



从“0”到“1”的历史性跨越背后

张雪机车的“重庆内核”有多硬核？

张雪机车 820RR-RS 是怎样一辆车？

解密
3.685秒

3.685 秒。

这是北京时间3月

28日至29日，世界超级摩托车锦标赛(WSBK)葡萄牙站赛场上，张雪机车820RR-RS赛车冲线时，与第二名之间的差距。3.685秒！这是什么概念？这是820RR-RS赛车在赛场中接近300公里/小时的极速，是张雪机车和第二名赛车约307米的距离。

这一瞬间，不仅宣告中国摩托车品牌首次站上WSBK最高领奖台，更打破了杜卡迪、川崎等国际巨头在SSP中量级组别长达数十年的垄断。自1988年WSBK创立以来，中国摩托始终在追赶中前行。张雪机车连夺两回合冠军，实现了中国摩托产业从“0”到“1”的历史性跨越。

张雪机车820RR-RS是怎样一辆车？3月30日至31日，记者走进张雪机车工业有限公司(简称“张雪机车”)，在两江新区双凤桥街道空港大道的厂房里蹲点采访，深度解码冠军战车820RR-RS的技术奥秘。

解码一·“心脏”

200小时全负荷测试，转速破15000转

连续两天，记者在张雪机车生产车间都看到，1.2万平方米的厂房里机器轰鸣，生产线满负荷运转。工人俯身在装配台前，指尖轻点，一台台820RR整齐下线——它们搭载的818.8cc直列三缸水冷发动机，正是820RR-RS赛车夺冠的“心脏”。

在发动机研发实验室，记者见到了项目负责人曾智勇。他蹲下身，指尖轻触工作台上的一枚气门弹簧，语气平静却坚定：“发动机是赛车的核心，气门弹簧就是支撑心脏跳动的‘血管’。”他面前的工作台上，十几枚不同版本的弹簧试样整齐排列，每一枚都刻着反复测试的编号和日期。

“你看到的这些弹簧，每一版都是我们反复打磨出来的。”曾智勇告诉记者，研发初期，团队提出让发动机转速突破15000转的目标，这在当时近乎“不可能”——彼时国际顶级三缸机转速上限仅14000转左右。而破解难题的关键，正是这枚不起眼的气门弹簧。

“我们不盲目追求新材料，而是用极致设计激活材料潜力。”曾智勇介绍，团队针对气门弹簧迭代了十几版方案。记者在实验室看到，测试设备旁的值班表上，排满了三班倒的工程师名字。

“每批次样件制作要十几天，然后就是200小时全负荷耐久测试和赛道高转专用工况测试轮番上阵。”曾智勇掰着手指数了一笔账，“200小时的全面测试，汽油成本高达六七万元。”

在实验室里，记者注意到，工程师们24小时轮班盯守屏幕，不放过一丝转速、温度、震动的异常。“我们就是用时间和精力堆出来的。”曾智勇说。最终，团队独创内外簧精密配合方案，历经三轮迭代：从控制间隙到零间隙配合，再到创新采用过渡与过盈配合，彻底解决高转振动与摩擦难题。这份坚守换来了153.6匹的强劲马力，让发动机稳定支撑15000转以上红线转速，为夺冠筑牢动力根基。

解码二·“筋骨”

结构个性化设定，实现“人车合一”

生产车间展示区，身披赛道涂装的820RR-RS赛车静静矗立，车身泛着凌厉



张雪庆祝夺冠



张雪机车生产线

光泽，镁合金边盖在灯光下质感十足。

整车研发人员邓延松走到车前，手掌抚过车身，开始拆解这台冠军战车的“筋骨”密码。“我们最核心的突破，是把赛道顶尖技术真正下放到量产车上。”有着多年职业车手经历的邓延松眼神发亮，他指着车头方向柱向记者解释：“前倾角、下蹲角可以灵活调整，方向柱角度与后平叉高度能根据骑手身高、臂展以及赛道特性个性化设定，实现‘人车合一’。”

在生产车间里，工人正在为一辆即将交付的820RR做最后的调试。邓延松告诉记者，WSBK严苛规则要求赛车基于量产车打造，这意味着夺冠赛车的核心结构与民用版820RR高度一致。“我们参赛，就是要证明中国量产车具备世界顶级性能。”

