

## 新款保时捷 911 Turbo.



本手册中所提到的车型是在德国的公路上行驶的车辆。某些配备项目需额外收费。车型和选项的适用情况由于当地条件的制约和规定可能在各市场上有所不同。标准装备和可选装备的信息，请咨询您的 Porsche 中心。Porsche 保留对技术规格和其他产品信息进行修改的权利，事先恕不另行通知。车身颜色可能与图示有差异。对错误和遗漏不承担任何责任。

Porsche、Porsche 徽徽、911、Carrera、Boxster、Cayenne、Tiptronic、Tequipment、PCCB、PCM 和 PSM 都是 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG 公司的注册商标。Porscheplatz 1, D-70435 Stuttgart.

### 保时捷中国

捷成(中国)汽车销售有限公司  
中国上海市延安东路618号  
东海商业中心14楼C座 邮编: 200001



PORSCHE

# Porsche 速报

2006年第1期(创刊号)

## 目录:

- 911 Turbo信息.
- 技术特色: VTG.
- 赛车运动: GT3.
- Cayenne Turbo S信息.
- Carrera Cup Asia.
- Porsche Travel Club.
- 保时捷运动驾驶学校.
- Porsche 中国 - 我们是谁?



## 新款911 Turbo.

Porsche 911 Turbo, 这款轿车于 1974 年在巴黎车展上首次亮相, 随后很快就成为跑车的典范。其后每次推出的新一代轿车都引入了重要的技术创新。在这款轿车的发展历程中有众多里程碑式的创新, 其中包括中冷器、双涡轮发动机和 VarioCam 升级版可变气门控制系统。新款911 Turbo 秉承了这一传统, 它是 Porsche 第一辆采用可变涡轮几何特性 VTG 涡轮增压器的轿车。



## 亲爱的保时捷车迷，

欢迎阅读第一期 Porsche 速报 – 为您量身定制的 Porsche 中国的简讯。这份速报旨在为您带来关于我们产品和服务的讯息，并帮助您了解 Porsche 中国、我们的合作伙伴以及我们的成功历程。以后，您还将有机会在此了解与 Porsche 有关的焦点人物，并且进一步了解我们的设施以及所提供的服务。

本期简讯的亮点包括关于新款 911 Turbo 的介绍。Porsche 首次为 911 Turbo 装备了采用可变几何涡轮 (VTG) 的涡轮增压系统。我们还为您带来了另一款涡轮增压车型：动力更强，动感更佳，拥有无穷驾驶乐趣的新款 Cayenne Turbo S。其它内容还有：来自中国的客户在芬兰体验极限冬季驾驶的 Camp4 一月之旅，以及迪拜 Safari 沙漠的探险之旅。

赛车运动也是其中的重要组成部分，包括 2006 年将在上海、北京和澳门举行的 Carrera Cup! 在本年度之内，我们还将推出众多令人激动的新品，并计划组织一系列发布及相关活动，这些信息将会在以后的几期中与您见面。

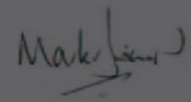
您的意见可以帮助我们不断地完善与进步，我们非常期待能够听到您对第一期内容的评价和建议。为了帮助我们改善工作并使之更符合您

的要求，希望您能填写后面的简短问卷并传真给我们，因为您的意见对我们非常重要！

我们愿意与您就 Porsche 的各个方面进行沟通。为了改善我们与您交流的方式，如果您能和我们分享您的电子邮件地址，我们不胜感激。这样，您就可以即时、直接地收到相关的 Porsche 新闻，而且我们保证不会向 Porsche 之外的任意第三方公开您的联系方式。

现在，敬请放松心情，开始浏览第一期的 Porsche 速报吧！

致以最亲切的问候！



Mark Bishop 毕少朴  
董事总经理

Porsche 中国 – 捷成 (中国) 汽车销售有限公司

# 创造经典，止于至善

有许多产品经历了不断完善的过程。

只有一种产品可以一直成为其它产品的参照标准。新款 911 Turbo 就是 Porsche 不断技术创新下的最好产物。这款与众不同的轿车还可以激发您的驾驶灵感。

## 通过改良不断革新

每一辆新款 911 Turbo 的主要目标就是挑战技术可行性的极限。不仅仅是在性能和动力方面，在驾乘舒适性上也是一样。在最新款的车型上，我们对多个系统和部件进行了全面的再设计。在此基础上，以前版本的 911 Turbo 不断得到改进 – 这款跑车早已公认是跑车设计的巅峰之作了。

