



PORSCHE

Presse-Information

16. April 2017

LMP1-Rennen FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC), Lauf 1 in Silverstone (GB)

Plätze zwei und drei: Porsche 919 Hybrid in Silverstone stärker als erwartet

Stuttgart. Trotz eines zwar kalkulierten, aber deutlichen Aerodynamik-Nachteils konnte Porsche mit dem 919 Hybrid in Silverstone um den Rennsieg kämpfen. Beim Auftakt zur FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft auf dem anspruchsvollen britischen Grand-Prix-Kurs kam das Trio Earl Bamber (NZ), Timo Bernhard (DE) und Brendon Hartley (NZ) am Sonntag nach sechs Stunden exakt 6,173 Sekunden hinter dem Toyota von Sébastien Buemi (CH), Anthony Davidson (GB) und Kazuki Nakajima (JP) ins Ziel. Die Schlussphase verlief atemraubend: Buemi konnte Hartley erst sieben Runden vor Rennende niederringen. Platz drei ging an den zweiten Porsche 919 Hybrid mit dem amtierenden Weltmeister Neel Jani (CH) sowie André Lotterer (DE) und Nick Tandy (GB).

Das erste Saisonrennen fand bei typisch englischem Wetter statt: Rund elf Grad Luft- und Streckentemperatur, gelegentlich angereichert mit leichtem Regen, prägten den kühlen Apriltag. Die Stimmung war trotzdem gut: Am Wochenende kamen 50.200 Zuschauer.

Das Porsche LMP Team – Le-Mans-Sieger und Weltmeister 2015 und 2016 – liegt in der Hersteller-Weltmeisterschaft nach dem ersten von neun Läufen mit 33 Punkten vor Toyota (26,5) auf Rang eins. In der Fahrer-WM belegen die Porsche-Crews die Plätze zwei und drei.

So lief das Rennen für die Startnummer 1:

Neel Jani startet von Platz drei im 27 Autos starken Feld, verliert aber noch in der ersten Runde eine Position an das Schwesterauto. Nach 28 Runden tankt der Schweizer erstmals nach und fährt als Vierter weiter. Am Ende der 57. Runde übernimmt Nick Tandy. In der 64. Runde verbessert sich der Brite auf Platz drei, weil der Toyota mit der Startnummer 7 ein Problem hat. Nach 86 Umläufen lässt Tandy nachtanken und greift anschließend den Nummer-8-Toyota an. Bei einsetzendem Regen muss er gleich noch einmal zur Box: Nach 89 Runden erhält Tandy Intermediate-Reifen, profillose Hybrid-Reifen mit weicherer Lauffläche für gemischte Bedingungen. Am Ende der 98. Runde steigt André Lotterer ein und setzt das Rennen auf Slicks an dritter Position fort – er liegt hinter dem führenden Toyota mit der Nummer 8 und dem Schwester-Porsche mit der Nummer 2. In der 177. Runde verunfallt der Nummer-7-Toyota. Lotterer nutzt die Safety-Car-Phase zum Auftanken. Nach 141 Runden entscheidet sich das Team zugunsten der Reifen-Performance für einen vorgezogenen Stopp, Tandy übernimmt für die Schlussphase. Der Brite tankt in Runde 171 noch einmal nach und erhält nur für die linke Seite zwei gebrauchte Reifen aus dem Qualifying, bevor er als Dritter ins Ziel fährt.

So lief das Rennen für die Startnummer 2:

Brendon Hartley verbessert sich gleich nach dem Start vom vierten auf den dritten Platz. Ende der 29. Runde tankt der Neuseeländer auf und fährt an dritter Position weiter, wobei er das Tempo der führenden Toyota halten kann. Nach 59 Runden übergibt Hartley an Timo Bernhard. Der liegt nun an zweiter Stelle vor dem Toyota mit der Nummer 7. In der 88. Runde kommt der Deutsche planmäßig zum Tankstopp. Kurzfristig entscheidet das Team, wegen einsetzenden Regens auch gleich auf Intermediate-Reifen zu wechseln. Bernhard setzt das Rennen als Zweiter fort. Nach 99 Runden übernimmt Earl Bamber, nun werden wieder Slicks aufgezogen. Während der Safety-Car-Phase, die der Unfall des Nummer-7-Toyota ausgelöst hat, tankt Bamber Ende der 117. Runde. Im 150. Umlauf übernimmt Hartley erneut und setzt die Verfolgung des Toyota fort. Als er nach 178 Runden zum letzten Tankstopp kommt, hat er fast eine Minute Vorsprung. Dank dieses Polsters kehrt er eine halbe

Stunde vor Rennende nach einem perfekten Boxenservice als Führender wieder auf die Strecke zurück. Jetzt beträgt der Vorsprung noch acht Sekunden. Doch der Toyota hat nicht nur die bessere Aerodynamik, sondern auch frischere Reifen. In der 190. von 197 Runden und bei erneut leichtem Regen quetscht sich Sébastien Buemi innen an Hartley vorbei und fährt zum Sieg.

