差點，用甚麼呼吸都忘記了 GUMPERT APOLLO S

去年夏天，來自德國的超級跑車廠 Gumpert，宣布正進入破產程序，由律師去處理車廠與三十名員工的前途問題。不過事隔接近一年後，Gumpert 這個品牌仍然繼續存在，於日內瓦車展期間還發了新聞稿，表示在新投資者的支持下，車廠將會繼續發展新型號，包括了傳聞已久、較為房車化的 Tornante。在一片反大企業壟斷的風氣下，我也真心渴望像 Gumpert 這些車壇小企業能夠繼續存在，以微小的力量跟超級跑車壇中的巨富作抵抗。

撰文＝周國新　攝影＝梁智輝

Gumpert 的作品，最早公開於 2009 年日內瓦車展上，當時它們的原型車 Enraged，在車展開幕前最後一刻趕及完成，那並非單具外殼的展品，而是完成度九十九巴仙，會行會走的真車，即 Apollo 的前身。

Gumpert 車廠創辦人 Roland Gumpert，曾經是奧迪車廠的要員，Audi quattro 在 WRC 的偉績，就是在他領導時立下的。2002 年，他以賽車部主管之銜離開奧迪自立門戶，還拉攏了另一同事 Hans-Peter Fischer 到新公司出任技術總監。

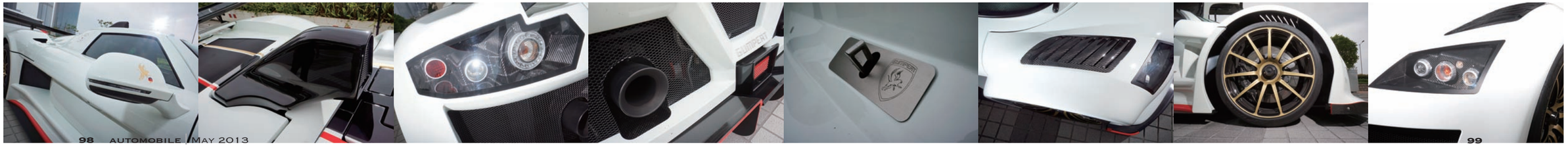
就算現今的汽車生產業已徹底機械化、電腦化，但任何流水作業式的車廠，仍然是勞工密集的。至於 Gumpert，高峰期全廠上下也只得四十人，廠房佔地一萬呎，還不及中國內地二線城市的奧迪 4S 店那麼大，嚴格來說，Gumpert 連成為蚊型車廠的資格也沒有，極其量只算是孑孓型。而且，為了省點租金，Gumpert 將廠房設在 Altenburg，那是萊比錫東南面約五十公里的前東德小城市，地價夠低廉之餘還有一個好處，因為平治、寶馬，以至保時捷都有廠房在附近，Gumpert 要在當地聘請技術員工，絕不成問題。這就是 Gumpert 車廠的成立背景。

與奧迪的關係

這部 Gumpert 的創業作 Apollo，就是要在這些小廠房生產才合理的，因為它全車都以人手裝嵌，產量又不多，只在有人訂車時才開始製作新車，全車所有零部件，都是從外購買回來，只要來貨的時間計算配合得準確，根本不用預留太多空間去存貨，於是也犯不著要大地方。

為了減低重量，Apollo 的車架使用管通式設計，由 211 條預定了切位的輕量化鋼管、花兩名工人用一個月時間焊接而成，完工後仍然輕得三個歐洲成年男人合力便可以抬得起。至於它的車廂結構、車門內壁、引擎倉蓋、車身，以至是具吸收撞擊力的車頭 crash box 等碳化纖維部件，則是德國的 AX Lightness 提供。

至於車輛的核心部分，是由奧迪提供的中置 4.2 公升 V8 汽



AU402-RT-Apollo.indd 98-99　2013/4/27 上午10:47

缸配雙渦輪增壓引擎，雙凸輪軸驅動每汽缸五氣閥的，生氣入風口像方程式那樣在車頂位置，兩排汽缸左右兩邊有一個渦輪增壓器。由於車身位置細小，水廂被化整為零，由原來的一個大變成了三個細，分別置於車頭三個入氣口位置。

引擎的調校和建造工作，也不是 Gumpert 自己負責的，一切由專門裝造賽車引擎的 HSB 搞定，其老闆 Karl Hasenbichler，既是退役賽車手，亦是 Roland Gumpert 的好友，當然願意出手相助。經改裝後，這引擎力量以 650hp 為起點，750hp 為中庸，800hp 為最強，分別配用在 Apollo、Apollo S 和 Apollo R 上，眼前的 Apollo S，用的就是 750hp 那台。

