

标题：保时捷 959 Paris-Dakar 的历史

摘要：激动人心的整修工作后，它准备再次上路

过去的几个月里，保时捷历史与博物馆部门联合保时捷经典车部门对赛车进行了整修工作。

一辆能在非洲大沙漠和大草原上行驶 14,000 公里的车有能力前往世界上任何一个角落。1986 年，保时捷 959 Paris-Dakar 赢得了艰苦卓绝的从法国到西非的拉力赛。这台当时由杰克·伊克斯 (Jacky Ickx) 搭档 Claude Brasseur 驾驶的 959 赛车紧随由法国车组 René Metge 和 Dominique Lemoyne 搭档的同款赛车获得了亚军。如今，这台赛车准备再次上路。在过去的几个月里，保时捷历史与博物馆部门联合保时捷经典车部门一道进行了对赛车的整修工作。保时捷在 YouTube 道上的多集纪录片《959 Paris-Dakar》上展示了激动人心的整修过程。

959 Paris-Dakar 参赛史

1986 年的达喀尔发车区主要被卡车与全地形车统治，但来自祖文豪森的三台 959 脱颖而出，除之前提到的冠亚军外，由项目负责人 Roland Kussmaul 和 Wolf-Hendrik Unger 搭档的服务车排名第六。直到现在，保时捷博物馆仍然将这三台车完整地作为藏品。“获胜的赛车仍然完好无损，我们把它保存在一种类似时间胶囊的环境里，可以这么说，拉力赛的所有痕迹都被尽可能长久地保存了下来。”博物馆车间负责人库诺·维尔纳 (Kuno Werner) 解释道。

在 20 世纪 80 年代，车队花了两年时间把 959 改造成拉力赛赛车，工程师在前轴安排了双减震器，并装上了全地形轮胎。如果行驶在不需要四轮驱动的地形上，则可由电液控制的中央差速器改变前后车轴间的动力分配，因此，这台保时捷赛车的极速可达 210 km/h。

车队总监 Peter Falk 回忆起 1984 年由保时捷 953 参赛以及之后两年由 959 Paris-Dakar 参赛的三届比赛：“我们第一次参加就赢了，并且所有赛车都完赛了，这真是太棒了！随后 Bott 先生说‘一次不够，我们必须再去一次。’之后在 1985 年，我们三台赛车全部退赛，这是毁灭性的打击，但也让我们决定继续参赛。尽管在失去一切之后我们都有点难受，到 1986 年，我们又参赛了，这一次，我们三台车都完赛了，并且包揽了冠亚军。”

彻底检修：真实地讲述汽车故事

“我们希望修旧如旧，只对车辆进行轻度检修，目标是消除技术故障。”维尔纳说到。由于 1986 年的亚军车状态仍然非常好，负责检修的人员会尽可能少更换零部件，尽可能多保留车辆的原始部件。在 959 Paris-Dakar 的仪表盘上显示的里程约 18,000 km，这是拉力赛的行驶距离加上一千公里左右别的行程。与该车型的量产版本一样，拉力赛版本也由一台风、水混合冷却的复合涡轮增压发动机驱动，由于考虑到较差的燃油品质，六缸发动机的输出功率被调低至 294 kW（400 PS）。

“959 Paris-Dakar 是一台原型车，这也是为什么它的整修工作带有如此多情感色彩。”保时捷经典车原厂修复负责人 Uwe Makrutzki 表示，“1986 年，我们的赛车面临着挑战，现在我们又面临着另一项挑战。”Makrutzki 和维尔纳的团队携手合作，事无巨细地讨论了所有方面。保时捷经典车部门在这个项目中负责拆卸、整修和以及发动机、变速箱和传动系统的重组工作。几乎所有的部件都没有损坏。“这台车的状况非常好，没有重大故障或腐蚀问题。与任何尽可能修旧如旧的修复工作一样，团队单独检查了每个部分，并在必要的地方进行局部修复。许多原始部件都接近量产原型车的状态。”维尔纳总结道。