## 出色性能的核心： 新款 911 Turbo 发动机

新款 911 Turbo 满足了人们对发动机性能的最大渴望。经典的 3.6 l 水平对置式 6 缸发动机在 6000 rpm 时输出功率达 353 kW。在转速为 1,950 到 5,000 rpm 之间可提供 620 Nm 的最大扭矩。为了获得这样大的扭矩，我们在 VarioCam 升级版上进一步融入了采用可变涡轮几何特性 (VTG) 的双涡轮增压器，这对于汽油发动机轿车来说是一项全新的技术。这套系统的核心是一套可调节的导向叶轮，它可将废气传送给涡轮。主要优势是提高涡轮反应速度，在发动机低转速时提供较高的扭矩输出，并且提高最大功率。如果采用标准配备的手动变速箱，新款 911 Turbo 只需 3.9 s 就可以加速到 100 km/h。

如果这款轿车选配 Tiptronic S，那么它的标准加速时间要再加快 0.2 s。而加速到 200 km/h 的标准时间分别是 12.8 s 和 12.2 s。

采用这两款变速箱，新款 Turbo 的最大速度都为 310 km/h。

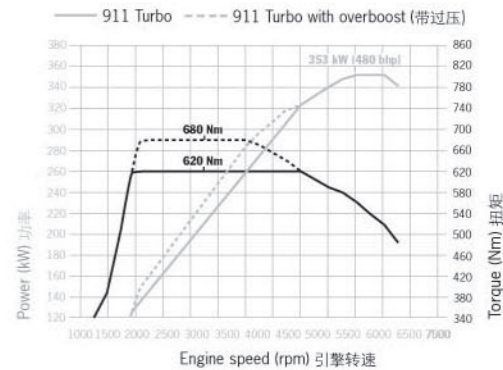
## 卓越的工程技术

为了能够将这些优势有效地在驾驶过程中体



现出来，我们需要另一项跑车创新技术：带 Porsche 牵引力控制管理系统 (PTM) 功能的四轮驱动技术。前后桥之间的扭矩通过电子控制多片离合器来调节。这套主动系统的反应速度比“被动”粘性离合器快得多。Porsche 牵引力控制管理系统 (PTM) 也用于优化行驶动力性。四轮驱动系统和 PTM 共同带来的更大牵引力显著提高了车辆的主动安全性，特别是在湿滑或冰雪路面上。

新款 911 Turbo 的另一项标准技术是标准装备







的制动系统。前后制动盘的直径都达到了 350 mm 的大尺寸。如果选配 Porsche 陶瓷复合材料制动器 (PCCB), 则前制动盘直径增大到 380 mm。

因此, 该系统具有更大的制动力。为了与该款轿车性能相匹配, 采用了新一代的 Porsche 稳定管理系统 (PSM), 以及具备电子减震控制的 Porsche 主动悬挂管理系统 (PASM)。后轴还可以选配限滑差速器。

为了获得更大的性能, 该车型还可以选装跑车计时套件。其主要特点包括一项“超增压”功能, 该功能可以增加多达 60 Nm 的额外扭矩。在全力加速时, 增压压力可以暂时升高约 0.2 bar。

另一项重要的改进是本车所采用的轻质化的设计与结构。虽然新款 911 Turbo 具有这样的性能, 但是仍有极佳的燃油经济性。它装备了一台重量仅 1,585 kg 的 6 速手动变速箱, 其功率重量比达到 302.8 bhp/ton。

### 泰然自如, 随时起动

新款 911 Turbo 的空气动力学特性极佳, 在其尾部可产生正的下压力。风阻系数更是仅有 0.31。车身的后部比前部要宽得多。宽阔的轮距加上更宽的轮胎形成了巨大的横向附着力。带双翼式后扰流板的发动机盖是另一项全新的设计。上翼元件可以在 120 km/h 左右的速度时自动升起并在 60 km/h 左右的速度时自动降下。轿车内饰统一采用优雅但兼具动感的风

