

Technologieträger als Markenbotschafter

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

30/10/2015 Die Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC geht am 1. November in Shanghai (CN) mit dem vorletzten von acht Rennen in den Endspurt. Das erste Freie Training verlief für die beiden 919 Hybrid reibungslos.

Timo Bernhard (DE), Brendon Hartley (NZ) und Mark Webber (AU) wurden mit dem Auto Nummer 17 im ersten Training Dritte, im zweiten setzte Webber in 1.45,111 Minuten die Tagesbestzeit. Zum Vergleich: 2014 fuhr Neel Jani die absolut schnellste Runde des Rennwochenendes in 1.47,036 Minuten im Qualifying. Das Trio mit der Nummer 17 führt derzeit mit einem Punkt Vorsprung auf die Fahrer des Nummer-7-Audi in der Fahrerweltmeisterschaft. Das Porsche-Schwesterauto mit der Startnummer 18 von Romain Dumas (FR), Neel Jani (CH) und Marc Lieb (DE) belegte am Vormittag Platz vier und nachmittags Position zwei. Bei Lufttemperaturen um 18 Grad war die Strecke konstant trocken.

Bei idealem Rennverlauf könnte Porsche, aufgrund eines Vorsprungs von 53 Punkten auf Audi, mit seinen beiden 919 Hybrid in Shanghai als führender Hersteller im Gesamtklassement den Weltmeistertitel gewinnen. Es wäre der erste WM-Titel für den Sportwagenhersteller seit 1986 und insgesamt der 13. WM-Titel in der eigenen Langstrecken-Historie.

Viel mehr als in anderen Topkategorien steht im Langstreckensport die Marke im Vordergrund. Dafür gibt es vor allem drei Gründe: Automobilhersteller messen sich in ihrer technischen Innovationskraft, es gewinnen Mannschaften statt Einzelsportler, und es geht um ein vielfältiges Miteinander.

WEC steht für World Endurance Championship: Die Serie ist ein Nachfahre der legendären Sportwagen-Weltmeisterschaft (1953-1992), in der Porsche zwischen 1964 und 1986 zwölf WM-Titel sammelte. Damals wie heute steht vor allem einer der WM- Läufe im Vordergrund: Die 24 Stunden von Le Mans, berühmt als härtestes Lang-streckenrennen der Welt. Porsche hat dort am 14. Juni 2015 einen Doppelsieg errungen. Weitere Triumphe folgten: Doppelsiege bei den Sechsstundenrennen auf dem Nürburgring und in Fuji, dazwischen ein „einfacher" Sieg im texanischen Austin. Nun kommt der Schlussspurt mit den Läufen sieben in Shanghai und acht in Bahrain. Porsche führt im Gesamtklassement mit 264 Punkten vor Audi (211) und Toyota (119). Die maximale Beute pro Sechsstundenrennen sind 44 Punkte – für einen Doppelsieg plus Poleposition. Viel früher als erwartet, bereits im zweiten Jahr des Engagements, liegt für Porsche also plötzlich der Markentitel in Reichweite.

Pionierleistungen im Leichtbau

Immer wieder waren es komplexe technische Regeln, die Porsche reizten. So zum Beispiel 1982. Damals wurde die sogenannte Gruppe C in die WM implantiert. Sie basierte auf einer Effizienzformel, nach der die Prototypen-Rennwagen beim 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring „nur noch" 600 Liter Benzin verbrauchen durften – heute kommt ein 919 Hybrid mit der Hälfte aus. Damals entwickelte Porsche den 956, der erfolgreichste Rennwagen in den Folgejahren – und brachte die Turbotechnik nachhaltig voran. Unter dem Druck des Wettbewerbs entstand dann auch das PDK – das Porsche Doppelkupplungsgetriebe, das Schalten ohne Zugkraftunterbrechung ermöglichte und seit 2008 mit modernster Steuerelektronik im 911 Carrera nicht nur für Performance, sondern auch für Wirtschaftlichkeit sorgt. Pionierleistungen in Sachen Leichtbau reichen noch viel weiter zurück – die Aluminiumkarosserie des 550 Spyder zum Beispiel, mit dem Porsche 1955 in Le Mans die Verbrauchswertung gewann. Oder ein Magnesiumrahmen im 917, der 1971 in Le Mans zum Gesamtsieg fuhr. „Downsizing", heute ein Effizienzcredo der Industrie, wird seit Jahrzehnten mit kompakten Turbomotoren im Langstreckensport vorgelebt. Der effizienteste Motor, den Porsche bisher gebaut hat, ist der Zweiliter-Vierzylinder-Turbobenziner im 919 Hybrid.

