



PORSCHE

Presse-Information

8. Juni 2015

Nr. M 070/15

Vorschau 24 Stunden von Le Mans, LMP1:

Marathon für Mensch und Material

Stuttgart. Porsche steht vor dem zweiten Le-Mans-Einsatz in der Top-Kategorie LMP1 des berühmten 24-Stunden-Rennens seit der Rückkehr 2014. Am 13./14. Juni 2015 wird das wohl härteste Langstreckenrennen der Welt zum 83. Mal ausgetragen. Bereits am Mittwoch und Donnerstag werden bis Mitternacht die Qualifyings auf dem 13,629 Kilometer langen Kurs, der überwiegend aus sonst öffentlichen Landstraßen besteht, ausgetragen.

Die drei Porsche 919 Hybrid sind die innovativsten Fahrzeuge im 56 Rennwagen zählenden Starterfeld und wichtige Technologieträger für zukünftige Straßensportwagen der Marke. Das revolutionäre Effizienzreglement für Le-Mans-Prototypen der Klasse 1 (LMP1) veranlasste Porsche im vergangenen Jahr zum Comeback in den Spitzen-Motorsport. Aus der Kombination eines Zweiliter-Vierzylinder-Turbo-Benzinmotors und zwei Energierückgewinnungssystemen (Bremsenergie und Abgasenergie) ergibt sich für die 919 Hybrid eine Systemleistung von rund 1000 PS. Weil auf dem ultraschnellen Kurs im Westen Frankreichs hohe Endgeschwindigkeiten jenseits der 330 km/h ein entscheidender Faktor sind, wurde in Weissach ein spezielles Aerodynamikpaket entwickelt. Damit haben die Prototypen beim Saisonhöhepunkt der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC einen geringeren Luftwiderstand und somit auch weniger aerodynamischen Anpressdruck als bei den übrigen sieben Sechsstundenrennen der WM.

Die Piloten der drei verschiedenfarbigen Porsche 919 Hybrid vereinen die Erfahrung aus 43 Le-Mans-Starts auf sich. Den roten Prototyp mit der Startnummer 17 steuern

Timo Bernhard (Deutschland), Brendon Hartley (Neuseeland) und Mark Webber (Australien). Mit der schwarzen Startnummer 18 geht das Trio Romain Dumas (Frankreich), Neel Jani (Schweiz) und Marc Lieb (Deutschland) ins Rennen. Am Steuer des weißen Porsche mit der Nummer 19 wechseln sich Earl Bamber (Neuseeland), Nico Hülkenberg (Deutschland) und Nick Tandy (Großbritannien) ab.

Stimmen vor dem Rennen:

Fritz Enzinger, Leiter LMP1: „Die Erwartungen an Porsche in Le Mans sind hoch. Darauf können wir stolz sein, denn das ist auch der Fluch der guten Tat: In den ersten zehn Rennen seit der Rückkehr in die höchste Klasse der Langstrecken-Weltmeisterschaft haben wir einen Sieg, acht weitere Podiumsplatzierungen und sechs Polepositions erreicht. Wir haben eine großartige Mannschaft und drei siegfähige Autos. Damit haben wir die Voraussetzungen geschaffen, die Porsche in Le Mans würdig sind. Jetzt kommt das Rennen mit all seinen unbekanntenen Faktoren.“

Alexander Hitzinger, Technischer Direktor LMP1: „Der Porsche 919 Hybrid ist der innovativste Prototyp im gesamten Starterfeld. Wir sind stolz darauf, mit den beiden Energierückgewinnungssystemen als einzige auf acht Megajoule elektrischer Energie pro Runde zu kommen. Bei der Entwicklung des 919 entstand in Weissach sehr viel Knowhow in sehr kurzer Zeit, das eine hohe Relevanz für zukünftige Straßensportwagen besitzt. Das gilt insbesondere für das Antriebskonzept. Das speziell für den Renneinsatz in Le Mans entwickelte Aerodynamikpaket des 919 hat beim Vortest gut funktioniert. Auf dieser schnellen Strecke ist geringer Luftwiderstand für eine gute Rundenzeit wichtig. In Le Mans braucht man ein Auto, das extrem schnell und gleichzeitig standfest ist. Jede einzelne Komponente im 919 ist ein Grenzgänger zwischen diesen beiden Welten. Dieser Anspruch macht unsere Rennwagen zu Forschungslaboren.“