#### 技术规格

#### 911 Turbo Coupé (997)

引擎	水冷 6 缸水平对卧式引擎
涡轮增压系统	双涡轮增压器, 配备可变几何涡轮增压系统, 双中间冷却器
排量	3,600 cm <sup>3</sup>
最大功率	353 kW (480 bhp) at 6,000 rpm (转速为)
最大扭矩	620 Nm (带过压系统时为: 680 Nm)
最大速度	310 km/h (193 mph)
0 u 100 km/h (0 u 62 mph)	3.9 secs* / 3.7 secs**
功率/重量比率	302.8 bhp per tonne
比功率输出	133.0 bhp per litre (公升)
市内油耗 l/100 km (mpg) <sup>1)</sup>	18.8 (15.0)* / 19.8 (14.3)**
市区外 l/100 km (mpg) <sup>1)</sup>	9.5 (29.7)* / 9.6 (29.4)**
综合油耗 l/100 km (mpg) <sup>1)</sup>	12.8 (22.1)* / 13.6 (20.8)**
二氧化碳排放 (g/km) <sup>1)</sup>	307* / 326**

\* 手动变速箱 (6 速) \*\* Tiptronic S

1) 符合 80/1268/EC 有关规定, 在信息发布时有效, 仅供参考使用。

格。整个驾驶舱区域都是围绕着驾驶者而专门设计的。因此新款 911 Turbo 不仅具有纯粹的驾驶乐趣而且还有极佳的乘坐舒适性。

在 911 Turbo 的发展历史中, 它一直保持着自己的风格。一贯地动力澎湃, 一贯地泰然

自若。它在各个方面都堪称技术杰作, 现在更加出色。作为 Porsche 跑车工程技术的典范, 它将继续不断强大。新款 911 Turbo。





## 可变几何涡轮特性(VTG)

“涡轮”这个名称总是让人联想到发动机的终极性能。

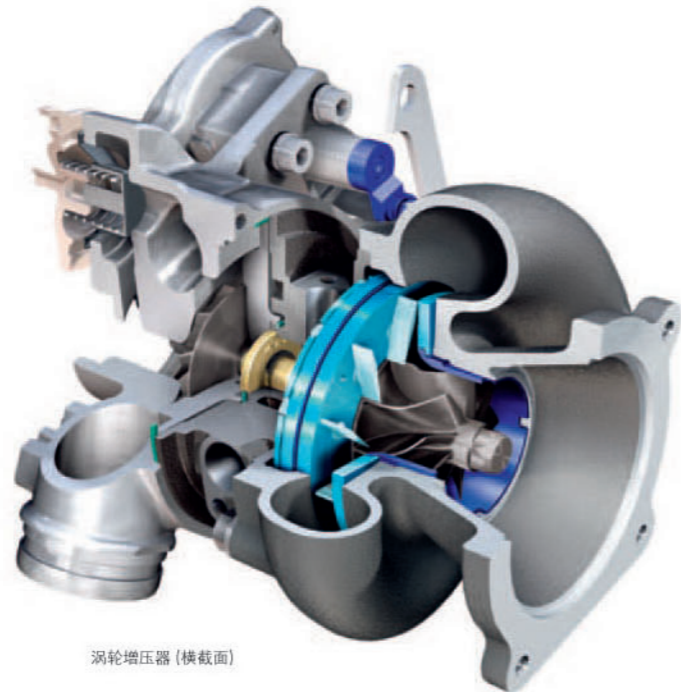
由于采用了可变涡轮几何特性 (VTG) 的双涡轮系

统, 新款 911 Turbo 较以前具有更好的性能。

这项技术是如何发挥作用的呢?

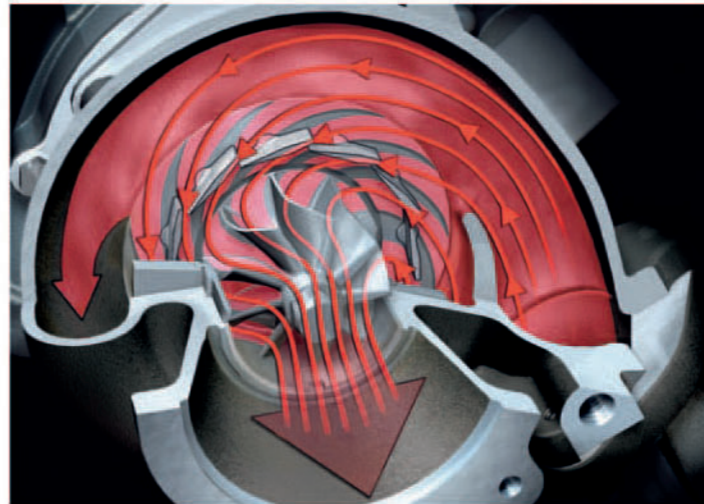
在传统的涡轮增压器中, 废气流驱动涡轮转动, 而涡轮与进气管中的一台压缩机相连。通过“挤压”进气, 让氧气量增加。这样, 每次气缸进气过程中就会进入更多的氧气, 也就燃烧更多的燃油, 从而产生更大的能量。由于更高的排气压力会在进气侧产生相应的负载, 必须小心的控制进气压力以保护发动机。在新款 911 Turbo 上, “增压压力”通过“废气门”进行限制, 这个气门可以使多出来的压力在双排气涡轮的旁边通过。

另一个重要的因素就是涡轮装置的尺寸。尺寸较小的涡轮的质量也较轻, 对压力升高的反应也更快, 很容易就可以达到最佳旋转速度。小尺寸涡轮的横截面也较小, 因此其主要缺点是发动机高转速时产生的背压降低了整体性能。大尺寸的涡轮在高发动机转速时产生的背压较低, 但是由于横截面与转动惯量较大, 所以需要较长时间才能转动起来。一般说来, 这种涡轮在中等转速区间最有效。这种被称为“涡轮迟滞”的现象意味着在低转速间几乎就没有增压效果。



涡轮增压器 (横截面)

为了克服这一问题, 新款 911 Turbo 中的双水冷涡轮增压器采用了可变几何涡轮特性 (VTG)。利用这一技术, 流经发动机的气流通过一个电子可调式导流叶片输送到涡轮上。通过改变叶片角度, 该系统可以模拟各种类型不同、大小各异的涡轮的几何特性。因此, 该系统在各种工况下都会具有最佳的流量特性。



导流叶片打开后的废气流 高发动机转速



导流叶片关闭后的废气流 (低发动机转速)

利用可变几何涡轮特性 (VTG) 可以达到更高的涡轮转速, 从而可以在较低的发动机转速获得更大的增压压力。气缸充气状况得到显著的改善, 功率和扭矩也得到相应的提高。在较低的转速就可以获得最大扭矩, 而且在更大的转速范围内都可以实现这个最大扭矩。在 1950 rpm 到 5000 rpm 的范围内都可以获得 620 Nm 的最大扭矩。每个油门加速动作都可以得到出色

的响应和显著的加速。当增压压力达到其最大值时, 导流叶片张开得更大了。通过改变叶片的角度, 可以在整个发动机转速区间都获得所需的增压压力。因此, 不再像传统的涡轮增压发动机那样还需要过压阀门。

在选装的跑车计时套件中选择“Sport”(运动) 模式可以进一步增强发动机的性能。在全力加速时,

增压压力可以暂时升高 0.2 bar。其间发动机可输出多达 60 Nm 的额外扭矩。

与车辆的优越性能相得益彰的是在实现这一功能过程中的高效率。新款 911 Turbo 除了增加动力与扭矩之外, 还进一步减少了燃油消耗。



# 新款 911 GT3 来自赛道

新款 911 GT3 由 Porsche 的赛车工程师设计, 用于公路驾驶。它的设计来自赛车跑道, 但是同样非常适合日常驾驶的需求。

不论从外观上还是从技术上说, 新款 911 GT3 是一件高度集成化的工程技术产品。如每一款 Porsche 一样, 其外观形状完全由其技术功能所决定。内在的功用都发挥到了极致。前裙板模塑件根据空气动力学原理精心设计, 可满足制动器与中央散热器的冷却需求。第三散热器单元是一个必备的装备, 它可让发动机承受更高的热负荷。车辆前部的空气动力学设计也可让车身的提升效应降到最低。其中一个关键的特点是前盖正前面的窄缝通风口。进气被送到散热器处然后排出车外,



这可产生正向的前后部下压力。

## 空气动力学的新成就

该款轿车的尾部设计主要采用固定的双翼结构。上翼元件可在一定范围内设置不同角度, 以适应不同的道路特性。在提高了车辆后端的抓地力的同时, 可提供高速时更大的行驶稳定性。在下翼表面上有一个更小的橡胶扰流板或称之为“Gurney 活板”, 这是个值得注意的细节设计, 它可产生附加下压力。

在高速驾驶时, 发动机盖上的两个“空气收集器”开始发挥作用, “迫使”空气进入进气歧管和发动机舱。热空气通过后裙板上的隙缝式通风口排出发动机舱。这些空气动力学特性改进共同作用, 产生了另一项显著的成就: 不仅减少了提升效应, 新款 911 GT3 在车身的前部与后部都产生了正向下压力, 而且空气动力平衡度极佳。结果: 抓地力更大, 方向稳定性更佳, 主动安全性更好并且在各种车速下都可更好地操控车辆。

