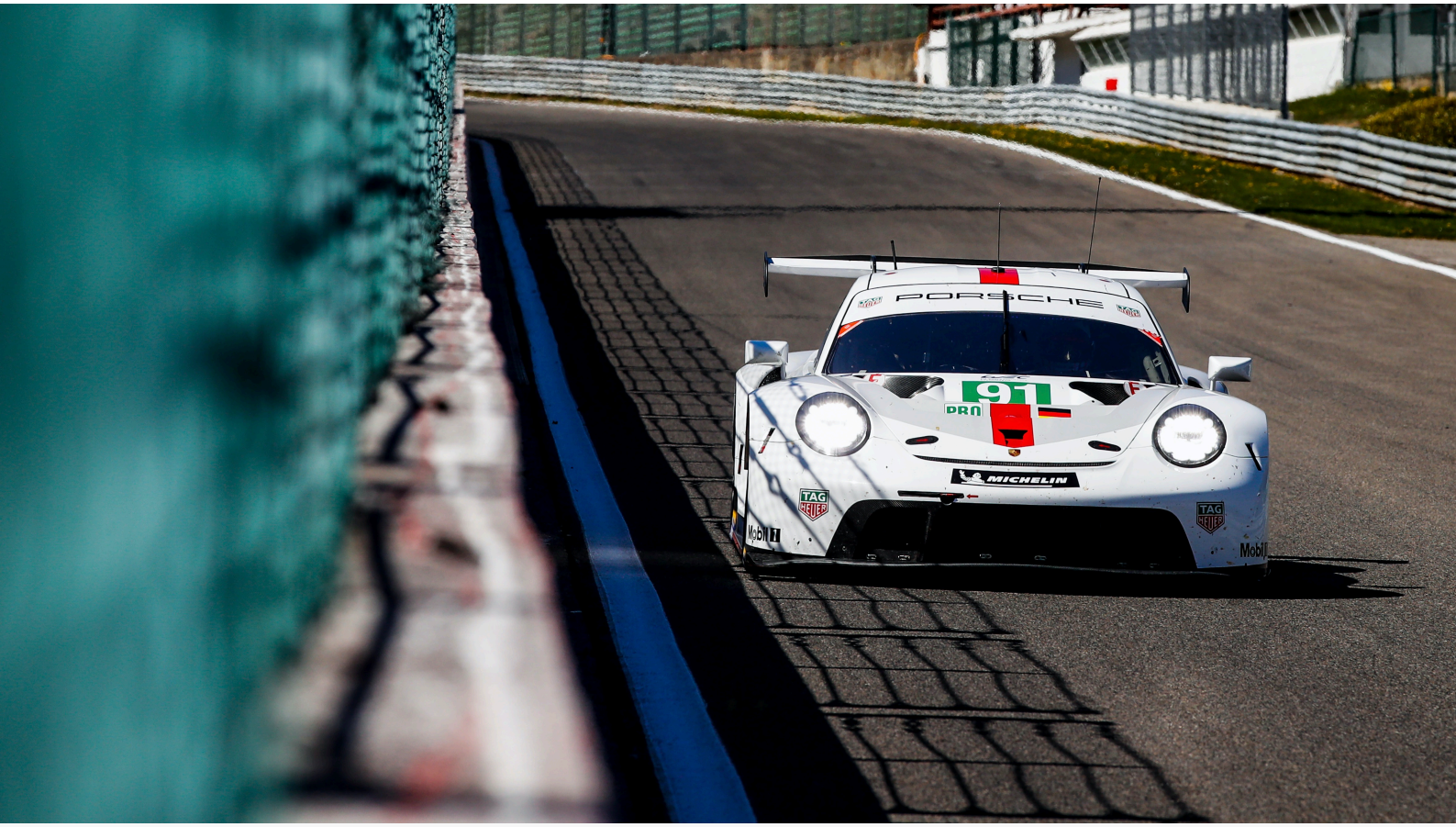


Der Porsche 911 RSR ist bereit für die Jagd im Highspeed-Tempel

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

15/07/2021 Die Langstrecken-Weltmeisterschaft FIA WEC veranstaltet am kommenden Wochenende (16. – 18. Juli) erstmals ein Rennen auf der traditionsreichen Strecke von Monza. Beim Auftritt des Porsche 911 RSR auf der italienischen Hochgeschwin- digkeits-Strecke stehen speziell die Faktoren Ho□chstgeschwindigkeit und Bremsleistung im Fokus.

