



PORSCHE

LMP1-Vorschau 24 Stunden von Le Mans

Porsche LMP Team steht vor hartem Kampf um den Gesamtsieg

Stuttgart. Der Countdown zum Saisonhöhepunkt ist weit heruntergezählt: Am 17./18. Juni stellt sich Porsche erneut dem Kampf um die Kronjuwelen des Langstreckensports und will die 24 Stunden von Le Mans zum dritten Mal in Folge gewinnen. Der große Gegner auf der Strecke ist Toyota. Dem japanischen Hersteller ist bislang noch kein Le-Mans-Sieg geglückt. 2016 fiel Toyota in einem dramatischen Finish in Führung liegend nur wenige Minuten vor dem Ziel mit technischem Defekt aus. 2017 tritt die Konkurrenz mit drei Fahrzeugen gegen die zwei Porsche 919 Hybrid in der Top-Kategorie LMP1-H an.

Fünf Gesamtsieger im Porsche-Fahrerkader:

Am Steuer des Porsche 919 Hybrid mit der Startnummer 1 wechseln sich Neel Jani (33/CH), André Lotterer (35/DE) und Nick Tandy (32/GB) ab. Die drei vereinen 20 Le-Mans-Starts und fünf Gesamtsiege auf sich. Jani (8 Starts, 1 Gesamtsieg) ist 2017 der einzige Titelverteidiger in Le Mans, außerdem amtierender Weltmeister in der FIA Langstrecken-WM und obendrein seit 2015 Qualifying-Rekordhalter in Le Mans. Lotterer (8 Starts, 3 Gesamtsiege) steht nach seiner erfolgreichen Karriere mit Audi vor seinem ersten Le-Mans-Einsatz für Porsche. Tandy startet zum zweiten Mal in der LMP1-Klasse an der Sarthe. Er war dort drei Mal in der GT-Kategorie am Start und holte 2015 als LMP1-Rookie für Porsche den 17. Gesamtsieg.

Die Besetzung des Schwesterautos – Earl Bamber (26/NZ), Timo Bernhard (36/DE) und Brendon Hartley (27/NZ) – bringt es auf 17 Teilnahmen und zwei Gesamtsiege.

Bamber (2 Starts, 1 Gesamtsieg) gewann 2015 als LMP1-Rookie zusammen mit Tandy. 2016 trat er für Porsche in der GT-Klasse an. Die größte Erfahrung in diesem Trio bringt Bernhard mit: Er startete bereits zehn Mal in Le Mans, das erste Mal 2002 für Porsche in der GT-Klasse. Der Klassensieg gelang auf Anhieb. Seit 2010 ist auch sein Name auf dem Gesamtsieger-Pokal eingraviert, seinerzeit war der Porsche-Werksfahrer an Audi ausgeliehen. Hartley (5 Starts) teilt sich bereits seit 2014 ein Cockpit mit Bernhard und ist der Hungrigste von allen: Ihm blieb der Gesamtsieg bisher verwehrt.

Das Duell gegen die Uhr, gegen die Elemente und gegen Toyota:

„Le Mans 2017 wird ein extrem hartes Rennen“, ist sich Fritz Enzinger der Herausforderung bewusst, „womöglich wird es noch schneller als 2016.“ Der Leiter LMP1 betont: „Das wird keineswegs nur ein Duell gegen Toyota. Der härteste Gegner in Le Mans ist und bleibt das Rennen selbst. Den Respekt vor diesen über 5000 Kilometern bei Tag und bei Nacht mit oft wechselnden Wetterbedingungen und Geschwindigkeiten von über 330 km/h im permanenten Überrundungsverkehr darf man nie verlieren. Es gibt keine Garantien, es kann immer alles passieren. Aber nur, wer sich monatelang top vorbereitet hat, fehlerfrei arbeitet und ohne Zwischenfälle durchkommt, hat eine Chance auf den großen Pokal in Le Mans.“

