

标题：911 Dakar 能否经受拉力界传奇人物的考验？

摘要：对话保时捷品牌大使沃尔特·罗尔

两届世界拉力锦标赛冠军得主沃尔特·罗尔（Walter Röhrl）自 1993 年以来一直与保时捷签约，最初是作为测试与开发车手，现如今已是保时捷品牌大使。这位 75 岁的老者谈到了“Rallye（拉力）”驾驶模式、四驱的优势以及他妻子对全新 911 Dakar 的看法。

到 2023 年，你为保时捷效力的时长达到整整三十年，带有越野能力的高底盘 911 是开发人员想出过最疯狂的东西吗？

罗尔：是的，跟 Cayenne 一样。那是我想，他们一定是疯了！但如今你看到，这是多么明智的一项决定。911 Dakar 也是如此，我只是惊讶于它没能更早一点问世。

为什么？

因为至少在八年前，我就在魏斯阿赫的测试赛道上驾驶了第一款原型车，作为拉力车手，我非常兴奋，因为它是一台能在松软地面上出色行驶的保时捷跑车。

那一定是 2012 年的 911 Vision Safari 吧，一个概念车。

罗尔：没错，基于 911 Carrera 4S 打造的，有全轮驱动系统以及自然吸气发动机。

那你第一次见到 911 Dakar 是什么时候？

罗尔：那是在 2022 年初在瑞典进行冬季测试的时候。

你试过新的 Rallye（拉力）模式了吗？它能经得起两届世界冠军的考验吗？

罗尔：原则上是这样的，首先在 Rallye（拉力）模式下，全轮驱动的动力分配会更偏向车尾，这可以减少转向不足，我能以此使得车辆保持轻微漂移。其次，松开油门会使后轴的发动机制动相对强劲。因此，车辆可以略微转向弯心，对没有经验的驾驶者来说，如果他们想漂移，这能带来明显的帮助。这个系统让操作变得非常简单和有趣，尤其是在松散的路面上。

你总是开玩笑说你宁愿往前开而不是侧着开。不过，在弯道中漂移是所有拉力车手的基本操作，为什么呢？

罗尔：如果你希望轮胎在松散的路面上通过产生横向力来更快转向，但你就搞错了。这就是为什么在砂石、雪地或沙滩上参加拉力赛时，我会在进弯时轻微漂移，让车头尽快正对着我要去的方向，然后我就能在通过弯心后充分释放动力，把离心力转换为向前的动力，而通常，离心力只会把赛道抛到路边。

这就像在上物理课，工程师们也会向你学习吗？

罗尔：在两年前我已经不再做定期测试了，所以我不再检查每一款车了。保时捷有足够多的优秀年轻后辈能做好这项工作。除了 911 Dakar 项目，我目前只参

与 GT 车型，并且在三四个月前试驾了全新的 GT3 RS。但说实话，这些车的情况已经很完美了，所以我能做的也只是确认它们的表现确实不错。当我在制造阶段上车体验的时候，所有的问题都已经被纠正了。

一些视频展示了你在瑞典的试驾过程，就算车速很高，你的方向盘操作也很稳健，甚至是克制，你为什么会那样操作呢？

罗尔：你可以试试去推一台车，然后像一个方向转动方向盘，只需要不大的角度，车就推不动了。所以当你转向时，驾驶的阻力会增大，并加剧轮胎的磨损和汽油的消耗。事实上考虑到经济因素，你需要尽量减少转向。而且过度的转向并不会让你跑得更快，滑过雪的人都会认识到这一点，滑雪板横着就会停下。

开车也一样吗？

罗尔：我总是不得不与两侧的能量损失作斗争，因为赛车需要直线前进。如果开车只有一个秘诀的话，那就是尽量少转向。这是关于线路的，你需要了解何时开始转向，早比晚要好。我有一种通过较少的转向过弯的直觉，这是我获得成功的重要因素。

从很多方面来看，保时捷 911 都是经典之作，其后置发动机和后轮驱动的技术原理都是重要因素。但是现在有很多全轮驱动的 911，你能接受吗？

罗尔：是的。因为涡轮增压发动机能提供完全不同的动力。四轮驱动增加了对普通驾驶者的安全性。要说到只有后轮驱动的 911 时，必须注意到控制转向并不太容易，否则前轴上的抓地力会导致后轴在眨眼间滑出。如果你开车时出了问题，离心力也会随之产生，这是毫无疑问的。这就是为什么 911 过去的设计是偏向转

