



PORSCHE

Presse-Information

12. September 2014

Nr. M 143/14

FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 4. Lauf, Austin (Texas, USA), LMP1-Vorschau

Mit den Porsche 919 Hybrid in die Nacht von Austin

Stuttgart. Der Circuit of the Americas (COTA) im texanischen Austin ist am 20. September Schauplatz des vierten Laufes zur FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft für Sportwagen (WEC). Der Start zum Sechsstundenrennen erfolgt um 17:00 Uhr, um 19:43 Uhr ist Sonnenuntergang. Für COTA wird es das erste Nachtrennen, die sechs Le-Mans-Routiniers mit dem Porsche 919 Hybrid hingegen kennen sich mit den Tücken von Zwielight und Dunkelheit aus. Der anspruchsvolle Kurs hält vielfältige Herausforderungen bereit: Eine spektakulär ansteigende Start-Ziel-Gerade mündet in eine enge Linkskurve. Danach reihen sich aufregende Passagen aneinander, die berühmten Rennstrecken entlehnt sind. Sie erinnern an die Esses aus Suzuka, an Maggots-Beckets aus Silverstone oder an das Motodrom in Hockenheim. Die zweite Gerade im hinteren Streckenbereich misst 1,2 Kilometer.

Das Porsche Team setzt den innovativsten Rennwagen im Feld ein und hat sich mit dem hybridisierten Le-Mans-Prototypen (LMP1) für die verbleibenden fünf WM-Läufe noch viel vorgenommen. Zur Erinnerung: Beim Renndebüt des Porsche 919 Hybrid im englischen Silverstone war auf Anhieb der erste Podestplatz gelungen. Diesen dritten Platz holte das Trio mit der Startnummer 20: Timo Bernhard (Bruchmühlbach-Miesau), Brendon Hartley (Neuseeland) und Mark Webber (Australien). Beim zweiten WM-Lauf in Spa-Francorchamps (Belgien), ebenfalls ein Sechsstundenrennen, sorgten die Teamkollegen mit dem Schwesterauto Nummer 14 für die erste Poleposition: Romain Dumas (Frankreich), Neel Jani (Schweiz) und Marc Lieb aus Ludwigsburg.

Beim prominenten dritten Lauf, den 24 Stunden von Le Mans, kam nach einem starken Auftritt letztlich nur die Crew mit der Nummer 14 ins Ziel – Gesamtrang elf nach einer langwierigen Getriebereparatur in der Schlussphase. Bernhard/Hartley/Webber traf es noch härter: Nach 37 Führungsrunden und besten Aussichten auf Rang zwei musste Webber zwei Stunden vor dem Ziel mit einem Schaden am Verbrennungsmotor aufgeben.

Das Porsche Team hat die Rennpause seit jenem 15. Juni zur Weiterentwicklung und für Testfahrten in Paul Ricard (Frankreich), auf dem Eurospeedway Lausitz und im französischen Magny-Cours genutzt. Der Porsche 919 Hybrid hat ein neues Aerodynamikpaket erhalten, weil für die verbleibenden WM-Läufe (Austin, Fuji, Shanghai, Sakhir, Sao Paulo) der Fokus auf mehr Abtrieb liegt. Außerdem gibt es Detailverbesserungen in vielen Bereichen, die man vor Le Mans zugunsten der Standfestigkeit nicht mehr angefasst hatte.

Stimmen vor dem Rennen:

Fritz Enzinger, Leiter LMP1: „Wir fliegen hochmotiviert nach Austin und wollen dort alles bisher Gelernte umsetzen. Das ist fast wie ein zweiter Saisonstart, aber unter neuen Voraussetzungen. Die Testarbeit in der Sommerpause verlief hervorragend. Sehr analytisch, systematisch und in einer tollen Teamatmosphäre. Lange hatte die angespannte Vorbereitung auf die 24 Stunden von Le Mans alles dominiert, dort haben wir eine gute Leistung gezeigt und das Ende gemeinsam durchlitten. Das hat uns als Team enorm zusammengeschweißt. Mit der Mannschaft in Weissach haben wir Zuverlässigkeitsprobleme und eine beträchtliche Liste an Detailverbesserungen für die verbleibenden fünf WM-Läufe abgearbeitet. Unser neues Aerodynamikpaket für den Porsche 919 Hybrid hat beim Testen auf Antrieb funktioniert. Wenn wir es schaffen, das alles im Rennen umzusetzen, habe ich keinen Zweifel an unserer Konkurrenzfähigkeit, und dann sollten auch die Ergebnisse entsprechend gelingen.“

Fahrer Startnummer 14:**Romain Dumas – 36, Frankreich.**

„Ich kenne die Rennstrecke bisher nur aus unserem Simulator, und ich finde es immer schön, einen neuen Kurs kennenzulernen. In der Zeit mit dem RS Spyder habe ich den amerikanischen Rennsport sehr schätzen gelernt. Entsprechend gern fliege ich wieder über den Atlantik, und außerdem glaube ich, dass unser Auto auch auf den Highspeed-Abschnitten des Circuit of the Americas richtig schnell sein wird.“

Neel Jani – 30, Schweiz.

„Ich war noch nie in Austin, aber ich habe die Strecke auf unserem Simulator abgefahren. Der erste Sektor ist richtig schnell, da braucht man Anpressdruck, den unser neues Aeropaket liefern sollte. Die Randsteine scheinen mir weniger brutal als die in Le Mans. Wir haben mit hohen Außentemperaturen noch nicht viel Erfahrung, entsprechend werden wir in den ersten zwei Stunden besonders auf die Reifen und auf die Systemtemperaturen aufpassen müssen. Anschließend findet der längste Teil des Rennens bei Nacht statt. Ich bin immer sehr gerne in den USA gefahren, die Zeit in der ChampCar-Serie 2007 war toll. Auf jeden Fall kann ich es kaum erwarten, wieder mit dem 919 Rennen zu fahren. Wenn sich die E-Maschine auf der Geraden zuschaltet, wird das Auto zu einem derart kraftvollen Allradler – da komme ich mir vor wie ein Jet-Pilot. Das ist Zukunftstechnik für maximalen Sportwagenspaß.“

Marc Lieb – 34, Deutschland.

„Ich fand die Rennstrecke in Austin im vergangenen Jahr mit dem 911 RSR sehr interessant und technisch anspruchsvoll. Jetzt freue ich mich darauf, sie mit dem 919 Hybrid zu fahren. Vor allem in den schnellen Passagen des ersten Sektors wird das mit dem auf Abtrieb getrimmten LMP1 eine neue Erfahrung werden. Für die lange Gerade des zweiten Abschnitts würde man sich hingegen den geringen Luftwiderstand der Le-Mans-Konfiguration wünschen. Der dritte Sektor ist noch einmal ganz anders: Die Kurvenfolge gibt keinen harmonischen Fluss vor, es sind verschiedene Linien möglich. Was passt und was weniger gut ist, sieht man sofort an der Runden-

zeit. Die Hitze war im vergangenen Jahr extrem. Jetzt ist der Start zwar später, aber aufgrund der hohen Luftfeuchtigkeit kühlt es in Austin auch nachts nicht schnell ab.“

Fahrer Startnummer 20:**Timo Bernhard – 33, Deutschland.**

„Ich bin als einziger der Crew von Startnummer 20 noch nie in Austin gefahren, aber ich habe die Strecke im Simulator in Weissach kennengelernt und mich mit Mark und Brendon ausgetauscht. Der Kurs ist vielfältig und anspruchsvoll. Ich freue mich darauf, mit ordentlichem Abtrieb durch die schnellen Kurven zu fahren. Dass wir in die Nacht reinfahren, macht das Ganze noch viel spannender. Ich fahre gern nachts und hoffe, auch in Austin Gelegenheit dazu zu haben. Eine schwierige Phase ist immer, wenn die Sonne tief steht. Im Zwielicht vor der Dunkelheit muss man besonders aufpassen, und die Windschutzscheibe sollte dann auch sauber sein. Auf jeden Fall stehen wir seit dem Rennen in Le Mans als Team noch enger zusammen und sind top motiviert.“

Brendon Hartley – 24, Neuseeland.

„Ich liebe diese Strecke, seit ich dort im vergangenen Jahr mit einem Daytona-Prototypen fuhr. Von all den modernen Rennstrecken mit ihren großen Auslaufzonen ist COTA die beste. Der Kurs stellt einen vor großen Herausforderungen: schnelle fließende Kurven und technisch sehr schwierige eng gewundene Kurven plus lange Geraden zum Überholen. Die Streckenführung ist gut. Die erste Kurve ragt heraus, diese Kombination aus Anstieg und Haarnadel ist absolut einzigartig. Ich mag auch die Stadt Austin mit all ihrer Live-Musik und hoffe, dass ich in diesem Jahr etwas mehr davon zu sehen bekomme.“

Mark Webber – 38, Australien.

