

## 战报 | 保时捷 911 RSR 赛车赢得 GTE-Am 组别冠军

Dempsey-Proton 车队蒙扎夺魁。

由 Dempsey-Proton 车队派出的保时捷 911 RSR 赛车在蒙扎举行的国际汽联世界耐力锦标赛的六小时赛中赢得了 GTE-Am 组别冠军。

### 正赛

由 Dempsey-Proton 车队派出的保时捷 911 RSR 赛车在蒙扎举行的国际汽联世界耐力锦标赛的六小时赛中赢得了 GTE-Am 组别冠军。

保时捷客户车队 Dempsey-Proton Racing 在蒙扎的六小时比赛中赢得了 GTE-Am 组别的冠军，Christian Ried 和两位英国车手 Sebastian Priaulx 及 Harry Tincknell 驾驶 77 号赛车率先冲过终点线。Project 1 车队的 46 号赛车在国际汽联世界耐力锦标赛第四回合比赛中获得了 GTE-Am 组别的第三名。在 GTE-Pro 中，两台厂队派出的 911 赛车在有速度殿堂之称的蒙扎赛道分获第四名与第五名。凭借这一成绩，保时捷捍卫了自己在制造商积分榜上的领先地位。

艳阳高照，气温超过 30 摄氏度，在这条 F1 的高速赛道上一场激烈的战斗打响了。黄旗在一次又一次的赛道事故后摇动，这让赛车场上的赛车头尾相接。比赛在进行了约两个半小时后，安全车出动，场上的差距被再次消除。此时为剩余的比赛时间选择最佳的策略是至关重要的，客户车队 Dempsey-Proton Racing 和 Project 1 完美地处理了这一问题，最后一棒的车手 Harry Tincknell (77 号) 和 Matteo Cairoli (46 号) 在激烈的冲刺阶段表现出色。在冲线时，获胜的保时捷赛车相比其身后最近的追赶者快了将近 20 秒。

对于保时捷厂队来说，周日的比赛没能像在 GTE-Am 中那样顺利，尽管采取了大胆的策略，车手们也都全力以赴，但两辆 911 RSR 赛车没能获得与对手相匹敌的速度，车手们没能获得登上领奖台的机会。

“我们的赛车设定非常好，车手们也都尽了最大的努力，轮胎的选择也很合理。” Alexander Stehlig 补充道，“但好消息就到此为止了，剩下的就是失望。在周末的比赛之前，赛车被重新定级。我们从一开始就不同意这种对性能平衡的改变，排位赛和正赛的表现也清楚地证明了这一点，因为这个评级，我们几乎没有机会。基于此，我们没办法获得好于第四、第五名的成绩。”

最终，由凯文·埃斯特雷 (Kevin Estre) 和迈克尔·克里斯滕森 (Michael Christensen) 合作驾驶的 92 号赛车在姊妹车之前冲过终点线。在蒙扎，91 号赛车的车手组合是来自意大利的本土车手吉

玛利亚·布鲁尼 (Gianmaria Bruni) 与法国人费德里科·马科维奇 (Frédéric Makowiecki) , 后者在本站顶替了因病缺席的奥地利籍常规车手理查德·利兹 (Richard Lietz) 。

在整体排行榜中, 赢得本赛季勒芒组别冠军的保时捷成功捍卫了制造商积分榜上的领先地位。厂队车手吉玛利亚·布鲁尼目前在车手积分榜上排名第二, 凯文与迈克尔排名并列第三。国际汽联世界耐力锦标赛 WEC 的第四回合将于 9 月 11 日在日本富士赛道进行。

### 车手赛后采访

吉玛利亚·布鲁尼 (保时捷 911 RSR #91)

比赛初期我们感觉非常艰难, 后来我们的速度有了一点提高, 但我们离对手的单圈成绩还远得很。不过, 我们今天至少为赢得赛季冠军获得了一些积分。谢谢费德里科, 他今天给了我很大的支持。在下一场比赛中, 我将和理查德一起全力以赴。

费德里科·马科维奇 (保时捷 911 RSR #91)

我们根本没能跟上领跑者的步伐。我们车的策略也不理想, 我们的做法和其他人完全相反, 成为正确的独苗的几率不是很高, 但我们必须做出尝试。

凯文·埃斯特雷 (保时捷 911 RSR #92)

我已经尽我所能去战斗了，但我们今天没有速度。我真的竭尽全力让我们在很长一段时期内都保持在攻击距离内。我不太认可在比赛尾声时对我的通过维修区判罚，这是非常强硬，但也值得尊重的争夺。只是对于今天的领奖台来说，还远远不够。

迈克尔·克里斯滕森 (保时捷 911 RSR #92)

我们今天没有犯错，但今天的条件并不适合我们，这也是为什么我们没能登上领奖台。对我来说，今天非常让人失望。

Christian Ried (保时捷 911 RSR #77)

我们的保时捷赛车表现太漂亮了，我们的策略也非常正确，这次组别冠军让我非常开心。我们决定在比赛末尾大干一场，全力以赴并进行一次极具攻击性的进站安排。这一招显然奏效了，队友 Harry 的速度很快，这一天对我们来说是非常美好的。

Nicolas Leutwiler (保时捷 911 RSR #46)

第三名是一个伟大的更是来之不易的结果。我们做出了大胆的战略决策，这甚至让我们在一段时间内处于领先地位。不幸的是，这一优势在安全车出动后消失了，真不走运。最后，我们不得不在没有遥测数据的情况下驾驶，所以我们几乎是摸着黑获得了第三名，这并不糟糕。

## 成绩

### GTE-Pro 组别

1. Milner/Tandy (USA/UK), 科尔维特 C8.R #64, 181 圈
2. Molina/Fuoco (E/I), 法拉利 488 GTE #52, 181 圈
3. Pier Guidi/Calado (I/UK), 法拉利 488 GTE #51, 181 圈
4. Christensen/Estre (DK/F), 保时捷 911 RSR #92, 181 圈
5. Bruni/Makowiecki (I/F), 保时捷 911 RSR #91, 180 圈

### GTE-Am 组别

1. Ried/Priaulx/Tincknell (D/UK/UK), 保时捷 911 RSR #77, 179 圈
2. Frey/Gatting/Bovy (CH/DK/B), 法拉利 488 GTE #85, 178 圈
3. Cairoli/Pedersen/Leutwiler (I/DK/CH), 保时捷 911 RSR #46, 178 圈
6. Poordad/Lindsey/Heylen (USA/USA/B), 保时捷 911 RSR #88, 177 圈
10. Iribe/Millroy/Barnicoat (USA/UK/UK), 保时捷 911 RSR #56, 176 圈
12. Wainwright/Barker/Pera (UK/UK/I), 保时捷 911 RSR #86, 163 圈