Teamchef Andreas Seidl führt aus: „Es ist nicht die Renndistanz allein, die Le Mans zum schwierigsten Rennen der Welt macht. Man muss sich für den ganzen Event die Kräfte einteilen. Die Veranstaltung geht über mehr als zwei Wochen, während denen bei uns 90 Mann auf engem Raum unter großer Anspannung zusammenarbeiten. Dabei gehen sie durch Höhen und Tiefen. Und am Samstag um 15:00 Uhr müssen alle, ob Mechaniker oder Fahrer, die geistige und körperliche Frische für das Rennen haben. Dann gilt es anzuwenden, was wir gelernt und trainiert haben. Wir haben zur Vorbereitung sowohl im technischen als auch im operativen Bereich alles getan, was möglich war. Der Porsche 919 Hybrid, unser hochkarätiges Fahrer-Sextett und die Mannschaft sind startklar.“

Der Porsche 919 Hybrid:

Der Porsche 919 Hybrid wurde für die WM 2017 umfassend überarbeitet. 60 bis 70 Prozent des Le-Mans-Prototyps sind Neuentwicklungen. Sie betreffen vorrangig die Bereiche Aerodynamik, Fahrwerk und Verbrennungsmotor. Das Antriebsprinzip des innovativen Hybrid-Rennwagens wurde beibehalten: Er leistet rund 900 PS (662 kW) Systemleistung aus einem kompakten Zweiliter-V4-Turbobenziner (knapp 500 PS/368 kW) in Kombination mit zwei verschiedenen Rückgewinnungssystemen – Bremsenergie von der Vorderachse und Abgasenergie. Während der Verbrenner die Hinterachse antreibt, wirkt beim Boosten ein E-Motor mit über 400 PS (294 kW) an der Vorderachse. Als Zwischenspeicher für den aus Brems- und Abgasenergie gewonnenen elektrischen Strom dient eine flüssigkeitsgekühlte Lithium-Ionen-Batterie.

Die Weltmeisterschaft:

Das 24-Stunden-Rennen ist der dritte von neun Läufen zur FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft 2017. Nach den ersten beiden Sechsstundenrennen (Silverstone und Spa) belegt Porsche mit 61 Punkten Platz zwei in der Herstellerwertung hinter Toyota (69,5). Bamber/Bernhard/Hartley (33 Punkte) sind Zweite in der Fahrerwertung, auf Platz drei folgen Jani/Lotterer/Tandy (28 Punkte). Das führende Toyota-Trio hat 50 Punkte.

Die Erfolgsgeschichte:

1970 feierte Porsche den ersten lang ersehnten Gesamtsieg in Le Mans. Bis einschließlich 1998 sollten 15 weitere folgen – dann verzichtete Porsche 15 Jahre lang auf einen Start in der Topkategorie, holte allerdings Klassensiege mit GT-Fahrzeugen. 2011 fiel die Entscheidung zur Rückkehr mit einem Prototyp. Das neue Effizienzreglement der Langstrecken-Weltmeisterschaft bot genau das, was Porsche schon immer am Top-Level-Motorsport gereizt hat: Eine Plattform zur Forschung und Entwicklung zukunftssträchtiger Technologien für Straßensportwagen.

2012 und 2013 waren Vorbereitungsjahre: Auf dem Gelände des Forschungs- und Entwicklungszentrums Weissach bei Stuttgart wurden neue Gebäude errichtet. Fritz

Enzinger baute ein Team von mittlerweile 260 hochqualifizierten Mitarbeitern auf. Der erste Porsche 919 Hybrid entstand – eine vollständige Neuentwicklung mit bis dahin teilweise unbekannter Hybridtechnologie. Die Anfänge waren harzig, die Fortschritte riesig.

2014 wurde die Debütsaison für den bis heute innovativsten Rennwagen der Welt. Beim ersten Le-Mans-Einsatz übernahm ein 919 Hybrid nach 20 Stunden die Führung, fiel aber nach 22 Stunden mit Antriebsschaden aus. 2015 hatte Porsche einen dritten 919 Hybrid mit Earl Bamber (NZ), Nico Hülkenberg (DE) und Nick Tandy (GB) am Start. Und es waren diese LMP-Rookies, die den 17. Gesamtsieg für Porsche holten – den ersten seit 1998. Im vergangenen Jahr wiederholte Porsche den Gesamtsieg. Diesmal waren es Romain Dumas (FR), Neel Jani (CH) und Marc Lieb (DE), die nach einem stundenlangen Fernduell mit Toyota siegten.