坐進 Apollo S 的車廂，門框底部極高，即使先拆走了軚盤才上車，仍然有點辛苦才跨得進車廂，因為碳纖車廂內藏著的，是側撞的保護結構。掉進座椅，椅背是車廂結構一部分，完全沒有位置調校，想往前坐一點，就在墊背處多加個厚墊。怕雙腳不夠長踏腳踏？不會的，因為油門、brake 和離合器三個踏板可以整份往前往後移，就像初階的方程式賽車那樣。兩隻鷗翼車門，很輕，開門啟時必需盡開或盡閂，不能停置在一半或其它位置，否則地心吸力會幫你自動把門狠狠地關好。

紐堡靈攻堅

扣好四點式安全帶，入波起步，其推、拉式排檔桿像賽車的排檔那樣，感覺非常直接，也緊繃繃的。起動入一波，要很用力地踏下「極力子」，放開時動作也要快，不能拖泥帶水地在找磨合點，否則其雙片式離合器很容易會燒掉。當引擎轉數和車速上升，錶板上的轉波指示燈會提醒駕駛人何時要轉檔。

中控台上，有一個圓形旋鈕，要是有乘客白痴地以為那是控制收音機音量的，在駕駛途中將它擰來擰去，就麻煩大了，那其實是調校後輪限滑差速器鎖合程度的裝置，不同的設定，可以令原來順滑地過彎，變成瘋狂地甩尾，就算有 traction control 協助，也絕對阻止不了尾輪打滑，最終讓成嚴重意外。

750hp 馬力和 91.8kgm 扭力換來的起步速度，是 2.9 秒完成 0-100km/h 加速，極速大約是 350km/h。它的車重極低，全車只重 1,200kg，不過車身下壓力卻很大，這除了歸功於一隻很大的可調校角度尾翼外，頭泵把下的導流器，從車頭前端開始向車底收窄，令流過車底的氣流速度遠高於車身表面的氣流；至於頭泵把兩側的垂直襟翼，則會在車身兩側捲成旋渦式氣簾，阻隔氣流流出流入車底，結果就是，整個車底都是個穩定性極高的負壓區，把整部車宰宰吸在地面。據 Hans-Peter Fischer 表示，在車速 270km/h 時，Apollo 產生的下壓力，為 1,200kg，即等於全車重量，憑數值計算，只要將速度提高一點，車輛便可以倒掛在天花行車。

兩年前，廠方曾把 Apollo S 帶到紐堡靈北環跑道試圈，由 Gumpert 的車手 Florian Gruber 駕駛，時間是 7 分 11.57 秒，是歷來第三快的街車，要是那刻有人坐在乘客位的話，應該要用電子儀器幫助才可以順利呼吸。Gumpert 雖然是家小車廠，可是在研發 Apollo 的過程中，得到了慕力黑和奧迪車廠所在地 Ingostadt 的大學支援，提供電腦程式，以至全比例的風洞給它們做測試，另外還有奧迪從旁協助，開發過程一點不馬虎。

其實從車廠成立一刻，Roland Gumpert 就是要製造一部可以合法在街上行駛的賽車，而且，在 Apollo 正式面世前，Gumpert 也的確派出過賽車參加 2008 年的紐堡靈 24 小時耐力賽，配 hybrid 混合動力系統的，負責駕駛的是德國房車耐力賽名將 Dirk Muller 和曾効力威廉士車隊的前一級方程式范臣 (Heinz-Harald Frentzen)。

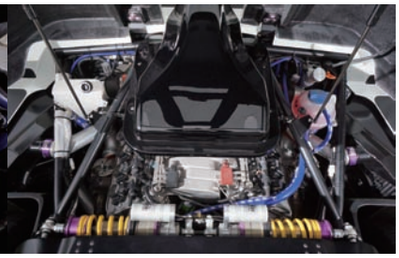
剛烈行車感覺

Apollo 是部可以在任何賽道也有好表現的賽車化超級跑車，那把它放在香港行駛又如何？它的懸掛，由 KW 提供彈簧與吸震筒，早期的設定工作，全由 KW 廠房內的模擬器負責，跟著才送抵 Gumpert 位於德東地區 Nobitz 的測試場，那是二戰時的東線主戰場，冷戰時期至今實際上只是個小型機場，可見 Gumpert 手頭上擁有資源的確有限。在此之後，廠方才將車輛送到奧地利的史匹堡賽車場作最後測試。

