

„Noch leistungsstärker, noch robuster“

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

02/06/2015 Porsche-Entwicklungsvorstand Wolfgang Hatz über die Weiterentwicklung des 919 Hybrid und den Technologietransfer vom Motorsport in die Serie.

Herr Hatz, Porsche ist im vergangenen Jahr mit dem 919 Hybrid in die Langstrecken-Weltmeisterschaft zurückgekehrt. Hat sich das technische Konzept bewährt?

Wolfgang Hatz: Ja, darauf sind wir stolz. Wir haben für die neue Saison praktisch jedes Detail weiterentwickelt, das Konzept aber beibehalten. Dass bezüglich des Antriebskonzepts 2014 schon der erste Wurf saß, ist eine großartige Ingenieursleistung. Schließlich war das komplette Thema Neuland

für uns.

Dennoch gab es noch Entwicklungspotential.

Selbstverständlich, Weiterentwicklung ist ja gewissermaßen die technische Seele des Motorsports. Einige Erfahrungen haben wir bereits im Laufe der Saison 2014 umgesetzt und das Hybridmanagement sowie die Aerodynamik kontinuierlich verfeinert. Andere Maßnahmen konnten wir erst für 2015 realisieren.

Zum Beispiel?

Hier sind vor allem das nochmals leistungsfähigere Hybridsystem, die Gewichtsreduktion beim Gesamtfahrzeug und das neue Fahrwerk zu nennen. Der Auftrag für die zweite Generation des 919 Hybrid lautete: noch effizienter, noch leistungsstärker, dabei aber gutmütiger, leichter und gleichzeitig robuster.

Und was bringt der WEC-Einsatz in der LMP1-Klasse für die technische Weiterentwicklung in der Serie?

Die größte Bereicherung kommt sicher aus dem Antriebsstrang. Beispielsweise bei der Speichertechnik, sprich der Batterie, sind wir durch das LMP1-Programm in Leistungsdichten vorgestoßen, die wir sonst kaum kennengelernt hätten. Das heißt nicht, dass wir das 1:1 in die Serie übertragen können, denn da spielt die elektrische Reichweite gegenüber dem Zuwachs an Performance noch die dominierende Rolle. Aber durch den ungeheuren Leistungsdruck in dieser Topliga lernen wir unglaublich viel in sehr kurzer Zeit.

Das heißt, die Entwicklungsarbeit am 919 Hybrid bringt konkrete Resultate für die Weiterentwicklung elektrischer Antriebskomponenten in Serienfahrzeugen.

Definitiv ja. Ein anderes Beispiel für den konkreten Technologietransfer aus dem LMP1-Projekt in die Serie betrifft die Verbrennungstechnologie. Der Zweiliter-Vierzylinder-Turbo-Benziner im 919 Hybrid ist das innovativste und effizienteste Downsizing-Triebwerk, das Porsche bislang gebaut hat. Hinsichtlich seiner Einspritztechnik ist dieser Motor auf jeden Fall ein Vorreiter.

Serienfahrzeugentwicklung ausschließlich parallel oder gibt es hier auch direkte Überschneidungen?

In der Entwicklungs-, Berechnungs- und Prüfarbeit für den LMP1-Motor unterstützen unsere Serieningenieure das Rennteam ganz konkret. Somit entsteht das Know-how direkt dort, wo es für Porsche als Sportwagenspezialist am wichtigsten ist. Und was den Personaltransfer anbelangt: Wenn unsere Jung-Ingenieure aus dem Motorsport später in die Serienentwicklung wechseln, haben sie bereits eine fundierte Ausbildung im Turbo-Tempo hinter sich.

Bleibt die Frage nach der Zielvorgabe für die WM-Saison 2015.

Man kann im Motorsport und erst recht bei Langstreckenrennen keine Resultate ins Lastenheft schreiben. Es bleiben einfach zu viele unberechenbare Komponenten. Aber unser technischer Anspruch an die eigene Leistungsfähigkeit in der WEC lautet ganz klar: Wir wollen 2015 siegfähig sein. Denn nicht nur auf der rein emotionalen Ebene ist es sicher so: Wenn Porsche in Le Mans antritt, dann mit einem gewissen Anspruch.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/motorsport/porsche-motorsport-entwicklungsvorstand-wolfgang-hatz-interview-10258.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/2c76360c-5c7c-404f-8724-8444e4248c14.zip

Externe Links
http://www.porsche.com/germany/sportandevents/motorsport/

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart