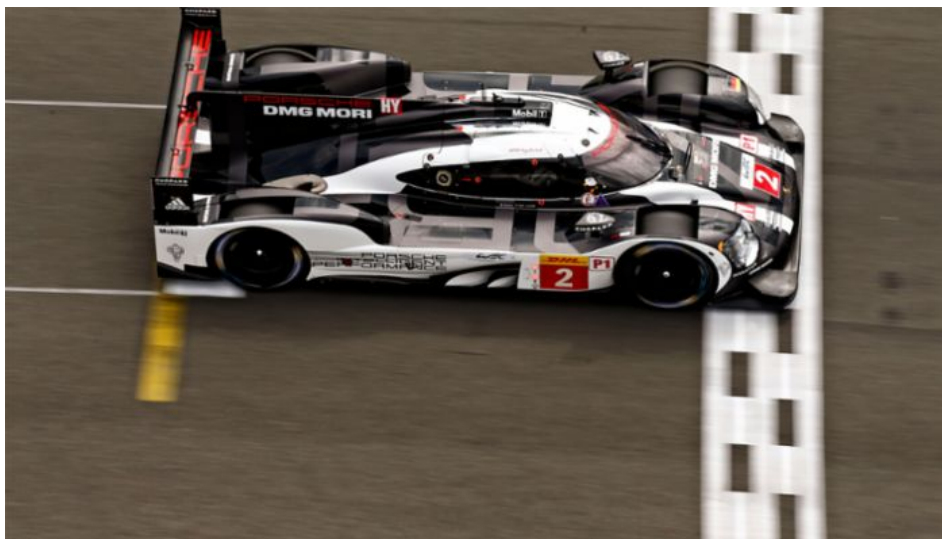


赛车运动 2017-2-2

剑指三连冠！ 保时捷新款 919 Hybrid 首度亮相

保时捷新款 919 Hybrid 于昨日在米兰蒙扎赛道首度亮相。



LMP 组副总裁安哲飞 (Fritz Enzinger) 认为这个赛季将面临巨大的挑战：“九场耐力赛的每一场都十分艰难。时长为其他比赛 4 倍的勒芒 24 小时耐力赛是这一系列赛中的焦点，它考验的是车手与赛车的极限。今年，丰田将是最高级别的 LMP1 组赛事中非常强大的竞争对手。我们将以经过精心改良的保时捷 919 Hybrid 和一支由六名一流车手组成的团队与他们抗衡。”

勒芒原型车的技术含量

保时捷 2017 款 919 Hybrid 配备了一系列创新技术，尤其是赛车的空气动力学、底盘和动力系统。车队负责人 Andreas Seidl 继续担任代理技术总监，他表示：“在 2017 赛季，这辆赛车 60% 到 70% 的部件都进行了全新的研发。919 Hybrid 的基本设计理念依然是优化最细微的细节和进一步提升效率。单壳体车身自 2016 年之后一直未作改变，但我们分析了所有其他部件的优化潜力，并且据此对大部分部件加以调整。”与一级方程式赛车一样，单壳体车身采用的是碳纤维复合材料和夹层设计。



Fritz Enzinger, Vice President LMP1

空气动力学性能

2017 国际汽联世界耐力锦标赛的技术规则对一些影响空气动力学性能的车身部件的尺寸进行了进一步的限制。为了提高安全性，新标准降低了 LMP1 原型车的下压力，从而基于安全理由降低了车辆的转弯速度。根据新的技术规范和开发结果，保时捷工程师为 919 Hybrid 设计了两种全新的空气动力学组件，其目标当然是为了弥补因规则要求而增加的单圈用时。

Andreas Seidl 解释说：“车队每个赛季最多只能使用两种空气动力学组件，这是一项明智的成本控制措施”。第一个新空气动力学组件专为勒芒的高速赛道设计。为了在超长的直道赛段上实现最高速度，该组件将设计重点放在最大程度减少空气阻力上。第二个空气动力学组件通过提升下压力来弥补在迂回赛道上增加的阻力。

