



**PORSCHE**

Presse-Information

26. Oktober 2015

Nr. M 209/15

FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC: LMP1-Vorschau auf das Rennen in Shanghai/China

### **Porsche Team in Hochspannung zum vorletzten WM-Lauf**

**Stuttgart.** Zum ersten Mal seit 1986 kann Porsche wieder einen Weltmeistertitel eringen. Mathematisch ist es möglich, dass die beiden Porsche 919 Hybrid den Herstellertitel in der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft 2015 bereits im vorletzten Lauf am 1. November in Shanghai gewinnen. Ebenso ist es möglich, den Titel im Endspurt der Saison noch gegen die zuletzt wieder erstarkte Konkurrenz zu verlieren. Es herrscht Hochspannung vor dem Sechsstundenrennen auf der von einzigartigen Kurven geprägten Formel-1-Rennstrecke in China.

Das Porsche Team reist mit 264 Punkten in der Herstellerwertung zum siebten von acht WM-Läufen. Audi hat 211 Zähler, Toyota 119. Die maximale Beute pro Sechsstundenrennen sind 44 Punkte – 25 und 18 für einen Doppelsieg plus einen für die Poleposition.

In der Fahrerwertung liegen Timo Bernhard (DE), Brendon Hartley (NZ) und Mark Webber mit 129 Punkten an der Spitze. Nur einen Punkt weniger hat das beste Audi-Trio. Die zweite Porsche-Crew mit Romain Dumas (FR), Neel Jani (CH) und Marc Lieb (DE) liegt mit 95,5 WM-Zählern auf Platz drei.

31 Rennwagen mit 86 Fahrern aus 19 Nationen sind in der WEC eingeteilt in vier Leistungsklassen. Der Porsche 919 Hybrid tritt in der Spitzenkategorie LMP1 (Le Mans-Prototypen der Klasse 1) an und fungiert dabei auch als Entwicklungsträger für zukünftige Sportwagentechnologie. Den Antrieb übernehmen ein Downsizing-Vierzylinder-Turbobenziner mit zwei Litern Hubraum und ein Elektromotor, der von

zwei verschiedenen Energierückgewinnungssystemen (Bremsenergie von der Vorderachse und Abgasenergie) gespeist wird. In Kombination ergibt das wegweisende und in der WEC einzigartige Antriebskonzept eine Systemleistung von rund 1000 PS.

Fünf Rennen konnte der Porsche 919 Hybrid seit seinem Renndebüt 2014 gewinnen: Das Finale der ersten Saison in Interlagos und 2015 gleich vier Rennen in Folge: erst das 24-Stunden-Rennen von Le Mans, dann die Sechsstundenrennen auf dem Nürburgring, in Austin und in Fuji. Drei Mal gelang dabei ein Doppelsieg (Le Mans, Nürburgring und Fuji), und in allen sechs 2015 bislang ausgetragenen WM-Läufen gehörte die erste Startreihe komplett Porsche. Dabei stehen 2015 für jede Crew derzeit drei Polepositions zu Buche.

2014 hatten Dumas/Jani/Lieb in Shanghai die Poleposition und im Rennen den damals dritten Podestplatz für den Porsche 919 Hybrid geholt. Bernhard/Hartley/Webber waren von Platz drei gestartet und nach einem Reifenschaden als Sechste ins Ziel gekommen. Zuvor hatte es in Shanghai die erste Doppelführung für die beiden 919 gegeben.

### **Stimmen vor dem Rennen:**

**Fritz Enzinger, Leiter LMP1:** „Im zweiten Jahr schon um den WM-Titel kämpfen zu können, ist eine starke Leistung von allen im Team. Diese Situation ist deutlich früher eingetreten, als man erwarten konnte. In Fuji sind wir mit dem daraus resultierenden Druck gut umgegangen, auch die Fahrer haben sich als Mannschaftsspieler bewiesen. In Shanghai spitzt sich die Situation jetzt noch einmal mehr zu. Der Kurs ist nicht unbedingt eine Paradedrecke für unseren Porsche 919 Hybrid, und die Konkurrenz von Audi hat noch einmal nachgelegt. Gerade weil viel auf dem Spiel steht, müssen wir alle Ruhe bewahren. Wenn wir trotz der Anspannung wieder so konzentriert arbeiten wie zuletzt in Japan, dann haben wir die besten Chancen.“

