



PORSCHE

Presse-Information

5. November 2017

Gewinn der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft für Hersteller

Porsche holt den dritten WM-Titel in Folge mit dem 919 Hybrid

Stuttgart. Porsche hat die Karriere des 919 Hybrid mit dem dritten Weltmeistertitel für Hersteller in Folge gekrönt. Die Plätze zwei und drei beim Sechsstundenrennen in Shanghai brachten am Sonntag die vorzeitige Titelentscheidung im achten von neun Läufen zur FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC. Gleichzeitig sicherten sich Earl Bamber (NZ), Timo Bernhard (DE) und Brendon Hartley (NZ) bereits den Fahrertitel. Sechs WM-Titel, drei Le-Mans-Gesamtsiege, insgesamt 17 Rennsiege, darunter sieben Doppelerfolge, 19 Polepositionen und zwölf schnellste Runden in 33 Rennen stehen für den Porsche 919 Hybrid zu Buche.

Michael Steiner, Entwicklungsvorstand der Porsche AG: „Drei Hersteller-WM-Titel und drei Le-Mans-Siege für den Porsche 919 Hybrid bestätigen unsere damals mutige Entscheidung, etwas ganz Neues zu wagen. Das gilt vor allem für die Bereiche Batterietechnologie, Downsizing, Effizienzsteigerung beim Turbo-Benziner und insbesondere für die Energierückgewinnungssysteme. Wir haben keine Vorbilder gesucht, sondern unseren eigenen Weg gefunden. Nur so konnte dieses starke Paket entstehen, das uns auf den Rennstrecken und in unserem technischen Entwicklungszentrum massiv nach vorn gebracht hat.“

Hier geht es zur Zeitleiste mit allen wichtigen Stationen und Daten der Teamgeschichte:

https://presse.porsche.de/prod/presse_pag/PressResources.nsf/Content?ReadForm&languageversion id=797810&hl=motorsport-news

Erster Sieg in der Debütsaison 2014

Die Laufbahn des innovativen Le-Mans-Prototyps der Topkategorie (LMP1) mit gut 900 PS (665 kW) Systemleistung gleicht einer Reise auf der Überholspur: 2014 debütiert Porsche mit einem einzigartigen Antriebskonzept. Ein kompakter, hoch effizienter Zweiliter-Vierzylinder-Turbobenziner (500 PS/370 kW) wird ergänzt von Brems- und Abgasenergieerückgewinnung. Die beiden Rekuperationssysteme mobilisieren auf Knopfdruck einen Boost von weiteren 400 PS (294 kW), der den 919 obendrein mit einem Traktionsvorteil beim Beschleunigen ausstattet. Während der Verbrennungsmotor die Hinterachse antreibt, packt der Hochleistungselektromotor an der Vorderachse an und verwandelt den Le-Mans-Prototyp am Kurvenausgang in einen Allradler.

Bereits im ersten Jahr, 2014, holt der Porsche 919 Hybrid zwei Polepositions (Spa-Francorchamps/BE und São Paulo/BR) und im Finale den ersten Sieg bei einem Sechsstundenrennen (São Paulo, BR).

2015 Überlegenheit auf ganzer Linie

Für die Saison 2015 behält Porsche zwar das – bis heute im Rennsport fortschrittlichste – Antriebssystem bei, dreht aber jede Komponente des 919 auf links. Die Lektionen der Debütsaison werden in atemraubendem Entwicklungstempo umgesetzt. Der 919 wird 2015 das überlegene Auto des Jahres: Weder Audi noch Toyota oder Nissan als viertem LMP1-Werksteam gelingt es auch nur ein einziges Mal, einen Startplatz in der ersten Reihe zu ergattern. Dort stehen konsequent zwei Porsche. Neel Jani (CH) stellt im Qualifying für die 24 Stunden von Le Mans einen Rekord auf: 13,629 Kilometer in 3.16,887 Minuten, Durchschnittsgeschwindigkeit 249,2 km/h. Es folgt der erste von drei Le-Mans-Gesamtsiegen des 919 mit den Fahrern Earl Bamber (NZ), Formel-1-Pilot Nico Hülkenberg (DE) und Nick Tandy (GB). Das Trio teilt sich den damals dritten 919. Sie haben die geringste Le-Mans- und Prototypenerfahrung – und ausgerechnet ihnen gelingt der 17. Gesamtsieg in der Porsche-

Historie. Der bis dahin letzte datierte auf 1998. Porsche, mit dem Mythos Le Mans verwoben wie kein anderer Automobilhersteller, war seit 1999 nicht mehr in der Topliga angetreten.

Nach dem Triumph in Le Mans bleibt die WM spannend. Die Punkte der Le-Mans-Sieger zählen nicht fürs Klassement am Jahresende. Das Trio Timo Bernhard (DE), Brendon Hartley (NZ) und Mark Webber (AU) fährt bei den folgenden Sechsstundenrennen – Nürburgring (DE), Austin, Texas (USA), Fuji (JP) und Shanghai (CN) – vier Gesamtsiege ein. Am 1. November kann Porsche in Shanghai den ersten Hersteller-WM-Titel seit 1986 feiern.