Andreas Seidl, Teamchef: „Nach dem positiven Vortest sind wir noch ein paar Tage in Le Mans geblieben und haben auf dem kleinen Circuit Bugatti einige Teile angefahren. Damit entzerrt sich die Arbeitsbelastung in der Woche vor dem 24-Stunden-

Rennen ein wenig. Die operative Anforderung rund um dieses Rennen ist gigantisch: die Testfahrten im Vorfeld, der Aufbau von drei komplett neuen Porsche 919 Hybrid, der Test vor Ort und dann die lange Rennwoche. Man muss mit den Kräften bestmöglich haushalten, damit noch Ressourcen für das Rennen bleiben. In diesem Zusammenhang ist es auch sehr wichtig, dass wir Training und Qualifying ohne Komplikationen hinter uns bringen.“

Fahrer Porsche 919 Hybrid (Nummer 17)

Timo Bernhard (34, Bruchmühlbach-Miesau):

(8 Teilnahmen: Gesamtsieg 2010, Klassensieg GT 2002, 2. Platz GTE 2013, 2. Platz GT2 2005)

„In Le Mans bekommt man niemals etwas geschenkt, und in diesem Jahr ist der Wettbewerb an der Spitze besonders eng. Es ist sinnlos, sich ein Ergebnis vorzunehmen. Vielmehr müssen wir uns alle darauf konzentrieren, in allen Trainings und ganz besonders im Rennen einen Null-Fehler-Job abzuliefern.“

Brendon Hartley (25, Neuseeland):

(3 Teilnahmen seit 2012)

„Einen Porsche LMP1 in Le Mans zu fahren, ist etwas so Besonderes, dass ich das gar nicht in Worte fassen kann. Bei unserem ersten Einsatz hier im vergangenen Jahr waren wir gut, hatten am Ende aber kein Glück. Mit der Evolution des 919 Hybrid sind wir noch stärker, aber gleichzeitig ist der Wettbewerb 2015 auch noch einmal härter geworden.“

Mark Webber (38, Australien):

(Teilnahme 1998 und 1999, erster Renneinsatz 2014)

„Le Mans ist brutal und erfordert eine gewaltige Mannschaftsleistung. Der größte Gegner ist das Rennen selbst. Wir müssen diese 24 Stunden überstehen, technisch standfest sein und alles richtig machen. Das ist eine immense Herausforderung. Die Geschwindigkeiten sind unglaublich hoch, der Speed des 919 ist phänomenal. Einige Passagen haben Ikonen-Status – etwa die Dunlop-Passage, die Hunaudières-Gerade oder die Porsche-Kurven. Die Atmosphäre und die Dramaturgie der unterschiedlichen Phasen sind unvergleichlich – Start, Sonnenuntergang, Nacht und der

Sonnenaufgang als Beginn eines neuen und noch immer langen Renntages. Le Mans hat ganz eigene extreme Gesetze.“

Fahrer Porsche 919 Hybrid (Nummer 18)

Romain Dumas (37, Frankreich):

(14 Teilnahmen: Gesamtsieg 2010, 3. Platz gesamt 2007, Klassensieg GTE 2013, 2. Platz Klasse GT 2001 und 2002, 3. Platz Klasse GT 2004)

„Le Mans ist gewaltig. Das sieht die Welt des Motorsports so, und für mich als Franzosen ist es ohnehin das allergrößte Rennen überhaupt. Wir haben uns sehr gut vorbereitet. Wir haben ein gutes Auto, und wir sind schnell. Was wir jetzt noch brauchen für dieses lange Rennen, ist ein bisschen Glück. Dann können wir gut abschneiden, davon bin ich überzeugt.“

Neel Jani (31, Schweiz):

(6 Teilnahmen seit 2009)