„Es ist gut, wieder Rennen zu fahren, die Pause war ziemlich lang. Ich kenne Austin von der Formel 1. COTA ist eine interessante Strecke mit moderner Infrastruktur, und die Stadt ist sehr aufgeweckt. Die Fans waren klasse. In Langstrecken-Dimensionen gedacht, wird dies ein Sprintrennen. Früher in der Saison hatten wir alles auf Le

Mans ausgerichtet, jetzt konzentrieren wir uns darauf, in den verbleibenden fünf Rennen gute Arbeit abzuliefern. In die Dunkelheit zu fahren, macht es zusätzlich spannend. Eine COTA-Runde bietet alles: hohe Geschwindigkeiten auf langen Geraden, erhebliche Höhenunterschiede, viele schnelle und auch sehr langsame Kurven. Außerdem wird es heiß sein und auch deshalb sehr anspruchsvoll für die Motoren, die Autos und die Fahrer. Das ist eine weitere neue Komponente für uns, und ich freue mich darauf.“

Zahlen und Fakten:

- Eine Runde auf dem 2012 fertig gestellten Circuit of the Americas misst 5,513 Kilometer, sie bietet neun Rechtskurven und elf Linkskurven. Die Strecke aus der Feder des Aachener Architekten Hermann Tilke weist Höhenunterschiede von rund 40 Metern auf und wird entgegen dem Uhrzeigersinn befahren. Die längste Gerade ist 1,2 Kilometer lang.
- Die Außentemperaturen im September dürften um die 30 Grad Celsius liegen.
- Im Vorjahr legte der Rennsieger 187 Runden (1.030,93 Kilometer) innerhalb von sechs Stunden zurück. Über diese Distanz würde jeder der beiden Porsche 919 Hybrid 195 Kilowattstunden erzeugen und einsetzen. Das ist pro Fahrzeug genug Energie, um beispielsweise eine 60-Watt-Glühbirne fast 20 Wochen ununterbrochen brennen zu lassen.
- Bei normalem Rennbetrieb sollte eine Tankfüllung 31 Runden reichen. Das bedeutet fünf Tankstopps für jeden Porsche 919 Hybrid.
- Ziel ist, mit einem Satz Michelin-Reifen zwei Tankfüllungen (62 Runden) auszukommen.
- Die schnell wachsende Stadt Austin zählt rund 800.000 Einwohner. Sie wurde 1835 gegründet und später nach dem Kolonisten Stephen F. Austin benannt.
- Fast 50.000 Studenten prägen das Leben der Stadt. Austin ist die Heimat großer Rockbands, beliebter Standort für Computer-Unternehmen und Drehort berühmter Filme. Als bemerkenswert gilt auch die Ansiedlung von 1,5 Millionen Mexikanischen Bulldoggfledermäusen.

- Insgesamt 29 Fahrzeuge sind für den vierten WM-Lauf angemeldet. Darunter neun in der LMP1-Kategorie, wo auch die Porsche 919 Hybrid antreten. Ihre Startnummern 20 und 14 stehen für das Jahr der Rückkehr von Porsche in den Spitzen-Motorsport.
- Im kurzen Qualifying – 25 Minuten für die Teilnehmer der Klassen LMP1 und LMP2 gemeinsam – müssen zwei Fahrer pro Auto zum Einsatz kommen. Als Qualifikationszeit zählt die Durchschnittszeit der schnellsten zwei Runden von beiden (also das Mittel aus vier Rundenzeiten).
- Das Porsche Team hat 35 Tonnen Luftfracht auf Welttournee geschickt. Das Gros des Materials reist von Austin weiter nach Fuji, Shanghai, Sakhir und zum Finale nach Sao Paulo. Unter anderem dabei: zwei Rennwagen, ein Ersatzchassis, vier Motoren, vier Getriebe, drei Sätze Radaufhängungen, 100 Felgen, 120 Funkgeräte nebst Kopfhörern, etwa 400 Meter Strom- und Computerkabel, vier Werkzeugschränke, 30 feuerfeste Overalls und 30 Helme.
- In der Herstellerwertung der WEC liegt das Porsche Team nach drei von acht Läufen mit 60 Punkten auf Platz drei hinter Toyota (115) und Audi (114), wobei es beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans doppelte Punkte gab.
- Mit den zwei Porsche 911 RSR aus der GT-Klasse der WEC und den drei 911 RSR aus der Tudor United Championship (TUSC) sind in Austin sieben Porsche-Werksrennwagen im Einsatz.

GO

Hinweis: Foto- und Videomaterial zur Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC steht akkreditierten Journalisten auf der Porsche-Pressedatenbank unter der Internet-Adresse <https://presse.porsche.de> zur Verfügung. Hier können Sie auch den **Porsche Motorsport SMS-Info-Service** aktivieren, der Sie mit den wichtigsten News und Infos versorgt. Auf dem Twitter-Kanal @PorscheRaces erhalten Sie aktuelle Informationen und Fotos zum Porsche Motorsport live von den Rennstrecken in aller Welt. Zugriff auf den digitalen Porsche Motorsport Media Guide 2014 haben Journalisten unter der Internet-Adresse <https://presse.porsche.de/motorsport>.

DMG MORI

CHOPARD

SCHAEFFLER
LUK  FAG

Mobil 1

 **MICHELIN**

 **adidas**

A123[®]
HIGH PERFORMANCE
SOLUTIONS