



Maratona per uomini e macchine

Le informazioni contenute in questa pagina riflettono lo stato dei fatti alla data di pubblicazione; alcune informazioni potrebbero risultare obsolete o non più accurate.

09/06/2015 24 Ore di Le Mans e WEC, LMP1

Dopo il suo ritorno nel 2014, Porsche affronta la seconda partenza nella LMP1, la massima categoria della famosa 24 Ore di Le Mans. Il 13 e 14 Giugno, infatti, si svolgerà l'ottantatreesima edizione di quella che è considerata la gara di durata più impegnativa del mondo. Le sessioni di qualificazione si svolgeranno Mercoledì e Giovedì fino alla mezzanotte sul circuito lungo 13,629 km, costituito in gran parte da quelle che sono normalmente strade pubbliche.

Le tre Porsche 919 Hybrid sono le più innovative delle 56 vetture e sono dotate di tecnologie all'avanguardia che saranno disponibili nei modelli di serie Porsche. La rivoluzionaria attenzione sull'efficienza del regolamento tecnico per i prototipi Le Mans di classe (LMP1) ha convinto Porsche, nel 2014, a tornare al massimo livello del Motorsport. La combinazione di un motore turbo V4 da due litri a benzina con due sistemi di recupero dell'energia (energia frenante ed energia di scarico) produce un sistema di alimentazione di circa 1.000 CV. Poiché sul circuito francese ad alta velocità è fondamentale

raggiungere una velocità massima di oltre 330 chilometri all'ora, la 919 è dotata di un pacchetto aerodinamico speciale per Le Mans. Con il pacchetto installato, i prototipi risentono di una minore resistenza aerodinamica e di una deportanza ridotta durante l'evento culminante del FIA World Endurance Championship rispetto alle altre sette gare di sei ore.

I piloti delle tre Porsche 919 Hybrid dalle differenti colorazioni hanno partecipato complessivamente alla gara di Le Mans per 43 volte. Alla guida del prototipo in colore rosso N. 17 ci saranno Timo Bernhard (Germania), Brendon Hartley (Nuova Zelanda) e Mark Webber (Australia). La vettura nera N. 18 vedrà alternarsi alla guida Romain Dumas (Francia), Neel Jani (Svizzera) e Marc Lieb (Germania). La terza Porsche, in colore bianco, sarà guidata da Earl Bamber (Nuova Zelanda), da Nico Hülkenberg (Germania) e da Nick Tandy (Gran Bretagna).

Riflessioni prima della gara:

Fritz Enzinger, Vice Presidente LMP1: "Le aspettative di Porsche a Le Mans sono molto elevate. Possiamo esserne decisamente orgogliosi, perché è tutto merito nostro, dopo avere ottenuto buoni risultati nelle nostre prime dieci gare e vincendone una, e ottenendo altri otto podi e sei pole position. Abbiamo una grande squadra e tre vetture in grado di vincere. Questo, per Porsche, è un modo veramente proficuo di affrontare la gara. Ora entra in gioco la gara, con tutte le sue incognite".

Alexander Hitzinger, Direttore Tecnico LMP1: "La Porsche 919 Hybrid è il prototipo più innovativo in tutto il settore. Siamo orgogliosi di essere gli unici in grado di generare otto megajoule di energia elettrica per giro, grazie ai nostri due sistemi di recupero di energia. Lo sviluppo della 919 a Weissach ha prodotto un enorme know-how in un breve tempo, che è importante per le vetture sportive del futuro per l'uso su strada, soprattutto per quanto riguarda il sistema di alimentazione. Il pacchetto aerodinamico Le Mans ha funzionato bene nel pre-test. Su questo circuito veloce, una bassa resistenza aerodinamica è fondamentale per un buon tempo sul giro. A Le Mans serve una vettura estremamente veloce e, allo stesso tempo, robusta. Ogni singolo componente della 919 deve possedere entrambe queste qualità. Questo è l'approccio che rende i nostri bolidi dei laboratori di ricerca in movimento".

