



PORSCHE

Presse-Information

6. Oktober 2014

Nr. M 168/14

FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 5. Lauf, Fuji (Japan), LMP1, Vorschau:

Der Berg ruft – Hochgeschwindigkeit auf dem Fuji Speedway

Stuttgart. Der fünfte von acht Läufen zur FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC findet am 12. Oktober am Fuße des Mount Fuji in Japan statt. Der traditionsreiche und im vergangenen Jahrzehnt grundlegend modernisierte Fuji Speedway ist berühmt für seine lange Gerade. Auf über 1500 Metern unter Volllast dürften die Porsche 919 Hybrid um die 300 km/h schnell werden. Doch so begehrenswert ein geringer Luftwiderstand angesichts dieser langen Geraden auch erscheint, so hoch wäre der Preis dafür auf dem Rest der Runde. In den schnellen Kurven des mittleren Abschnitts ist hoher Abtrieb gefragt, der letzte Abschnitt ist ein enges Geschlängel. Ergo soll der Rennwagen ein Alleskönner sein. Eine schwierige Aufgabe für das Porsche Team, das die innovativsten und komplexesten Prototypen im Feld der WEC einsetzt. Zumal im ersten Jahr, wo jede Rennstrecke Neuland ist.

Stimmen vor dem Rennen:

Fritz Enzinger, Leiter LMP1: „Wir freuen uns auf die Herausforderung in Fuji. Zuletzt in Austin waren wir im Qualifying mit den Plätzen zwei und drei sehr stark, und dank der richtigen Reifenwahl haben wir das Rennen nach dem Neustart über 43 Runden angeführt. Dennoch konnten wir diese Situation nicht optimal ausnutzen. Mit der Startnummer 20 haben wir bei Regenchaos und Rennunterbrechung eine Runde verloren, und beim führenden Fahrzeug Nummer 14 gab es ein technisches Problem. Ein Riss in der Leitung für die Ladeluftkühlung hatte zum Leistungsabfall geführt, die Analyse in Weissach hat den Fertigungsfehler in diesem Kaufteil entdeckt.“

Fahrer Startnummer 14

Romain Dumas (36, Frankreich): „Nachdem wir in Amerika so nah am ersten Sieg mit dem Porsche 919 Hybrid dran waren, kann ich es jetzt kaum abwarten, es wieder zu versuchen. Ich bin vor langer Zeit mal in Fuji gefahren. Das war 2001 in der japanischen GT500-Serie, also auf der alten Strecke. Um den neuen Kurs zu lernen, gehe ich noch in unseren Simulator, wenn ich von der Rallye Elsass zurück bin. Ich freue mich sehr darauf, wieder ein Rennen in Japan zu fahren. Dort ist alles so herrlich anders als alles, was wir sonst so gewohnt sind.“

Neel Jani (30, Schweiz): „Ich bin 2012 mit dem Rebellion in Fuji gefahren, und ich erinnere mich noch gut, dass das für mich die schwierigste Strecke mit diesem Auto war. Denn durch die tiefe Sitzposition konnte ich im letzten Streckenabschnitt die Scheitelpunkte der Kurven kaum sehen. Von daher bin ich sehr gespannt, wie sich die per Reglement nun höhere Sitzposition auf die Übersicht auswirkt. Fuji ist ein moderner Kurs mit großen Auslaufzonen und einer tollen Aussicht auf den Vulkan. Die lange Gerade ist prägnant. Dann geht es flüssig weiter, und für die engen Kurven am Ende der Runde braucht man Abtrieb. Ich hoffe, uns gelingt ein guter Aerodynamik-Kompromiss, dann sollten wir konkurrenzfähig sein.“

Marc Lieb (34, Ludwigsburg): „Ich fahre sehr gern Rennen in Japan, die Begeisterung der Fans sorgt dort für eine ganz besondere Atmosphäre. Ich bin 2012 mit dem Porsche GT3 RSR und 2013 mit dem 911 RSR in Fuji gefahren. Der Kurs mit Blick auf den Mount Fuji ist wunderbar gelegen und sehr abwechslungsreich. Er hat eine ausgesprochen lange Gerade und schnelle, aber auch langsame Kurven. Im vergangenen Jahr sind wir im Regen hinter dem Safety Car gestartet. Ohne je freigegeben worden zu sein, musste das Rennen abgebrochen werden. Das Wetter kann um diese Jahreszeit in Fuji eine große Rolle spielen.“

Fahrer Startnummer 20

Timo Bernhard (33, Bruchmühlbach-Miesau): „Ich bin zwar noch kein Rennen gefahren in Fuji, habe die Strecke aber 2006 bei der Vorstellung des Porsche 911 Typ

