

Motorsport 03.11.2017

Porsche konzentriert sich auf den WM-Titelkampf

Die FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC geht mit dem achten Lauf in den Endspurt.



LMP-Team

Sentimentalitäten müssen warten: Auf dem chinesischen Formel-1-Kurs geht es für die Mannschaft aus Weissach um die Titelverteidigung von Fahrer- und Herstellerweltmeisterschaft.

Für das Porsche LMP Team lief der erste Trainingstag zum vorletzten Saisonlauf der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft in Shanghai nach Plan: Reifenvergleich, Abstimmungsarbeit und Qualifyingssimulation. Dabei zeigte sich der Porsche 919 Hybrid über längere Distanzen stärker als auf eine einzelne schnelle Runde.

Im Sechsstundenrennen am Sonntag haben Porsche und die diesjährigen Le-Mans-Sieger Earl Bamber (NZ), Timo Bernhard (DE) und Brendon Hartley (NZ) Chancen auf den vorzeitigen Gewinn der Weltmeisterschaft. Aufgrund von Funk-Kommunikationsproblemen der Rennleitung mit dem Streckenpersonal startete das erste der beiden 90-minütigen freien Trainings mit anderthalb Stunden Verspätung erst um 12:30 Uhr. Das Porsche-Trio Neel Jani (CH), André Lotterer (DE) und Nick Tandy (GB) belegte mit einer Rundenzeit von 1.47,414 Minuten Platz zwei vor Bamber/Bernhard/Hartley (1.47,637 Minuten). Das zweite Training begann wie geplant um 15:30 Uhr, entsprechend knapp war die Zeit dazwischen für die Analyse. Im zweiten Training schnitten Bamber/Bernhard/Hartley als Dritte ab (1.45,269 Minuten), Jani/Lotterer/Tandy wurden Vierte (1.45,616 Minuten). Die Trainingsbestzeiten gingen am ersten Tag an Toyota. Beide Trainings fanden auf trockener Strecke bei Lufttemperaturen zwischen 17 und 19 Grad Celsius statt. Am Nachmittag trübte sich die Luft stark ein und es herrschte ein zeitweise böiger Wind.

Die in der Tabelle führenden Porsche-Piloten Earl Bamber (NZ), Timo Bernhard (DE) und Brendon Hartley (NZ) haben 172 WM-Punkte gesammelt, die bestplatzierten Toyota-Fahrer kommen auf 133 Zähler. Sollte diese Toyota-Crew in China die maximale Punktzahl holen – für einen Sieg plus Poleposition gibt es 26 Punkte –, müssen Bamber/Bernhard/Hartley mindestens auf Platz drei ins Ziel kommen, um sich vorzeitig den Fahrertitel zu sichern. Das Trio mit dem zweiten Porsche 919 Hybrid, Neel Jani (CH), André Lotterer (DE) und Nick Tandy (GB), rangiert mit 98 Punkten auf dem vierten Tabellenplatz. In der Herstellerwertung liegt Porsche mit 270 Punkten an der Spitze, Toyota folgt mit 211,5 Punkten. Porsche ist Hersteller-Weltmeister, wenn der Vorsprung bei der Zieldurchfahrt in China noch mindestens 44 Punkte beträgt.

Stimmen nach dem Training

Andreas Seidl, Teamchef: „Es war ein ganz normaler Freitag für uns, wir haben mit beiden Autos unser geplantes Programm durchgezogen. Neben dem Testen von verschiedenen Fahrzeugabstimmungen und Reifenmischungen konnten wir im zweiten Training auch Qualifyingsimulationen durchführen. Wir haben jede Menge Daten gesammelt und wollen in puncto Schnelligkeit morgen noch einen Zahn zulegen.“

Timo Bernhard (36, Deutschland): „Das war ein intensiver Arbeitstag heute. Es geht sehr eng zu an der Spitze. Wir haben noch ein paar Aufgaben vor uns, aber das werden wir schon hinbekommen. Auf der Strecke liegt sehr viel Reifenabrieb neben der Ideallinie. Du musst sehr genau hingucken, wohin du im Übertaktsverkehr fährst.“

Stimmen aller Fahrer finden Sie in der Pressemitteilung (siehe Downloads).