Das Porsche LMP Team nach dem Rennen

Fritz Enzinger, Leiter LMP1: „Das war für uns und die Zuschauer ein unglaublich spannendes Rennen. Im Qualifying konnten wir aufgrund unserer konsequenten Entscheidung für das Low-Downforce-Aerodynamikpaket erwartungsgemäß nicht mithalten. Darum ist die Freude über die Plätze zwei und drei mit einem so minimalen Rückstand auf den Gewinner umso größer. Für dieses, auf geringen Anpressdruck ausgelegte Aerodynamikpaket liegt der schwierigste Saisonlauf hinter uns. Darum freuen wir uns jetzt extrem auf Spa-Francorchamps, das nächste Rennen. Dort dürfen die Fans noch mehr von uns erwarten. Danke an das gesamte Team.“

Andreas Seidl, Teamchef: „Dieser zweite und dritte Platz heute fühlt sich wie ein Sieg an. Ich bin sehr stolz auf jeden einzelnen in Weissach und hier an der Strecke – grandios, was dieser Mannschaft heute gelungen ist. Trotz der Entscheidung, hier mit geringem aerodynamischen Anpressdruck anzutreten, hatten wir nicht nur zwei zu hundert Prozent zuverlässige Autos am Start, sondern auch zwei absolut konkurrenzfähige. Außerdem haben unsere sechs Fahrer erneut unterstrichen, auf welchem hohem und ausgeglichenen Niveau sie unterwegs sind. Gratulation aber auch an Toyota zum verdienten Auftaktsieg.“

Fahrer Porsche 919 Hybrid Startnummer 1

Neel Jani (33, Schweiz): „Ich saß bei uns als erster im Auto und die Startphase war etwas heikel. Ich hatte Probleme mit Übersteuern und erlebte zwei sehr kritische Situationen – die Hinterreifen waren einfach noch nicht warm genug. Wie erwartet, waren wir im ersten Stint etwas langsamer als die Toyota, aber gar nicht so viel. Es kam

ständig auf die Verkehrssituation beim Überehunden an. Bei zwei Gelegenheiten büßte ich richtig viel Zeit ein. Mit der zweiten Tankfüllung und auf gebrauchten Reifen war es zwar nicht ganz einfach, aber besser als gedacht.“

André Lotterer (35, Deutschland): „Es war gut, das erste Rennen mit dem Team zu erleben. Ich hatte keine größeren Schwierigkeiten, bin aber noch in einem Eingewöhnungsprozess. Das Auto verlangt einen ganz anderen Fahrstil. Nachdem wir befürchtet hatten, hier deutlich schwächer im Vergleich mit Toyota abzuschneiden, lief das Rennen insgesamt viel besser als erwartet.“

Nick Tandy (32, Großbritannien): „Ich habe mich im Auto sehr wohl gefühlt. Leider setzte bei meinem ersten Einsatz nach dem Tanken Regen ein. Also mussten wir einen Extrastopp für einen Reifenwechsel einlegen. Das warf uns leider etwas zurück. Ich hatte viel Spaß beim Fahren. Das Auto fühlte sich im Trockenem sowie auf feuchter Bahn sehr gut an. Nur vor dem Wechsel von Trockenreifen auf Intermediates waren die Bedingungen wirklich hart. Es ging nur darum, das Auto auf der Strecke zu halten. Zum Schluss haben wir die Karten strategisch noch einmal neu gemischt und Reifen gewechselt. Obwohl das Tempo dann sehr gut war, konnte ich die verlorene Zeit nicht mehr aufholen. Auf jeden Fall blicke ich sehr zuversichtlich nach vorn, nachdem wir mit unseren Autos unter diesen Umständen dermaßen gut unterwegs waren.“

Fahrer Porsche 919 Hybrid Startnummer 2

Earl Bamber (26, Neuseeland): „Ich hatte einen guten Stint, das Auto fuhr sich prima. Die wechselhaften Bedingungen waren schwierig, aber wir haben das überstanden. Trotz des geringen aerodynamischen Abtrieb konnten wir hier in Silverstone mit den Toyota mithalten und mit ihnen kämpfen, das ist stark.“

Timo Bernhard (36, Deutschland): „Bei meinem Doppelstint zur Rennmitte war es nicht ganz einfach, einen guten Rhythmus zu finden. Ich konnte am führenden Toyota dranbleiben und wir stiegen zur richtigen Zeit von Trockenreifen auf Intermediates

um, aber es blieb eine sehr rutschige Angelegenheit. Der Wechsel zurück auf Trockenreifen hat den zweiten Teil meines geplanten Doppelstints von 29 auf zwölf Runden verkürzt.“

Brendon Hartley (27, Neuseeland): „Ich hatte eine gute Startphase und konnte Neel gleich außen in Kurve drei überholen. Er ließ mir Platz, das war gut. Ich habe alles gegeben, um den Anschluss an die Toyota nicht zu verlieren. Gleichzeitig konnte ich etwas Benzin sparen, damit wir am Ende vielleicht mit einem Boxenstopp weniger auskommen. Ich saß dann in der Schlussphase wieder am Steuer. Es war richtig eng, viel enger als die meisten gedacht hatten. Wir haben am Ende gepokert und auf einen Reifenwechsel verzichtet, damit ich die Führung behalten kann. Buemi war ein bisschen aufdringlich, aber er wäre früher oder später so oder so vorbeigekommen. Wir können heute auf jeden Fall sehr zufrieden sein.“

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 Porsche Motorsport Media Guide geht es unter <https://presskit.porsche.de/motorsport/de/mediaguide/index.html>. Der LMP1-Twitter-Kanal @Porsche_Team bietet Informationen, Fotos und Filme live von den Rennstrecken. Weitere Live-Features 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.