Beim Finale in Bahrain geht es um den Weltmeistertitel für die Fahrer. Bernhard/Hartley/Webber kämpfen mit einem waidwunden Auto. Im Laufe des Rennens brechen beide Drosselwalzenhebel des Verbrenners. Findige Mechaniker bauen Zangen in den glühend heißen Motor ein und arretieren die Drosselwalzen auf Vollgas. Ingenieure programmieren die Motorsteuerung in Echtzeit. Boxenstopps funktionieren nur noch im rein elektrischen Fahrmodus. Nach zwei Reparaturstopps haben die Piloten keine Chance mehr, über Platz fünf hinauszukommen. Erst als Marc Lieb (DE) im zweiten 919 kurz nach Halbzeit des Rennens den führenden André Lotterer (DE) im Audi niederringt, rückt der Titel wieder in Reichweite. Die Zitterpartie gelingt: Romain Dumas (FR), Jani und Lieb gewinnen das Rennen, Bernhard/Hartley/Webber den WM-Titel. Die Dramatik, die fahrerische Leistung und die beeindruckende Performance des noch jungen Teams machen das Finale 2015 zum Höhepunkt der 919-Geschichte.

2016 immer am Limit

2016 rüstet die Konkurrenz auf. Der 919 ist in vielen Details überarbeitet, aber keine komplette Neuentwicklung. Die Luft wird dünner. In Le Mans wird der zunächst führende 919 von Bernhard/Hartley/Webber durch einen Wasserpumpendefekt mit Folgeschäden aussichtslos zurückgeworfen. Ab Mitternacht liefert sich der 919 von Du-

mas/Jani/Lieb ein stundenlanges Fernduell mit dem schnellsten Toyota. Das Porsche-Simulationsprogramm bewertet ständig neu: reicht, reicht nicht. Als Jani wenige Runden vor Schluss wegen eines schleichenden Plattfußes zum Extra-Service an die Box muss, scheint der Toyota-Sieg besiegelt. Doch eine Runde vor dem Ziel nimmt das Rennen eine für Toyota schockierende Wendung: Kazuki Nakajima (JP) rollt ohne Vortrieb aus. Jani bringt den 18. Gesamtsieg für Porsche ins Ziel.

Dumas/Jani/Lieb führen in der WM, doch für die Le-Mans-Sieger entwickelt sich eine harzige weitere Saison. Die Konkurrenz ist auch teamintern stark. Bernhard/Hartley/Webber gewinnen auf dem Nürburgring, in Mexiko-Stadt, in Austin und Shanghai. In China feiert Porsche den zweiten Gewinn der Hersteller-WM. Im Finale in Bahrain genügt Dumas/Jani/Lieb ein sechster Platz zur Ablösung ihrer Teamkollegen als neue Weltmeister. Es ist eine Abschiedsvorstellung: Audi verlässt die WEC, Webber tritt vom Profi-Rennsport zurück, Dumas und Lieb scheiden aus dem LMP1-Programm aus.

Neue Vorzeichen 2017

Zur WM 2017 tritt der Porsche 919 Hybrid mit Neuerungen in den Bereichen Aerodynamik und Fahrwerk sowie weiterer Effizienzsteigerung für den Antriebsstrang an. Der Fahrerkader ist neu aufgestellt: Als amtierender Weltmeister sitzt Jani im Porsche mit der Nummer 1, den er sich jetzt mit André Lotterer (DE) teilt, der nach dem Audi-Ausstieg bei Porsche an Bord gegangen ist. Tandy wird der dritte Mann. Im Schwesterauto von Bernhard/Hartley ersetzt Bamber den zurückgetretenen Webber. Aus Kostengründen erlaubt die WEC nur noch zwei Aerodynamik-Pakete pro Saison. Porsche konzentriert sich auf Le Mans, denn beim Saisonhöhepunkt gibt es nicht nur maximales Prestige, sondern auch doppelte Punkte. Die ersten beiden Rennen in Silverstone (GB) und Spa (BE) laufen unter Schadensbegrenzung mit dem Aero-Kit, das zwar Topspeed auf dem Hochgeschwindigkeitskurs von Le Mans verspricht, aber in kurvenreichen Streckenabschnitten Abtrieb vermissen lässt. Zweiter und Dritter in England, Dritter und Vierter in Belgien. In Le Mans kämpfen zwei Porsche ge-

gen drei Toyota. Im Qualifying und zu Rennbeginn gibt Toyota den Ton an. Um 18:30 Uhr wird die Porsche-Box zudem von einem Defekt alarmiert: In der 58. Rennrunde, Bamber liegt an vierter Position, hat er keinen Vorderachsantrieb mehr. Bis 19:35 Uhr wird fieberhaft repariert. Das Rennen ist in der 78. Runde, als Hartley wieder auf die Strecke fährt – scheinbar aussichtslos an Position 54 mit 19 Runden Rückstand.

Die Nacht wird für Toyota verlustreich: Zwei Prototypen fallen aus, einer weit zurück. Das Wettrüsten fordert Opfer, am Vormittag um kurz nach elf erwischt es auch Porsche: Mit 13 Runden Vorsprung in Führung liegend, rollt Lotterer bei brütender Hitze mit Antriebsschaden aus. Jetzt schlägt die Stunde des Schwesterautos: Bamber/Bernhard/Hartley kämpfen sich durch das Feld der anderen Klassen nach vorn. 20 Runden vor dem Ziel erobert Bernhard die Gesamtführung – sein Traum, mit Porsche in Le Mans zu gewinnen, wird wahr. Es ist der dritte Gesamtsieg für den 919 in Le Mans und der 19. für Porsche.

Die Le-Mans-Sieger ernten auch auf dem Nürburgring, in Mexiko-Stadt und in Austin die volle Punktzahl. Bernhard und Hartley werden die siegreichsten Fahrer der WEC-Geschichte. In Shanghai, nach dem achten von neun WM-Läufen, ist Porsche der dritte Hersteller-Weltmeistertitel hintereinander nicht mehr zu nehmen. Der Porsche 919 Hybrid hat alles erreicht.

Alle Punktstände: <http://www.fiawec.com/en/season/result>

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.

