

Zwei Porsche unter den Top Zehn beim schwierigen Eifel-Klassiker

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

27/09/2020 Dauerregen, Unfälle, Rennabbruch über fast neun Stunden: Porsche hat mit seinen Kundenteams trotz schwerster Bedingungen beim 24-Stunden-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife sechs der sieben 911 GT3 R ins Ziel gebracht.

Das Rennen

Als bestes Auto hat die Startnummer 31 von Frikadelli Racing mit dem Werksfahrer Mathieu Jaminet (Frankreich), den Deutschen Lars Kern und Lance David Arnold sowie dem Belgier Maxime Martin Platz sieben erreicht. Die Startnummer 25 von Huber Motorsport mit Patrick Kolb, Marco Holzer, Nico Menzel (alle Deutschland) und Lorenzo Rocco di Torrepadula (Schweiz) konnte die gesonderte Pro-Am-Wertung in der GT3-Klasse für sich entscheiden.

Ständig wechselnde Witterung mit zum Teil heftigem Starkregen sorgte in der Nacht für eine knapp neunstündige Unterbrechung des Langstreckenklassikers. Schon im Vorfeld stand der Sportwagenhersteller vor großen Herausforderungen: Nach drei positiven Covid-19-Test innerhalb des Teams bei den 24 Stunden von Le Mans hatte Porsche Motorsport als Vorsichtsmaßnahme die Anreise aller dort beschäftigten Mitarbeiter zum Nürburgring ausgeschlossen. Dies betraf auch alle Fahrer mit Werksvertrag. Daraufhin mussten in kürzester Zeit nahezu alle 911 GT3 R-Crews neu besetzt werden. Das von den Fans „Grello" genannte Kult-Auto von Manthey-Racing konnte gar nicht an dem Nürburgring-Saisonhöhepunkt teilnehmen.

Nach einem durchwachsenen Top-Qualifying befanden sich Kundensport-Topmodelle von Porsche schnell auf dem Vormarsch. Bei zunächst nachlassenden, dann immer heftiger einsetzenden Niederschlägen machten speziell die beiden KCMG-Rennwagen schnell Fortschritte. Zum Zeitpunkt der Rennunterbrechung gegen 23:15 Uhr rangierte die Nummer 18 der beiden Markenbotschafter Timo Bernhard und Jörg Bergmeister (beide Deutschland), des Werksfahrers Earl Bamber (Neuseeland) und des Norwegers Dennis Olsen auf Rang fünf. Das Nummer-19-Schwesterauto des Doppelstarters Olsen, Josh Burdon (Australien), Alexandre Imperatori (Schweiz) und Edoardo Liberati (Italien) stand beim Restart auf der neunten Position. Dahinter folgte bereits die Nummer 31 von Frikadelli Racing. Noch immer lagen fünf 911 GT3 R in der gleichen Runde mit dem Führenden.

Als das Rennen um 8:00 Uhr morgens wieder aufgenommen wurde, setzten die bestplatzierten Porsche ihre Aufholjagd zunächst fort. Olsen fuhr mit der Startnummer 18 bis zeitweise auf Rang drei vor. Dann warf eine unglückliche Reifenwahl, eine Boxenstoppstrafe und zuguter Letzt eine Kollision bei einem Überrundungsmanöver dieses Auto aus den Top 10. Das Schwesterauto musste nach dem Kontakt mit einem langsameren Teilnehmer ganz aufgeben. Damit übernahm der Frikadelli Racing-Neunelfer mit der 31 für Porsche die Rolle der Speerspitze: Jaminet steuerte den Rennwagen auf Rang sechs über die Ziellinie, eine nachträglich hinzugerechnete Einminuten-Zeitstrafe kostete eine weitere Platzierung. Die Positionen zehn und elf gingen an die beiden 911 GT3 R von Falken Motorsports. Am Steuer: jeweils Klaus Bachler (Österreich) und Werksfahrer Sven Müller (Deutschland). Bei der Startnummer 44 teilte sich das Duo das Cockpit mit Peter Dumbreck (Großbritannien) und Martin Ragginger (Österreich), in der Nummer 33 hatten sie Werksfahrer Dirk Werner und Christian Engelhart (beide Deutschland) an ihrer Seite.

Stimmen nach dem Rennen

Sebastian Golz (Projektleiter Porsche 911 GT3 R): „ADAC 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring – das war eine emotionale Achterbahn für alle Beteiligten. Reifenschaden, Strafen und die nicht immer richtige Reifenentscheidung haben dazu geführt, dass der Kampf um die Spitze in diesem Rennen nicht für uns bestimmt gewesen ist. In der ‚Grünen Hölle' kann alles passieren, und es hat uns in diesem Jahr schwer getroffen. Dafür sind wir sehr glücklich über Platz eins in der Pro-Am-Wertung von Huber Motorsport. Das gibt uns einen zusätzlichen Antrieb, im nächsten Jahr wieder um den Sieg zu kämpfen."

Earl Bamber (Porsche 911 GT3 R #18): „In der Mitte des Rennens waren wir wirklich stark unterwegs, aber dies ist nicht das Ergebnis, das wir uns ausgemalt hatten. Der Kontakt mit dem anderen Auto hat uns zwei Runden gekostet. Auto und Team haben eine starke Vorstellung gezeigt, nur bei gemischten Bedingungen fehlte es uns ein wenig. Wir wollen im nächsten Jahr zurückkehren und es dann noch besser machen. Danke allen, die mir diesen Einsatz so kurzfristig ermöglicht haben."

Timo Bernhard (Porsche 911 GT3 R #18): „Das war ein sehr wildes Rennen unter unheimlich schwierigen Bedingungen. Phasenweise konnten wir zeigen, dass wir gut dabei waren. Das Resultat ist natürlich nicht das, was wir uns gewünscht haben oder das auch möglich gewesen wäre. Im Endeffekt war es wichtig, ins Ziel zu kommen. Ich denke, wir haben Porsche gut ausgeholfen. Auf jeden Fall hat es noch einmal richtig Spaß gemacht."