Der 919 Hybrid

GT-Team

Auf dem Shanghai International Circuit geht der spannende Titelkampf in der Sportwagen-Weltmeisterschaft WEC in seine vorletzte Runde. In der chinesischen Wirtschaftsmetropole wollen sich die Porsche-Piloten Richard Lietz (Österreich) und Frédéric Makowiecki (Frankreich) mit dem 911 RSR, einer kompletten Neuentwicklung von Porsche Motorsport in Weissach, gegen die starke Konkurrenz von Aston Martin, Ford und Ferrari weitere wichtige Punkte für den Gewinn der GT-Fahrer-Weltmeisterschaft sichern. Die Reise nach Shanghai treten sie als Tabellenzweite an, mit nur fünf Punkten Rückstand auf die Spitzenreiter. Auf eine enge Titelentscheidung läuft es in dieser Saison auch in der Klasse GTE-Am hinaus, wo Porsche-Kundenteams mit dem 911 RSR des Modelljahres 2015 um die FIA Endurance Trophy kämpfen.

Die Porsche-Fahrer

Auf dem Shanghai International Circuit sind vier Porsche-Werksfahrer und ein Porsche Young Professional am Start. In der Klasse GTE-Pro wollen Richard Lietz (Österreich) und Frédéric Makowiecki (Frankreich), die aktuellen Zweiten der Fahrerweltmeisterschaft, im 911 RSR mit der Startnummer 91 ihre Titelchance wahren. Ihre Teamkollegen Michael Christensen (Dänemark) und Kévin Estre (Frankreich) teilen sich den 911 RSR mit der Startnummer 92. Als aussichtsreichstes Porsche-Kundenteam im Kampf um die FIA Endurance Trophy setzt Dempsey Proton Racing einen 911 RSR des Modelljahres 2015 mit der Startnummer 77 in der Klasse GTE-Am ein. Die Fahrer sind Porsche Young Professional Matteo Cairoli (Italien), Christian Ried (Schönebürg) und Marvin Dienst (Lampertheim). Das Team ist aktuell Zweiter der Punktetabelle, die Fahrer liegen nach Siegen auf dem Nürburgring und in Mexiko in Führung. Den 911 RSR von Gulf Racing (Startnummer 86) pilotieren Ben Barker (Großbritannien), Khaled Al Qubaisi (Abu Dhabi) und Nick Foster (Australien).

Stimmen vor dem Rennen

Dr. Frank-Steffen Walliser, Leiter Motorsport und GT-Fahrzeuge: „Das Titelrennen in der Weltmeisterschaft bleibt weiter spannend. Unsere Fahrer Richard Lietz und Frédéric Makowiecki haben nach ihrer starken Leistung in Fuji weiterhin beste Chancen, sich die Krone des GT-Sports zu sichern. In Shanghai wird es für sie darauf ankommen, sich mit einem weiteren Topergebnis die bestmögliche Ausgangsposition für das Saisonfinale in Bahrain zu sichern. Als Team werden wir sie dabei mit vollem Einsatz so gut es geht

unterstützen.“

Marco Ujhasi, Gesamtprojektleiter GT Werksmotorsport: „Nach Austin in Texas wird Shanghai vermutlich das zweite Hitzerennen der Saison werden. So wie es aussieht müssen wir dort unsere härteste Reifenmischung fahren, um überhaupt über die Runden zu kommen. Nur wer mit den Reifen alles richtig macht, hat auf dieser anspruchsvollen Strecke eine Siegchance.“

Stimmen der Fahrer finden Sie in der Pressemitteilung (siehe Downloads).

Fahrzeuge

Der Porsche 919 Hybrid

Der Le-Mans-Prototyp der Klasse 1 (LMP1) entwickelt 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.

