

Andrew Frankel 职业生涯中“最美妙的十分钟”



PORSCHE



Andrew Frankel 回顾他在驾驶 917 赛车时的表现

在去年早些时候，知名汽车记者 **Andrew Frankel** 驾驶着传奇的保时捷 **917/30** 经历了“他职业生涯中最美妙的十分钟”。现在让我们看看当时发生了什么。

这真的已经有 **51** 年了吗？你想想看，在保时捷 **917** 问世 **51** 年之前，那个时代的跑车外观几乎没有什么变化，都是些缓慢、笨拙、直挺挺的设计，这多少能让人想象到它在 **1969** 年问世的样子会多么地令人吃惊。



它的速度和一级方程式赛车一样快，还是专为 24 小时的耐力赛设计的，驾驶它的人对它既崇拜又害怕，而那些常常试图跟上它却徒劳无功的人则普遍嫉妒它。1971 年，Jackie Oliver 驾驶 917 LH 以超过 250 公里的平均时速跑完勒芒，在慕尚大直道还创下了 386 公里/小时的勒芒极速记录。



也正因为这惊人的性能，使赛会匆忙改写了规则，目的是让像 917 这样的赛车永远无法被制造出来，并最终将其永久取缔。显然，3 升的发动机排量限制奏效了，但是那些认为 917 已经完蛋了的人很快就会重新开始思考，因为保时捷只是把它转移到了大西洋彼岸，亦非常重要的北美市场，工程师们将 917 改装成泛美系列赛规格的赛车，并释放出了前所未有的能量。

917 精密细节



917 | 发动机



917 | 仪表台



917 | 踏板

到 1973 年时，保时捷 917/30 泛美赛车凭借一台 5.4 升涡轮增压 12 缸发动机造就了 808 kW (1100 PS) 的最大功率，相比四年前 917 身上的 4.5 升自然吸气发动机动力几乎翻了一番。甚至原本可以输出更大动力，但根本不需要了。这台赛车的前身，也就是 917/10 赢得了大奖赛的前两轮，剩下的六轮比赛冠军都被 917/30 包揽，于是乎，规则还得继续修改，目的仍然是淘汰 917 赛车。



只有两台 917/30 参加过泛美大赛，当年分别由车手 Mark Donohue 和 Brian Redman 驾驶。其中一台长期保存在美国的一家私人博物馆中，拿下泛美大赛首胜的另一台则一直在保时捷手中。这台公认最伟大赛车中的最伟大版本开起来会是什么感觉？

至今我都有点不敢相信，就在去年四月，我找到了答案。在古德伍德会员大会上，我有十分钟的时间坐在这台保时捷中与之相处，这是令我梦想成真的十分钟。

也许最令人震惊的不是保时捷，也不是它的动力，而是它的拥有者。没有说不，没有转速限制，也没有祈求它完好无损的归来，只需要尽情享受。可以确定的是，今天它确实会把至少 **808 kW (1100 PS)** 放在我的脚下，且重 **800 公斤**。



起初，这看起来太简单了。离合器虽然很重但还算柔和，四速变速箱相当慢但档位清晰。它给我的感觉比实际尺寸更小，比看起来更窄，它完全忠实地响应你的转向输入。它试图哄骗我，让我放松警惕，这样它就能以你能想象到的最公开、最羞辱的方式来让我出丑，不是吗？

实际上并没有。油门响应是渐进的，虽然它似乎拥有无限大的动力，但控制权显然还在你手中。你会建立起信心，甚至会开始想到些别的东西，比如能把它控制到多好。巨大的 **Avon** 赛车轮胎提供了惊人的抓地力，整车平衡是美妙的中性。你开始觉得你想要更多的动力，用更凶狠的方式驾驶。



你开始想搞明白你会先到达自身恐惧的阈值，还是 **917** 疯狂输出动力的极限。直道几乎不复存在，**12** 缸发动机的声浪令人敬畏，但你却很难听到。因为你一旦注意力不集中，你就会吞噬掉面前的直道，获得的速度也会越来越高。但速度越快，这台赛车的表现就越好，你的恐惧会变得更少而不是相反。那么你选择哪一边呢？恐惧还是动力？



都不，我选择了第三种方式，在我最后一圈中，接近发车直道末端的地方，我当时在 **3** 挡中，车速超过了 **160** 公里/小时，我终于将油门踩到底，刹那间，后面那巨大的 **Avon** 赛车轮胎就活跃了起来。它们随着转速攀升疯狂旋转着，即便如此，这台赛车的行车线路也完全没有偏离我的控制哪怕一英寸。

这就是全部了，我的梦想已经实现。我尽我所能将这台最伟大的赛车催至极限，而保时捷 917/30 的表现不仅满足了我一生的期盼，更是全方位的超出了我对它的预期。



PORSCHE NEWSROOM

保时捷新闻中心

长按识别二维码并关注