跟 Roland Gumpert 定下的目標一樣，Apollo S 的四個車輪，在任何速度、任何時間、任何路面情況下也有著最大貼地力，要那四條由米芝蓮提供的 Pilot Sport Cup 半賽道化輪胎打滑，動作必得要很瘋狂才可。香港的馬路上行駛，Apollo S 的懸掛反應當然很硬，卻不是完全不講道理的生硬，慢車時，仍然感覺到一點吸震力的。至於車廂，看來是沒有太多隔聲和濾震物料，任何時間，也覺得全車在響，此乃正常反應，坐在賽車內，都會聽到類似的聲音。

它的車廂，沒有任何多餘設備，也不能有多餘設備，皆因車輛的電池很細小，不能供電予太多電器使用。不過幸運在於，

AU402-RT-Apollo.indd 100-101 2013/4/27 上午10:48



SPECS

車型：兩門雙座位超吸跑車 ● 引擎：V 形八汽缸配雙渦輪增壓 ● 氣閥操作：頂置雙凸輪軸，每汽缸五氣閥配可變氣閥正時系統 ● 排氣量：4,163cc ● 汽缸直徑 x 衝程：93.0 x 84.5mm ● 壓縮比：9.3:1 ● 最大馬力：750hp / 6,500rpm ● 峰值扭力：91.8kgm / 4,000rpm ● 驅動形式：中置引擎，後輪驅動 ● 波箱：六前速序列式手排 ● 懸掛：前 / 後 ~ 雙搖臂 ● 制動：前 / 後 ~ 通風碟 ● 轉向：動力輔助天梯牙 ● 輪胎：前 ~ 265/35 R19 / 後 ~345/35 R20 ● 車身長 x 闊 x 高：4,460 × 1,998 × 1,114mm ● 前 / 後輪軸距：2,700mm ● 前 / 後輪跨距：1,670 / 1,984mm ● 重量：1,200kg ● 0-100km 加速：3.1. 秒 ● 0-200km/h 加速：9.1 秒 ● 極速：360km/h ● 售價：約 HK$7,800,000 ● 查詢：Car City Motor Ltd / 2893 6126

廠方沒有把空調系統列為多餘設備，所以還有冷氣可享用。由於沒有後窗，所以沒有車內睹後鏡，代替品是一個置於車尾的小鏡頭，倒車和行車時同樣可以啟動車廂內音響機頭的顯示屏幕察看車後情況，現在的 LeMans 原型車組別賽車和日本 Super GT 賽車，都是用這機制的。

Apollo 的車身很矮小，只高約 1.1 米多，車體也很細小，車尾行李廂空間則是我見過最狹窄的一個。正常來說，普通房車會用公升來量度其容量；四座位的法拉利跑車，會用高爾夫球袋數目來計算；至於 Apollo S，則應該是以汽水罐多少去表達，一個清空了的 Apollo S 行李廂，約可輕鬆地擺放三十二罐標準罐裝汽水，或啤酒。

擁有 Apollo S 意義在於……

在香港開 Apollo S，當然用不了它的五成實力，可是其吸睛程度，則肯定比刻下任何一款林寶堅尼和法拉利量產型汽車也要高。其七百萬身價，並不是要換來方程式賽車般的駕駛感覺，因為這世上除了 F1 和 Indy 外，沒有一部方程式賽車會比 Apollo S 貴，在香港擁有 Apollo S 最高興的地方，可能就在於那份把它開到任何地方，路人都會投以好奇目光，在疑惑這是甚麼汽車，並且會靦腆地上前問句：「可否跟它合照？」的滿足感和自豪感。可惜它的引擎，只符合 Euro4 標準，如今要在香港擁有它，只能買去年六月前已經在香港登記出牌的易手車。

記得在金庸小說《射鵰英雄傳》和《神鵰俠侶》中，有東邪、西毒、南帝、北丐、中神通五大高手。近十年來，在超級跑車世界中，有五家小型車廠，各自生產了自己的怪獸級產品，不分排名，分別是意大利 Pagani Zonda/Huayra、瑞典 Koenigsegg Agera、英國 Noble M600、美國 Saleen S7，以及這部 Gumpert Apollo S。

可以肯定，能夠一口氣找到以上五車，五名能夠徹底駕馭到它們的神級車手，再相約於一條充滿爬頭機會的賽道，來一場紳士式比賽，過程應該會無比精彩斑斕。而在這機會出現在我們身邊之前，單單在香港的街道上短途嚐嚐 Gumpert Apollo S 的爆炸性威力，也算是個不錯的經驗！ A

AU402-RT-Apollo.indd 102 2013/4/27 上午10:48