采访中，邓延松向记者透露了一个细节：即便受WSBK公平算法限制，赛车节气门开度被压至85%，动力处于“抑制状

态”，车手仍能拉出3.685秒差距，并在第二回合完成绝杀。“解除限制后动力更澎湃，民用版则有舒适、运动双模式，兼顾日常与赛道。”

聊起比赛直播时的场景，邓延松声音激动起来。他告诉记者，夺冠绝非运气，“你看车间里每一个零件，每一道工序，都是我们一点一点打磨出来的。从发动机到车架，从设计到测试，没有一处是侥幸的。”

解码三·“体重”

极致轻量化，赛道版干重仅168公斤

在820RR-RS赛车上，轻量化被做到了极致。邓延松向记者介绍，整车大量使用镁合金部件，包括左右边盖、缸盖、油缸盖以及大灯支架。

记者在采访中了解到，820RR-RS通过钛合金气门、锻造CNC轮毂、全段钛合金排气系统、碳纤维结构件等轻量化工程，整備质量降至182公斤，较RR-R版再减4公斤。而赛道版干重更是达到惊人的168公斤，推重比高达0.91马力/千克，在同级别中处于绝对领先地位。

“轻、动力大，是我们发动机最直观的亮点。”邓延松说，153.6匹马力配合168公斤的干重，让820RR-RS的零百加速仅需2.6秒，极速突破290公里/小时。这正是它能够在赛道上“生吃”更高排量竞品的底气所在。

回顾葡萄牙站第二回合比赛，邓延松依旧心潮澎湃。他向记者还原了那个惊心动魄的瞬间：“当时车手因线路稍大被两台国外赛车超越，我们紧张得汗毛竖起。但前方两名对手为争夺名次互相缠斗，心态与车辆操控出现波动，我方车手抓住机会，利用吸尾流战术从中间缝隙完成超越，一穿二锁定冠军。那一刻的‘燃’，不亚于第一天拉出的巨大真空带。”

采访中，记者还了解到，张雪机车的赛事布局远不止WSBK。今年9月，张雪机车将携越野车型出战MXGP世界摩托车锦标赛；自研450拉力赛车已成熟，计划先在国际拉力赛验证，未来冲击达喀尔拉力赛。从公路赛到越野赛，从WSBK到达喀尔，张雪机车正以赛事为牵引，持续技术向上。

技术研发的持续投入，是张雪机车冲击全球市场的底气。记者在采访中获悉，2025年公司研发投入近7000万元；2026

年研发预算提升至1.35亿元，重点投向发动机技术攻坚、赛道车型研发与电动化布局。按规划，2026年张雪机车年度销量目标为6万台，十年内品牌目标跻身世界摩托车品牌前十。

采访结束时，邓延松对记者说了一句话，声音不大，却字字有力：“从草根创业到世界赛场夺冠，张雪用自研打破偏见，用成绩证明中国也能造出世界级高性能摩托车。”

从重庆出发，张雪机车正以完善的供应链为支撑，让“中国造”摩托在全球赛场与市场中，实现从追赶者到领跑者的跨越。而赛道上的引擎轰鸣，正是吹响一座“摩托之都”向世界价值链高端发起冲锋的号角。

记者手记

冠军赛车的“重庆内核”

两天蹲点张雪机车，最让我难忘的不是那台冠军赛车，而是一个细节：曾智勇工作台上十几枚气门弹簧，每一枚都刻着密密麻麻的测试编号。他随手拿起一枚说：“这是第12版，测试了200小时，还是没达到要求。”工艺的追求，是极致的！

在装配车间，一位姓李的工人告诉我，他在摩托车行业干了十五年，“以前是装配别人的发动机，现在是装配我们自己的冠军发动机，感觉不一样了。”他说话时，眼神里有一种藏不住的自豪。工作的追求，是极致的！

采访中，车间外突然传来一阵引擎的轰鸣，整个厂房都在微微震动。工人们告诉我，那是测试区的手车在做高转测试，每天都能听到轰鸣声。他们说得很平淡，但我站在车间里，分明感受到一种力量——从实验室到生产线，从测试场到世界赛道，层层传导，持续迸发。力量的追求，是极致的！

两天蹲点，我看到了冠军背后的人：工程师24小时盯守数据的专注，工人指尖起落的精准，研发人员十几版方案的执着。极致，才是3.685秒背后真正的“重庆内核”。

上游财经-重庆晨报记者 郑三波 摄影报道