## 赛车的工程技术公路使用

即使只凭发动机的声音您也可立即分辨出 911 GT3。这款水平对置式发动机具有独特的声音, 而且也是一款独一无二的动力单元。这款后置水冷自然吸气式发动机采用四气门技术和可变气门开合 (VarioCam) 可变气门正时技术。3.6 l 的排量可在 7,600 rpm 时输出 305 kW 的功率。在 5,500 rpm 时提供 405 Nm 的最大扭矩。而发动机最大转速可达到 8,400 rpm。

更为令人难忘的是, 它的单位输出功率超过了 115 bhp/l。事实上, 新款 911 GT3 提供的发动机排量单位功率比其它任何自然吸气式 Porsche 发动机都高。从 0 到 100 km/h 的加速时间仅需 4.3 s。最高车速可达 310 km/h。

与这款发动机相匹配的是经过车赛验证过的底盘, 并且标准配备 Porsche 主动悬挂管理系统 (PASM) 和牵引力控制 (TC) 系统。在这些系统的共同作用, 这款跑车天生具有很好的灵活性、极佳的操控性与优异的平衡性与可控性。

在日常公路行驶中, 它的澎湃动力与运动潜质深藏不露。时刻准备着让您享受更大的驾驶乐趣与更高的主动安全性。



## 技术规格

## 911 GT3

引擎	水冷 6 缸水平对卧式引擎
排量	3,600 cm <sup>3</sup>
最大功率	305 kW (415 bhp)
最大扭矩	405 Nm
最大速度	310 km/h (193 mph)
0 - 100 km/h (0 - 62 mph)	4.3 secs*
综合油耗	12.8 (22.1)*
in l/100 km (mpg) <sup>1)</sup>	
CO <sub>2</sub> emissions / 二氧化碳排放 in g/km <sup>1)</sup>	307* / 326**

\* 手动变速箱 (6速)

1) 符合80/1268/EC 有关规定, 在信息发布时有效, 仅供参考使用。



# 毫无约束，尽情享受新款 Cayenne Turbo S

**Cayenne Turbo S:** 仅名称就足以让人心跳加速。简言之，它就是卓越性能的体现，不论在平坦的公路还是在崎岖的山路，都能任由您尽情驰骋。其 4.5 l 双涡轮增压 V8 发动机源自 Cayenne Turbo，得益于其功率的增强，发动机特点和性能已成为 Cayenne Turbo S 的亮点。

## 前所未有的能量 激动人心的声响

新款 Cayenne Turbo S 在 5,500 rpm 时刻提供 383 kW 的最大输出功率。最大输出扭矩比标准的 Cayenne Turbo 大 100 Nm，在 2,750 到 3,750 rpm 转速范围内都可以提供 720 Nm 的最大扭矩。为了获得这样的性能，我们不仅在发动机管理系统中修改了节气门图谱而且还采用了一对更大更有效率的中冷器。双冷却器装置具有改善流体动力学的特点，从而大大减少了压力损失。反过来，这又为提高功率和扭矩提供了热力学基础。

如果在静止启动时完全踩下油门，驾驶者会有明显的背部被压向座椅的感觉。标准配备的 20 英寸 Cayenne SportTechno 车轮可以传递最佳的牵引力。在强劲的发动机轰鸣背景声下，从 0 到 100 km/h 的加速仅在 5.2 s 内完成。在合适的条件下，最高车速可达 270 km/h。松开油门，踏下制动器，您将很快发现制动系统与车辆性能的配合是如此的快速有效。这些制动盘



大于 Cayenne Turbo 上的制动盘，直径相应地从 350 mm 增加到了 380 mm，厚度从 34 mm 增加到了 38 mm。

## 优雅与舒适相结合的内饰

Cayenne Turbo S 外观强劲真实，让人一眼即可认出。从外观看上去，其特点通过细微而又与众不同的细节明白无误地展现了出来。最为明显的是其全新独特的车身颜色：海蓝（金属银底）。当然，您也可以从 Cayenne 颜色系列所有其余选项中进行选择。高度光泽四管运动型尾管隐隐地暗示了强劲的运动性能。与之匹配的镀铬装饰也可以在尾门的 Cayenne Turbo S 标志上找到。

要想获得更强的视觉冲击，还可以选装 SportDesign 组件。它是 2005 年 iF 设计大奖赛的获得者，这更使这款性能极其卓越的汽车锦上添花。这套组件中包括集成圆形雾灯的前下部模塑件、后下部模塑件、大型车顶扰流板以及专门设计的侧裙板元件。SportDesign 组件经过 Porsche 风洞试验，可以降低车辆的行车

