

来自工作站的观察：

世界电动车方程式锦标赛北京站比赛观战记

作者：YC Yang

最近我有一次非常有意思的经历：我在中国车队在世界电动车方程式锦标赛北京站比赛（Formula E Beijing ePrix，电动车锦标赛系列的首届比赛）的工作站停留了两天时间。比赛开始前，我向工作人员大致了解了赛车的性能及工作原理。我知道了 Formula E 赛车动力强劲，最大速度为 270 公里/小时，有一个 220 KW 逆变器和一个 30 KW 超车键（push-to-pass key，在需要额外动力时使用）。

电动车充电时，最大充电电流为 60 A，最大充电电压为 695 V。电池从 10 % 充电到 90 % 需要 45 分钟。当然，比赛本身期间的充电不是问题，对于 Formula E 赛事，每支车队有两位车手和四辆赛车。每位车手驾驶一辆赛车完成赛程的一半，然后回到工作站跳上另一辆充满电的赛车并完成余下赛程。整个赛程期间都无需充电的赛车是宝马 Medical Car 车，该车具有无线充电功能。

出于安全考虑，赛车的制动系统是液压制动而非电动制动，这使它们能够在动力中断后继续工作。为防止过热，通过两只水泵提供水冷。技术细节就说到这里，下面我们来看比赛情况！

北京站比赛于 9 月 13 日进行，需要跑 25 圈，每圈 3.1 公里。比赛于下午四点正式开始，我注意到的第一件事是比赛太安静了。一级方程式汽油车震耳欲聋的声音消失了，剩下的只有来自变速器和轮胎的噪声。保持听力是一件非常好的事情，但请相信我，没有高声轰鸣的发动机一点儿也没有影响比赛的刺激性。领先车手 Nicolas Prost 和 Nick Heidfeld 的争夺让人激动不已，在最后一圈的最后一个拐弯时，他们驾驶的赛车发生了十分突然和剧烈的碰撞。

碰撞将 Heidfeld 的赛车翻转着抛入空中，然后猛烈撞到障碍物上，同时使 Prost 失去领先地位，为奥迪（Audi Sport）车队的 Lucas Di Grassi 夺冠让出了道路。但碰撞也显示了 Formula E 赛车的安全性，因为 Heidfeld 从扭曲变形的赛车中出来后毫发未伤。

目睹电动车赛车历史的开篇是一件幸事，特别是在观看距离如此之近的情况下。