**Andreas Seidl, Teamchef:** „Da der Reifenverschleiß aufgrund der Streckencharakteristik in Shanghai immer sehr hoch ist, stehen uns per Reglement acht Sätze Tro-

ckenreifen für das Rennen zur Verfügung. Wir müssen also keine Doppelstints fahren. Aber auch über ein Tankintervall wird es nicht leicht, die Reifenperformance hochzuhalten, um permanent im Verkehr attackieren zu können. Das Reifenmanagement und die generelle Standfestigkeit werden entscheidende Faktoren für den Rennsieg und den Titelkampf mit Audi. Wir haben viel über die Abstimmung des 919 mit dem Aerodynamikpaket für hohen Abtrieb gelernt und sollten gut gerüstet sein.“

**Alexander Hitzinger, Technischer Direktor LMP1:** „Mit vier Siegen in Folge auf Strecken mit völlig unterschiedlicher Charakteristik haben wir gezeigt, dass der 919 Hybrid überall schnell ist. Wir werden in Shanghai ein ähnliches Abtriebsniveau wie in Fuji fahren. Dieses gegenüber Shanghai 2014 deutlich höhere Niveau wirkt sich positiv auf die Fahrzeugbalance und den Reifenverschleiß aus, was eine große Verbesserung darstellen sollte. Allerdings sind wir uns der Weiterentwicklung der Konkurrenz sehr bewusst und wissen, dass sie in Lauerstellung liegt.“

#### **Fahrer Porsche 919 Hybrid (Nummer 17)**

**Timo Bernhard (34, Bruchmühlbach-Miesau):** „Bislang waren wir nur Jäger, jetzt sind wir auch Gejagte und wollen gerne vorn bleiben – in der Herstellerwertung sowieso, aber auch bei den Fahrern. Wir müssen so konzentriert weiter arbeiten wie bisher. Die hervorstechende Eigenheit der Strecke in Shanghai ist die Kurve eins. Sie ist gefühlt endlos und wird immer enger. Eine andere entscheidende Stelle ist die langgezogene Rechtskurve vor der Gegengeraden. Da muss man früh aufs Gas. Wegen des aggressiven Belags sollte man sich die Reifen gut einteilen.“

**Brendon Hartley (25, Neuseeland):** „Die Rennstrecke in Shanghai hat einige sehr spezielle Kurven. Wenn ich mir die zurückliegenden Rennen anschau, dann dürften wir auch in China wieder ein richtig spannendes Rennen erleben. Wir führen nun mit einem Punkt in der Fahrer-WM, aber das ändert gar nichts an unserer Herangehensweise. Audi hatte in Fuji Fortschritte gezeigt. Es wird garantiert wieder ein harter Wettkampf, und ich kann den vorletzten Lauf kaum erwarten.“

**Mark Webber (39, Australien):** „In den langen und schnellen Kurven der Rennstrecke in Shanghai wird der linke Vorderreifen besonders stark beansprucht. Die lange Gerade wird unserem 919 sehr gut liegen. In der Vergangenheit hätte uns eine komplexe Strecke wie diese Kopfzerbrechen bereitet, aber mit unserem gegenüber 2014 stark weiterentwickelten Auto können wir dort mit Zuversicht antreten.“

#### **Fahrer Porsche 919 Hybrid (Nummer 18)**

**Romain Dumas (37, Frankreich):** „In Shanghai sollten wir einen großen Unterschied gegenüber unserer Leistungsfähigkeit vom Vorjahr sehen. Unser 2015er Auto hat viel mehr Abtrieb. Insgesamt ist die Strecke schön und bietet alles – schnelle und langsame Kurven, eine lange Gerade. Die Vorderachse wird stark beansprucht, aber unsere Basis stimmt.“

**Neel Jani (31, Schweiz):** „Shanghai und Fuji waren im vergangenen Jahr sehr ähnlich für uns und so denke ich, dass wir grundsätzlich auch in diesem Jahr eine vergleichbare Performance auf diesen Strecken sehen werden. In Fuji waren wir gut, aber nicht so überlegen wie zuvor auf dem Nürburgring oder in Austin. Hinzu kommt, dass die Strecke von Shanghai ein ausgesprochen reifenmordender Kurs ist und Audi einen Schritt nach vorn gemacht hat. Es wird spannend.“

**Marc Lieb (35, Ludwigsburg):** „Die Strecke in Shanghai ist relativ untypisch, sowohl vom Belag her als auch in ihrem Kurvenverlauf. Es gibt bemerkenswert viele Kurven, die in ihrem Radius enger werden. Das ist für die Fahrzeugabstimmung eine Herausforderung, weil die Autos dort eine starke Tendenz zum Untersteuern entwickeln.“

#### **Zahlen und Fakten:**

- Eine Runde auf dem Shanghai International Circuit misst 5,451 Kilometer, sie hat neun Rechts- und sieben Linkskurven.
- Die längste Gerade liegt zwischen den Kurven 13 und 14.
- Ebenso charakteristisch wie schwierig ist die erste Kurve nach dem Start: In einem fast vollständigen Kreis wird sie schneckenhausartig immer enger.