向不足的。而在四轮驱动车型中这不是必要的，后轮侧滑的风险降低，你可以大胆挑战极限，我认为这很好。

很明显你有所指。

罗尔：我相信我也在其中发挥了作用。当开发 993 Turbo 时，最初只是后轮驱动的。我说：“你们这些人疯了，这辆车需要四轮驱动。”当你为普通人设计一辆车时，你必须抱有诚意。拥有保时捷 Turbo 车型的巨大动力，四轮驱动一定会让驾驶变得简单。

GT3 动力也很强。

罗尔：没错。但 GT 车型是为那些会在赛道上驾驶的车手准备的。他们知道自己想要什么，所以后轮驱动就可以了。但是，一辆拥有强大发动机的汽车如果每天都要驾驶，那它就应该是四轮驱动的。

你驾驶 911 参加了一场世界拉力锦标赛的单个分站赛，那时候还没有四轮驱动。

罗尔：那是 1981 年的圣雷莫拉力 —— 那台 911 赛车实际上是为世界锦标赛而制造的。我当时仍然希望说服保时捷去完整地参加世界拉力赛。

尽管奥迪已经推出了性能强大的 Quattro？

罗尔：是的，1981 奥迪首次推出四轮驱动车型，但与拉力赛中使用的其他车型

相比,后置发动机仍然具有更好的牵引力这一关键优势。圣雷莫的情况也是如此,它沥青路面与砂石路面交替存在。第一天在沥青路上我就赢了。然后在砂石路上,我们落后奥迪足足两分钟。但在沥青路上的最后一晚,我们本可以很轻松地追回来。

成功了吗?

罗尔:传动轴断了。在我的职业生涯中,有四、五次,因为保时捷的传动轴损坏而不得不退赛。在某种程度上,这也是我驾驶风格的结果。

如何解读?

罗尔:因为牵引力非常出色,这大大增加了传动轴的负担。特别是当我驾驶时尽可能保持抓地,防止后轮侧滑。传动轴要吸收大量的侧向力和驱动力,这使得车速飞快,但也增加了故障的风险,其他到处漂移的人就什么都没发生。

因此,你完全可以在当时的保时捷中使用全轮驱动。

罗尔:是的,的确。

该技术于 1984 年首次应用于 911 并马上赢得了巴黎-达喀尔拉力赛,这也正是全新 911 Dakar 的灵感来源。你是有史以来最伟大的拉力赛车手之一,为什么从来没有参加过这场大型拉力赛?

罗尔:因为我把它看作是一次冒险,有很高的不确定性——那不适合我。

但是参与者知道他们在做什么。

罗尔：是的。但当他们到达沙丘顶部时，他们可不会知道沙丘的另一边是 30 厘米高的下坡还是 8 米的。我这辈子从没做过这样的事。在 20 世纪 90 年代，为了参加巴黎-达喀尔拉力赛，我能得到跟参加完整赛季世界锦标赛奖金相同的报酬。我告诉他们，就算可以给我十倍的价格，我也不会去。

当时，还有另一场类似巴黎-达喀尔拉力赛的拉力赛。

罗尔：那是在肯尼亚举办的东非 Safari。Bott 教授是当时负责研发的保时捷执行董事会成员，他总是试图说服我，让我驾驶 911 参加 Safari 拉力赛。即使在那时我已经是保时捷的超级爱好者了，但我还是无法如他的愿。

因为这个拉力赛赛程太长了，有 5,000 公里？

罗尔：也因为有不可预测的障碍，如泥坑和河滩，就像达喀尔一样，这不是我喜欢的项目。

和领航员一起研究特殊赛段，然后按计划驾驶，这样更适合你。

罗尔：没错。当然，越快越好，但不要在大坑上全速前进。我做不到那种事，当我看到一个坑时，我会松开油门，把屁股从座位上抬起说：“可怜的车。”

老实说,我们很快就会看到拉力赛传奇沃尔特·罗尔开上自己的 911 Dakar? 这正合你的口味, 不是吗?

罗尔: 我妻子从一开始就对我说要买一辆那样的车, 进出方便多了。我妻子今年 73 岁, 我也快 76 岁了, 所以车高当然是一个重要因素。但如果由我决定, 我希望 80 岁的时候还能自己从保时捷里爬出来。最重要的是我还能开。