追忆勒芒丨沃尔夫冈 · 保时捷回忆保时捷勒芒冠军之路

沃尔夫冈 · 保时捷回忆保时捷勒芒冠军之路

保时捷和勒芒一直可以看作是一项家族事务，**50** 年前首次获得全场冠军的那次也是如此——沃尔夫冈 · 保时捷博士回忆道。

一切如初，就像是一颗时间胶囊，身边的陈设散发着德国经济腾飞时期的韵味，正是在那段战后经济迅猛发展的岁月里，保时捷从一家小型家族企业成长为全球知名的跑车生产商，在这个过程中，产品在勒芒赛事中的成功展示对它的崛起显然起到了关键作用。

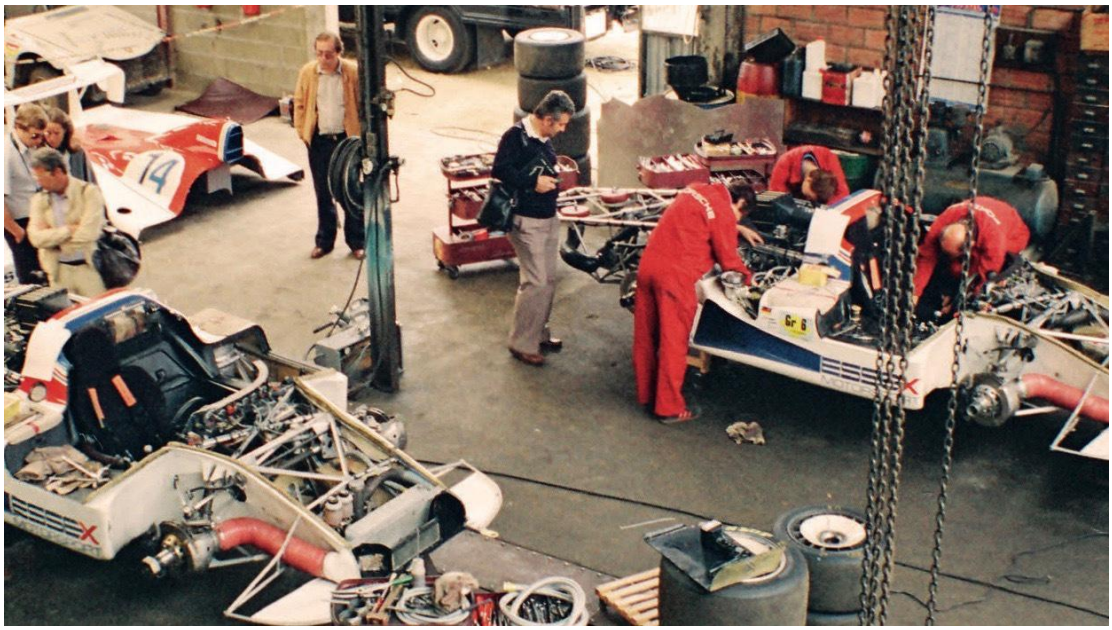
过去 **70** 年间在勒芒拍摄的照片铺满了这张嵌着墨绿真皮的办公桌，**1956** 年，**13** 岁的沃尔夫冈 · 保时捷和父亲一起站在计时墙上，当他看到照片里的自己时，眼中光芒闪烁："我当然喜欢陪着他了，但不是每次我都能去，因为勒芒总是在上学期间进行。逃课是不可能的，即使在保时捷这个热爱赛车的家庭，逃课也是不被允许的。全家人更多的是定期去纽博格林看德国大奖赛，因为那个通常是在暑假期间举办的。"

拍摄于勒芒的那些老照片对现年 **77** 岁的沃尔夫冈 · 保时捷来说也是一次时光旅行。这些照片记录了他迄今为止人生的不同时期。

例如跟 **2017** 年拍摄的沃尔夫冈坐在控制台前的照片相比，照片不仅展现了当时的少年自上世纪 **50** 年代以来的巨大变化，也展示了赛车运动世界的巨大变化。在 **21** 世纪，没有人再会掐着秒表和手写板坐在计时墙上了，取而代之的是坐在显示器前看着海量数据的工程师们，他们通过分析数据来为 **24** 小时的比赛制定最佳策略。

沃尔夫冈 · 保时捷博士：“夜晚的暴雨来势凶猛，有时候积水甚至会流过赛道，这是非常危险的。”

但这场经典耐力赛的独特魅力未曾改变，对沃尔夫冈 · 保时捷来说也是如此：“对我来说，我不只是要出现在那里，我是去支持我们的团队的。我会因为赛车遇到机械故障而痛苦，也会为我们的成功而激动。”



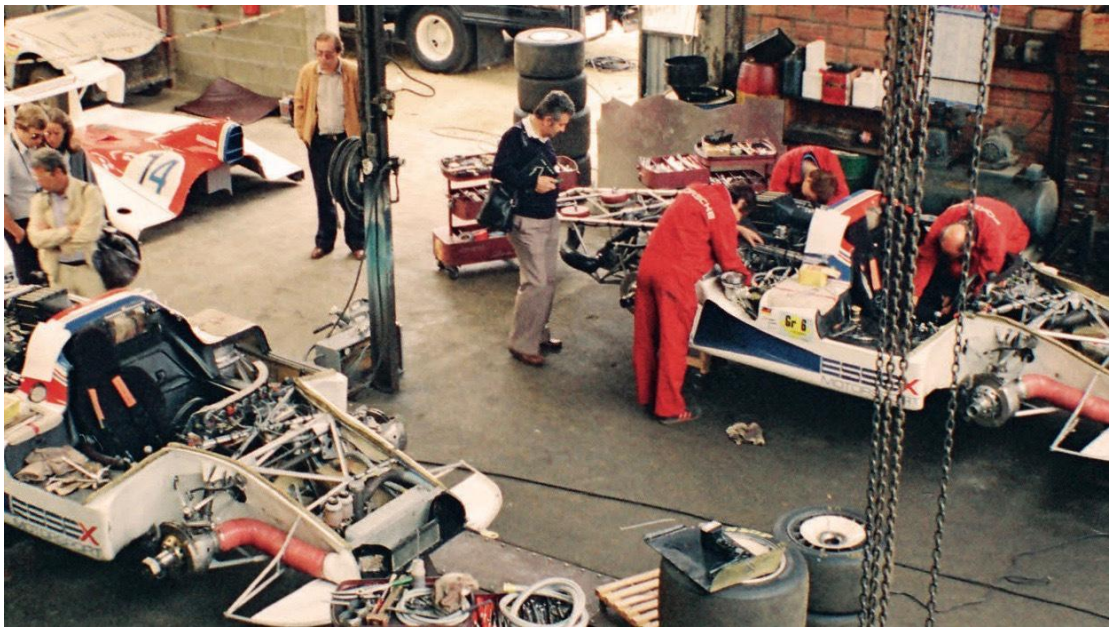
1979 年：
保时捷车队使用了位于 **Teloché** 的维修车间长达数十年。它更像是一个家庭，也和镇上的人建立了良好的关系。邻居们总会顺道来访。这在今天是不可想象的。

“我们车间的氛围既随意又极度专业。”

保时捷在勒芒经历了太多悲喜剧，也没有哪个汽车制造商在这条萨尔河畔的赛道上做得比保时捷更成功了，照片显示了人们对这一标志性赛事无与伦比的热爱。

1956 年：
每次和工厂负责人 **Hans Klauser** 一起去比赛的时候，我父亲都显得非常兴奋。你能感觉到他们有多快乐。

自 **1951** 年两台改经过装的保时捷 **356** 首次亮相勒芒以来，工厂或客户团队的保时捷赛车就再也没有缺席过这场赛事。这也是为什么勒芒也被称为“保时捷的客厅”。



1970 年：
他的母亲多萝西亚 · 保时捷罕见地现身勒芒赛场。

在一张 **1970** 年的照片里，沃尔夫冈正看着他的母亲多萝西亚，后者并不常出现在这项传奇耐力赛中，再旁边的是沃尔夫冈的父亲费利 · 保时捷。那一年，**Hans Herrmann** 和 **Richard**

Attwood 驾驶 **917** 短尾赛车首次获得了保时捷期待已久的全场冠军。沃尔夫冈 · 保时捷永远不会忘记那一辆车和那一场比赛，这场胜利被认为是 “非凡的里程碑”，他还表示，“这是我们首次证明了我们能够击败那些当时更大牌的厂商，这是保时捷在国际舞台的一次重要突破。”

保时捷的 **DNA**

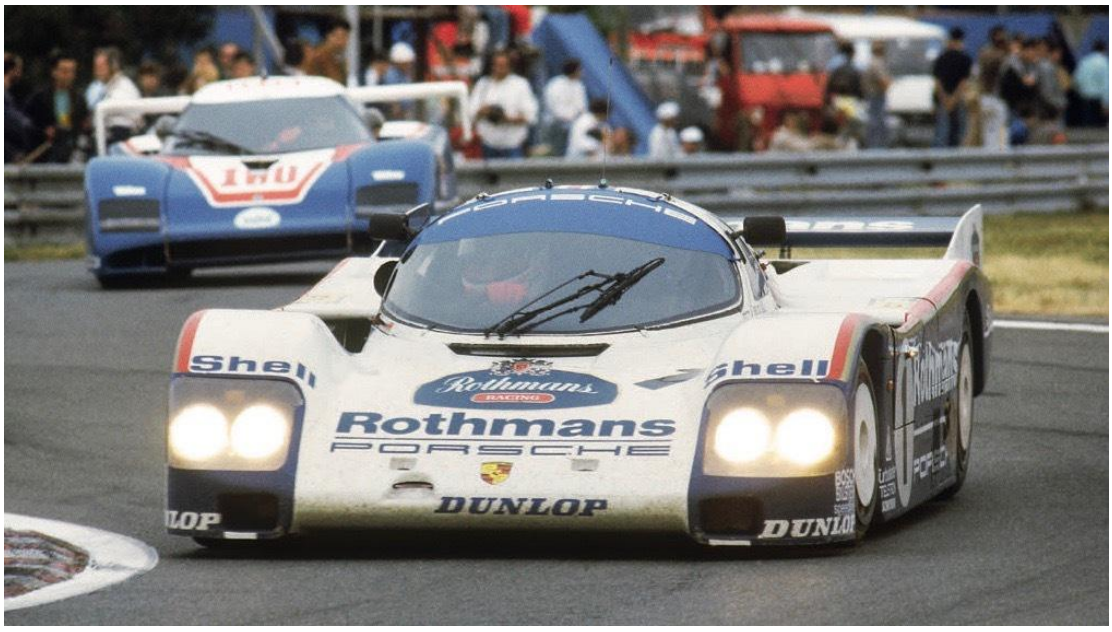
20 世纪 **70** 年代和 **80** 年代：
“那是一个狂野的时代，我和所有车手关系都很好。”