为了这次艰苦的长距离拉力赛，保时捷在 20 世纪 80 年代对许多功能进行了优化，其中包括发动机控制单元（ECU）的安装。电子装置都被安装在了车辆的

高处，以避免车辆在涉水时损坏 ECU。保时捷还为拉力赛准备了藏在后翼子板下的油冷和油管，并通过在铝制支架上打孔将赛车运动的基因移植了进来。为了进一步减轻重量，这家跑车制造商还在制动盘上打了孔，并决定采用凯夫拉材料制造车身、车门和前盖。因此，来自斯图加特的专家们实现了车辆相对较低的干重：1,260 kg。

来自非洲的泥沙与尘土

在 959 的拆解过程中，负责团队发现了来自非洲沙漠的泥沙与尘土，自这台赛车在拉力赛结束后返回，车身和机械部分还从未拆开过。“对我们来说这也不是一件日常的工作，真的相当引人入胜。今天，泥泞的泥土向我们展示，这台 959 Paris-Dakar 曾穿过河流，内部也进过水。”维尔纳说到。由于高速的拉力驾驶带来的物理压力，凯夫拉车身部件与金属框架摩擦的小块区域的磨损痕迹被保留了下来而不是进行修复，保留了车辆本身的历史感。

“在测试和检修了所有部件后，我们甚至把尼龙扎带留在了原位。毕竟，经历过比赛的赛车外观是无法复现的。”变速箱专家 Klaus Kariégus 也很喜欢这辆车身上来自非洲的尘土，以及尘土背后所代表的真实性，“这款赛车已经证明了 959 的品质与耐用性。即使是最激烈的比赛中产生的沙尘也不会对车辆技术造成损害。当时使用材料质量也相当高。”Kariégus 表示。Makrutzki 的团队由四名 959 专家组成，他们负责保留各项技术的功能性以及保存拉力赛带来的历史痕迹。维尔纳总结道：“只有保留当时比赛带来的痕迹，我们才能真实地讲好这个故事，并将它继续传承下去。”

雪地与沙砾：壮观的揭幕表演

为了尽可能真实地讲述 1986 年参加达喀尔的故事，保时捷历史与博物馆部门邀请杰克·伊克斯 (Jacky Ickx) 参加了车辆整修后的揭幕仪式，这位曾经驾驶 959 Paris-Dakar 夺得赛事亚军的车手有幸成为第一个在采石场中驾驶这辆赛车重新

上路的人。“在车里，我瞬间就回想起了当时让这一切成为可能的人们。”他感慨道。当时的团队只有 18 人，但有着极强的团队精神，这股精神为随后的成功做出了不小的贡献。“每个人都想开一开这台车。随后保时捷决定让 959 参加在沙漠中的拉力赛。我能成为这个故事的一部分真是太棒了，”伊克斯说到。拉力赛是一项令人难以置信的挑战，也是全轮驱动的完美试验场。没有人预料到他和他的拉力车会取得如此的成功。“沙漠就像海洋，没有两个相同的波浪，也不会有两个相同的沙丘。”伊克斯总结道。

对于陪同伊克斯出席赛车修复后揭幕仪式的勒芒冠军蒂莫·伯恩哈德（Timo Bernhard）来说，他身边这位在 1986 年参与赛事的赛车手同伴的经历非常吸引人。伯恩哈德表示：“我对那些非同寻常的拉力赛场面有很深的印象，有时候直升机都跟不上赛车，因为赛车的速度太快了。”在近四十年后，伊克斯用三个词总结了那一次比赛：“记忆、情感、激情”。对于博物馆车间负责人库诺·维尔纳来说，这次揭幕也是非常特别的：“959 在闲置多年后，终于有机会在这片雪地和砂砾上与原来的车手全新重聚。这是我们整个保时捷历史与博物馆团队的骄傲”。

将在 Retro Classics 和保时捷 YouTube 频道上展示

在 2 月 23 日至 26 日，参观者可以在斯图加特的 Retro Classics 活动中看到这台车，它将作为“保时捷跑车 75 周年”特展的一部分，在展览中心的中庭/东门展出。对于不能亲临现场的人来说，仍然可以感受那激动人心的修复过程。一个摄影团队跟随保时捷历史与博物馆及保时捷经典车部门的团队完成了整修车辆的全过程。纪录片《959 Paris-Dakar》的第一部分将于 2023 年 2 月 1 日起在保时捷 YouTube 频道上播出。