



PORSCHE

Presse-Information

10. Oktober 2016

Nr. M 204/16

FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, LMP1, Lauf 7, Fuji (Japan), Vorschau

Am Fuße des Mount Fuji beginnt die heiße Phase der WM

Stuttgart. Am 14.-16. Oktober steht in der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC der siebte von neun WM-Läufen an. Das Sechsstundenrennen auf dem Fuji International Speedway läutet für Porsche mit den beiden 919 Hybrid die heiße Phase der Titelverteidigung ein. Nach fünf Saisonsiegen – inklusive der 24 Stunden von Le Mans – führt Porsche in der Herstellerwertung mit 238 Punkten vor Audi (185) und Toyota (137). In der Fahrer-WM liegt das Trio Romain Dumas (FR), Neel Jani (CH) und Marc Lieb (DE) mit 130 Zählern an der Spitze. Sie haben 37,5 Punkte Vorsprung auf das beste Audi-Trio und einen halben Punkt mehr auf den besten Toyota. Unter besonderen Umständen wäre sogar ein vorzeitiger Titelgewinn in Japan möglich. Für einen Sieg gibt es 25 Punkte – diesen Jackpot holte sich zuletzt die Besatzung des Schwester-Porsche drei Mal in Folge. Dadurch haben sich Timo Bernhard (DE), Brendon Hartley (NZ) und Mark Webber (AU) auf den vierten Tabellenplatz (78,5 Punkte) nach vorne geschoben.

Der Speedway am Fuße des malerischen Vulkans ist bezüglich der Fahrzeugabstimmung sehr anspruchsvoll. Die mit 1500 Metern ausgesprochen lange Gerade verlangt geringen Luftwiderstand; in den 16 teilweise sehr engen Kurven der nur 4,549 Kilometer langen Rennstrecke ist hingegen Anpressdruck gefordert. Die aerodynamischen Anpassungen sind in der WEC limitiert. Die Feinabstimmung zur Streckenanpassung ist diffizil und der Wettbewerb in der Topkategorie der Le-Mans-Prototypen der Klasse 1 derart eng, dass kleinste Vor- oder Nachteile über den Gesamtsieg entscheiden.

Der in Weissach entwickelte Porsche 919 Hybrid bringt es auf eine Systemleistung von gut 900 PS (662 kW). Sein Verbrennungsmotor ist ein wegweisendes Downsizing-Triebwerk: Als kompakter Zweiliter-Vierzylinder treibt der aufgeladene Benziner die Hinterachse mit knapp 500 PS (368 kW) an. Zwei unterschiedliche Energierückgewinnungssysteme – Bremsenergie von der Vorderachse und Abgasenergie – speisen über eine Lithium-Ionen-Batterie einen Elektromotor, der auf Abruf die Vorderachse mit zusätzlich über 400 PS (294 kW) antreibt.

„Die Leistungsdichte an der Spitze ist atemraubend“, sagt Fritz Enzinger, Leiter LMP1. „Auch beim zurückliegenden Rennen in Austin waren alle drei engagierten Werke bei der Siegerehrung vertreten. Rahmenbedingungen wie sich ändernde Asphalttemperaturen führen zu entscheidenden Performance-Unterschieden. Das Risiko bei Überehrungsmanövern der schnellen Prototypen versus GT-Rennwagen ist allgegenwärtig. Angesichts der Punktestände liegen wir gut auf Kurs, um unsere beiden WM-Titel zu verteidigen. Aber in den verbleibenden 18 Rennstunden kann alles passieren.“

Teamchef Andreas Seidl ergänzt: „Generell sollte uns in Fuji helfen, dass es dort nicht so heiß sein wird wie zuletzt in Texas. Auch in den anspruchsvollen Kurvenpassagen dürfte der 919 dank seines recht hohen Abtriebsniveaus stark sein. Beim Vorjahresrennen in Japan hat es lange und heftig geregnet. Das kann uns zu dieser Jahreszeit wieder blühen, aber unsere Mannschaft hat gezeigt, dass sie auch mit schwierigen Situationen umgehen kann.“

Stimmen vor dem Rennen:

Fahrer Porsche 919 Hybrid Startnummer 1

Timo Bernhard (35, Bruchmühlbach-Miesau): „Bei der Abstimmung muss man die lange Gerade, den zügigen ersten Sektor und das Geschlängel am Ende der Runde unter einen Hut bekommen. Außerdem ist der Belag relativ rutschig. Die Kurve 13 hängt nach außen, man kann den Einlenkpunkt nicht sehen. In diese und die beiden

folgenden Kurven fährt man nach Gefühl rein und versucht ständig, die Linie zu optimieren. Im engen WM-Kampf ist entscheidend, wer alles perfekt auf den Punkt bringt. Es sind kleine Dinge, die das Pendel in die Richtung des einen oder anderen Herstellers ausschlagen lassen. Teil einer so schlagkräftigen Truppe wie der unseren zu sein, ist ein Genuss.“

Brendon Hartley (26, Neuseeland): „Nach drei Siegen hintereinander sind wir richtig in Schwung und freuen uns auf Fuji. Ich mag den Speedway, er ist gut geeignet für die WEC, wir hatten dort spannende Rennen. Ich erwarte ganz klar, dass es erneut eng wird an der Spitze, aber wir möchten unsere Siegesserie gerne fortsetzen.“

Mark Webber (40, Australien): „Ich habe es immer genossen, vor der imposanten Kulisse des Mount Fuji zu fahren. In den vergangenen beiden Jahren haben uns die Fans sehr warmherzig empfangen. Die Strecke ist einzigartig: eine kurze Runde, sehr technisch mit einem Mix aus schnellen und langsamen Kurven sowie einer sehr langen Geraden. Es ist nicht einfach, dort alles auf den Punkt zu bringen. Der kurvige letzte Abschnitt gefällt mir besonders, und dort kann unser 919 auch seinen Allradvorteil ausspielen. Wir wollen unseren guten Lauf fortsetzen.“

Fahrer Porsche 919 Hybrid Startnummer 2

Romain Dumas (38, Frankreich): „Wir haben ein gutes Auto, und es läuft prima für Porsche – ich hoffe, so geht es weiter. Unser Trio könnte mal wieder ein etwas glücklicheres Rennen haben, aber immerhin führen wir mit einigem Vorsprung in der Weltmeisterschaft, da kann man nicht meckern. Ich freue mich auf die japanischen Fans. Das Publikum dort liebt den Motorsport, das macht mir Spaß.“

Neel Jani (32, Schweiz): „Jetzt geht es in den Endspurt der Meisterschaft, und wir wollen in Japan unsere Position als WM-Führende festigen. Das steht für mich im Vordergrund. In den vergangenen drei Rennen hatten wir das Glück nicht unbedingt auf unserer Seite, aber solche Strähnen dauern nicht ewig. 2015 waren wir mit den beiden 919 Hybrid sehr stark in Fuji, und am Ende haben wir unserem Schwesterauto den Vortritt gelassen. Es wäre schön, diesen Sieg jetzt nachholen zu können.“

Marc Lieb (36, Ludwigsburg): „Ich freue mich auf Fuji. Die Atmosphäre ist immer toll und die Konkurrenzsituation super spannend. In dieser Saison haben alle LMP1 auf verschiedenen Strecken Stärken und Schwächen offenbart. Der Fuji Speedway ist weder eine klassische High-Downforce-Strecke noch ein typischer Low-Downforce-Parcour. Ich denke, im kurvigen Teil sollte unser 919 auf jeden Fall stark sein. Für die lange Gerade werden wir aerodynamisch etwas abspecken müssen, soweit das im Rahmen des Reglements möglich ist.“

Zahlen und Fakten:

- Das Sechsstundenrennen auf dem Fuji International Speedway ist der siebte von neun Läufen zur FIA WEC 2016 und startet am 16. Oktober um 11:00 Ortszeit (04:00 Uhr in Deutschland).
- Eine kostenlose und englisch kommentierte Live-Übertragung des gesamten Rennens bietet Eurosport online unter: <http://tinyurl.com/jxeb5j7>
- Der in Deutschland frei empfangbare TV-Sender Eurosport 1 überträgt die letzten 90 Minuten des Rennens und die Siegerehrung live (08:30-10:15 Uhr).
- Die offizielle FIA WEC App ist in der Basis kostenlos und bietet gegen Gebühr ebenfalls einen Live-Stream des kompletten Rennens. Live-Features wie On-board-Kameras, Zeitnahme und GPS-Verfolgung sind außerdem in der kostenlosen Porsche Motorsport App sowie auf porsche.com/fiawec integriert.
- 2015 sicherten sich Bernhard/Webber (1.22,763 Minuten) und Dumas/Lieb (1.23,071 Minuten) die erste Startreihe. Im Qualifying der WEC zählt die Durchschnittszeit der jeweils schnellsten Runden von zwei Fahrern für die Startposition.
- Bernhard/Hartley/Webber gewannen das Vorjahresrennen vor Dumas/Jani/Lieb.
- Das Effizienzreglement der WEC begrenzt die Energiemenge, die der 919 pro Runde einsetzen darf. In Fuji sind es 4,15 Megajoule elektrische Energie aus den Rückgewinnungssystemen und 1,169 Kilogramm bzw. 1,559 Liter Benzin.

- Bei normalem Rennbetrieb (ohne Safety-Car-Phase) muss der Porsche 919 Hybrid spätestens alle 38 Runden tanken.
- Betankung und Reifenwechsel dürfen nur nacheinander durchgeführt werden. Beim Radwechsel dürfen nur vier Mechaniker gleichzeitig arbeiten, und es darf nur ein Schlagschrauber eingesetzt werden. Der Boxenstopp dauert also viel länger als etwa in der Formel 1.
- Ein Fahrerwechsel wird normalerweise nur vorgenommen, wenn auch neue Reifen gebraucht werden.
- Ein Satz Michelin-Trockenreifen sollte idealerweise zwei Tankfüllungen halten.
- Die Reifenauswahl umfasst drei unterschiedlich harte Mischungen Slicks für trockene Strecke, einen ebenfalls profillosen Hybrid-Reifen mit weicherer Lauffläche für gemischte Bedingungen sowie Regenreifen. Es stehen 6,5 Sätze Trockenreifen pro Fahrzeug für Qualifying und Rennen zur Verfügung.
- Eine Runde auf dem Fuji International Speedway ist 4,549 Kilometer lang und hat 16 Kurven – zehn Rechts- und sechs Linkskurven.
- Die Rennstrecke wurde 2005 sicherheitsrelevant modernisiert und war 2007 und 2008 auch wieder Austragungsort von Formel-1-Rennen.
- Von 1982 bis 1988 hatte die Sportwagen-WM einen Lauf in Fuji. 1983 fuhr Stefan Bellof in einem Porsche 956 die schnellste dort je gemessene Runde in 1:10.02 Minuten – allerdings auf dem alten Kurs, der nur 4.360 km lang war.
- 2015 wurde das WEC-Rennen wegen Regens hinter dem Safety Car gestartet. 2014 war es trocken geblieben, aber das Wetter ist in den japanischen Alpen um diese Jahreszeit oft unbeständig. Es kann zu Starkregen kommen wie 2013, als das WEC-Rennen gar nicht ausgetragen werden konnte. Legendär ist der Regenguss beim Formel-1-Rennen von 1976, der Niki Lauda aufgeben ließ, wodurch James Hunt Weltmeister wurde.
- Der Mount Fuji ist ein nicht erloschener Vulkan (letzte Eruption 1707) und mit 3.776 Metern der höchste Berg Japans. Er gilt als heilig.
- Die Rennstrecke liegt rund 100 Kilometer südwestlich der Hauptstadt Tokio auf der japanischen Hauptinsel Honshu.

Alle Punktestände: <http://www.fiawec.com/courses/classification.html>

Alle Ergebnisse: <http://fiawec.alkamelsystems.com>

Hinweis: Text-, Bild- und Videomaterial zum LMP1-Programm steht frei zugänglich auf der Porsche-Pressedatenbank unter <https://presse.porsche.de> bereit. Direkt zum Motorsport Media Guide geht es unter <https://presse.porsche.de/motorsport>. Der LMP1-Twitter-Kanal @Porsche_Team bietet Informationen, Fotos und Filme live von den Rennstrecken. Weitere Live-Features von den Rennen bietet www.porsche.com/fiawec. Zusätzliche journalistische Inhalte finden Sie im Newsroom unter www.newsroom.porsche.com. Video-News sind auf www.vimeo.com/porschenewsroom zu sehen.