高度。前下部模塑件、扩散型后部模塑件以及车顶扰流板元件的选定区域采用了亚光铝合金外观面漆。

进入车内您会立即感觉进入了顶级的 Cayenne 轿车。在不锈钢门槛护栏上（“Cayenne Turbo S”）和空调控制器盖上（“Turbo S”）都有本车标志。豪华真皮座椅的每一个前部头枕上都带有压花的 Porsche 盾徽。真皮方向盘设计优雅，把握舒适可靠。



## 技术规格

技术规格	Cayenne Turbo S
引擎	Twin-turbo V8 / V8 双涡轮增压
排量	4,511 cm <sup>3</sup>
最大功率	383 kW (521 bhp) at 5,500 rpm
最大扭矩	720 Nm at 2,750 – 3,750 rpm
最大速度	270 km/h (168 mph)*
0 – 100 km/h (0 – 62 mph)	5.2 secs*
综合油耗	15.7 (18.0)*
in l/100 km (mpg) <sup>1)</sup>	
二氧化碳排放 in g/km <sup>1)</sup>	378*

\* Tiptronic S.

<sup>1)</sup>符合80/1268/EC 有关规定，在信息发布时有效，仅供参考使用。



## Porsche Carrera Cup Asia.

经过了三个激动人心的赛季，Carrera Cup Asia 在整个亚洲所取得的巨大成功可谓有目共睹，其高级系列赛事的地位已经不容置疑。现在，这项杯赛已经成为年轻的亚洲赛车手进入国际一流选手行列的最佳跳板。

Carrera Cup Asia 是亚洲水平最高的单一型号跑车赛，只容许车队对极为可靠的 Porsche 参赛车作出极低限度的改装，因此，车手的技术便成为了胜负的关键。赛事设有两个分组，由职业及非职业车手角逐。今年，A 组和 B 组这两项同样竞争激烈的比赛又将精彩上演，决出各自的冠军。

今年的参赛阵容既有车迷耳熟能详的名字，也有多张新面孔，他们来自世界各地，包括日本、斯里兰卡、澳大利亚、香港、泰国、台湾和英国。



第三年参赛的 Jebsen 车队将继续与香港车手欧阳若曦合作，他是上届比赛的季军得主。现年26岁的欧阳若曦在去年的11场比赛中7次闯入三甲，其中包括北京站的两场冠军以及十一月在意义重大的澳门站压轴战夺魁。澳门站的胜利让欧阳若曦成为焦点人物，我们确信他在2006年将延续这样精彩的表现。

在2006赛季，由于引入了全新 911 GT3 Cup

赛车，使得 Carrera Cup Asia 提升达到了一个全新的水平。2006 911 GT3 Cup (车型 997) 专为赛车活动量身定制，与标准比赛车非常接近。除了星光熠熠的参赛阵容，以 997 为蓝本的 Porsche 911 GT3 Cup 赛车也将为观众带来较以往更快和更紧凑的比赛。车内的新装备包括六速连续式变速器，让车手可以更快地换挡并且更加可靠；赛车专用串联式制动主缸及内置制动偏差调节控制可

让车手可以推迟制动的时时间，并且获得最佳的制动效果。经改良的前端空气动力设计进一步改善了操控性；全数码数据记录仪 (MOTEC) 可让车手和工程师掌握更多行车数据，有助于进一步提升圈速。

这台以 997 为蓝本的 Porsche 战车只生产了十

八辆，全部用在 Porsche Carrera Cup Asia 赛事。批量生产的新车在 2007 年才公开发售，但是，当这台战车在亚洲各赛场比拼的时候，Porsche 车迷们可以提前一睹为快。

除了马来西亚和中国外，本赛季还增加了印度尼西亚和台湾两个新赛场。

### 赛事结果

**第一回合，马来西亚雪邦国际赛车场  
2006年 3月 18日**

2006年度的 Porsche Carrera Cup Asia 首场赛事作为 2006 F1 Petronas 马来西亚大奖赛的支







### Porsche Carrera Cup Asia

2006 年赛程表, 从 2006年 2月 23日开始

日期	赛场, 国家和地区	赛事	回合
2006年 3月 17日 - 19日	雪邦, 马来西亚	F1支持赛	第1和第2回合
2006年 5月 12日 - 14日	雪邦, 马来西亚	亚洲赛车节	第3和第4回合
2006年 6月 9日 - 11日	北京, 中国*	亚洲赛车节	第5和第6回合
2006年 7月 21日 - 23日	仙图, 印尼*	亚洲赛车节	第7和第8回合
2006年 9月 29日 - 10月1日	上海, 中国	F1支持赛	第9回合
2006年 10月 20日 - 22日	台中, 台湾	亚洲赛车节	第10和第11回合
2006年 11月 16日 - 19日	澳门东望洋, 中国	澳门大奖赛	第12回合