Der Porsche 911 RSR

Der Porsche 911 RSR ist eine komplette Neuentwicklung für diese Saison auf Basis des Hochleistungssportwagens 911 GT3 RS. Fahrwerk, Karosseriestruktur, Aerodynamikkonzept, Motor und Getriebe wurden von Porsche Motorsport in Weissach von Grund auf neu konstruiert. Der vor die Hinterachse gerückte Motor leistet je nach Restriktorgroße rund 375 kW (510 PS). Dank des großen Heckdiffusors in Kombination mit dem hängend angebundenen Heckflügel konnten das Abtriebsniveau und die aerodynamische Effizienz signifikant verbessert werden. Seinen ersten Sieg holte er am 22. Juli beim Rennen der amerikanischen IMSA SportsCar Championship in Lime Rock. Die bisher besten Resultate in der Sportwagen-Weltmeisterschaft WEC waren zweite Plätze auf dem Nürburgring, in Austin sowie zuletzt in Fuji.



Der 911 RSR

Die Balance of Performance (BoP)

Die Anpassungsregel Balance of Performance wird in der Klasse GTE-Pro der Sportwagen-Weltmeisterschaft WEC angewendet. Sie wurde von der FIA mit dem Ziel eingeführt, die verschiedenen Fahrzeugkonzepte auf dasselbe Performanceniveau zu bringen und dadurch für ausgeglichene und faire Rennen zu sorgen. Es sollte keinen grundsätzlichen Unterschied machen, ob ein Fahrzeug von einem Turbo- oder Saugmotor angetrieben wird, ob der Motor auf der Vorderachse verbaut ist oder vor der Hinterachse. Auch die aerodynamische Grundform der Fahrzeuge sollte keine rennentscheidende Rolle spielen.

Nachdem die FIA zuvor schon eine erste Einstufung vorgenommen hat, werden zur Anpassung der „Balance of Performance“ bei den Rennen über die Telemetrie die Performancedaten der Fahrzeuge erfasst – nicht nur Rundenzeiten, sondern beispielsweise auch Beschleunigungsprofile und Motoreinstellungen. Diese Daten werden analysiert und fließen automatisch in die „Balance of

Performance“ ein. Das am häufigsten eingesetzte Mittel zur Anpassung des Performanceniveaus ist die Zu- oder Ausladung von Gewicht. Entscheidend für den Erfolg auf der Rennstrecke soll nach dem Willen der Reglementverantwortlichen nicht mehr das individuelle Potenzial eines Fahrzeugs sein, sondern Faktoren wie etwa die Leistung der Fahrer, die Rennstrategie, ein perfektes Setup oder die Arbeit des Teams bei den Boxenstopps.

Das Rennen

Der 5,541 Kilometer lange Shanghai International Circuit wurde 2004 eröffnet, sorgte aber schon als Baustelle für Schlagzeilen: Wegen des sumpfigen Untergrunds mussten über die gesamte Anlage verteilt rund 43.000 Pfähle in den Boden gerammt werden. Doch um die Formel 1 nach Shanghai zu locken, war China kein Aufwand zu groß. Der Grand-Prix-Kurs ist eines der vielen Prestigeobjekte, mit dem das Land zu Beginn des neuen Jahrtausends der Welt seine Wirtschaftskraft demonstrieren wollte.

Zeitplan

Alle Angaben sind in Ortszeit:

Freitag, 3. November 2017

11:00-12:30 Uhr 1. Freies Training

15:30-17:00 Uhr 2. Freies Training

Samstag, 4. November 2017

10:00-11:00 Uhr 3. Freies Training

14:30-14:50 Uhr Qualifying LMP1 & LMP2

Sonntag, 5. November 2017

11:00-17:00 Uhr Rennen

TV und Livestream

Alle Angaben sind in MESZ:

Kostenfreier Livestream unter www.sport1.de: Sonntag, 03:30-10:30 Uhr

Sport 1 Plus, Pay-TV, live: Sonntag, 03:30-10:30 Uhr

Sport 1, Free TV: Sonntag, Rennen live, 06:00-08:00 Uhr, Zieleinlauf ca. 10:30 Uhr, Highlights von 23:30-00:30 Uhr.

Motorsport.TV, Pay TV, live mit deutschem Kommentar, 03:45-10:15 Uhr

Eurosport 1, Free TV: Sonntag, Highlights und Schlussphase des Rennens am Sonntag live 08:30-10:15 Uhr.