Andreas Seidl, Direttore del Team: "Dopo il pre-test positivo ci siamo trattenuti a Le Mans qualche giorno in più per testare in corsa in alcuni componenti sul piccolo circuito Bugatti. Questo permette di alleggerire un po' il carico di lavoro per la settimana prima della gara. La sfida operativa legata a questa gara è veramente enorme. Test in anticipo, costruzione di tre Porsche 919 Hybrid completamente nuove, partecipare al pre-test in pista e poi affrontare la lunga settimana di gara. È importante gestire attentamente le risorse umane per risparmiare energia sufficiente per la corsa. In questo contesto, è estremamente importante superare prove e qualificazioni senza particolari problemi".

Piloti della Porsche 919 Hybrid N. 17

Timo Bernhard (34, Germania):

(8 gare: vittoria assoluta nel 2010, vittoria di classe GT nel 2002, 2° posto di classe GTE nel 2013, 2° posto GT2 nel 2005)

☒ A Le Mans nessuno ti regala niente e quest'anno la concorrenza tra i piloti in testa è particolarmente

serrata. Non ha senso puntare ad un certo risultato. Tutti noi dobbiamo semplicemente concentrarci nell'evitare qualsiasi errore nella preparazione, nelle qualificazioni e, soprattutto, in gara".

Brendon Hartley (25, Nuova Zelanda):

(3 gare dal 2012)

✕Guidare una Porsche LMP1 a Le Mans è un'esperienza talmente straordinaria che mi riesce difficile esprimere con le parole. Al nostro debutto qui, lo scorso anno, siamo andati bene, ma alla fine siamo stati sfortunati. Con l'evoluzione della 919 Hybrid siamo tornati più forti, ma al tempo stesso la concorrenza è diventata più agguerrita".

Mark Webber (38, Australia):

(ha partecipato nel 1998 e 1999 ma non in gara, una corsa nel 2014)

✕Le Mans è una corsa brutale e richiede uno straordinario lavoro di squadra. L'avversario più grande da combattere è la gara stessa. Dobbiamo sopravvivere a queste 24 ore, dobbiamo essere tecnicamente affidabili e far andare tutto nel modo giusto. È un'esperienza estremamente impegnativa. La pista è incredibilmente veloce e il ritmo delle 919 è fenomenale. Ci sono alcuni luoghi davvero iconici intorno alla pista, come Dunlop, il rettilineo di Mulsanne e le Esse Porsche. Ci sono diverse fasi della gara e i cambiamenti della luce: tramonto, crepuscolo, corse nel buio prima dell'alba, l'alba e un nuovo giorno con tanta strada ancora da fare. Niente è come Le Mans".

Piloti della Porsche 919 Hybrid N. 18

Romain Dumas (37, Francia):

(14 gare: vittoria assoluta nel 2010, 3° posto assoluto nel 2007, vittoria di classe GTE nel 2013, 2° posto classe GT2 nel 2001 e 2002, 3° posto classe GT nel 2004)

✕Le Mans è grande. Così la vede il mondo del Motorsport e per me, come francese, è comunque il più grande evento. Ci siamo preparati molto bene. Abbiamo una buona vettura e una buona velocità. Ciò di cui abbiamo bisogno ora per questa lunghissima corsa è un po' di fortuna. Poi, ne sono sicuro, possiamo puntare in alto".

Neel Jani (31, Svizzera):

(6 gare dal 2009)

"Per tutti noi, Le Mans è la regina delle corse. La velocità in rettilineo e nelle curve veloci è molto elevata, e non bisogna dimenticare che stiamo guidando su strade pubbliche. Si tratta di una sfida diversa rispetto all'asfalto liscio di un circuito permanente. Tutte le squadre sono molto più veloci rispetto al 2014. Non vediamo l'ora di affrontare questa grande battaglia".