工程师工作中的一个重点是设计对空气动力学性能敏感度更低的车辆前端。Andreas Seidl 继续说道：“在 2016 年，赛车的前端会积聚来自赛道表面的少量磨损橡胶。这些橡胶的积聚将影响车辆的平衡。我们对这一现象进行了分析，并且优化了相关的车身部件。”在对比今年 919 与上一年车型的前视图时，更高、更宽且更长的车轮拱罩立刻吸引了大家的眼球。在侧面可以看到从单壳体车身延伸到车轮拱罩的新通道，以及重新设计的散热器后进气口。

驱动系统

作为一整套增强措施的一部分，保时捷工程师提高了传动系统的效率与性能。前桥和后桥上的变速箱、内燃机、电动机以及能量回收系统均完成了优化，但驱动系统的基本理念仍未改变：919 的后桥由一台紧凑型 2 升 V4 的内燃机来驱动。这台发动机结合了小型涡轮增压技术与高效的燃油直喷系统；其输出功率接近 500 hp (368 kW)，并且是保时捷迄今为止最高效的内燃机。两种能量回收系统——前桥上的制动能量回收系统和废气能量回收系统可为锂离子蓄电池充电。锂离子蓄电池为电动机供电，使电动机在需要时可为前桥提供超过 400 hp (294 kW) 的额外功率。在魏斯阿赫开发的 919 Hybrid 是唯一一辆可以在加速和制动时回收能量的原型车。它的系统功率达到 900 hp (662 kW) 以上。在加速驶出弯道时，由于前桥可以增加 400 hp 的功率，因此可以获得巨大的牵引力，这让 919 变成了一辆四轮驱动赛车。

约 60% 的回收能量来自前桥制动器上的能量回收系统 (KERS)。剩余的 40% 来自废气能量回收系统。在前桥回收的制动能量中，有平均 80% 被立刻转换成驱动能量。如果内燃机必需提供这一电能，则需要将其输出功率提高 100 hp (74 kW) 以上，这可能使 919 的耗油量增加 20% 以上。在勒芒，这相当于每圈多消耗 1 升燃油。这台高效能量回收系统的另一个优点是它使 919 能够配备更小、更轻的制动系统，这不仅减轻了重量，还因为较小的制动系统对冷却空气的需求量较低，从而减少了空气阻力。

919 再次达到规则所规定的最高能效等级。也就是说，根据最多只能使用 4.31 升燃油的限制规定，这辆赛车在勒芒 13.629 公里 (8.4 英里) 的赛道上可以使用 8 兆焦回收能量。这两个消耗值将被严格监控并且在每圈后累加。

WEC 参赛者们将首次聚集

从今天开始，世界耐力锦标赛的参赛者将首次聚集。1 号赛车将由 Neel Jani (33 岁，瑞士人)、André Lotterer (35 岁，德国人) 和 Nick Tandy (32 岁，英国人) 驾驶。Jani 目前是 WEC 世界冠军和 2016 年勒芒 24 小时耐力赛冠军。Lotterer 在 2012 年驾驶奥迪赛车夺得世界耐力锦标赛冠军，并且在勒芒有过三次获胜经验，而 Tandy 则是 2015 年保时捷勒芒冠军团队的一员。

2 号赛车将由 2015 年世界冠军 Timo Bernhard, (36 岁，德国人) 以及两名新西兰籍车手 Earl Bamber (26 岁) 和

Brendon Hartley (27 岁) 驾驶。Earl Bamber 在 2015 年与 Tandy 一同在勒芒夺冠, 同年 Hartley 与 Bernhard 赢得了世界耐力锦标赛总冠军。

Info

All scores: <http://www.fiawec.com/courses/classification.html>

All results: <http://fiawec.alkamelsystems.com>

链接列表

文章链接

<https://newsroom.porsche.com/zh/motorsports/cn-porsche-motorsports-fia-wec-919-hybrid-starting-numbers-driver-squad-14324.html>

媒体资料

<https://newsroom.porsche.com/media-package/130f4d4c-2873-4d35-9b93-750474f661f8>

链接

<http://www.porsche.com/germany/sportandevents/motorsport/>