

## 走出非洲，亲临经典风冷保时捷拉力的殿堂



PORSCHE



### 走出非洲

保时捷新闻室一行人从东非游猎经典拉力赛返回后，参观了“Tuthill-保时捷”，这是经典风冷保时捷拉力的殿堂。

一个寒冷的冬日早晨，一台巨大的集装箱卡车从灌木篱墙和茅草屋中间隆隆驶过，笨拙地驶离狭窄的商业街，开上了一条陡峭的山路，把牛津郡沃丁顿村从睡梦中唤醒。几分钟后又有几台卡车接踵而至。倒数第二台上装着一个饱经风霜的集装箱，侧面画着明显的 911 轮廓，下方写着“Tuthill-保时捷”。

对于保时捷经典赛车爱好者，特别是偏爱拉力的人来说，Tuthill 这个名字几乎等同于民间传说。上世纪 70 年代末，他们曾私下开展过基于 356 和 911 两款车型的工作，其规模虽小但专业的团队后来赢得了 Prodrive 公司的一份合同，为保时捷的 911 SCRS 拉力赛车准备车壳。在此期间，这家公司在规模、知识和声誉等多方面取得了长足的发展，以与众不同的方式成为了风冷 911 领域无可争议的专家。

这也是我们今天为什么来到这里的原因，这六个集装箱中，是最近一次东非游猎经典拉力赛的赛车，这项赛事在现代赛车运动中是如此独树一帜，而 Tuthill-保时捷则刚刚完成第四次捧杯的壮举。



最近一场东非游猎经典拉力赛后

这些长达 12 米的集装箱自圣诞节前就开始运输，随着集装箱大门的打开，这项成就的含金量就展现了出来。在无情的非洲丛林经历了整整 9 天的拉力赛之后，集装箱里面堆满了备用零件、轮胎、车轮和碎石，赛车上也满是肯尼亚的红土、泥巴、虫尸和胶带，有些部分还被拆散，看起来简直破烂不堪，而地下鲜艳的涂装在黑暗中透出光泽。

### 一场体力与后勤的噩梦

东非游猎经典拉力赛曾有 30 年时间是作世界拉力锦标赛的一部分，不过如今已经成为一项独立赛事，参赛的都是私人车队。生产于 1986 年以前的汽车与数千公里的肯尼亚和坦桑尼亚荒野形成了对比。路途遥远，又热又湿，加上地处偏远，这对车手和技师来说都是一个独特的挑战，是一场体力和后勤的噩梦。但是 Richard Tuthill 和他的同事们不会逃避它。



**Richard Tuthill**

我们在第一个集装箱旁遇到了 **Richard**，他正在检查一台两个月未见天日的赛车。在 **2019** 赛季的经典赛事中，**Tuthill** 不可思议地派出了 **10** 台赛车，其中 **8** 台在今天回到了这里，它们被绑在装满了南撒哈拉长距离赛事装备的板条箱旁。

**Tuthill** 投入到肯尼亚的这些 **G** 系列 **911** 已经有超过半个世纪的历史了，它们搭载了 **915** 变速箱以及 **3.0** 升排量的风冷式水平对置六缸发动机。这些车都是真正的经典之作，普通人已经很难去保养它们，所以随着 **10** 台车出征的还有 **30** 位技术人员，每台车 **3** 位。



还有团队管理、医生、工程师和理疗师等后勤辅助人员，加起来总共 **40** 到 **50** 人。包括一个整修日在内，一共十天都一直在路上，光是组织这么多人已经足够令人印象深刻了，还要再参加在另一片大陆举办的越野拉力赛，这 **10** 台经典赛车的后勤保障难度着实惊人。

**Richard**：“首先我把他们看作 10 个独立的团队，然后我再去集中协调和管理。我们每台车都有一个集装箱，不止轮子和轮胎，里面什么都可以装，所以千斤顶、车轴架、油罐、变速箱，应有尽有。每辆车大概配备了价值 10 万欧元的备件。还有所谓的‘母舰’，就是我们之前看到的那种有品牌标识的集装箱卡车，它能装更多的东西，所以每天晚上机械师都会去那里补货。”

然而，有时甚至这套流程也不能满足需求。“今年，我们在主控制臂上就遇到了很大的挑战。仅仅第 4 天，我们就已经使用了六成的右前传感器，因为每次损坏的都是同一个部件。所以你得打电话回去，让人带着零部件赶过来。有一年，我们的变速箱用完了，我们还得在休整日修复变速箱，所以你必须在现场。” **Tuthill**-保时捷首席执行官 **Richard** 轻描淡写的说道。



在东非游猎经典拉力赛上，经典赛车在肯尼亚和坦桑尼亚的荒野上要进行长达上千公里的比拼

可以在灌木丛中修复一台变速箱吗？

**Richard** 一贯的沉稳和平静对于经典车来说是很宝贵的，但这足以使团队在灌木丛中就可以修复 915 变速箱吗？

“这就是我们所做的。” 他简单的回答了，“在 2017 年，**Stig Blomqvist** 遇到了一个发动机故障，你知道没有人会喜欢发动机出问题，但那次我们更换发动机与变速箱仅仅耗时 13 分钟，当然我连夜驾车运送发动机还花了 6 个小时。” 当时等 **Richard Tuthill** 回来已经是凌晨 3、4 点了，旧的发动机和变速箱已经在拆下了。

**Richard**：“**Stig** 把车推出了封闭区，来到了一块空地上，我们二十来人一拥而上。当时排名第二的赛车已经离开了封闭区，而原本领先的 **Stig** 仍在这里，车上也没有发动机和变速箱。在第一个特殊赛段前有 12 公里的行驶赛段，当第二、三、四台车都从我们身边开过的时候，心里肯定想着‘这些家伙完蛋了’，然而等他们排着队准备驶上发车台时，**Stig** 从他们身边开过，重回第一的位置。我喜欢这种感觉。”

在经过三十多年的磨合后，**Richard** 和他的团队对老 911 已经没有什么可担心的了。他解释说，这是最适合完成这项任务的赛车：“发动机安装在正确的位置，所以你能获得足够的牵引力。3 升排量的发动机也有扭矩，四个角落是独立的悬挂系统，还有强大的单体车身。它们是在 1973 年制造完成的。即使在我们正进行开发项目中，如果您忽略了保时捷在他们的任何一辆车中所做的工作，您就会犯下一个巨大的错误，因为他们把所有事情都做得相当正确。”



尽管遍体鳞伤，但从来不会屈服

“有一种错误的观念，认为这些车是从非洲回来后将会是撞毁的模样。” **Richard** 说到，“车只有你撞到东西了才会撞坏，这里不是指具体的谁，我们的某些车手在非洲也撞了所能撞到的一切。但是，如果你开得很好，你就能赢得这场汽车拉力赛，而且你的车也会像新的一样。”

的确，这些车中的大多数在开始下一次冒险之前甚至都不会再重组发动机，这也是 **Tuthill** 的预备工作和保时捷原本设计进一步的确实证明。即便如此，有些工作也会让他们焦头烂额，有些修复工作本身就极具挑战性，尤其是当你想到在肯尼亚，所有的工作都得在一片漆黑的夜晚进行。



我们审视着这些车，它们遍体鳞伤，但没有丝毫屈服，工程师们开始把它们推回车间。“但每两年举行一次拉力是件好事，因为如果我今天问他们是否想回肯尼亚，他们会很难回答。你至少需要 6 个月到 1 年的时间，你才会觉得回到那里是一个好主意。”



PORSCHE NEWSROOM

保时捷新闻中心

长按识别二维码并关注