„In Monza zu fahren, ist immer etwas ganz Besonderes. Ich kann es kaum erwarten, mit dem 911 RSR endlich so richtig Vollgas zu geben“, sagt Werksfahrer Gianmaria Bruni, der sich den Rennwagen mit der Startnummer 91 mit dem O□sterreicher Richard Lietz teilt. Die Vorfreude ist im gesamten Team riesig. Kaum eine andere Rennstrecke ru□ckt den Kern des Motorsports derart ins Zentrum einer Veran- staltung wie Monza: Fahrzeuge mit maximalem Tempo am Limit bewegen.

„Wenn ich in Monza ins Fahrerlager gehe, bekomme ich immer eine Ga□nsehaut. Die einzigartige

Streckencharakteristik und die große Historie zaubern ein La□cheln in mein Gesicht“, beschreibt Adam Hardy, Renningenieur des Porsche 911 RSR mit der Startnummer 92 von Ke□vin Estre und Neel Jani. Der Brite erga□nzt: „Endlich fahren wir mit der FIA WEC ein Rennen in Monza. Das wird fu□r die Fans ein Spektakel und fu□r uns Techniker eine große Herausforderung.“ Das Porsche GT Team kennt das Autodromo Nazionale di Monza nicht nur vom Prolog der Langstrecken-Weltmeisterschaft 2017, sondern auch von eigenen Tests auf der 5,793 Kilometer langen Strecke im Ko□niglichen Park der 120.000-Einwohner-Stadt in der Lombardei.

„Diese Erkenntnisse helfen uns am kommenden Wochenende aber wenig“, sagt Hardy und pra□zisiert: „Den Prolog vor fu□nf Jahren sind wir mit der Vorga□ngerversion des 911 RSR gefahren. Unsere privaten Tests galten immer der Vorbereitung auf Le Mans – also waren wir mit einem ganz anderen Aerodynamikpaket auf der Strecke.“ In der FIA WEC darf einzig beim Highlight des Jahres, den 24 Stunden von Le Mans, ein vera□ndertes Paket genutzt werden. Im kommenden 6-Stunden-Rennen kommt jene Variante zum Einsatz, die fu□r alle Saisonla□ufe abseits von Le Mans homologiert wurde und baulich nicht vera□ndert werden darf. „Das bedeutet, dass wir unseren Porsche 911 RSR mit dem High-Downforce-Paket in Monza auf mo□glichst wenig Luftwiderstand trimmen mu□ssen“, erla□utert Hardy. „Wir stellen den Heckflu□gel so flach wie mo□glich und passen die Bodenfreiheit an, um auf den langen Geraden 270 km/h und mehr zu erreichen. Dabei mu□ssen wir vorsichtig sein, denn das Auto muss auf der Bremse sehr stabil auf der Straße liegen – andernfalls geht viel Zeit verloren.“

Ein gut ausbalanciertes Fahrzeug ist neben dem schieren Topspeed der Schlu□ssel zu Erfolgen in Monza. Auf den langen Geraden ist hohes Tempo gefragt, vor den Schikanen „Variante del Rettifilo“ und „Variante della Roggia“ muss die Bremsleistung maxi- mal sein und am Kurvenausgang die Traktion mo□glichst gut. In den schnelleren Kurven wie den beiden Lesmo-Rechtsbo□gen sowie der „Variante Ascari“ und der beru□hmten „Parabolica“ wiederum braucht es Abtrieb. „Wie so oft suchen wir den optimalen Kompromiss zwischen Abtrieb, Luftwiderstand, Traktion und Balance“, schildert der erfolgreiche Renningenieur, der unter anderem 2018 mit „seiner“ Startnummer 92 den Klas- sensieg in Le Mans erreichte. „Bei den Bremsen mu□ssen wir dafu□r sorgen, dass die Temperaturspitzen nicht zu stark ausfallen“, fu□hrt der Brite weiter aus. „Wenn die Bremsscheiben und -bela□ge keine starken Schwankungen in den Werten aufweisen, ist die Leistungsfa□higkeit des Systems konstanter und somit fu□r die Fahrer berechenbarer – hierauf kommt es speziell vor der ersten Schikane an, wo wir das Auto innerhalb weniger Meter von rund 270 km/h auf 63 km/h zusammenstauchen mu□ssen.“

