



PORSCHE

新闻稿

2018 年 4 月 10 日

No.17/18

保时捷 919 Hybrid Evo 打破比利时斯帕赛道单圈纪录

## 保时捷混动赛车力压一级方程式最快单圈速度

上海/斯图加特。4 月 9 日，称霸勒芒 24 小时耐力赛的保时捷 919 Hybrid 推出的 Evo 版本在斯帕赛道创下了全新赛道纪录。保时捷厂队车手 Neel Jani 以 1 分 41.770 秒的成绩刷新了坐落于阿登高地、全长为 7.004 公里的比利时大奖赛斯帕赛道最快单圈圈速。这位现年 34 岁的瑞士车手以 0.783 秒的优势打破了先前由英国著名车手汉密尔顿（Lewis Hamilton）于 2017 年 8 月 26 日驾驶梅赛德斯 F1 W07 Hybrid 赛车所创造的、助他取得排位赛杆位的 1 分 42.553 秒单圈成绩。当日天气宜人，温度为 11 摄氏度，赛道温度为 13 摄氏度，Jani 于 10 时 23 分发车，行驶期间最高速度达 359km/h，平均车速为 245.61 km/h。

保时捷 LMP1 副总裁安哲飞（Fritz Enzinger）表示：“这是一次精彩绝伦的单圈冲刺，既展现了 Neel Jani 的超凡车技，也彰显了保时捷卓越的工程设计。今天创下的赛道纪录有力证明了这款当今世界上最具创新意义的赛车拥有登峰造极的非凡性能。我们旨在展示，保时捷 919 Hybrid 在脱离规则约束之后，可以发挥出更强大的表现。”

车队负责人 Andreas Seidl 称：“今天再次取得的成功要归功于 LMP 车队的辛勤努力，对于车队的工程师来说，这也是值得骄傲的一天。我们要对 Neel 和车队全体成员创下的这一纪录表示祝贺。同时，感谢 6 位 2017 年参与 LMP1 的厂队车手为本次项目做出的贡献。我们的目标就是验证保时捷 919 Hybrid 在放宽世界耐力锦标赛规则限制的条件下展现出怎样的超凡能力。”

凭借保时捷 919 Hybrid 这款混合动力赛车，保时捷已经在 2015 年至 2017 年间三次蝉联勒芒 24 小时耐力赛冠军，并在此期间夺得了国际汽联世界耐力锦标赛（WEC）制造商和车手双料桂冠。

Neel Jani 表示：“919 Evo 赛车真是太强大了。在我开过的车里，它绝对是速度最快的。这款赛车的抓地力刷新了我的认知，超乎了我过往的想象。驾驶 919 Evo 跑单圈时，一切都迅如闪电，这相较于以前参加世界耐力锦标赛时所要求的反应速度截然不同。今天的单圈成绩不仅超越了 2017 年的世界一级方程式锦标赛杆位时间，还比我们去年取得的世界耐力锦标赛杆位成绩快了 12 秒！我们在斯帕赛道已经度过了十分紧张的三天。今天早上，当我驾驶赛车跑第一圈时，就已经感知到这款车的性能超棒。工程师团队将车子调校得非常好，米其林轮胎的表现也非同凡响。非常感谢保时捷为我创造了这次宝贵的经历。”

### 卸下枷锁、冲击纪录

国际汽联针对世界耐力锦标赛和勒芒赛事设定的技术规范成功地使概念上差异甚大的奥迪、保时捷和丰田 LMP1 原型车在比赛中势均力敌、难分高下。因此，保时捷 919 Hybrid 在不受规则限制的情况下真实潜力究竟如何——这一点始终成谜。直到现在，谜底才终于揭晓。

保时捷 LMP1 总工程师 Stephen Mitas 坦言：“对于我们而言，这可以说是工程师梦想成真的时刻。这款车历经四年的时间进行开发、改进和赛场历练，大家都对它有着很深的感情。我们相信，不论保时捷 919 Hybrid 曾取得怎样的成功，它始终无法充分展现自身的实力。同样，保时捷 919 Hybrid Evo 也还远未发挥保时捷所有的技术潜能。这一次，制约我们的不再是规则，而是资源。经过我们的改进和调校，这款车已打破世界一级方程式锦标赛纪录——这给我们带来了很大的成就感。”

这台打破纪录的保时捷 919 Hybrid Evo 赛车是在 2017 年世界耐力锦标赛参赛车型的基础上改造而成，并采用了保时捷为 2018 年世界耐力锦标赛开发的一系列技术。由于 2017 赛季后的退赛，这些技术还从未应用于赛事之中。除此之外，保时捷还对该车做出了多项空气动力学的改进。