997 für den japanischen Carrera Cup kennengelernt. Der Kurs war gerade frisch umgebaut, und ich war für Porsche als Instruktor dort. Wir hatten Taxifahrten angeboten, und es wollten tatsächlich alle mit mir mitfahren. Es war ein Mordsspaß, diese lange Schlange zu bedienen. Ich denke, dass uns die Streckencharakteristik von Fuji eher liegt als die von Austin. 2006 habe ich Fuji nur im Regen erlebt.“

Brendon Hartley (24, Neuseeland): „Ich freue mich sehr auf meine erste Reise nach Fuji und überhaupt nach Japan. Ich habe so viel Positives über die Rennstrecke und über das Land gehört. Das Rennergebnis in Austin war natürlich etwas enttäuschend, aber nichtsdestotrotz waren wir richtig schnell, als die Strecke kühler wurde. Ich glaube, wir werden auch in Fuji konkurrenzfähig sein. Ich werde die Strecke vorab im Simulator kennenlernen. Es ist wichtig, sich bestmöglich vorzubereiten. In Texas haben wir gerade wieder erlebt, wie schnell die Zeit zum Trainieren wegen schlechten Wetters zusammenschrumpfen kann.“

Mark Webber (38, Australien): „Ich freue mich darauf, wieder in Fuji zu fahren. Ich war zwei Mal mit der Formel 1 dort und weiß, wie anspruchsvoll die Strecke ist. Es gibt diese lange Gerade und einen richtig schwierigen letzten Sektor. Für die Kurvenkombinationen im letzten Abschnitt braucht man eine gute Fahrzeugbalance, und die Bremspunkte sind dort tückisch. Bei einem Rennen in Fuji hatte ich eine Lebensmittelvergiftung. Das ist wirklich nicht die schönste Erinnerung, aber ansonsten habe ich die Strecke und den wunderbaren Mount Fuji im Hintergrund sehr genossen. Die japanischen Fans hegen eine große Rennleidenschaft, und Sportwagenrennen haben in Fuji Tradition. Ich habe mir sagen lassen, dass es eine große Porsche-Fangemeinde gibt, und auf die freue ich mich ganz besonders.“

Zahlen und Fakten:

- Eine Runde auf dem Fuji Speedway ist 4,563 Kilometer lang und hat 16 Kurven, zehn Rechts- und sechs Linkskurven.
- Auf der 1500 Meter langen Geraden sollten die Porsche 919 Hybrid Geschwindigkeiten um die 300 km/h erreichen.

- Der Porsche 919 Hybrid darf laut Reglement pro Runde 3,11 Megajoule (0,86 Kilowattstunden) elektrische Energie erzeugen und einsetzen. Gleichzeitig darf er maximal 1,8 Liter Benzin pro Runde verbrauchen. Bei normalem Rennbetrieb (ohne Safety-Car-Einsatz) und einem vorgeschriebenen Tankinhalt von höchstens 68,3 Litern muss er alle 38 Runden nachtanken.
- Gemäß Simulation beträgt die Renndistanz während der sechs Stunden bis zu 248 Runden (1132 Kilometer).
- Der Mount Fuji ist ein nicht erloschener Vulkan (letzte Eruption 1707) und mit 3.776,24 Metern der höchste Berg Japans. Er gilt als heilig.
- Die Rennstrecke liegt rund 100 Kilometer südwestlich der Hauptstadt Tokio auf der japanischen Hauptinsel Honshu.
- Die Rennstrecke wurde 2005 sicherheitsrelevant modernisiert und war 2007 und 2008 auch wieder Austragungsort von Formel-1-Rennen.
- Das Wetter ist in den japanischen Alpen im Oktober oft unbeständig, es kann zu Starkregen kommen wie 2013, als das Rennen nicht ausgetragen werden konnte.

GO

Hinweis: Foto- und Videomaterial zur Sportwagen-Weltmeisterschaft WEC steht akkreditierten Journalisten auf der Porsche-Pressedatenbank unter der Internet-Adresse <https://presse.porsche.de> zur Verfügung. Hier können Sie auch den **Porsche Motorsport SMS-Info-Service** aktivieren, der Sie mit den wichtigsten News und Infos versorgt. Auf dem Twitter-Kanal @PorscheRaces erhalten Sie aktuelle Informationen und Fotos zum Porsche Motorsport live von den Rennstrecken in aller Welt. Zugriff auf den digitalen Porsche Motorsport Media Guide 2014 haben Journalisten unter der Internet-Adresse <https://presse.porsche.de/motorsport>.

DMG MORI **CHOPARD**