„Wir werfen vor der ‚Rettifilo‘ voll den Anker und mu□ssen uns jederzeit darauf verlassen ko□nnen, dass das Auto perfekt verzo□gert“, schildert Gianmaria Bruni vor seinem Heimspiel. „Fast genauso wichtig ist aber, dass wir gut aus den Ecken herausbeschleunigen ko□nnen.“ Genau an jenen Stellen gera□t der rund 515 PS starke Sechszylinder-Boxer des Porsche 911 RSR in den Fokus: Mit einem Vollgasanteil von 75 Prozent liegt Monza in jener Disziplin sogar etwas ho□her als der legenda□re Circuit des 24 Heures in Le Mans. „Der große Umfang an Volllast-Passagen stellt fu□r den Motor nicht das geringste Problem dar“, erkla□rt Alexander Stehlig. Der Einsatzleiter FIA WEC von Por- sche fu□gt eine u□berraschende Aussage an: „Das Schlimmste fu□r einen Motor ist, wenn langsam gefahren wird.“ Auf den langen Geraden in Monza fließt ausreichend ku□hlende Luft zum Aggregat. „Dem Motor ist es egal, ob er 8.500 Touren im vierten oder im sechsten Gang dreht – Hauptsache, die

Temperaturen bleiben im Rahmen. Das wa re bei einem Stadtkurs mit Stop-and-Go-Layout ein Thema, in Monza allerdings u berhaupt nicht“, so Stehlig weiter.

Einen Nachteil haben die langen Vollgaspassagen jedoch: Der Benzinverbrauch liegt am oberen Ende der Skala. „Monza und Spa-Francorchamps sind die Spritfresser im Kalender“, best tigt Adam Hardy. „Aber wir gehen davon aus, dass eine Tankfu llung fu r rund eine Stunde Fahrzeit ausreicht. Ist das der Fall, besteht das Rennen ganz normal aus sechs Stints – solange Safety-Car-Phasen keine Strategieanpassungen notwendig machen.“ Solche Szenarien spielen die Taktiker im Team bereits im Vorfeld durch. Wann lohnt sich ein fru hzeitiger und somit zusa tzlicher Boxenstopp? Wann ist hinter dem Safety-Car strenges Spritsparen angesagt, um einen Stint zu verla ngern? Die Antworten auf die Fragen liegen bereits vor dem Start des 6-Stunden-Rennens am 18. Juli auf dem Tisch. Das Porsche GT Team hat sich konsequent vorbereitet. „Wir gehen mit einer extra Portion Motivation in das Rennen“, betont Hardy und fu gt schmunzelnd hinzu: „Monza ist das Heimspiel von Ferrari – unserem Hauptgegner in der GTE-Pro-Klasse. Wir wu rden sie dort sehr gerne schlagen.“

MEDIA ENQUIRIES



Holger Eckhardt

Spokesperson Motorsports LMDh, GT, Customer Racing
+49 (0) 170 / 911 4982
holger.eckhardt@porsche.de

Bildunterschriften

Pfad: Der Porsche 911 RSR ist bereit für die Jagd im Highspeed-Tempel/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: Alexander Stehlig, Einsatzleiter, FIA WEC, Rennen, Bahrain, 2020, Porsche AG
Bildunterschrift: Alexander Stehlig, Einsatzleiter FIA WEC von Porsche

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2021/motorsport/porsche-fia-wec-world-endurance-championship-rennen-3-monza-italy-25089.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/17b81231-d873-4c2a-868e-859ca5c4731d.zip