Auch die Hybridisierung ist eine willkommene Pflicht für Hersteller, die in der WEC um Gesamtsiege fahren wollen. Mit zwei unterschiedlichen Energierückgewinnungssystemen (Bremsenergie an der Vorderachse und Abgasenergie) hat Porsche die innovativste Kombination am Start. Trotz der Freude über die Rennsiege ist noch wichtiger, was Porsche über neue Speichertechnologien und Motorsteuerungen gelernt hat. Im Entwicklungszentrum in Weissach arbeiten Rennsport- und

Serienentwickler Hand in Hand. Das gilt für fahrende Forschungslabore wie den Prototypen 919 Hybrid genauso wie für seriennahe Rennwagen wie den 911 RSR. Die Zweiglei- sigkeit hat Tradition bei Porsche. 1976 beispielsweise gewann der Prototyp 936 die Sportwagen-WM und der seriennahe 935 die Marken-WM.

Es geht um Mannschaftssport

Die Bedeutung der Marke im Langstreckensport ist auch in anderer Hinsicht system-immanent: Es geht um Mannschaftssport. Während in Serien wie der Formel 1 erfolgreiche Fahrer als Individuum den Ruhm einstreichen, kann einer allein auf der Langstrecke nichts erreichen. Die Piloten müssen aufeinander achten. Sie müssen Sorge tragen, dass mindestens die zwei, mit denen sie ihr Auto teilen, sich wohl damit fühlen und maximal schnell sind. Drei Rennfahrer zahlen auf dasselbe Konto ein. Dieser Umstand prägt einen Wettbewerbsgeist, der eher dem Fußball ähnelt als anderen Motorsportdisziplinen.

Der dritte Aspekt ist die permanente Rücksichtnahme auf Fahrzeuge anderer Klassen. Am Steuer des derzeit schnellsten LMP1 (Le-Mans-Prototyp Klasse 1), dem Porsche 919 Hybrid, ist den sechs Werksfahrern – Timo Bernhard (DE), Romain Dumas (FR), Brendon Hartley (NZ), Neel Jani (CH), Marc Lieb (DE) und Mark Webber (AU) – bewusst, dass auch die langsameren Fahrzeuge in der GT-Klasse um ihre Platzierung kämpfen. Es wird ununterbrochen überrundet. Die GT-Fahrer lassen ihrerseits den Rückspiegel nicht aus dem Auge. Die Porsche-Werksfahrer im seriennahen 911 RSR – Michael Christensen (DK), Richard Lietz (AT), Frédéric Makowiecki (FR) und Patrick Pilet (FR) – machen den Markenkollegen ebenso Platz wie Audi und Toyota oder Klasse-2-Prototypen. Die wortlose Kommunikation zwischen 31 Rennwagen muss in jeder Sekunde funktionieren, sonst wird es gefährlich.

In der GT-Klasse liegt Porsche mit 215 Punkten auf Platz zwei. Es führt Ferrari mit 228 Zählern, Aston Martin hat 147 Punkte. Klassenübergreifend treten Automobilhersteller mit großer Strahlkraft an. Das macht den Markentitel so wertvoll.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/motorsport/porsche-919-hybrid-911-rsr-markenbotschafter-11521.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/769ff200-2ff9-4d0f-90c9-cc7c9d9482bd.zip

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

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