Marc Lieb (34, Germania):

(9 gare: vittorie di classe GTE nel 2013, GT2 nel 2010, GT nel 2005, 2° posto classe GT nel 2003)

✕La concorrenza tra i prototipi dei diversi costruttori è molto serrata. Quest'anno mi aspetto una 24 ore particolarmente dura ed emozionante. Abbiamo lavorato molto e la 919 è una vettura molto veloce. Una questione cruciale è per quanto tempo ogni vettura sarà in grado di rimanere con lo stesso set di gomme. Per quanto riguarda la gestione degli pneumatici, abbiamo ancora margine di miglioramento.

Ma non importa quanto bene ci si prepari, alla fine bisogna fare i conti con la distanza e la consapevolezza che a Le Mans ci si può sempre aspettare l'imprevedibile".

Piloti della Porsche 919 Hybrid N. 19

Earl Bamber (24, Nuova Zelanda):
(Debuttante)

☒ Guidare la 919 a Le Mans per la prima volta al pre-test è stata un'esperienza straordinaria e una buona preparazione, adesso non vedo l'ora che arrivi il giorno della gara. Il primo obiettivo per tutti è quello di finire questa gara senza incidenti. Poi dobbiamo avere un ritmo sufficiente per ottenere un buon risultato. Sarà una settimana favolosa e anche molto lunga".

Nico Hülkenberg (27, Germania):
(Debuttante)

☒ Ho avuto il mio primo assaggio della pista durante il pre-test e l'ho trovato davvero emozionante. Puoi riuscire a guidare a un grande ritmo. Attendo i lunghi turni della gara. Mi sento bene nella Porsche 919 Hybrid a Le Mans, ma imparerò molto di più durante la settimana della gara. Quindi non mi piace fare previsioni sul risultato. Il mio primo desiderio è quello di fare bene sulla distanza, visto che questa è l'esperienza che voglio più di ogni altra cosa".

Nick Tandy (30, Gran Bretagna):
(2 corse con Porsche in classe GTE-Pro)

☒ Le Mans è una gara talmente importante per la sua storia e per il significato che ha nel Motorsport. È il test decisivo di velocità e resistenza. Qui è fondamentale trovare il giusto equilibrio tra le due, perché non si può avere l'una senza l'altra. Naturalmente, potresti guidare lentamente e l'auto probabilmente durerà per sempre, senza problemi. Ma a Le Mans non ci si può permettere questo approccio. La chiave è trovare il giusto compromesso".

Dati e cifre:

Con 16 vittorie assolute, Porsche detiene il record a Le Mans.

La prima vittoria assoluta Porsche risale al 14 Giugno 1970 (Hans Herrmann/Richard Attwood al volante di una 917 KH Coupé), l'ultima vittoria è del 7 Giugno 1998 (Laurent Aiello/Allan McNish/Stéphane Ortelli a bordo di una Porsche GT1).

Secondo le statistiche ufficiali ACO, 770 vetture Porsche hanno corso a Le Mans: anche questo è un record.

Il giro di qualificazione più veloce è stato ottenuto da Hans-Joachim Stuck nel 1985 con una Porsche 962 C (velocità media 251,815 km/h). Dal 1990 sono state collocate delle chicane per interrompere il lungo rettilineo di Mulsanne. Sul circuito attuale servirebbe un tempo sul giro inferiore a 3:14.843 minuti per battere il record di Stuck.

Nel 2014, le due Porsche 919 Hybrid si sono qualificate al secondo (Dumas, 3:22,146 minuti) e quarto posto (Bernhard, 3:22,908 minuti).

Il miglior tempo assoluto sul giro, nelle 82 edizioni della gara disputate fino ad ora, è stato ottenuto nel 1971 nella giornata di test da Jackie Oliver, che ha percorso il circuito lungo 13,469 km in 3:13.6 minuti (velocità media 250,457 km/h) al volante della sua Porsche 917. Nello stesso anno, il pilota ha conseguito il giro più veloce in 3:18.4 minuti (velocità media 244,387 km/h).

I record attuali sul circuito lungo 160 metri in più a partire dal 2010: nella gara, una Peugeot 908 ha raggiunto il miglior tempo sul giro con 3:19,074 minuti e una velocità media di 246,463 km/h.

