大地还原了征战勒芒 24 小时耐力赛的场景,所有 917 赛车模型依次排开于赛

道之上, 燃起峥嵘岁月的辉煌记忆。此外, 现场还搭建了赛车模拟器, 可以亲自驾驶着传奇之车重返上世纪 70 年代令人无比激动的赛场。

即将到来的勒芒 24 小时耐力赛百年庆典之时,保时捷 917 也见证了这场传奇赛事的历史变迁。从 1969 年著名车手杰克•埃克斯(Jacky Ickx)抗议需要跑向赛车、枉顾安全的勒芒式发车开始,到 1970 年车手直接坐在赛车里看到信号后点火起步的"半勒芒式发车",直至从 1971 年沿用至今的"印第安纳波利斯式起步"(行进中起步),其经历了勒芒发车的完整变革,也在短短三年内豪取两个勒芒全场冠军。而它引领的赛车技术革命,包括:提高进气效率的涡轮增压发动机、极致轻量化的理念、造车材料,以及空气动力学的重要性等等,都已被历史证明,并至今被汽车行业奉为教科书。

重点参展 917 赛车模型