\*以赛车场发布的消息及许可为准

持赛事正式展开, 来自香港的欧阳若曦在第一场比赛中为 Jebsen 车队夺得冠军。他从头位出发, 从一开始就节节领先, 最终以超过第二名5秒的优势登上了领奖台。

第二名的争夺更加精彩刺激, 上演了亚洲职业赛事中前所未见的激烈场面。作为职业组中最为出色的车手之一, Charoensukhawattana Nattavude 代表超跑俱乐部 (SCC Racing) 出战, 最终以完美的表现获得了亚军, 紧随其后冲过终点的车手是代表 Tomo Racing 的山路慎一, 他是首次参加这项赛事。

B组的冠军荣誉由陈文阁夺得, 他在缺席赛事一年后重返赛场。Chip Connor 和新加入这项赛事的一乐智分别夺得亚军和季军。陈文阁早前曾表示自己仍在摸索新车, 这次比赛所取得的成绩证明他的适应能力非常强!

### 第二回合, 马来西亚雪邦国际赛车场 2006年 3月 19日

今年才开始角逐 Porsche Carrera Cup Asia 的

Tomo Racing 选手山路慎一今天在战程峰回路转的第二回合比赛获得冠军, 这场比赛是马来西亚F1大奖赛的比赛项目之一。这位在比赛中排第三位起跑的日本名将在起步后与排头位起跑的欧阳若曦短兵相接, 并击退了对手, 之后更未有受到其它车手威胁。

英国车手 Nigel Albon 获得亚军, 不过在今季第二场比赛便成功带领新加入赛事的 Vertu 车队晋身颁奖台。来自香港的 2004 年度赛事总冠军 Matthew Marsh 则获得A组的第三名。

B组方面, 则由三张新面孔包办了这场比赛的三甲席位。日本车手再次独领风骚, 一乐智也在八位家庭成员的呐喊助威下获得冠军, 他们特意来到马来西亚看他比赛。在这个专为非职业车手而设的分组中, 澳大利亚车手 Rusty French 获得亚军, 泰籍车手 Ricardo Proost 则得到第三名。

## Ranking after Round 2 / 第二回合比赛后的排名

Class A / A 组					
Place 排名	Race No. 赛车编号	Name 姓名	Total Points 总分	Round 1 第1回合	Round 2 第2回合
1	3	Shinichi YAMAJI / 山路慎一	36	16	20
2	88	Darryl O'YOUNG / 欧阳若曦	34	20	14
3	5	Nigel Peter ALBON	30	12	18
3	36	Nattavude CHAROENSUKAWATTANA	30	18	12
5	1	Matthew MARSH	26	10	16
6	2	Kazuyuki NISHIZAWA / 西泽和之	19	9	10
7	18	Inthraphuvasak VUTTHIKORN	17	8	9
8	6	Dilantha MALAGAMUWA	15	7	8
9	80	Keita SAWA / 泽圭太	14	14	DNF
10	11	Alain LI / 李国法	7	DNF	7

Class B / B 组					
Place 排名	Race No. 赛车编号	Name 姓名	Total Points 总分	Round 1 第1回合	Round 2 第2回合
1	15	Toshiya ICHIRAKU / 一乐智也	10	4	6
2	8	William E. CONNOR II	8	5	3
2	7	Rusty FRENCH	8	3	5
4	28	Max CHEN / 陈文阁	6	6	DNF
5	14	Ricardo H. PROOST	4	-	4
6	41	Peter Boylan	3	2	1
6	98	Philip MA / 马清扬	3	1	2





## Porsche Travel Club (旅行俱乐部) 带给您 一生难得的体验!

Porsche Travel Club 为您带来各种各样精彩的驾驶体验。

‘Porsche Travel Club 探险之旅’为您提供丰富多彩的驾驶项目和适合各种品味的难忘假日体验。迪拜 Safari 沙漠的探险之旅可以让您亲身体验这片迷人土地的诱惑与神秘。我们计划招募中国的 Porsche 车主参加2006年12月的迪拜 Safari 沙漠之旅。详细情况将在近期公布。