La distanza di gara più lunga è stata coperta nel 2010 da Timo Bernhard/Romain Dumas/Mike Rockenfeller nella loro vittoria assoluta per Audi, per un totale di 5.410,713 km (397 giri, velocità media 225,228 km/h).

Nelle qualifiche (Mercoledì e Giovedì fino a mezzanotte), tutti i 168 piloti provenienti da 29 nazioni devono percorrere almeno cinque giri con il buio.

Mentre le norme del WEC prevedono una media dei giri più veloci di due piloti, il classico metodo di Le Mans considera semplicemente il giro più veloce guidato con la vettura.

La notte di Le Mans è una delle più corte dell'anno: il sole tramonta il Sabato alle 21.59 e sorge la Domenica alle 05.59.

In modalità di corsa normale (senza eventuali periodi di safety car), la Porsche 919 Hybrid deve rifornirsi ogni 13 giri.

Il rifornimento e il cambio gomme possono essere effettuati solo in modo sequenziale e non nello stesso momento. Solo due meccanici possono intervenire contemporaneamente durante il cambio gomme, che quindi è molto più a lungo rispetto a quello della Formula Uno, ad esempio.

Di norma, i piloti vengono sostituiti solo quando sono necessari nuovi pneumatici.

Due rifornimenti completi del serbatoio con un solo set di gomme Michelin sono il minimo indispensabile, tre dovrebbero essere standard e di notte possono essere quattro.

Durante la gara, nessun pilota può guidare per più di quattro ore in un arco di tempo di sei ore. Nessun pilota può guidare per più di 14 delle 24 ore.

A causa della lunghezza del circuito, a Le Mans ci sono tre safety car.

Oltre alle tre auto da corsa, l'attrezzatura per la pista comprende un telaio di riserva, sei motori, sei scatole di trasmissione anteriori e sei posteriori, nove spoiler anteriori e nove posteriori, 80 cerchi, 120

radio e cuffie.

La quantità di energia elettrica che un pilota può utilizzare per ciò che è noto come booster (potenziamento), è limitata. La Porsche 919 Hybrid può consumare esattamente 2,22 chilowattora (kWh) di energia elettrica per ogni giro di 13,629 km.

Nel 2014, il vincitore di Le Mans ha percorso 379 giri. Su questa distanza (5.165,391 km), la 919 Hybrid potrebbe generare e utilizzare 842,2 chilowattora (kWh) grazie ai suoi due sistemi di recupero di energia. La quantità di energia elettrica sufficiente a coprire i consumi di tre mesi di una famiglia media tedesca.

La Porsche 919 Hybrid dispone di un sistema di alimentazione che produce circa 1.000 CV. Oltre 500 CV sono erogati dal motore turbo a benzina V4 da due litri, mentre il motore elettrico, alimentato dai sistemi di recupero dell'energia, sviluppa oltre 400 CV.

La Porsche 919 Hybrid accelera da 0 a 100 km/h in 2 secondi e da 0 a 200 km/h in 4,5 secondi.

Nella parte più veloce del rettilineo di Mulsanne la 919 raggiunge circa 330 km/h. Per la parte più lenta (Arnage) deve rallentare fino a circa 70 chilometri all'ora.

A causa della deportanza e, di conseguenza, dell'aumento del carico sulle ruote, la superficie di contatto degli pneumatici Michelin può persino raddoppiare. Normalmente hanno una larghezza di 310 mm.

Sono essere impiegati quattro i tipi di pneumatici: pneumatici slick per l'asciutto, un pneumatico ibrido (nessun profilo ma mescola più morbida) per le condizioni miste e gli pneumatici da bagnato intermedi e per pioggia forte o estremi. L'intero treno di gomme da bagnato riesce a disperdere fino a 120 litri d'acqua al secondo.

9,2 chilometri dei 13,6 totali del circuito sono costituiti da quelle che sono normalmente strade pubbliche.

Tutto sommato, c'è più che onore e gloria da vincere a Le Mans: viene infatti assegnato il doppio dei punti rispetto alle altre sette gare del FIA World Endurance Championship (WEC), ciascuna della quali ha una durata di sei ore.

