

艾尔罗格弯 | 斯帕赛道上的皇冠



PORSCHE



作为斯帕 24 小时耐力赛的一部分，保时捷厂队车手 **Laurens Vanthoor** 和 911 GT3 R 项目主管 **Sebastian Golz** 描述了在保时捷 911 GT3 R 中全速驶过艾尔罗格弯的感觉。

离开 **La Source** 发卡弯，保时捷厂队车手 **Laurens Vanthoor** 把脚放在了油门踏板上，超过 **500 PS** 的 911 GT3 R 赛车从斯帕赛道的一号弯弹射而出，并在带有 **15%** 的下坡路段迅速加速。在经过一个非常高速的右弯之后，这位比利时人紧贴右侧的白墙。这堵墙是用来分割老维修区与赛道的，如今它回响着水平对置六缸发动机的声浪。

远处隐约可见的是那著名的艾尔罗格弯（**Eau Rouge**）。要拼尽全力吗？“在你第一次尝试之前，这一直是一个棘手的问题，”**Vanthoor** 笑着说。这里是他的家乡，在赛车界被称为“阿登过山车”的赛道，他也在此有过多次成功经历。

10月24至25日，在斯帕24小时耐力赛上，车手们每一圈都将直面 **Eau Rouge** 的挑战，这个组合弯的官方名称是 **Raidillon**，而广为人知的 **Eau Rouge** 这个名字来自于附近的一条小溪，由于溪水含铁量很高，所以呈现淡红色，红色的河便是 **Eau Rouge** 的法语直译。

911 GT3 R 项目主管 **Sebastian Golz**：“**Eau Rouge** 是独一无二的”

在排位赛中，车手往往都会选择使用全新的轮胎，在干燥的赛道上只带刚刚够用的燃油，他们会在这条传奇赛道上全速前进，但正赛中情况就不同了，必须小心使用轮胎才能撑过那么多圈。在24小时内，赛车将行驶超过2500公里，超过1200公斤的车重加上车手和燃料，赛车的总重量将明显大于排位赛，因此给轮胎带来的压力也就更大了。

“**Eau Rouge** 是独一无二的，我不觉得还有哪里跟这里类似，”**911 GT3 R** 项目主管解释说。在坐落于比利时阿登乡村的传奇赛道上，巨大的落差与高速弯相结合。“在纽博格林北环，车辆也会在 **Fuchsröhre** 路段触底，但那里没有横向的力量。”**Golz** 表示。在经过15%的下坡之后，随着一个左弯冲进谷底，紧接着就是向右的高速弯和一个向上的陡坡，再接一个有着18%坡度的左手弯。能见度非常有限，甚至有很短的时间内车手们只会看到天空和树梢。“当你第一次面对这里时，你肯定会感到紧张不安，但你终究是会习惯的。”**Vanthoor** 说到。



911 GT3 R 即将进入 **Eau Rouge** 弯

“在时速240km左右时，不仅是车手，很多部件也都承受着巨大的压力。”**Golz** 解释道，“通过 **Eau Rouge** 的底部时，轮胎受到了极大的压缩，同时高达3G的侧向力会使轮胎的胎壁变形。在坡底，赛车还有一个2.5G的垂直加速度，轮胎本身无法完全吸收这些力量，在这种载荷下，车轮会发生形变，甚至底盘也在备受折磨。

幸运的是，我们的保时捷 **911 GT3 R** 相比其他 **GT3** 赛车有着更坚固的底盘，我们还见过有赛车的底盘在上坡时断裂。”作为保时捷 **911 GT3 R** 整体概念的一部分，力量能均匀地分布于整个底盘上，而不会使部分区域发生过载。所有的零部件都全程参与其中，在通过 **Eau Rouge** 弯时，动力学的设定发挥着重要作用。



