

Paul Ricard: Gelungene WEC-Generalprobe

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

04/06/2014 Ein weiterer Meilenstein auf dem Weg nach Le Mans liegt im März 2014 hinter Porsche: der Prolog zur WEC auf dem südfranzösischen Circuit Paul Ricard.

Es waren zwei intensive Testtage für das LMP1-Team um Fritz Enzinger. Insgesamt 614 Runden, also 3556 Kilometer, legten die beiden Fahrer-Trios Romain Dumas/Neel Jani/Marc Lieb (Startnummer 14) und Timo Bernhard/Brendon Hartley/Mark Webber (Startnummer 20) am Freitag und Samstag zurück. Sie trainierten Fahrerwechsel und arbeiteten mit den Ingenieuren des Porsche-Teams weiter an der Fahrzeugabstimmung. Erstmals trafen sie dabei auf die Mitbewerber in der Sportwagen-Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC).

Das Ergebnis: Auf dem 5,791 Kilometer langen Kurs in Südfrankreich betrug die Differenz in den Rundenzeiten zwischen dem insgesamt schnellsten Prototypen (1.41,289 Minuten, Porsche 919

Hybrid, Brendon Hartley) und dem langsamsten GT-Fahrzeug rund 20 Sekunden. „Wir machen in allen Bereichen gute Fortschritte – Teamarbeit, Leistung und Standfestigkeit", so Teamchef Andreas Seidl. „Aber wir wissen auch, dass wir den Erfahrungsvorsprung der Konkurrenz nicht so schnell aufholen können." Bis zum Saisonauftakt habe man noch einige Hausaufgaben zu erledigen.

In der 6-Megajoule-Klasse richtig

Abseits der Strecke wurde in Paul Ricard ein weiterer wichtiger Punkt geklärt: Der 919 Hybrid ist nun für die so genannte 6-Megajoule-Klasse homologiert. Diese Einstufung definiert, wie viel gespeicherte elektrische Energie pro Runde abgerufen und genutzt werden darf. Gleichzeitig bestimmt die Megajoule-Klasse, welche Kraftstoffmenge pro Runde verbraucht werden darf. „Mit der damit rekuperierbaren Energiemenge sind wir in der 6-Megajoule-Klasse richtig", ist der Technische Direktor LMP1 Alexander Hitzinger überzeugt.

Zufrieden zeigten sich nach den Tests auch die Fahrer. „Wir haben große Fortschritte gemacht. In meinen Augen lief der Prolog besser als gedacht", kommentiert Romain Dumas. Als „extrem motivierend" bezeichnet Mark Webber es, bei jeder Fahrt neues Verbesserungspotenzial zu finden. Und für Timo Bernhard sei der Prolog der wichtigste Test überhaupt gewesen. „Natürlich ist die Entwicklung seit dem Rollout im Juni 2013 riesig. Aber noch viel wichtiger ist in meinen Augen, wie wir hier zusammengewachsen sind, wie sich echter Teamgeist entwickelt."

Interessante Ergebnisse in Fahrzeugsetup und Bremse

Ähnlich lautet das Fazit des Porsche Team Manthey, das mit seinen 911 RSR ebenfalls vor Ort war. „Das war ein sehr erfolgreicher Test. Wir konnten alle Aufgaben, die wir uns gestellt haben, wie geplant abarbeiten", sagt Porsche-Motorsportchef Hartmut Kristen. „In den Bereichen Fahrzeugsetup und Bremse haben wir noch einmal interessante Ergebnisse erzielt, die wir jetzt auswerten werden. Auch bei den Reifen sind wir gut aussortiert." Besonders lobt er auch die Zusammenarbeit im Team, das teilweise neu aufgestellt worden war.

Beim letzten Test vor dem Saisonstart teilten sich die Porsche-Werksfahrer Jörg Bergmeister, Patrick Pilet und Nick Tandy die Startnummer 91. Im zweiten 911 RSR gingen Marco Holzer, Frédéric Makowiecki und Richard Lietz an den Start. Mit Erfolg: Die Startnummer 92 fuhr in jeder Testsession in Paul Ricard die schnellste Zeit in der Klasse GTE-Pro.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/motorsport/paul-ricard-10645.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/4d08aefb-67c4-499e-a9de-a3019177b97e.zip

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