

保时捷 LMDh 赛车开启密集测试 迎接 2023 赛季

保时捷全新 LMDh 原型车在魏斯阿赫开启密集测试，为 2023 赛季做准备

保时捷 LMDh 原型车采用可使用再生燃料的大排量 V8 双涡轮增压发动机

从 2023 赛季开始，保时捷全新 LMDh 原型车将向包括勒芒、戴通纳和赛百灵在内的一系列世界顶级耐力赛的全场冠军发起冲击。这台赛车将以保时捷潘世奇车队之名出战国际汽联世界耐力锦标赛（FIA WEC World Endurance Championship）与北美 IMSA 卫士泰克跑车锦标赛（North American IMSA WeatherTech SportsCar Championship）。现在，为 2023 年 1 月的首场赛事做准备的密集测试计划已经开始。这场首秀将在 IMSA 系列赛的传统揭幕站——戴通纳 24 小时耐力赛中上演。驱动系统的混合动力元素遵照赛事规则，保时捷在配备内燃机时，选择了大排量的双涡轮增压 V8 发动机。这台强大的发动机为使用可再生燃料而设计，这意味着二氧化碳的排放量会大幅减少。在比赛中，混合动力系统的总输出功率会达到 500 kW（680 PS）左右。

我们 LMDh 原型车的发动机选择其实有很多，因为我们产品线有许多很有潜力的基础动力单元，我们决定采用 V8 双涡轮增压发动机，我们认为它是性能特点、重量和成本的最佳组合。主动测试计划的启动是整个项目的重要一步。

保时捷全球赛车运动副总裁

Thomas Laudenbach

LMDh 赛车的首秀也是保时捷潘世奇车队的首场比赛。团队从一开始就配合得很好，在各方面均展现出高度专业性，毕竟对混合动力赛车安全运行的操作要求非常高。在接下来的测试中，我们将重点深入研究所需的过程和规程。在魏斯阿赫进行首次测试的几天里，V8 双涡轮增压发动机在各方面都给我们留下了深刻印象。我们相信选择它是非常正确的。

保时捷全球赛车运动 LMDh 总体项目负责人

Urs Kuratle

LMDh 组别的发动机规定允许在排量、设计和气缸数量方面有很大的自由度。最大转速是 10,000 rpm，通过噪音测量的上限是 110 分贝。包括进气和排气系统，以及外围冷却部件在内的发动机重量必须在 180 公斤以上。对于涡轮增压发动机，这个重量还包括带增压空气

冷却的涡轮增压器。根据规定，最大输出功率应在 480 至 520 kW（653 至 707 PS）之间。这个范围也允许在性能平衡（BoP）参数内进行调整，目的是为了确保所有参赛的 LMDh 赛车之间的平等。扭矩曲线也有明确规定。在比赛条件下，内燃机和混合动力的半轴总输出功率为 500 kW（680 PS）。回收、存储和输送电能的标准组件由威廉姆斯高级工程公司 Williams Advanced Engineering（电池）、博世 Bosch（电机发电机组和电控）和 Xtrac（传动装置）提供。