Nella classifica WEC, dopo due delle otto gare, il team Porsche con 53 punti è attualmente al secondo posto dietro Audi (70) e davanti a Toyota (47).

La Porsche 919 Hybrid è stata progettata e costruita presso il Centro Sviluppo di Porsche a Weissach, dove lavorano 230 membri del team.

Il core team Porsche per le tre vetture LMP1 sul circuito di gara a Le Mans è composto da 120 membri (ingegneri, meccanici, gestione del team). A questo si aggiunge il personale di comunicazione e

marketing, sponsorizzazioni e supporto piloti.

Fino a 19 cuochi sono impegnati nel Team e Media Hospitality nel paddock, a volte tutto il giorno. La loro lista della spesa comprende: 4.700 uova, 420 kg di pasta, 300 meloni, 6.000 litri di acqua minerale e 2.000 pagnotte.

Mentre la maggior parte dei membri del team riesce a dormire un po' durante la notte della gara, appena è possibile, i letti dei piloti si trovano nei container situati dietro ai box.

L'organizzatore, l'Automobile Club de l'Ouest (ACO), ha annunciato che alla scorsa edizione della gara hanno assistito 263.300 spettatori, ma il numero tenderà ad aumentare.

Programma per il Team Porsche (LMP1):

Il controllo tecnico delle 56 vetture da corsa, che si suddividono in quattro classi, inizia la domenica che precede la gara, il 7 giugno, presso la Place de la République. Si tratta di un evento pubblico che si svolge nel centro della città. La commissione esaminatrice ispeziona le vetture e i 168 piloti devono presentare i loro documenti. Il controllo per il team Porsche LMP1 è previsto lunedì 8 Giugno, dalle 13:30 alle 14:20. Le ultime squadre completeranno questa parte tecnico amministrativa alle 18:00 di lunedì.

Martedì, 9 Giugno:

17:00-18:30 Sessione di autografi, pit lane

Mercoledì, 10 Giugno:

13:30-14:00 Incontri con il team (LMP1) per i media, Team and Media Hospitality

16:00-20:00 Prove libere

22:00-24:00 Qualificazioni

Giovedì, 11 Giugno:

15:30-16:00 Incontri con il team (LMP1) per i media, Team and Media Hospitality

19:00-21:00 Qualificazioni

22:00-24:00 Qualificazioni

Venerdì, 12 Giugno:

10:00-20:00 Pit walk

13:00-14:00 Conferenza stampa Porsche nel Porsche Experience Center

17:30-19:30 Parata dei piloti nel centro della città

Sabato, 13 Giugno:

09:00-09:45 Warm up

14:22 Inizio della cerimonia di avvio della gara

15:00 Inizio della gara

Comunicazione in diretta dai box su Twitter @PorscheRaces.

Se si desidera ricevere automaticamente i comunicati stampa e il materiale fotografico, accedere agli archivi e scaricare il materiale video, basta registrarsi all'indirizzo <https://presse.porsche.de>, dove è disponibile, nella banca dati Porsche, anche la nuova Porsche Motorsport Media Guide.

I video sono reperibili sui canali Porsche su Vimeo e YouTube.

www.newsroom.porsche raggruppa gli ultimi comunicati stampa e le informazioni di base ed è accessibile senza registrazione.

Diverse funzioni in tempo reale quali la camera on-board, i tempi e il tracciamento GPS sono implementati nella nuova Porsche Motorsport App, disponibile per il download gratuito per i dispositivi Apple e Android nei rispettivi App Store.

Ulteriori interessanti informazioni su Porsche Motorsport vi attendono all'indirizzo <https://Porsche.com/FutureSportscar>

MEDIA ENQUIRIES



Holger Eckhardt

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

Link Collection

Link to this article
<https://newsroom.porsche.com/it/ppdb/2015/06/maratona-per-uomini-e-macchine.html>

Media Package
<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/dbd5c803-897a-43aa-980b-3bebfd111965.zip>