Weitere Stimmen finden Sie in der Pressemitteilung.

Ergebnisse

1. Sims/Catsburg/Yelloly/Eng (GB/NL/GB/A), BMW M6 GT3 #99
2. Bortolotti/Frijns/Haase/Winkelhock (I/NL/D/D), Audi R8 LMS GT3 #3
3. Farfus / Klingmann / Tomczyk / Van der Linde (BR/D/D/ZA), BMW M6 GT3 #42
...
7. Arnold/Kern/Jaminet/Martin (D/D/F/B), Porsche 911 GT3 R #31
10. Bachler/Ragginger/Dumbreck/Müller (A/A/GB/D), Porsche 911 GT3 R #44*
11. Engelhart/Müller/Werner/Bachler (D/D/D/A), Porsche 911 GT3 R #33
13. Bamber/Bergmeister/Bernhard/Olsen (NZ/D/D/N), Porsche 911 GT3 R #18
15. Menzel/Holzer/Kolb/Rocco di Torrepadula (D/D/D/I), Porsche 911 GT3 R #25

DNC Abbelen/Müller/Renauer/Siedler (D/D/D/A), Porsche 911 GT3 R #30

Zwischenbericht 2

Die Porsche Motorsport-Kundenteams sind nach der Wiederaufnahme des 24-Stunden-Rennens auf dem Nürburgring stark gestartet. Der Norweger Dennis Olsen hat sich in seinem ersten Stint von Position fünf vorübergehend bis auf Rang drei vorgekämpft. Er teilt sich den 911 GT3 R mit der Nummer 18 von KCMG mit den Porsche Markenbotschaftern Timo Bernhard und Jörg Bergmeister (beide Deutschland) sowie Werksfahrer Earl Bamber (Neuseeland). Ein Boxenstopp-Fehler brachte dem Auto jedoch eine 32-Sekunden-Strafe ein. Ebenfalls unter die ersten Fünf vorgedrungen ist der Frikadelli Racing-Porsche mit der Nummer 31 von Maxime Martin (Belgien) und Lance David Arnold (Deutschland). Sie lagen beim Restart noch auf Rang zehn und werden von Porsche-Werksfahrer Mathieu Jaminet (Frankreich) und Lars Kern (Deutschland) unterstützt.

Der Langstreckenklassiker musste in der Nacht gegen 23:15 Uhr aufgrund starken Regens unterbrochen werden. Seit acht Uhr am Sonntagmorgen drehen alle sieben 911 GT3 R wieder ihre

Kreise auf der 25,378 Kilometer langen, weiterhin nassen Kombination aus ursprünglichem Grand-Prix-Kurs und Nordschleife. Fünf von ihnen lagen um 11:30 Uhr Ortszeit mit noch vier Stunden Restfahrzeit auch weiterhin in der gleichen Runde wie der Spitzenreiter. Die Startnummer 19 verunfallte kurz darauf nach einer Berührung beim Überrunden und musste aufgeben.

Stimmen zum Rennen

Sebastian Golz (Projektleiter Porsche 911 GT3 R): „Nach dem Restart fuhren Dennis Olsen und Maxime Martin jeweils einen starken Stint. Als sich das Wetter geändert hat, haben wir die Reifen- und Luftdruckkombination nicht optimal getroffen und viel Zeit im zweiten Stint verloren. Jetzt müssen wir noch einmal alles abrufen und alle Beteiligten ans Limit pushen. Bei einem 24-Stunden-Rennen kommt es eben auch darauf an, 24 Stunden zu überstehen. In der ‚Grünen Hölle' kann alles passieren."

Dennis Olsen (Porsche 911 GT3 R #18): „Nach dem Restart ging es für uns sehr gut los. Ich konnte Plätze aufholen und bin auf abtrocknender Strecke bis auf die dritte Position vorgefahren. Beim Boxenstopp wollten wir nicht zu große Risiken eingehen und haben erneut zu den Full-wet-Regenreifen gegriffen. Das war zu diesem Zeitpunkt leider die falsche Wahl und wir fielen etwas zurück. Jetzt sind wir wieder auf der richtigen Renn- und Reifenstrategie unterwegs."

Maxime Martin (Porsche 911 GT3 R #31): „Der erste Stint war gut, auch wenn hart auf der Strecke hart gekämpft wurde. Der Porsche lief perfekt. Wir hatten ein ordentliches Tempo, ich konnte zu den Führenden aufschließen und Plätze gutmachen. Beim Boxenstopp haben wir aber die falschen Reifen aufgezogen und danach wieder Boden verloren. So geht es manchmal im Rennsport. Sorry noch für den Kontakt mit dem Nummer-19-Porsche."

Dirk Werner (Porsche 911 GT3 R #33): „Der Restart des Rennens verlief für mich recht unspektakulär, trotz vorhersehbarer Bedingungen aber schwierig. Ich fand zunächst keinen Grip und rutschte viel herum, deswegen konnte ich das Tempo nicht mitgehen. Die Nordschleife war zunächst konstant nass, dann stand immer weniger Wasser auf der Strecke."

Zwischenbericht

Das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring wurde nach etwas mehr als sieben Stunden aufgrund heftiger Niederschläge und nicht abfließendem Wasser unterbrochen. Bis zu diesem Zeitpunkt konnten die Porsche-Kundenteams die schwierigen Witterungsbedingungen zu ihrem Vorteil nutzen. Alle sieben 911 GT3 R befinden sich trotz zahlreicher Zwischenfälle auf der Strecke auch weiterhin im Wettbewerb. Die beiden Fahrzeuge von KCMG liegen in den Top 10 mit der Startnummer 18 von Porsche Markenbotschafter Timo Bernhard und Jörg Bergmeister (beide Deutschland), Werksfahrer Earl Bamber (Neuseeland) und Dennis Olsen (Norwegen) auf Rang fünf. Das Nummer-19-Schwesterauto von Doppelstarter Olsen, Josh Burdon (Australien), Alexandre Imperatori (Schweiz) und Edoardo Liberati (Italien) folgt auf der zehnten Position direkt vor dem besten Rennwagen von Frikadelli

Racing. Ihn lenken Werksfahrer Mathieu Jaminet (Frankreich), Lars Kern, Lance David Arnold (beide Deutschland) und Maxime Martin (Belgien). Auch die vier weiteren 911 GT3 R warten unter den 20 Erstplatzierten auf die baldige Fortsetzung des Rennens. Den Höhepunkt der starken Regenfälle erwartet Porsche gegen Mitternacht.