Der Zeitplan des Porsche LMP Teams:

Am Sonntag vor dem Rennen, am 11. Juni, beginnt auf dem Place de la République die technische Kontrolle der 60, in vier Klassen eingeteilten Rennwagen als öffentliches Ereignis. Die Kommissare untersuchen die Autos, 180 Fahrer legen ihre Papiere vor. Das Porsche LMP Team ist am Sonntag ab 15:20 Uhr an der Reihe.

Dienstag, 13. Juni:

14:00 – 14:50 Porsche Teamfoto auf der Start- und Zielgerade

17:00 – 18:30 Autogrammstunde in der Boxengasse

Mittwoch, 14. Juni:

13:30 – 14:00 „Meet the Team“ für Medien in der Team und Media Hospitality

16:00 – 20:00 Freies Training

22:00 – 24:00 Qualifying

Donnerstag, 15. Juni:

16:30 – 17:00 „Meet the Team“ für Medien in der Team und Media Hospitality

19:00 – 21:00 Qualifying

22:00 – 24:00 Qualifying

Freitag, 16. Juni:

10:00 – 18:00 Pitwalk

14:00 – 14:40 Porsche-Pressekonferenz im Porsche Experience Center

14:40 – 15:30 „Meet the Team“ im Porsche Experience Center

17:30 – 19:30 Fahrerparade in der Innenstadt

Samstag, 17. Juni:

09:00 – 09:45 Warm-up

14:22 Beginn der Start-Zeremonie

15:00 Start

TV und Livestream:

Eurosport 1: Liveberichterstattung von Training und Qualifying am Mittwoch, 14.06., und Donnerstag, 15.06., sowie vom Warm-up am Samstag, 17.06., und ab 14:00 Uhr nonstop die Rennübertragung bis 15:15 Uhr am Sonntag.

n-tv: Samstag, 10.06., 11:05-11:50 Uhr, Dokumentation „Nur der Sieg zählt“

Wdh: Samstag, 17.06., vor dem Rennstart

n-tv Liveübertragungen vom Rennen: 14:30-16:00 Uhr, 19:00-21:00 Uhr, 00:00-02:00 Uhr, 08:00-10:00 Uhr, 12:00-13:00 Uhr, 14:00-14:45 Uhr

Sport1: Ab Sonntag, 11.06., Berichte aus Le Mans online auf www.sport1.de und auf den Social-Media-Kanälen

Freitag, 16.06., 23:00-23:30 Uhr, Dokumentation „Road to Le Mans“

Montag, 19.06., 17:00-17:55 Uhr, Highlights des Rennens

RTL: 10 Minuten Zusammenfassung am 24.06.2017 vor dem Formel-1-Qualifying zum Großen Preis von Aserbaidschan

Porsche-Websites: www.porsche.de/lemans (deutsch) bzw. www.porsche.com/lemans (englisch) bieten ein 24-Stunden-Webspecial mit der Liveübertragung der Onboard-Kameras aus den Cockpits der Werksfahrzeuge. Der Videostream bietet zusätzlich interessante Telemetrie-Informationen zum aktuellen Status der Fahrzeuge. Außerdem informiert die Website über einen Liveticker und Livetabelle sowie Bilder und Videos über das aktuelle Renngeschehen in Le Mans.

Facebook: Am Samstag um 15:00 Uhr überträgt Porsche den Rennstart aus dem Cockpit des bestplatzierten 919 Hybrid live auf www.facebook.com/porsche

App: Die FIA WEC App ist in der Basis kostenlos und bietet gegen Gebühr eine erweiterte Version inklusive des ACO-Livestream des kompletten Le-Mans-Rennens plus aktuelle Zeitnahme. Der Livestream ist kommentiert und bietet Live-Interviews.

Zahlen und Fakten:

- Den Qualifyingrekord auf der aktuellen Streckenvariante (13,629 Kilometer) hält seit 2015 Neel Jani. Er steuerte den 919 Hybrid am Mittwochabend um kurz nach 22:00 Uhr auf seiner ersten fliegenden Runde in 3:16,887 Minuten um den Kurs. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 249,2 km/h.
- Die schnellste je gefahrene Qualifyingrunde in Le Mans stammt von Hans-Joachim Stuck. Er erzielte sie 1985 im Porsche 962 C in 3:14,800 Minuten mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 251,815 km/h. Seit 1990 unterbrechen Schikanen die lange Hunaudières-Gerade. Hochgerechnet würde heute eine Rundenzeit unter 3:14,843 Minuten Stucks Rekord unterbieten.
- Die absolut schnellste Runde bei den bisher 84 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 stellte er mit dem 917 Langheck auch die beste Rennrundenzeit in 3:18,4 Minuten (Schnitt: 244,387 km/h) auf.