虽然进行了多项技术更新，但是保时捷 919 Hybrid Evo 赛车的动力传动系统全套硬件未经丝毫改动。

保时捷 919 的动力由一台紧凑的 2L V4 涡轮增压发动机和两套不同的能量回收系统提供，能量来源于前桥产生的制动能量和废气能量的组合。内燃机驱动后桥，电机则在加速时驱动前桥，使之暂时变成一台四驱车。与此同时，它还从排气系统回收能量，不让废气直接排放到大气中。前桥和排气系统产生的电能会临时储存到液冷锂离子蓄电池内。

世界耐力锦标赛的效率规定通过燃料流量计来限制平均每圈燃料所释放的能量。在 2017 年世界耐力锦标赛斯帕站比赛中，这款保时捷 919 Hybrid 在最终赛季中每圈消耗汽油 1.784 kg/ 2.464 L。当时，它搭载的 V4 内燃机的输出功率约为 500 hp。摆脱规则束缚之后，搭载新版软件的 919 Hybrid Evo 在使用普通赛车燃油（E 20，含 20%的生物乙醇）的情况下可输出 720 hp 的动力。

在 2017 年斯帕站比赛中，这两套回收系统产生的可用能量仅为 6.37 兆焦，未能将这些系统的潜力充分发挥。在此次创纪录的单圈冲刺中，Neel Jani 从两套充分运转的系统中获得了 8.49 兆焦的可用能量——电机输出功率由 400hp 提升至 440hp，增幅达 10%。

工程师在设计保时捷 919 Hybrid Evo 时摆脱了比赛规则的限制，从空气动力学方面做了新的功课。现在，全新加大型的前扰流板能够平衡新型超大尾翼，两者都配有主动控制减阻系统（DRS）。液压驱动的 DRS 改变前扰流板表面气流走向、同时打开尾翼主翼面上方的襟翼，以提高 919 Hybrid Evo 的空气动力学效率。保时捷 919 Hybrid Evo 车底的导流板和地板均经过优化，追加了固定高度的侧裙板，从而更进一步改善空气动力学性能。空气动力学方面的种种改进为 Evo 版本增加了 53% 的下压力。相比 2017 年斯帕世界耐力锦标赛排位赛，这些改进将效率提高了 66%。

为进一步拓展性能极限，这款拥有超级速度的保时捷 919 Hybrid Evo 的四轮配备了电传制动系统，以提供更好的偏航控制。此外，赛车移植了动力转向系统以承受更高的载荷；该车还配备了更加坚固的悬架摇臂（前后桥）。

该台赛车净重为 849 kg，重量与正赛状态相比减轻了 39 kg。为达到这一减重效果，我们去掉了所有对单圈冲刺而言并非必要的配置：空调、雨刮、多个传感器、赛事监控电子设备、灯光系统以及气动千斤顶。

鉴于保时捷 919 Hybrid Evo 下压力比世界一级方程式锦标赛的赛车还要大，与保时捷合作多年的米其林轮胎当即表示愿意提供该款赛车的轮胎。在轮胎尺寸保持不变（31/71-18）的情况下，米其林的目标是显著提高抓地水平。为此，米其林开发了新型合成橡胶，为提供所需的抓地力不留余地。

### “致敬 919 之旅” 旅持续进行中

保时捷 919 Hybrid Evo 在比利时斯帕赛道创造的单圈纪录拉开了“致敬 919 之旅”的大幕。这款赛车将会在 5 月 12 日纽伯格林 24 小时耐力赛开始前，进行一场冲击北环赛道的圈速表演。此后，它还将于 7 月 12-15 日和 9 月 2 日分别现身于古德伍德速度节和布兰兹-哈奇(Brands Hatch)赛道举行的保时捷庆典活动。9 月 26-29 日，它还将参加保时捷在美国加州的拉古纳塞卡赛道进行的“Rennsport Reunion”活动。

### 保时捷 919 Hybrid Evo - (919 Hybrid WEC) 赛车

#### 参数：

单体壳：碳纤维/蜂窝结构铝材复合构造，封闭式驾驶舱。

内燃机：V4 涡轮增压发动机（90 度气缸夹角），每缸气门数：4，DOHC，Garrett 涡轮增压器，汽油直喷，全铝曲轴箱，干式油底壳润滑  
发动机最大转速：≈ 9000rpm