„Le Mans ist der Saisonhöhepunkt, dem wir alle entgegenfiebern. Die Geschwindigkeiten auf dieser Strecke mit den langen Geraden und schnellen Kurven sind sehr hoch, und man darf nie vergessen, dass wir hier überwiegend auf Landstraßen fahren. Das ist eine andere Herausforderung als der ebene Belag einer permanenten Rennstrecke. Alle sind noch schneller geworden als 2014. Wir freuen uns also auf eine richtig heiße Rennwoche.“

Marc Lieb (34, Ludwigsburg):

(9 Teilnahmen: Klassensiege GTE 2013, GT2 2010, GT 2005, 2. Platz GT 2003)

„Zwischen den Herstellern zeichnet sich ein sehr enger Kampf um die Spitze ab. Das diesjährige 24-Stunden-Rennen dürfte besonders hart und deshalb auch besonders spannend werden. Wir haben viel gearbeitet und im 919 ein wirklich schnelles Auto. Eine entscheidende Frage wird sein, wer wie lange mit einem Satz Reifen fahren kann. Diesbezüglich haben wir bis zum Rennen noch ein paar Dinge zu verbessern. Und auch bei optimaler Vorbereitung bleiben der Respekt vor der Distanz und die Gewissheit, dass man in Le Mans jederzeit auf alles gefasst sein muss.“

Fahrer Porsche 919 Hybrid (Nummer 19)**Earl Bamber (24, Neuseeland):**

(Erster Le-Mans-Start)

„Den 919 das erste Mal in Le Mans zu fahren, war beim Vortest ein phantastisches Erlebnis und eine gute Vorbereitung, ich kann den Renntag kaum noch abwarten. Das oberste Ziel für jeden ist es, das Rennen zu beenden – und zwar möglichst ohne Zwischenfälle. Wenn uns das gelingt, sind wir sicher schnell genug für ein gutes Ergebnis.“

Nico Hülkenberg (27, Emmerich):

(Erster Le-Mans-Start)

„Ich habe beim Vortest meine ersten Erfahrungen mit dieser Strecke gesammelt und fand sie richtig cool. Man kann sich in einen tollen Rhythmus fahren, ich freue mich auf die langen Stints im Rennen. Ich fühle mich wohl mit dem Porsche 919 Hybrid in Le Mans, aber ich werde auch in der Rennwoche noch eine Menge dazulernen. Insofern mag ich gar keine Erwartungen an den Rennausgang formulieren. Die ganze Distanz gut zu schaffen und ins Ziel zu kommen, das ist das Erlebnis, das ich mir in erster Linie wünsche.“

Nick Tandy (30, Großbritannien):

(2 Teilnahmen mit Porsche in der GTE-Pro)

„Le Mans ist wegen seiner Historie und Bedeutung für die Sportwagenszene so ein wichtiges Rennen. Es ist der ultimative Test in Sachen Speed und Ausdauer. Man muss die richtige Balance zwischen diesen zwei Faktoren finden. Wenn nur einer von beiden stimmt, reicht das nicht. Würde man das Auto behutsam um die Strecke tragen, hielte es wahrscheinlich ewig. Aber das ist nicht drin in Le Mans. Der Schlüssel zum Erfolg ist immer der richtige Kompromiss.“

Zahlen und Fakten:

- Mit 16 Gesamtsiegen ist Porsche Rekordhalter in Le Mans.
- Der erste Porsche-Gesamtsieg datiert auf den 14. Juni 1970 (Hans Herrmann/Richard Attwood auf 917 KH Coupé), der bis dato letzte gelang am 7. Juni 1998 (Laurent Aiello/Allan McNish/Stéphane Ortelli auf Porsche GT1).
- Laut offizieller ACO-Statistik kamen bisher insgesamt 770 Porsche-Fahrzeuge in Le Mans zum Einsatz, das ist ebenfalls Rekord.
- Die schnellste Qualifyingrunde fuhr Hans-Joachim Stuck 1985 im Porsche 962 C mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 251,815 km/h. Seit 1990 unterbrechen Schikanen die lange Hunaudières-Gerade. In der heutigen Variante wäre eine Rundenzeit unter 3:14,843 Minuten notwendig, um Stucks Rekord zu knacken.
- 2014 belegten die Porsche 919 Hybrid im Qualifying die Plätze zwei (Dumas, 3:22,146 Minuten) und vier (Bernhard 3:22,908 Minuten).
- Die absolut schnellste Runde bei den bisher 82 Ausgaben der Veranstaltung fuhr Jackie Oliver 1971 (Streckenlänge damals 13,469 km) beim Testtag im Porsche 917 in 3:13,6 Minuten (Schnitt: 250,457 km/h). Im selben Jahr fuhr er mit dem 917 Langheck auch die beste Rennrundenzeit in 3:18,4 Minuten (Schnitt: 244,387 km/h).
- Die bestehenden Bestmarken auf der um 160 Meter längeren Strecke: 2010 erzielte ein Peugeot 908 bei der besten Rennrundenzeit (3:19,074 Minuten) einen Schnitt von 246,463 km/h.
- Die längste Renndistanz legten Timo Bernhard/Romain Dumas/Mike Rockenfeller 2010 bei ihrem Gesamtsieg für Audi zurück: 5.410,713 km (397 Runden, Schnitt 225,228 km/h).
- Im Qualifying (Mittwoch und Donnerstag bis Mitternacht) muss jeder der insgesamt 168 Fahrer aus 29 Nationen mindestens fünf Runden bei Dunkelheit fahren.
- Während in der WEC die Durchschnittszeit der schnellsten Runden von zwei Fahrern für die Startposition zählt, gilt für Le Mans ganz klassisch die schnellste mit dem Auto gefahrene Runde.

- Die Le-Mans-Nacht ist eine der kürzesten des Jahres: Sonnenuntergang ist am Samstag um 21:59 Uhr, Sonnenaufgang am Sonntag um 05:59 Uhr.
- Bei normalem Rennbetrieb (ohne Safety-Car-Phase) muss der Porsche 919 Hybrid alle 13 Runden tanken.
- 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.
- Zwei Tankfüllungen mit einem Satz Michelin-Reifen sind absolutes Minimum, drei sollten Standard sein, in der Nacht können es auch vier werden.
- Im Rennen darf ein Fahrer nicht mehr als vier Stunden innerhalb von sechs Stunden fahren. Insgesamt darf er nicht mehr als 14 der 24 Stunden fahren.
- Aufgrund der Streckenlänge gibt es in Le Mans drei Safety Cars.
- Das technische Material vor Ort umfasst außer den drei Rennfahrzeugen unter anderem ein Ersatzchassis, sechs Verbrennungsmotoren, sechs Vorderachsgetriebe, sechs Hinterachsgetriebe, neun Front- und neun Heckflügel, 80 Felgen, 120 Funkgeräte und Kopfhörer.
- Die Menge elektrischer Energie, die der Fahrer pro Le-Mans-Runde als sogenannten Boost zusätzlich nutzen kann, ist begrenzt. Der Porsche 919 Hybrid darf auf der 13,629 Kilometer langen Runde exakt 2,22 Kilowattstunden (kWh) Strom verbrauchen.
- 2014 hat das Siegerauto 379 Runden zurückgelegt. Über diese Distanz (5165,391 Kilometer) würde der 919 aus seinen beiden Rückgewinnungssystemen 842,2 Kilowattstunden (kWh) erzeugen und einsetzen. Das ist genug Strom, um den Bedarf eines durchschnittlichen deutschen Haushalts für ein Vierteljahr zu decken.
- 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.
- An der schnellsten Stelle auf der Hunaudières-Geraden erreicht er gut 330 km/h. Für die langsamste Stelle (Arnage) muss er auf ca. 70 km/h verzögern.
- Durch den aerodynamischen Anpressdruck kann sich bei Topspeed die Radlast und damit die Aufstandsfläche der im Normalzustand 310 mm breiten Michelin-Reifen sogar verdoppeln.
- Es werden vier Sorten 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 Liter Wasser pro Sekunde verdrängen.
- 9,2 der 13,6 Kilometer Streckenlänge sind öffentliche Landstraße.
- Unter dem Strich gibt es in Le Mans noch mehr als Ruhm und Ehre zu gewinnen: doppelt so viele Punkte wie bei den übrigen sieben Läufen zur Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, die über sechs Stunden ausgetragen werden.
- In der WEC liegt das Porsche Team nach zwei von acht WM-Läufen mit 53 Punkten auf Platz zwei hinter Audi (70) und vor Toyota (47).
- Der Porsche 919 Hybrid wurde im Entwicklungszentrum der Porsche AG in Weissach konstruiert und gebaut. Dort arbeiten 230 Teammitglieder.
- Die Porsche Team Kernmannschaft für den LMP1-Einsatz an der Rennstrecke in Le Mans besteht für die drei 919 Hybrid aus 120 Mitarbeitern (Ingenieure, Mechaniker, Teammanagement). Hinzu kommen die Mitarbeiter aus den Bereichen Kommunikation und Marketing, Sponsoring und Fahrerbetreuung.
- Bis zu 19 Köche sind während der Rennwoche in Le Mans mit der Verpflegung in der Team- und Media-Hospitality im Fahrerlager beschäftigt, zeitweise rund um die Uhr. Auf der Einkaufsliste stehen unter anderem 4700 Eier, 420 Kilogramm Pasta, 300 Melonen, 6000 Liter Mineralwasser und 2000 Brote.
- In zwei Stunden Fahrzeit verlieren die Fahrer rund 1 kg Körpergewicht.
- Während die meisten Teammitglieder in der Rennnacht dann und dort die Augen zumachen, wo sich Zeit und Raum finden, haben die Fahrer Feldbetten in Containern hinter der Box.