Stimmen zum Rennen

Sebastian Golz (Projektleiter Porsche 911 GT3 R): „Auf der Strecke bleiben und den richtigen Reifen für die Bedingungen auf das Fahrzeug ziehen – diese beiden großen Aufgaben müssen wir aktuell erfüllen. Die Zeiten der Konkurrenz sind extrem stark, aber es ist auch ein Ritt an der Grenze zwischen schnell sein und das Auto verlieren, wie wir bis jetzt gesehen haben. Wir konnten uns in die Top 10 hocharbeitet, das war schon ein großer Schritt: Wir sind im Regen mitten im Verkehr gestartet, die Fahrer mussten in der Gischt mitunter nahezu blind fahren."

Timo Bernhard (Porsche 911 GT3 R #18): „In meinem Stint geriet ich direkt in eine Kampfgruppe mit vier, fünf Autos. Da ging es ordentlich zur Sache. Ich habe versucht, meinen Rhythmus zu finden, und zum Schluss war mein Speed ganz gut. Leider hatte ich auch ein kleines Tête-à-tête: Ich wollte überholen, aber der Fahrer vor mir hat mich nicht gesehen. Ich versuchte den Kontakt zu vermeiden und bin dennoch innen reingerutscht. So etwas sollte nicht passieren, den Fehler nehme ich auf meine Kappe. Das Rennen ist noch lang, uns steht eine ereignisreiche Nacht bevor. Gerade bei diesem Wetter müssen wir einen kühlen Kopf bewahren, denn im Regen bist du auf der Nordschleife oftmals nur Passagier. Aber unsere Fahrerbesetzung ist stark, das Team super und der Porsche fühlt sich fantastisch an."

Jörg Bergmeister (Porsche 911 GT3 R #18): „In meinen ersten eineinhalb Stints war ich zeitweise das schnellste Auto auf der Strecke und konnte Boden gutmachen – für einen Rentner gar nicht so schlecht… Aber die Bedingungen werden nicht einfacher. Die Eifel, wie sie leibt und lebt!"

Dennis Olsen (Porsche 911 GT3 R #19): „Ein guter erster Doppelstint! Wir sind auf Position 22 gestartet und konnten schnell durchs Feld pflügen. Der Porsche fühlte sich im Regen großartig an, das Rennen hat für uns prima begonnen. Ich gönne mir jetzt eine kleine Pause und springe dann in unser Nummer-18-Auto für einen weiteren Doppelstint."

Weitere Stimmen finden Sie in der Pressemitteilung.

Das Qualifying

Porsche hat mit allen sieben 911 GT3 R seiner Kundenteams das neue, auf 30 Fahrzeuge begrenzte Top-Qualifying des 24-Stunden-Rennens auf dem Nürburgring erreicht. Im ersten Abschnitt des zweigeteilten Abschlusstrainings fuhr Dennis Olsen mit dem Neunelfer des Teams KCMG im Einzelzeitfahren auf Platz zwei. Bei schwierigsten Streckenbedingungen nutzte er bei einsetzendem

Regen gleich seine erste von zwei Runden und verpasste Rang eins nur um eine knappe Viertelsekunde. Damit zog der Norweger in das zweite Qualifying-Segment ein. Dort musste er das Auto, das er sich mit Timo Bernhard, Jörg Bergmeister (beide Deutschland) und Earl Bamber (Neuseeland) teilt, wegen eines Problems bereits in der Aufwärmrunde abstellen. Als bestplatzierter 911 GT3 R nimmt am Samstag um 15:30 Uhr Ortszeit die Startnummer 30 von Frikadelli Racing das Rennen von Startplatz 14 auf. Hier greifen neben Qualifying-Fahrer Alex Müller (Deutschland) Klaus Abbelen, Robert Renauer (beide Deutschland) und Norbert Siedler (Österreich) ins Lenkrad. Der in der Pro-Am-Wertung startende Porsche hatte sich die Teilnahme an der Runde der ersten 17 bereits zuvor durch gute Platzierungen in der Nürburgring Langstrecken-Serie (NLS) gesichert.

Porsche hatte seinen Werksfahrerkader wenige Tage vor dem Nürburgring-Saisonhöhepunkt nach drei positiv ausgefallenen Covid-19-Routinetests unter Team-Mitgliedern bei den 24 Stunden von Le Mans komplett neu ausgerichtet. Hierdurch rückten auch die beiden Porsche-Markenbotschafter Timo Bernhard und Jörg Bergmeister sowie Earl Bamber kurzfristig ins Cockpit des KCMG-911 GT3 R nach. Bamber sollte an diesem Wochenende für Porsche ursprünglich das IMSA-Rennen in Mid-Ohio bestreiten. Timo Bernhard zählt als fünffacher Gesamtsieger am Nürburgring zu den erfolgreichsten Fahrern dieses 24-Stunden-Rennens. Mit dem Porsche 919 Hybrid Evo hält er in 5:19,546 Minuten zudem den absoluten Rundenrekord auf der Nordschleife. Ebenso wie Bamber hat der Langstrecken-Weltmeister von 2017 auch in Le Mans zweimal gewonnen. Dass mit diesem Quartett zu rechnen ist, zeigte sich mit der viertschnellsten Runde bereits im ersten Zeittraining des heutigen Tages. Sie garantierte angesichts wechselhafter Bedingungen in den beiden folgenden Sitzungen den Einzug ins erste Top-Qualifying-Segment.