Porsche Travel Club 还安排了一系列出色的公路和越野驾驶培训课程，令您尽享驾驶乐趣。例如：您可以到芬兰参加著名的 Porsche Camp4 或 Camp4S，在北极圈内磨练您的驾驶技能。







Porsche Camp4 是一项冬季驾驶培训课程，参加者在冰雪路面上驾驶 911 Carrera 4、911 Carrera 4S 或 Cayenne S，以提高驾驶技能。

现在，Porsche Camp4 体验课程已历经八年，目前的受欢迎程度可谓前所未有。这很大程度上是因为有很多 Porsche 爱好者一年又一年地连续参加这一课程，因此，2005年的 Camp4 第一次增加了针对高级驾驶者的冬季培训强化课程。当然，新手们同样受到热烈的欢迎；Camp4 的课程针对个人技能专门设计，为每个人提供在冰雪路面上展示操控技能的机会。

对于参加者而言，这个训练营的魅力来自三个方面：最主要的当然是驾驶 Porsche Carrera 4 和 Cayenne S 测试您的极限驾驶技能。另外，在世界著名赛车手 Rauno Aaltonen 指导下的学习也是一段难忘的经历。当然，Camp4 引人入胜的第三个因素是雪地上车轮后的那些夜晚...



更多详情，请联系：[jasmin.rawlinson@porsche-china.cn](mailto:jasmin.rawlinson@porsche-china.cn)或访问 [www.porsche.com](http://www.porsche.com)



# 保时捷运动 驾驶学校

用您的保时捷改进您的驾驶技术。  
保时捷不仅推动着运动车型的革命，  
也关心着驾驶者的发展。

## 保时捷运动驾驶学校 - 上海

**日期:** 2006年6月3日  
2006年6月4日  
**地址:** 上海国际赛车场  
**时间:** 9:00 - 17:00  
**训练水平:** 预备级训练课程  
**价格:** RMB 5500 (此价格包括一天的  
驾驶培训及精美餐饮。)

名额有限 - 请速登记!



作为保时捷的车主，您当然非常自豪，可能也很希望对您的爱车有更好的感性以及理性上的认识。现在我们就为您提供这样一个提高驾车技术以及车迷知识的机会。当然您必须驾驶您自己的爱车参加。

保时捷中国公司在此很荣幸地向您介绍在中国的第一次保时捷运动驾驶学校活动。

驾驶爱车会为您带来很多乐趣。然而，如果车辆失控那就相当危险了。保时捷运动驾驶

学校的目标就是为您带来更多有关您爱车的相关知识，使您即使在一些极端情况下都可以更好的控制爱车。

经过专门培训的保时捷驾驶训练师将为您提供一整天的培训课程，包括驾车理论知识以及实践技巧。

保时捷真诚邀请您来参加这一刺激的培训课程，课程地点为亚洲最新并且最为激动人心的赛道——上海国际赛车场。

### 课程内容:

- ▶ 正确的驾驶坐姿以及位置
- ▶ 准确把握方向
- ▶ 驾驶物理知识
- ▶ 驾驶的理想线路
- ▶ 制动
- ▶ 转向不足以及转向过度
- ▶ 障碍驾驶
- ▶ 路面状况交替变化的影响
- ▶ 弯中加速

### 喜欢这个课程吗?

有关登记的详细情况，请联系您的保时捷经销商。







## Porsche 中国 - 我们是谁?

保时捷中国 - 捷成 (中国) 汽车销售有限公司是保时捷在中国大陆以及香港和澳门地区的进口总代理。公司于 2001 年成立, 并开始销售、市场及售后服务等环节为合作伙伴提供专业支持。

保时捷中国总部位于上海, 毕少朴先生 (Mr. Mark Bishop) 任职董事总经理。在接手 Porsche 保时捷大中国区业务之前, 毕少朴先

生曾任 Porsche 保时捷中东子公司的董事总经理, 主要负责 Porsche 保时捷中东、南非和印度市场, 在 Porsche 保时捷有 15 年的工作经验。

### 经销商网络

目前中国有 16 个指定的 Porsche 保时捷中心, 它们分布于北京 (两家)、成都、重庆、大连、广州、杭州、香港、澳门、沈阳、天津、青岛、上海、武汉、温州和厦门。所有保时捷中心都是 Porsche 保时捷的授权网点并为中国的保时捷客户提供 Porsche 保时捷的产品及服务。到 2006 年末, 经销商的数量将达到 22 家左右。