- 2014 meldete der Veranstalter, der Automobile Club de l'Ouest (ACO), 263.300 Zuschauer. Tendenz steigend.

Der Zeitplan des Porsche LMP1-Teams:

Bereits am Sonntag vor dem Rennen, am 7. Juni, beginnt auf dem Place de la République die technische Kontrolle der 56 Rennwagen, die in vier Klassen eingeteilt werden. Ein öffentliches Ereignis mitten in der Stadt. Die Technischen Kommissare untersuchen die Autos, 168 Fahrer müssen ihre Papiere vorlegen. Die Porsche-LMP1-Mannschaft ist am Montag, 8. Juni, von 13:30 bis 14:20 Uhr an der Reihe. Für die letzten Teams ist die Abnahme um 18:00 Uhr abgeschlossen.

Dienstag, 9. Juni:

17:00 – 18:30 Autogrammstunde, Boxengasse

Mittwoch, 10. Juni:

13:30 – 14:00 Meet the Team für Medien, Team und Media Hospitality

16:00 – 20:00 Freies Training

22:00 – 24:00 Qualifying

Donnerstag, 11. Juni:

15:30 – 16:00 Meet the Team für Medien, Team und Media Hospitality

19:00 – 21:00 Qualifying

22:00 – 24:00 Qualifying

Freitag, 12. Juni:

10:00 – 18:00 Pitwalk

13:00 – 14:00 Porsche-Pressekonferenz im neuen Porsche Experience Center

17:30 – 19:30 Fahrerparade in der Innenstadt

Samstag, 13. Juni:

09:00 – 09:45 Warm-up

14:22 Beginn Start-Zeremonie

15:00 Start

- Live-Kommunikation aus der Box auf Twitter @PorscheRaces.
- 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 aktuelle Porsche Motorsport Mediaguide zur Verfügung.
- Aktuelle Videos sind auf dem Porsche-Kanal bei Vimeo und auf Youtube verfügbar.
- www.newsroom.porsche bündelt aktuelle Presseinformationen und Hintergründe und ist ohne Registrierung frei zugänglich.
- Live-Features wie Onboard-Kameras, Zeitnahme und GPS-Verfolgung sind in der neuen Porsche Motorsport App integriert. Sie ist für Apple und Android Geräte im jeweiligen App Store kostenlos erhältlich.
- Weitere interessante Informationen zu Porsche Motorsport sind zu finden unter porsche.de/FutureSportscar

GO