发动机管理系统：博世 MS5

排量：2,000 cc (V4 发动机)

输出功率：内燃机：720 公制 hp，后桥 (<500 公制 hp)

MGU：440 公制 hp，前桥 (>400 公制 hp)

混合动力系统:	前桥搭载带有电机发电单元 (MGU) 的动能回收系统 (KERS); 热能回收系统 (ERS) 用于废气能量回收。能量储存在美国 A 123 系统公司研发的一套液冷锂离子蓄电池内。
驱动系统:	后轮驱动, 牵引力控制系统 (ASR); 加速时通过前桥电机转为临时四轮驱动, 液压操作的序列式 7 速赛车变速箱
底盘:	前后轮独立推杆式悬架, 带可调阻尼器, 变距杆系统带主动锁定系统 (保时捷 919 世界耐力锦标赛版无主动锁定系统)
制动系统:	四轮电传制动系统 (前后轮电传制动系统), 单体轻合金制动卡钳, 前后通风式碳纤维制动盘。 车轮扭矩可变, 确保汽车平衡 (前后轮采用可变驱动扭矩分配)
车轮和轮胎:	BBS 锻造镁质轮毂; 米其林子午线轮胎, 前后轮尺寸: 310 / 710 - 18
重量:	849 kg (含车手配重 888 kg)
长度:	5,078 mm (4,650 mm)
宽度:	1,900 mm
高度:	1,050 mm
油箱容量:	62.3 L

– 结束 –

## **关于保时捷中国**

继 1931 年, 费迪南德·保时捷 (Prof. Ferdinand Porsche) 先生于德国斯图加特创立保时捷设计工作室后, 凭借两代人的不懈努力, 1948 年, 其子费利·保时捷 (Ferry Porsche) 先生将保时捷的设计理念变成了现实, 也标志着保时捷跑车品牌的诞生, 并使之成为跑车界的传奇。随着数十年的发展, 保时捷现已成为享誉全球数十载的顶尖跑车品牌。秉承“Intelligent Performance”之卓越理念, 保时捷锐意创新, 不断进取, 以为全球跑车爱好者提供集卓越性能与非凡效率于一身的完美跑车为

己任，不断拓展跑车设计与制造的新境界。

自 2001 年进驻中国市场以来，保时捷中国便致力于为每一位渴望挑战、追求完美的中国车友带来品牌所倡导的运动体验与创新精神。此外，来自保时捷全系顶级跑车的无限魅力亦得以倾力呈现——充满传奇色彩的 911 跑车、久负盛名的中置发动机跑车 718 Boxster 和 718 Cayman、豪华 SUV 翘楚 Cayenne、时尚 SUV 先锋 Macan 以及拥有纯正跑车基因的豪华轿车 Panamera 均以超凡性能与极致设计诠释着保时捷品牌对于完美品质所秉持的至臻坚持。至今，保时捷在中国共拥有 103 家经销网点，确保每一位中国车主均能体验到保时捷享誉全球的至臻个性化服务。

2017 年，保时捷中国创造了在中国大陆、香港及澳门累计交付 71,508 台新车的杰出业绩，再度成为保时捷全球最大单一市场。2018 年，保时捷中国将着眼未来，为中国消费者带来更多世界级产品及服务，在华夏大地上续写传奇。

如需更多资讯，请访问 [www.porsche.cn](http://www.porsche.cn)；或扫描下方二维码，关注保时捷新闻中心



或联系：

保时捷中国	
唐凤靛	公关传媒总监
电子信箱	<a href="mailto:jojo.tang@porsche.cn">jojo.tang@porsche.cn</a>
叶青	公关传媒经理-社会化媒体与赛车运动
电子信箱	<a href="mailto:rachel.ye@porsche.cn">rachel.ye@porsche.cn</a>
吴明霞	公关传媒区域经理（北区）
电子信箱	<a href="mailto:stephanie.wu@porsche.cn">stephanie.wu@porsche.cn</a>
张思玮	公关传媒区域主管（南区）
电子信箱	<a href="mailto:chester.zhang@porsche.cn">chester.zhang@porsche.cn</a>

张艳礼	公关传媒主管
电子信箱	<a href="mailto:elisa.zhang@porsche.cn">elisa.zhang@porsche.cn</a>
周琪炜	公关传媒主管
电子邮箱	<a href="mailto:kiwi.zhou@porsche.cn">kiwi.zhou@porsche.cn</a>
电话	(86-21) 61565 911
传真	(86-21) 50584 200
媒体网站	press.porsche.cn