- Aus der Vogelperspektive erinnert der Streckenverlauf an das chinesische Schriftzeichen Shàng, das „oben“ oder „über“ bedeuten kann.
- Die Strecke und die imposante Anlage außerhalb der Millionenmetropole Shanghai wurden mit großem Aufwand in einem Sumpfgebiet errichtet.
- Seit 2004 fährt die Formel 1 auf dieser Rennstrecke, seit 2012 die WEC.
- Der Porsche 919 Hybrid darf in Shanghai laut Reglement pro Runde höchstens 4,96 Megajoule elektrische Energie erzeugen und einsetzen. Gleichzeitig darf er maximal 1,509 kg Benzin pro Runde verbrauchen. Bei normalem Rennbetrieb (ohne Safety Car) und einem vorgeschriebenen Tankinhalt von höchstens 67,4 Litern muss er spätestens alle 31 Runden nachtanken.
- Betankung und Reifenwechsel dürfen nur nacheinander durchgeführt werden. Beim Radwechsel dürfen nur zwei Mechaniker gleichzeitig arbeiten. Das dauert also viel länger als beispielsweise in der Formel 1.
- Ein Fahrerwechsel wird normalerweise nur vorgenommen, wenn auch neue Reifen gebraucht werden.
- Im Qualifying der WEC zählt die Durchschnittszeit der schnellsten Runden von zwei Fahrern für die Startposition.
- Der Porsche 919 Hybrid hat eine Systemleistung von rund 1000 PS. Über 500 PS leistet der Zweiliter-Vierzylinder-Turbo-Benziner, mehr als 400 PS steuert der von zwei Energierückgewinnungssystemen gespeiste E-Motor bei.
- Der Porsche 919 Hybrid beschleunigt in 2,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h und in 4,5 Sekunden von 0 auf 200 km/h.
- Es werden vier Sorten Michelin-Reifen gefahren: profillose Slicks für trockene Strecke, ein ebenfalls profilloser Hybrid-Reifen mit weicherer Lauffläche für gemischte Bedingungen, „Wet“ und „Full Wet“ für starken oder extremen Regen. Der „Full Wet“-Reifen kann bis zu 120 l Wasser pro Sekunde verdrängen.
- Der Porsche 919 Hybrid wurde im Entwicklungszentrum der Porsche AG in Weissach konstruiert und gebaut. Dort arbeiten 230 Teammitglieder.

**TV:**

Das Sechsstundenrennen startet am Sonntag, 1. November, um 11:00 Uhr Ortszeit (04:00 Uhr MEZ). Der TV-Sender Eurosport überträgt das gesamte Rennen sowie die Siegerehrung live. Das Live-Bild über die kompletten sechs Stunden inklusive Zeitnahme und zusätzlichen Informationen kann auch über die kostenpflichtige FIA WEC-App empfangen werden.

**Zeitplan LMP1:**

Freitag, 30. Oktober:

10:30 – 12:00 Freies Training

14:00 – 14:30 FIA-WEC-Pressekonferenz

15:30 – 17:00 Freies Training

Samstag, 31. Oktober:

09:00 – 10:00 Freies Training

14:00 – 14:20 Qualifying LMP1 & LMP2

14:30 – 15:00 FIA-WEC-Pressekonferenz

15:00 – 15:15 FIA-WEC-Fahrer „Mixed Zone“ im Fahrerlager

16:30 – 17:00 Porsche LMP1 Meet the Team im Café des Pressezentrum

Sonntag, 1. November:

09:15 – 09:45 Autogrammstunde

11:00 – 17:00 Rennen

17:15 – 17:45 FIA-WEC-Pressekonferenz

- Live-Kommunikation aus der Box auf Twitter @PorscheRaces.
- Live-Features wie Onboard-Kameras, Zeitnahme und GPS-Tracking auf [porsche.de/fiawec](http://porsche.de/fiawec) und in der neuen Porsche Motorsport App (für iOS und Android).
- Zum automatischen Erhalt von Pressemitteilungen und Bildmaterial sowie für den Zugriff auf das Archiv und Bewegtbildmaterial können Medien sich registrieren unter: <https://presse.porsche.de>
- Unter dieser Adresse steht auch der Porsche Motorsport Mediaguide bereit.

- Aktuelle Videos sind auf Vimeo und auf Youtube verfügbar.
- [www.newsroom.porsche](http://www.newsroom.porsche) bündelt aktuelle Presseinformationen und Hintergründe und ist ohne Registrierung frei zugänglich.
- Weitere Informationen zu Porsche Motorsport unter [porsche.de/FutureSportscar](http://porsche.de/FutureSportscar)

**GO**

**DMG MORI** CHOPARD