特别是 **Jacky Ickx**、**Derek Bell**、**Jochen Mass**，
当然还有 **Hans-Joachim “Strietzel”**。
Strietzel 快乐的性格相当具有感染力。

1981 年：“我们在勒芒的胜利表明，涡轮增压是高效且出色的设计，这是这项技术最终能走向量产的关键因素”

1981 年：“对我来说，我不只是要出现在那里，
我是去支持我们的团队的。
我会因为赛车遇到机械故障而痛苦，
也会为我们的成功而激动。”

1982 年：**Helmuth Bott**、沃尔夫冈 · 保时捷博士
与 **Jochen Mass** 在一起



1986 年：**Derek Bell**、**Hans-Joachim Stuck**
以及 **Al Holbert** 合作驾驶保时捷 **962 C** 夺得全场冠军。

在之后的半个世纪里，保时捷又夺得了 **18** 次勒芒全场冠军，多到甚至无法一一举例，**1976** 年的比赛在沃尔夫冈 · 保时捷的心中有着特殊的地位：保时捷 **936** 是历史上第一辆赢得勒芒冠军的涡轮增压赛车。能源危机爆发后，一些国家关于是否禁售汽车的争论日益激烈，这使得这场胜利更加有价值。“ 我们展示了涡轮增压是一项极为高效和出色的设计，这也是量产版本能获得成功的关键。作为其第一款拥有涡轮增压发动机的公路版本量产车，保时捷很快就推出了 **911 Turbo**。

沃尔夫冈 · 保时捷博士：“赛车是保时捷的基础，存在于我们的基因中。”

当保时捷在 **2014** 年将厂商车队重新送回世界上最艰难的耐力赛最顶级的 **LPM1** 组别时，赛车和量产车之间的紧密联系得以继续。**2015**、**2016** 和 **2017** 年，连续三场胜利为保时捷的成功故事增光添彩。保时捷 **919 Hybrid** 的研发和参赛提供了宝贵的专业知识，之后被用于开发混合动力车型和保时捷的首款纯电动跑车 **Taycan**。

沃尔夫冈 · 保时捷也在那些年度过了在赛场的欢乐时光。“赛车仍然是我们品牌的基础，它存在于我们的基因中。作为监事会主席，我很乐于支持这一事业。”

2016 年：
结局非常戏剧化。一路领先的丰田在通过终点线进入最后一圈的时停止不前了。这意味着它只能退赛了，而我们几乎就在最后几米赢得了比赛。我决定去丰田维修区，祝贺丰田车队的出色表现。我想告诉你永远不要失去对对手的尊重，而公平则是体育运动的终极意义。

在 **2016** 年的比赛中，他和他的团队也在那里，当时丰田似乎肯定会赢，但在最后几米被保时捷超越。

沃尔夫冈 · 保时捷博士：“在 **24** 小时的比赛里，一切皆有可能发生。”

2017 年，他和团队经历了只有 **24** 小时比赛才会带来的情绪起伏。当时 **2** 号 **919 Hybrid** 需要花一个多小时来更换前轴上的电动机。他回忆道：“感觉就像我们要把整辆车拆开再装回去一样。”

在比赛进行到第五小时的时候，当时情况看来是毫无希望的，厄尔 · 班博、蒂莫 · 伯恩哈德和布兰登 · 哈特利随后开始了令人难以置信的绝地反击。他说:“就在比赛结束前几个小时，我们领先的一号车不得不退出比赛，随后两辆丰田也退出了比赛。”

他又一次为对手们感到遗憾,但同时也为处于劣势的三人组取得几乎不可能的胜利而感到高兴。“永不放弃 —— 这就是保时捷的心态。直到你越过终点线，比赛才算结束。“ 尽管参与 **LMP1** 的时代已经结束，但沃尔夫冈 · 保时捷仍然会在时间允许的情况下来到勒芒赛场。他表示：“我对我们 **GT** 赛车的性能感到兴奋。这让我很感兴趣，因为我们的客户也开这种车。对我们来说，没有什么比客户更重要了。“ 是的，勒芒是一个家务事，而每一位顾客都是家庭中的一部分。

PORSCHE NEWSROOM
保时捷新闻中心
长按识别二维码并关注