Die offizielle FIA WEC App ist in der Basis kostenlos und bietet gegen Gebühr eine erweiterte Version inklusive Livestream des kompletten Rennens und Zeitnahme. Der Livestream wird betreut und kommentiert vom FIA WEC TV-Team inklusive der Live-Interviews aus den Boxen.

Zahlen und Fakten

Das Effizienzreglement der WEC begrenzt die Energiemenge, die der Porsche 919 Hybrid pro Runde einsetzen darf. Auf dem 5,45 Kilometer langen Shanghai International Circuit sind es 4,96 Megajoule elektrische Energie aus den Rückgewinnungssystemen und 1,921 Liter (1,391 Kilogramm) Benzin.

Bei normalem Rennbetrieb muss der 919 alle 31 Runden tanken.

Betankung und Reifenwechsel dürfen nur nacheinander durchgeführt werden. Beim Radwechsel dürfen nur vier Mechaniker gleichzeitig arbeiten. Es darf auch nur ein Schlagschrauber zur Zeit eingesetzt werden. Der Boxenstopp dauert also viel länger als etwa in der Formel 1.

Fahrerwechsel erfolgen normalerweise, wenn neue Reifen gebraucht werden.

Die Reifenauswahl umfasst drei unterschiedlich harte Mischungen Slicks für trockene Strecke, einen ebenfalls profillosen Hybrid-Reifen mit weicherer Lauffläche für gemischte Bedingungen sowie Regenreifen. Es stehen vier Sätze Trockenreifen pro Fahrzeug für Qualifying und Rennen zur Verfügung. Das sind zwei Sätze weniger als 2016.

Der seit 2004 von der Formel 1 befahrene Shanghai International Circuit hat neun Rechts- und sieben Linkskurven, wobei die bekannte „Schneckenkurve“ zum Beginn der Runde als Doppelrechts zählt. Aus der Vogelperspektive erinnert die Streckenauslegung an das chinesische Schriftzeichen shàng, das mit „aufwärts“ oder „nach oben“ übersetzt wird und auch Teil des Städtenamens Shanghai ist. Die Strecke liegt rund 40 Kilometer außerhalb des Stadtzentrums.

Weltmeisterschaft

In der Sportwagen-Weltmeisterschaft WEC (World Endurance Championship) starten Sportprototypen und GT-Fahrzeuge in vier Klassen: LMP1 (z.B. Porsche 919 Hybrid), LMP2, LMGTE-Pro (z.B. 911 RSR) und LMGTE-Am (z.B. 911 RSR Modelljahr 2015). Sie fahren gemeinsam in einem Rennen, werden aber getrennt gewertet.

Info

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

Alle Ergebnisse: <http://fiawec.alkamelsystems.com>

Verbrauchsangaben

911 GT3 RS: Kraftstoffverbrauch kombiniert 12,7 l/100 km; CO₂-Emission 296 g/km

Linksammlung

Link zu diesem Artikel

<https://newsroom.porsche.com/de/motorsport/porsche-motorsport-fia-wec-2017-lmp1-gt-919-hybrid-911-rsr-shanghai-china-vorschau-training-14432.html>

Weitere Artikel

<https://newsroom.porsche.com/de/motorsport/porsche-motorsport-wec-le-mans-2016-919-hybrid-strategie-12588.html>

<https://newsroom.porsche.com/de/motorsport/porsche-motorsport-le-mans-919-hybrid-schnellste-runde-rekord-12580.html>

<https://newsroom.porsche.com/de/motorsport/motorsport-bei-porsche-10613.html>

Media Package

<https://newsroom.porsche.com/media-package/a11be626-c19d-4577-9e56-5df4225839ea>

Downloads

Reibungsloser Auftakt zum vorletzten Einsatz des Porsche 919 Hybrid, Pressemitteilung, 03.11.2017, Porsche AG

Porsche konzentriert sich in Shanghai auf den WM-Titelkampf, Pressemitteilung, 30.10.2017, Porsche AG

Porsche-Piloten wollen mit neuem 911 RSR Titelchance wahren, Pressemitteilung, 30.10.2017, Porsche AG