- 2016 nahm Porsche zum 15. Mal in der Geschichte des Rennens die komplette erste Startreihe ein: Neel Jani holte die 18. Poleposition für Porsche (3:19,733 Minuten), Zweiter wurde Timo Bernhard (3:20,203 Minuten).
- Die bisher längste Renndistanz legten Timo Bernhard/Romain Dumas/Mike Rockenfeller 2010 bei ihrem Gesamtsieg für Audi zurück. Sie absolvierten dabei 5.410,713 km (397 Runden, Schnitt 225,228 km/h).
- Die Renndistanz des 2015 siegreichen Porsche 919 Hybrid betrug 5.382,82 km (395 Runden, Schnitt 224,2 km/h). 2016 legte der Sieger-Porsche 5.233,54 km zurück (384 Runden, Schnitt 216,4 km/h).
- Die höchste mit einem 919 erreichte Spitzengeschwindigkeit im Rennen fuhr 2016 Brendon Hartley mit 333,9 km/h in der 50. Rennrunde auf der Geraden Hunaudières. Die Beschleunigungsphase von der Rechtskurve Tertre Rouge auf die Gerade ist die längste der Runde und misst 1940 Meter.
- Die heftigste Bremszone ist am Ende der Geraden vor der Mulsanne-Kurve. Dort verzögern die Piloten auf 190 Metern Weg um 200 km/h.
- Die Strecke hat 21 Kurven (9 Links-, 12 Rechtskurven).
- Die schnellsten sind die Porsche-Kurven: diese durchfährt der 919 Hybrid mit 245 km/h.
- Für die langsamste Kurve, Arnage, verzögern die Piloten auf 85 km/h.
- 9,2 der 13,6-Kilometer-Strecke führen über sonst öffentliche Landstraßen.
- Im Qualifying (Mittwoch und Donnerstag bis Mitternacht) muss jeder Fahrer mindestens fünf Runden bei Dunkelheit fahren.
- Die Le-Mans-Nacht ist 2017 eine der kürzesten des Jahres: Sonnenuntergang ist am Samstag um 22:00 Uhr, Sonnenaufgang am Sonntag um 06:00 Uhr.
- Bei normalem Rennbetrieb muss der Porsche 919 Hybrid spätestens alle 14 Runden und rund 30 Mal tanken.
- Er darf pro Runde (13,629 km) maximal 4,3 Liter Benzin und 8 Megajoule elektrische Energie (2,22 Kilowattstunden) aus den Rückgewinnungssystemen verbrauchen.
- 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 beispielsweise in der Formel 1.

- Ein Fahrerwechsel wird normalerweise nur vorgenommen, wenn auch neue Reifen gebraucht werden. In der Nacht werden Vierfachstints gefahren. Dann sind die Fahrer drei Stunden und mehr am Stück im Einsatz.
- In Le Mans muss jeder Pilot mindestens sechs Stunden ans Steuer, darf aber nicht mehr als vier Stunden innerhalb von sechs Stunden fahren und über die Gesamtdistanz höchstens 14 Stunden.
- Aufgrund der Streckenlänge gibt es in Le Mans drei Safety Cars.
- Das Teilelager vor Ort umfasst u.a. ein Ersatzchassis, vier Verbrennungsmotoren, vier Vorderachsgetriebe, vier Hinterachsgetriebe, sechs Front- und sechs Heckflügel, 60 Felgen und über 100 Funkgeräte und Kopfhörer.
- Die Reifenauswahl umfasst drei unterschiedlich harte Mischungen Slicks für trockene Strecke, einen ebenfalls profillosen Hybrid-Reifen mit weicherer Lauffläche für gemischte Bedingungen sowie Regenreifen.
- In Le Mans werden über 260.000 Zuschauer und 1.400 Journalisten (Print, Foto, TV und Online) erwartet.

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 stehen auf www.vimeo.com/porschenewsroom