911 GT3 R 通过 **Eau Rouge** 弯后

“为了敏捷的指向性，通常车辆需要调校得硬一些，但这在 **Eau Rouge** 不管用。”保时捷项目主管进一步解释道，“在坡底由于车辆受到巨大的载荷，一个很硬的设定会导致一个车轮离地，然而为了获得最大的抓地力，所有车辆都必须接触地面。”因此，妥协是必要的，如果悬架太软，你就会有 **Eau Rouge** 托底。“如果整个底盘托底，那情况会糟糕得多，车轮的负载将会最小化，并显著降低抓地力。我们必须找到一个好的折中方案，以确保任何时候所有轮胎都能最大限度地接触地面。”在寻找最佳调校时，**Eau Rouge** 显然相当关键，但总长 **7.004** 公里赛道的其余部分也不可忽视。

911 GT3 R 项目主管 **Sebastian Golz**：“这一直是一个挑战，只有极具勇气的车手才能用全油门通过这个弯道。”

对于像 **Pouhon** 或 **Blanchimont** 这样的高速弯道，较低的离地高度对于保持较高且恒定的下压力至关重要。像 **Les Combes** 或 **Bus Stop** 这样的弯道又需要一个坚硬的悬挂来确保指向性，这些调校又恰恰与完美通过 **Eau Rouge** 弯相矛盾。“你总是尽可能在找到最佳的折衷方案。”

这位经验丰富的工程师表示，“我可以让车辆的底盘在 **Eau Rouge** 弯微微触底，因为我希望底盘在通过其他区域时都尽可能低一些。我们不要忘记圈速不仅仅取决于 **Eau Rouge**，而是整条 **7** 公里长的赛道。如果我把它调得特别适合 **Eau Rouge**，那么就会在 **Blanchimont** 损

失大量时间。”**Golz** 笑着补充说，“这一直是一个挑战，跟单座赛车不同，多年来，在 **GT3** 赛事中，只有极具勇气的车手才能用全油门通过这里。”



夜色中的 **Eau Rouge**

要掌握通过这一关键弯道的方法需要技巧、极强的自信、丰富的经验和巨大的勇气。“这听来或许有点奇怪，但 **Eau Rouge** 弯其实要比圈速提升半秒更容易。”**Vanthoor** 说，“在这个位置，车手必须得明确车辆的动态，如果我松开油门杀进谷底，负载就会转移到车头，车辆前倾。这会影晌转向，我可能吃到太多的路肩。如果这样，事情就会变得棘手起来，作为一名车手，你必须通过不断的驾驶来学习如何处理 **Eau Rouge** 弯。大家都知道空气动力学在高速下能提供更多下压力。显然你不能太过分，但是在 **911 GT3 R** 上，你大部分时间都能全油门通过，但并不总是这样，有时候你的直觉会告诉你，抬起瞬间油门会是个好主意。”

“一方面呢，我们的技术人员很喜欢看到车手们在 **Eau Rouge** 里开足马力，毕竟我们都对赛车充满激情。”**Golz** 给出了他的观点，“但另一方面，显然，轮胎和赛车都不能长时间承受这些压力。所以让我们高兴的是，大多数时间里，由于巨大的身体和精神压力，车手们大多数时候都做不到全力推进。”这番话让车手们稍微减轻了身上的负担，在这段充满挑战的赛道发生过很多意外，完美通过 **Eau Rouge** 需要各项条件都合适才行，轮胎的压力和温度必须完美，赛道表面干燥清洁，进弯的角度也必须恰到好处。

保时捷厂队车手 **Laurens Vanthoor**：“对于我们这些车手来说，没什么比在这条赛道上开足马力飞驰更好的感觉了。”

“事实上，当你开始下坡的时候，你第一次调整方向盘就是决定性的时刻。”**Vanthoor** 表示，“如果没做到完美你就必须立即纠正，任何事情在 **240 km/h** 下全速飞驰的赛车上都是不容易的。**Eau Rouge** 是无情的，不容许犯错的，赛车线很窄，很多车手都在这里撞上过护栏。”

不过对于我们这些车手来说，没什么比在这条赛道上开足马力飞驰更好的感觉了，你会不断期待进行下一圈，当然至少要能顺利完成。”这位比利时车手微笑着，这个著名的弯角就好像是斯帕赛道上的皇冠。一位前 F1 世界冠军在两次全油门通过这个著名的组合弯之后在他的签名卡上印了：“我在 Eau Rouge 中活下来了。”



PORSCHE NEWSROOM

保时捷新闻中心

长按识别二维码并关注