Stimmen zum Top-Qualifying

Sebastian Golz (Projektleiter Porsche 911 GT3 R): „Das war nicht das Qualifying, das wir es uns vorgestellt haben. Dennis Olsen konnte im ersten Durchgang eine extrem starke Zeit fahren und wir waren zuversichtlich, dass es im finalen Anlauf ebenfalls sehr gut laufen wird. Ein technischer Defekt hat leider verhindert, dass Dennis angreifen konnte – das müssen wir jetzt genauer untersuchen. Alex Müller im Frikadelli-Porsche fuhr trotz des Regenreifen einen guten 14. Startplatz ein."

Alexander Müller (Porsche 911 GT3 R #30): „Wir sind auf den abtrocknenden Bedingungen mit dem ‚Full-wet'-Regenreifen auf die Strecke gegangen, denn wir hatten mit dem alternativen ‚Drying-wet'-Pneu keine Erfahrung und vermutlich wäre es für ihn auch zu kühl gewesen. Mit dem Regenreifen ging es, aber wir haben uns leider etwas mit dem Luftdruck verpokert. Die Strecke war trockener als erwartet. Ein besserer Startplatz hätte in Reichweite gelegen. Aber wir sind zuversichtlich, uns steht ein langes Rennen bevor und in der Pro-Am-Wertung liegen wir relativ weit vorne – das ist unser Ziel."

Dennis Olsen (Porsche 911 GT3 R #18): „Top-Qualifying-Abschnitt 1 lief trotz der schwierigen Verhältnisse sehr gut. Wir hatten uns für Regenreifen entschieden, das funktionierte gut. Als Zweitschnellster durfte ich im zweiten Top-Qualifying starten. Ich war mir sicher, um die besten Rundenzeiten kämpfen zu können. Wir hatten auf nachgeschnittene Slicks gesetzt, das war unserer

Meinung nach die perfekte Wahl. Leider musste ich in der Mitte der Aufwärmrunde das Auto wegen eines Problems ausrollen lassen."

Weitere Stimmen finden Sie in der Pressemitteilung.

Alle aktuellen Porsche-Rennwagen im Starterfeld

Wenn sich am Samstag um 15:30 Uhr auf dem Nürburgring mehr als 100 Rennwagen in das 24-Stunden-Abenteuer durch die „Grüne Hölle" stürzen, dann steht Porsche besonders im Mittelpunkt: Fast jedes dritte Teilnehmerfahrzeug trägt das Wappen des Sportwagen-Herstellers aus Stuttgart-Zuffenhausen. Keine andere Marke ist stärker vertreten. Voraussichtlich gehen 30 Porsche-Fahrzeuge der Modellreihen 911 und Cayman an den Start. Die Bandbreite der Versionen und Varianten ist groß. Sie reicht vom reinrassigen GT3-Boliden, der bei dem Langstreckenklassiker um den Gesamtsieg kämpft, bis hin zum seriennahen Renner in der Produktionswagenklasse. Die meisten Fahrzeuge basieren auf aktuellen Modellen. Die Übersicht zeigt die wichtigsten Typen und Varianten, vom Breitensportler bis zum Profigerät.

Porsche 718 Cayman S (Klassen V3T und SP4T)

Vierzylinder-Boxer mit 2,5 Liter Hubraum und modernem VTG-Turbolader mit variabler Turbinengeometrie: Der zweisitzige 718 Cayman S (Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,6 – 8,8 l/100 km; CO_2-Emission 218 – 200 g/km) ist auf der Nordschleife des Nürburgrings längst als neues Einstiegsmodell in den Langstrecken-Amateursport angekommen. Den Umbau zum Rennwagen nehmen die Teams in Eigenregie vor. Modifikationen an Motor, Fahrwerk und Bremsanlage dürfen nur in sehr eingeschränktem Maße vorgenommen werden, um die Kosten im Zaum zu halten. Das Leergewicht ist in der seriennahen V3T-Klasse an die Motorleistung des Ausgangsprodukts gekoppelt. So muss zum Beispiel der 718 Cayman S startbereit 1.475 Kilogramm auf die Waage bringen – und damit mehr als 100 Kilogramm zuladen. Auch aerodynamische Hilfsmittel können nur zum Einsatz kommen, wenn sie auch das Serienmodell besitzt. Das beschränkt die Möglichkeiten auf die ausfahrbare Heckspoilerlippe. Insgesamt ermöglicht dies dem Hecktriebler, der für den über 25 Kilometer langen Traditionskurs idealerweise per Porsche Doppelkupplungsgetriebe PDK schaltet, einen kuriosen Rekord: Reglementbedingt ist der seriennahe 718 Cayman S aufgrund seines höheren Renngewichts und des fehlenden Abtriebs in Kurven sowie beim Anbremsen zwar benachteiligt, dafür zählt er auf der 2,6 Kilometer langen Döttinger Höhe bezogen auf die Endgeschwindigkeit mit über 280 km/h zu den Schnellsten. Die spiegelt sich auch in den Ergebnislisten wider: Vom Potenzial her kann die V3T-Variante des Cayman S neben ihrer Klasse auch die komplette Produktionswagen-Gesamtwertung gewinnen.

Gleiches Auto, andere Division: Auch in der SP4T gehört der vierzylindrige 718 Cayman zu den Siegertypen. SP steht dabei für „24h Special" und deutet die größeren Freiheiten an, die das technische Reglement beim Aufbau und Einsatz des Sportwagens lässt. Aerodynamische Hilfsmittel wie ein

größerer Heckflügel und eine modifizierte Frontschürze unterstützen die Kurven- und Brems-Performance der mit 1.170 Kilogramm deutlich leichteren SP4T-Variante. Die Turbomotoren dürfen leistungsgesteigert werden, dann ist aber der Ladedruck auf 2,4 bar begrenzt und ein 39-Millimeter-Luftmengenbegrenzer Pflicht. Alternativ können diese Renner aber auch als „Fahrzeuge mit seriennahen Motoren" entsprechend dem VLN-Produktionswagen-Reglement antreten, um Kosten zu sparen.

Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport (Klasse Cup 3)

Im Januar 2019 hat Porsche den Nachfolger des ersten Cayman GT4 Clubsport vorgestellt: Der 718 Cayman GT4 Clubsport ist eine konsequente Weiterentwicklung des Erfolgsmodells aus dem Motorsportzentrum Weissach/Flacht. Neben einer noch besseren Fahrbarkeit und schnelleren Rundenzeiten steht bei ihm auch der nachhaltige Umgang mit Rohstoffen im Mittelpunkt: Als erstes in Serie produziertes Rennfahrzeug verfügt der 718 Cayman GT4 Clubsport über Karosserieteile aus einem Biofaser-Verbundwerkstoff. Fahrer- und Beifahrertür sowie der Heckflügel sind aus einem Naturfasermix hergestellt, der primär aus Reststoffen der Landwirtschaft wie Flachs- oder Hanffasern besteht und hinsichtlich Gewicht und Steifigkeit ähnliche Eigenschaften besitzt wie Kohlefaser. In der Nürburgring Langstrecken-Serie (NLS) startet er – gemeinsam mit dem Vorgängermodell – sogar in einer eigenen Wertung: der Cayman GT4 Trophy by Manthey-Racing.

Den Antrieb des 718 GT4 Clubsport übernimmt ein 3,8 Liter großer Sechszylinder-Boxermotor. Er ist 40 PS stärker als sein Vorgänger. Die Kraft überträgt ein Porsche PDK-Getriebe mit sechs Gängen und mechanischer Quersperre an die Hinterräder. Die Leichtbau-Federbein-Vorderachse stammt vom 911 GT3 Cup. Die großzügig dimensionierte Rennbremsanlage besitzt vorne wie hinten Stahlscheiben mit einem Durchmesser von jeweils 380 Millimetern. Ab Werk kommen eine eingeschweißte Sicherheitszelle, ein Rennschalensitz mitsamt Sechspunktgurt, eine FIA-Rettungsluke im Dach und eine automatische Feuerlöschanlage hinzu. Mit 1.315 Kilogramm zählt der 718 Cayman GT4 Clubsport zu den Leichtgewichten.

In der Cup-3-Klasse geht die speziell für den nationalen und internationalen Renneinsatz entwickelte „Competition"-Version an den Start. Sie verfügt zum Beispiel über einen Sicherheitstank, der sich mit 115 Litern Kapazität auch für Langstreckenrennen eignet. Die Bremsbalance lässt sich über ein Waagebalken-System zwischen Vorder- und Hinterachse stufenlos verstellen. Schnelle Boxenstopps ermöglicht die integrierte Lufthebeanlage. Das abnehmbare Rennlenkrad aus dem 911 GT3 R (Kraftstoffverbrauch kombiniert 13,2 l/100 km; CO_2-Emission 303 g/km) platziert vielfältige Verstellmöglichkeiten im Blickfeld des Fahrers. Darüber hinaus gehört ein zusätzliches Sicherheitspaket zur Pflichtausstattung in dieser Klasse.

Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport MR (Klasse SP10)

Noch einen Schritt kompetitiver präsentiert sich die spezielle MR-Variante des 718 Cayman GT4

Clubsport Competition, die sich unter anderem durch dreifach verstellbare Stoßdämpfer auszeichnet. Das MR steht dabei für Manthey-Racing. Das Porsche-Werks- und Entwicklungsteam aus Meuspath am Nürburgring hat für den Mittelmotor-Rennwagen ein spezielles GT4-Kit konzipiert und homologiert, das Voraussetzung für den Start in der SP10-Klasse ist. So kommen leichtere Carbon-Teile anstelle der Front- und Heckschürze, der Kotflügel und der Fronthaube sowie des Heckdeckels zum Einsatz. Front- und Heckscheibe bestehen aus Polycarbonat, der aerodynamisch wirksame Diffusor sowie der Frontsplitter aus Biofaser-Verbundwerkstoffen. Motor und Getriebe bleiben unangetastet, das Fahrwerk aber wird angepasst und um einen Satz leichter BBS-Räder ergänzt. Leistung und Einsatzgewicht hängen von der jeweiligen Einstufung in die „Balance of Performance“ ab.

Porsche 911 GT3 Cup (Klasse SP7)

Neben dem Porsche Mobil 1 Supercup sowie den nationalen Porsche Carrera Cups und GT3 Cup Challenges hat der 911 GT3 Cup der Modellgeneration 991.2 seit 2018 auch auf der Nordschleife des Nürburgrings ein attraktives Einsatzgebiet gefunden. In seinem Heck sorgt ein Vierliter-Sechszylinder-Boxermotor für vehementen Vortrieb. Das kompakte, laut Reglement mit einem Luftmengenbegrenzer versehene Aggregat mit Benzin-Direkteinspritzung entwickelt dank reinrassiger Rennsporttechnologie eine Spitzenleistung. Neben der schieren Power sorgt eine Reihe von innovativen Detaillösungen für hohe Effizienz, eine noch bessere Dauerhaltbarkeit im Rennbetrieb und reduzierte Wartungskosten. So kommen erstmals ein Ventiltrieb mit starr gelagerten Schlepphebeln sowie eine zentrale Öleinspeisung zum Einsatz. Eine integrierte Ölzentrifuge dient der optimalen Öl-Entschäumung im Motor. Zusätzlich wird eine Kurbelwelle mit deutlich erhöhter Steifigkeit verbaut.

Die gegenüber dem Vorgängermodell neu geformte Frontschürze sowie ein neues Heckteil verbessern den Abtrieb des 911 GT3 Cup und somit die Bodenhaftung und die Performance. Der hoch aufragende, 184 Zentimeter breite Heckflügel stammt vom Vorgängermodell. Rundum rollt der Neunelfer auf einteiligen 18-Zoll-Rennfelgen mit Zentralverschluss – an der Vorderachse mit 270 Millimeter breiten Rennslicks, an der Hinterachse gar mit 310 Millimeter breiter Lauffläche. Die intelligente Aluminium-Stahl-Verbundbauweise der Karosserie sorgt für hohe Steifigkeit und geringes Gewicht. Der Porsche 911 GT3 Cup wiegt rennfertig nur 1.200 Kilogramm, im Rahmen des 24-Stunden-Rennens auf dem Nürburgring muss er aufgrund der Einstufung 1.250 Kilogramm schwer sein.

Besonderes Augenmerk legten die Ingenieure bei der Entwicklung auf die Sicherheit der Fahrer. Sie werden durch eine massive Sicherheitszelle und einen innovativen, im Kopf- und Schulterbereich besonders stark ausgeformten Rennschalensitz geschützt. Die Rettungsluke im Dach entspricht neuestem FIA-Standard.

Porsche 911 GT3 Cup MR (Klasse SP-Pro)

Vom 911 GT3 Cup der Modellgeneration 991.2 bietet Manthey-Racing ebenfalls eine zusätzlich angeschärfte Version an. Der Cup MR besitzt ein Carbon-Leichtbau-Kit, das auch den Unterboden

umfasst, sowie ein dreifach einstellbares Rennsport-Fahrwerk und ein Fünfkanal-ABS von Bosch in MR-Spezifikation. Der MR-Heckflügel erreicht eine Breite von 1.600 Millimeter, damit darf das Fahrzeug noch in der Klasse SP7 starten. Als nächste Ausbaustufe erhält die Cup MR Pro-Variante einen 1,8 Meter breiten Heckflügel sowie einen größeren Front-Splitter mit zusätzlichen Flics, also aerodynamischen Anbauteilen für die Bugschürze. Die Radgröße fällt an der Vorderachse mit 30/68-18 etwas breiter aus. In dieser Variante gehört der 911 GT3 Cup in die Klasse SP-PRO – ebenso wie der Cup MR SP-PRO. Er zeichnet sich durch eine MR-Traktionskontrolle und ein Anti-Lift-System aus. Zu guter Letzt steigt die Motorleistung des 4,0 Liter großen Sechszylinder-Boxermotors in Abhängigkeit von der „Balance of Performance"-Einstufung.

Porsche 911 GT3 R (Klasse SP9)

Seit der Saison 2019 gehen Kundenteams bei internationalen und nationalen Rennveranstaltungen mit dem aktuellen Porsche 911 GT3 R an den Start – und das mit großem Erfolg. Der Kundensportler aus Weissach siegte unter anderem bei den 24 Stunden von Spa-Francorchamps und bei der Rückkehr der Sportwagenszene ins südafrikanische Kyalami. Auch aufgrund dieser Erfolge gewann er die Titel in der hart umkämpften Intercontinental GT Challenge. Beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring gelang 2019 ein Klassensieg.

Auf Basis des im März 2018 vorgestellten Seriensportwagens 911 GT3 RS (Kraftstoffverbrauch kombiniert 13,2 l/100 km; CO_2-Emission 303 g/km) hat Porsche einen spektakulären Kundensport-Rennwagen für die weltweiten GT3-Serien konstruiert. Besonderes Augenmerk lag bei der Entwicklung auf einer besonders effizienten Aerodynamik, einer besseren Fahrbarkeit, nochmals optimierter Sicherheit sowie einer Reduzierung der Service- und Ersatzteilkosten.

Der hochmoderne Vierliter-Sechszylinder-Boxer des 911 GT3 R entspricht weitgehend dem Hochleistungs-Serienaggregat des straßenzugelassenen 911 GT3 RS. Für einen besonders effizienten Umgang mit dem Kraftstoff sorgen die Benzindirekteinspritzung, die mit Drücken bis zu 200 bar arbeitet, sowie eine variable Verstellung der Ein- und Auslassnockenwelle. Gleichzeitig bietet der Saugmotor eine gegenüber dem Vorgängeraggregat deutlich verbesserte Leistungsentfaltung und ein breiter nutzbares Drehzahlband mit einem präziser dosierbaren Ansprechverhalten.

Ein sequenzielles Sechsgang-Klauengetriebe von Porsche überträgt die Motorleistung an die 310 Millimeter breiten Hinterräder. Die elektrische Schaltwalzen-Aktuatorik erlaubt besonders schnelle und präzise Schaltwechsel. Wie bei den GT-Straßenmodellen betätigt der Fahrer zum Schalten der Gänge griffgünstig platzierte Wippen am Lenkrad. Die elektrohydraulische Steuerung der Kupplung ermöglicht den Entfall des Kupplungspedals und vereinfacht die Starts. Die 911-typische Gewichtsverteilung sorgt für ein hervorragendes Traktions- und Bremsverhalten.

Dank ihrer intelligenten Aluminium-Stahl-Hybridbauweise erwies sich die Leichtbaukarosserie des 911 GT3 RS als optimale Basis für das seriennahe Rennauto. Dach, Frontdeckel und Bugteil, Kotflügel, Türen, Seiten- und Heckteil sowie der Heckdeckel und die Interieur-Verkleidungen bestehen aus

besonders leichtem Kohlefaser-Verbundwerkstoff (CFK), alle Scheiben aus Polycarbonat. Auch bei der spektakulären Aerodynamik folgt der 911 GT3 R dem Vorbild des Straßenfahrzeugs. Die markanten Radhausentlüftungen auf den vorderen Kotflügeln erhöhen den Abtrieb an der Vorderachse. Der 1900 Millimeter breite und 400 Millimeter tiefe Heckflügel hilft bei der aerodynamischen Balance. Der Reifenumfang an der Vorderachse wuchs von 650 auf 680 Millimeter. In Kombination mit der neuen Porsche Doppelquerlenkerachse stellt sich auf diese Weise eine bessere Bremsperformance und Konstanz über den Rennverlauf ein.

Das optimierte Bremssystem des 911 GT3 R bietet eine noch bessere Steifigkeit und eine präzisere Regelung des Antiblockiersystems. An der Vorderachse sorgen Aluminium-Monobloc-Rennbremssättel mit sechs Kolben in Kombination mit innenbelüfteten, geschlitzten Stahlbremsscheiben mit 390 Millimeter Durchmesser für hervorragende Verzögerungswerte. An der Hinterachse kommen Vierkolben-Sättel und Scheiben mit 370 Millimeter Durchmesser zum Einsatz.

Bei den diesjährigen 24 Stunden Nürburgring stellen sich gleich sieben 911 GT3 R der Herausforderung: je zwei Fahrzeuge der Porsche-Kundenteams KCMG, Falken Motorsports und Frikadelli Racing sowie ein 911 GT3 R von Huber Motorsport.

Die Vorschau

Neu im 911 GT3 R-Kader sind mit Markenbotschafter Timo Bernhard (Deutschland) und Earl Bamber (Neuseeland) zwei Le-Mans-Gesamtsieger und Langstrecken-Weltmeister. Hinzu kommen der letztjährige GTE-Am-Klassensieger in Le Mans und Markenbotschafter Jörg Bergmeister, Nachwuchstalent Nico Menzel (beide Deutschland) und Routinier Norbert Siedler (Österreich). Porsche-Werksfahrer Sven Müller (Deutschland), Dennis Olsen (Norwegen) und Klaus Bachler (Österreich) gehen jeweils auf zwei Kundenteam-Porsche an den Start. Sie ersetzen jene neun Piloten mit Werksverträgen, die dem Nürburgring-Rennen am 26. und 27. September fernbleiben müssen. Auslöser der Neuordnung sind drei positiv ausgefallene Covid-19-Routinetests von Porsche Mitarbeitern bei den 24 Stunden von Le Mans. Porsche Motorsport hat daraufhin entschieden, dass aus Sicherheitsgründen kein Teilnehmer des französischen Langstreckenklassikers in die Eifel reist.

Somit gehen am Samstag, den 26.09. um 15:30 Uhr in der Topkategorie SP9 sieben 911 GT3 R von vier Porsche-Kundenteams mit neu zusammengestellten Fahrercrews ins Rennen. Einzig der von den Fans „Grello“ getaufte Porsche mit der Startnummer 911 von Manthey-Racing ist 2020 nicht mit von der Partie. Porsche bleibt damit die am stärksten vertretene Marke bei dem Langstrecken-Event, das aufgrund der Corona-Pandemie vier Monate später als geplant stattfindet: Etwa ein Drittel der der rund 100 Fahrzeuge im Feld sind Rennwagen vom Typ 911 und 718 Cayman.

„Die Sicherheit und Gesundheit aller Beteiligten hat für uns uneingeschränkte Priorität. Darum fiel uns die schmerzliche Entscheidung, am Nürburgring nicht mit Fahrern und Mitarbeitern aus Le Mans vertreten zu sein, letztlich leicht. Dennoch bin ich froh, dass wir trotz der aktuellen Situation mit unseren Kundenteams eine schnelle Lösung gefunden haben und auf der legendären Nordschleife an den Start

gehen können", sagt Fritz Enzinger, Leiter Porsche Motorsport. „Mein besonderer Dank gilt dabei den Organisatoren und Verantwortlichen des ADAC, die in Abstimmung mit den zuständigen Behörden die Weichen für die Austragung des traditionsreichen 24-Stunden-Rennens auf dem Nürburgring gestellt haben. Hoffentlich kann diese wichtige Motorsportveranstaltung in Deutschland bereits im kommenden Jahr wieder zahlreiche Fans aus aller Welt begrüßen."

Stimmen vor dem Rennen

Pascal Zurlinden (Gesamtprojektleiter Werksmotorsport): „Unsere Kundenteams treten bei dem prestigeträchtigen Eifelklassiker mit einer komplett neuen Fahrerbesetzung an und wollen auch weiterhin mit dem 911 GT3 R um den 13. Gesamtsieg für Porsche kämpfen. Die 24 Stunden auf dem Nürburgring sind ein besonderer Höhepunkt des internationalen Motorsports. Nach der Verschiebung in den Herbst werden die äußeren Bedingungen auf der anspruchsvollsten Rennstrecke der Welt voraussichtlich anders sein als in den vergangenen Jahren. Aufgrund der geringeren Starteranzahl und einer stark besetzten GT3-*Topkategorie SP9* rechne ich mit einem 24-Stunden-*Sprint.* "

Sebastian Golz (Projektleiter Porsche 911 GT3 R):„Die Corona-Situation stellt uns vor ganz neue Herausforderungen. Wir mussten einige Fahrerpaarungen in letzter Sekunde grundlegend modifizieren. Bis auf den ‚Grello' von Manthey-Racing können dennoch alle unsere Kunden-Rennwagen an den Start gehen. Natürlich schmerzt es uns, dass wir auf neun vorgesehene Piloten verzichten müssen. Mit Earl Bamber, Timo Bernhard und Jörg Bergmeister – um nur drei zu nennen – haben wir aber starken Ersatz gefunden. Danke dafür, dass sie spontan einspringen, und danke auch an die Teams für die Unterstützung. Nun liegt es an uns, das Beste aus den Umständen zu machen."

Earl Bamber (Porsche 911 GT3 R #18): „Normalerweise wäre ich am kommenden Wochenende in der IMSA-Serie gefahren, aber das fällt für uns leider aus. Sicherheit geht vor – gar keine Frage. Dafür hat sich kurzfristig die Gelegenheit ergeben, am 24-Stunden-Rennen teilzunehmen. Das wird eine tolle Herausforderung für mich, weil ich quasi ins kalte Wasser springe. Es ist schön, dass ich bei KCMG fahren werde. Ich kenne die Mannschaft gut. Kürzlich bin ich mit ihr in der NASCAR-Serie gestartet. Alle Porsche-Teams haben sich mit dem 911 GT3 R in den vergangenen Wochen intensiv auf das härteste Rennen des Jahres vorbereitet. Ich bin sehr gespannt auf meine ersten Nordschleifen-Runden."

Weitere Stimmen finden Sie in der Pressemitteilung.

Das Rennen

Der Nürburgring gehört zu den anspruchsvollsten und schönsten Rennstrecken der Welt. Der Eifelklassiker führt über eine 25,378 Kilometer lange Kombination aus Grand-Prix-Strecke und Nordschleife. Vor allem die berüchtigte Nordschleife – vom dreimaligen Formel-1-Weltmeister Jackie Stewart ehrfurchtsvoll „Grüne Hölle" genannt – ist mit ihren extremen Höhenunterschieden, wechselnden Fahrbahnbelägen und zahlreichen unübersichtlichen Kurven und Kuppen eine

Herausforderung für alle Fahrer. Der besondere Reiz des 24-Stunden-Marathons besteht in dem Nebeneinander von Spitzen- und Breitensport.

Die Porsche-Kundenteams

Porsche unterstützt seine Kundenteams Falken Motorsports, Frikadelli Racing, Huber Motorsport und KCMG beim Einsatz in der Eifel unter anderem mit Fahrern aus dem eigenen Kader. Aufgrund der beschriebenen Covid-19-Situation greifen neben den Werkspiloten Earl Bamber, Mathieu Jaminet **(Frankreich)**, Sven Müller und Dirk Werner (beide Deutschland) auch die beiden Porsche-Markenbotschafter Timo Bernhard und Jörg Bergmeister noch einmal ins Lenkrad des Porsche 911 GT3 R.**Norbert Siedler (Österreich) wurde von Frikadelli Racing direkt engagiert.**

Die Porsche-Fahrer in der Übersicht (SP9-Klasse)

KCMG (Porsche 911 GT3 R #18)
Earl Bamber, Jörg Bergmeister, Timo Bernhard, Dennis Olsen

KCMG (Porsche 911 GT3 R #19)
Josh Burdon (Australien), Edoardo Liberati (Italien), Alexandre Imperatori (Schweiz), Dennis Olsen

Huber Motorsport (Porsche 911 GT3 R #25)
Nico Menzel, Marco Holzer, Patrick Kolb (alle Deutschland), Lorenzo Rocco di Torrepadula (Italien)

Frikadelli Racing Team (Porsche 911 GT3 R #30)
Klaus Abbelen, Alexander Müller, Robert Renauer (alle Deutschland), Norbert Siedler (Österreich)

Frikadelli Racing Team (Porsche 911 GT3 R #31)
Lance David Arnold, Lars Kern (beide Deutschland), Mathieu Jaminet (Frankreich), Maxime Martin (Belgien)

Falken Motorsport (Porsche 911 GT3 R #33)
Christian Engelhart, Sven Müller, Dirk Werner (alle Deutschland), Klaus Bachler (Österreich)

Falken Motorsport (Porsche 911 GT3 R #44)
Klaus Bachler, Martin Ragginger (beide Österreich), Peter Dumbreck (Großbritannien), Sven Müller

24-Stunden-Rennen Nürburgring – alle Porsche-Gesamtsiege:

1976 Müller / Hechler / Quirin (Porsche 911 Carrera)

1977 Müller / Hechler (Porsche 911 Carrera)

1978 Müller / Hechler / Gschwendtner (Porsche 911 Carrera)

1988 Dören / Holup / Faubel (Porsche 911 Carrera RSR)

1993 de Azevedo / Konrad / Wirdheim / Katthöfer (Porsche 911 Carrera)

2000 Mayländer / Bartels / Alzen / Heger (Porsche 911 GT3 R)

2006 Luhr / Bernhard / Rockenfeller / Tiemann (Porsche 911 GT3 MR)

2007 Lieb / Bernhard / Dumas / Tiemann (Porsche 911 GT3 RSR)

2008 Lieb / Bernhard / Dumas / Tiemann (Porsche 911 GT3 RSR)

2009 Lieb / Bernhard / Dumas / Tiemann (Porsche 911 GT3 RSR)

2011 Lieb / Bernhard / Dumas / Luhr (Porsche 911 GT3 RSR)

2018 Lietz / Pilet / Makowiecki / Tandy (Porsche 911 GT3 R)

Der Zeitplan

Donnerstag, 24. September
12:30 – 14:00 Uhr: Qualifying 1
20:00 – 23:30 Uhr: Qualifying 2

Freitag, 25.September
13:25 – 14:25 Uhr: Qualifying 3
17:50 – 20:10 Uhr: Top Qualifying

Samstag, 26. September
11:15 – 12:15 Uhr: Warmup
15:30 Uhr: Start 48. 24-Stunden-Rennen Nürburgring

Sonntag, 27. September
15:30 Uhr: Zieleinlauf 48. 24-Stunden-Rennen Nürburgring

Der Event in TV und Livestreams

Das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring beginnt am 26. September um 15:30 Uhr. Der Free-TV-Sender RTL Nitro überträgt das Top-Qualifying (25. September, ab 18:15 Uhr) sowie das gesamte Rennen live. Die Internetseite www.24h-Rennen.de zeigt den Klassiker in der Eifel ebenso wie zahlreiche Motorsportportale im kostenlosen Livestream.

MEDIA ENQUIRIES



Holger Eckhardt

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

Bildunterschriften

Pfad: 24-Stunden-Rennen Nürburgring/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: Porsche 911 GT3 R, 2020, Porsche AG
Bildunterschrift: Die Startnummer 25 von Huber Motorsport konnte die gesonderte Pro-Am-Wertung in der GT3-Klasse für sich entscheiden.

Pfad: 24-Stunden-Rennen Nürburgring/Bilder/Bild_4.jpg
Titel: 24 Stunden Nürburgring, 2019, Porsche AG
Bildunterschrift: 24-Stunden-Rennen Nürburgring 2019

Pfad: 24-Stunden-Rennen Nürburgring/Bilder/Bild_5.jpg
Titel: Nick Tandy, Frederic Makowiecki, Richard Lietz, Patrick Pilet, l-r, Manthey-Racing, 24 Stunden Nürburgring, 2018, Porsche AG
Bildunterschrift: Das Gewinnerteam 2018

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2020/motorsport/porsche-24-stunden-rennen-nuerburgring-2020-22427.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/314df9f3-1824-4e5e-af0a-f7bed8a0231d.zip