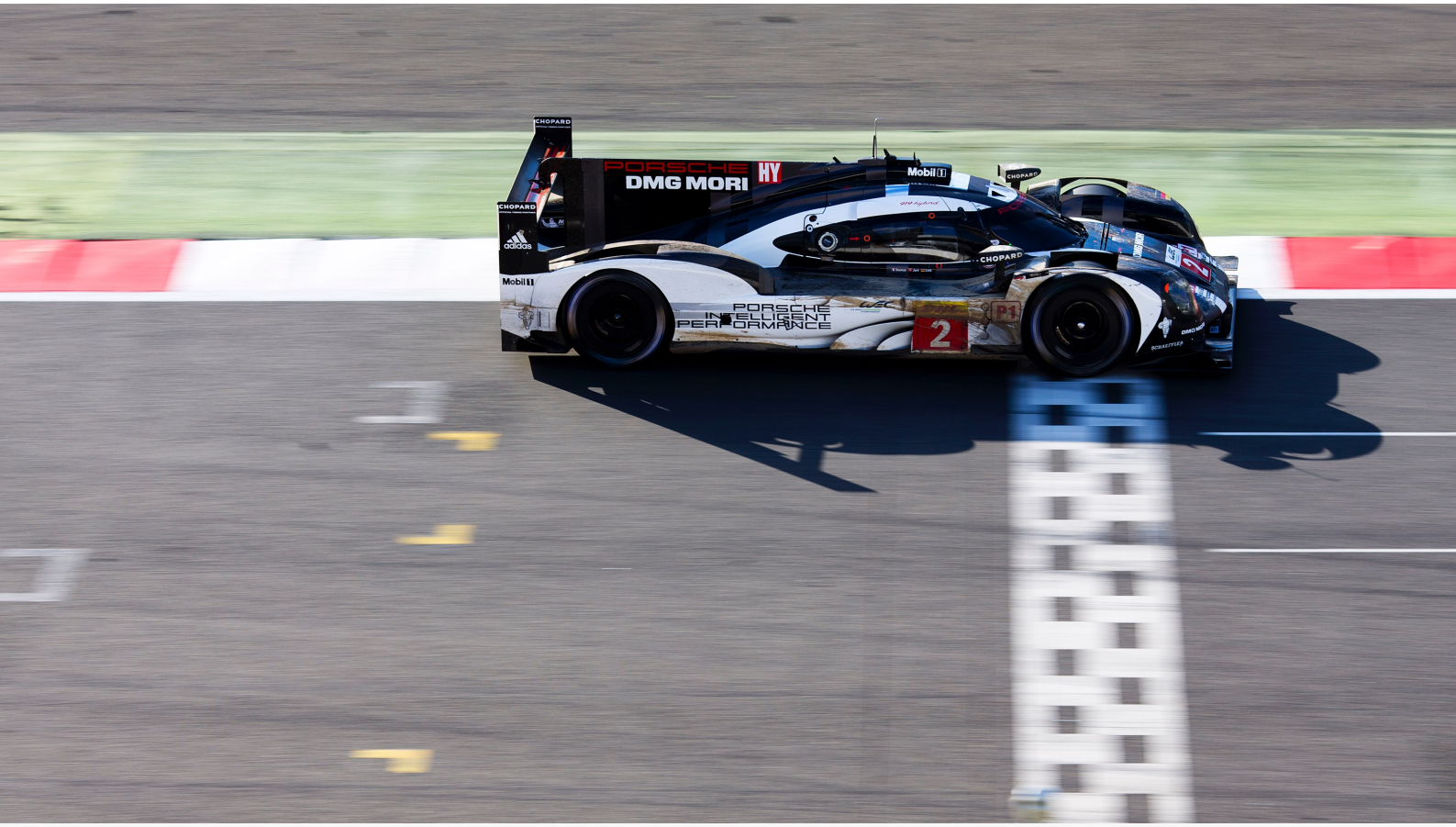


Renn-Krimi in Silverstone

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

22/04/2016 Der 919 Hybrid kam auf Platz zwei ins Ziel – hinter dem Audi R18. Dieser wurde von der FIA nachträglich disqualifiziert. Audi wollte zunächst Berufung einlegen, verzichtet nun aber darauf.

Alle drei in der Klasse 1 für Le-Mans-Prototypen engagierten Hersteller – Audi, Porsche und Toyota – mussten beim Auftaktrennen zur FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC in Großbritannien Rückschläge hinnehmen. Auch Porsche: Nach rund zwei Stunden schied der 919 Hybrid des Weltmeister-Trios Timo Bernhard (DE), Brendon (NZ) und Mark Webber (AU) durch Unfall aus.

Hartley war beim Überrunden mit einem GT-Rennwagen kollidiert. Beide Fahrer überstanden den spektakulären Unfall unverletzt. Zeigte sich das Wetter an den Vortagen mit Regen und sogar Schnee sehr wechselhaft, so starteten die beiden 919 von Titelverteidiger Porsche am Sonntag bei strahlendem Sonnenschein von den Plätzen drei und vier zum ersten von neun WM-Läufen. Seine Konkurrenzfähigkeit stellte der innovative Hybrid-Rennwagen mit der schnellsten Rennrunde (1.40,303 min) unter Beweis, gefahren von Neel Jani.

So lief das Rennen für die Startnummer 1:

Startfahrer Mark Webber bleibt zunächst Dritter, holt aber zu den führenden Audi auf. Zu Beginn der siebten Runde überholt er den Audi Nummer 8 und verbessert sich auf Platz zwei. Eingangs Runde 17 zieht der Australier auch am Nummer-7-Audi vorbei und übernimmt die Führung. Nach 27 Runden übergibt er an Brendon Hartley für einen Doppelstint. Der Neuseeländer kommt nach 55 Runden mit 44 Sekunden Vorsprung auf die Nummer 7 zum Tanken und Reifen wechseln. In Runde 71 beendet eine Kollision beim Überholen eines GT-Fahrzeugs das Rennen der Weltmeister.

So lief das Rennen für die Startnummer 2:

Startfahrer Romain Dumas jagt den Nummer-8-Audi, bleibt aber Vierter. Nach 26 Runden übergibt er an Neel Jani, der in der 56. Runde tankt und Reifen wechselt. Als die Audi Schwierigkeiten bekommen, rückt der Schweizer auf Platz zwei vor: Doppelführung für Porsche nach 58 Umläufen. Nach 71 Runden übergibt Jani an Marc Lieb, zeitgleich tauschen die Mechaniker die in der Startphase im Überrundungsverkehr beschädigte Fahrzeugnase. Nach dem Unfall des Schwesterautos übernimmt der 919 Hybrid-Pilot die Führung. Eine Neutralisationsphase – der Audi Nummer 8 war mit einem Defekt auf der Strecke stehen geblieben – endet in der 76. Runde. Beim Restart ist Lieb in einen Zweikampf verwickelt, der Nummer-7-Audi kann in Führung gehen.

Nach 102 Runden übergibt der Ludwigsburger an Dumas. Das Safety Car ist auf der Strecke, weil Karosserieteile des Toyota mit der Nummer 5 nach einem Reifenschaden aufgekehrt werden müssen. Nach 106 Umläufen erfolgt der Restart, Dumas bleibt Zweiter und reicht den Porsche nach 132 Runden noch einmal an Jani weiter. Ende der 161. Runde wird der vorübergehend wieder führende 919 Hybrid nachgetankt und erhält nur auf der linken Seite frische Reifen, um für die Jagd auf den führenden Audi die Boxenstoppdauer zu verkürzen. Nur eine Runde später muss der Schweizer wegen eines Defekts des vorderen rechten Pneus wieder zur Box. Nach 187 von letztlich 194 Runden stoppt er zum letzten kurzen Nachtanken und überquert die Zielline anschließend als Zweiter.

Bei der technischen Nachuntersuchung wurde nun jedoch ein Verstoß seitens Audi registriert – laut Bericht sei die Bodenplatte des Fahrzeugs zu dünn gewesen. Die FIA-Kommissare disqualifizierten das Siegerfahrzeug daraufhin.

Der Saisonauftakt brachte für die vier Porsche-Kundenteams im stark besetzten GT-Feld trotz einiger Rückschläge auch positive Erkenntnisse. Sowohl in der Klasse GTE-Pro als auch in der Kategorie GTE-Am fuhren die 470 PS starken 911 RSR, die auf Basis der siebten Generation der Sportwagenikone 911 entwickelt wurden, lange Zeit an der Spitze mit. Bis eine halbe Stunde vor dem Ziel lagen zwei Elfer auf Podiumskurs. Doch am Ende reichte es auf dem britischen Traditionskurs trotzdem nicht zu einem erfolgreicheren Saisonstart.

Mit dem von Dempsey Proton Racing eingesetzten 911 RSR hatte Richard Lietz (Österreich), im Vorjahr

als bester GT-Fahrer Gewinner des FIA Endurance Cup, einen guten Start. Als er das Auto an seinen Teamkollegen Michael Christensen übergab, lag er auf dem zweiten Platz in der Klasse GTE-Pro. Der Däne konnte diese Position trotz der heftigen Angriffe seiner Verfolger behaupten – bis er mit seinem 911 RSR für längere Zeit an die Box musste. Er nahm das Rennen später zwar wieder auf, doch da lag er schon zu viele Runden zurück, um noch einmal den Anschluss an die enteilte Konkurrenz schaffen zu können.

In der Klasse GTE-Am hatten zwei 911 RSR bis kurz vor Schluss beste Chancen auf eine Podiumsplatzierung. Der Elfer des Teams Abu Dhabi Proton Racing lag auf dem zweiten Platz, direkt dahinter folgte der 911 RSR des Teams KCMG. Doch auch sie konnten ihre Positionen nicht bis zum Schluss halten. KCMG landete schließlich auf dem vierten, Abu Dhabi Proton Racing auf dem fünften Platz. Gulf Racing, wie KCMG erstmals mit einem 911 RSR in der WEC am Start und zeitweise auf dem dritten Platz liegend, wurde Sechster.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/motorsport/porsche-motorsport-wec-silverstone-lmp1-919-hybrid-rennen-12452.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/c8831956-9dc2-4f33-814f-fbcb17700a40.zip

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

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