

Rennsport extrem

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

19/05/2015 24-Stunden-Rennen sind lang. Aber die Operation „Le Mans“ dauert noch bedeutend länger. Bereits am 18. Mai begann für das Porsche-Team der Aufbau im Fahrerlager der berühmten Rennstrecke in Frankreichs Nordwesten.

Eine Vorhut von zwölf Mitarbeitern errichtet eine zweigeschossige Stahlhalle hinter der Box und den ebenfalls zweigeschossigen Containerbau für das Lager und die Fahrerräume. Am 27. Mai gehen die voll geladenen Teamtrucks auf ihre 800 Kilometer weite Reise von Weissach in die Stadt an der Sarthe. Acht Teammitglieder bereiten die Garage für den Einsatz der drei Porsche 919 Hybrid vor.

Parallel werden von anderen Aufbautrupps peu à peu die Team- und Media-Hospitality im Fahrerlager, die Gäste-Hospitality im neuen Porsche Experience Center, der Fanbereich im sogenannten Village, die Gäste-Lounge in den Porsche-Kurven und Räumlichkeiten über den Boxen erbeziehungsweise eingerichtet. Plus: das Camp für 750 Porsche-Mitarbeiter von allen Standorten. Sie fiebern mit, wenn die extremsten Fahrzeuge ihres Unternehmens als Technologieträger für zukünftige

Straßensportwagen zum Härtetest antreten. Die rund 1000 PS starken Hybrid-Rennwagen stellen ein ideales Entwicklungsumfeld für innovative Antriebstechnologien dar.

In der „Space Station" laufen die Informationen zusammen

Alles, was für den Betrieb der drei 919 Hybrid notwendig ist, muss bereits zum Testtag am 31. Mai fertig sein. Beim Rennstart 13 Tage später werden 120 Teammitglieder, 2500 Medienschaffende aus 49 Ländern und 270.000 Zuschauer vor Ort sein.

Teamchef Andreas Seidl ist unter LMP1-Leiter Fritz Enzinger der Verantwortliche für alles Operative. Sein Platz beim Rennen ist die teamintern „Space Station" genannte Informationszentrale an vorderster Front in der Garage. An Seidls Seite arbeitet Crew Chief Amiel Lindesay. Der Neuseeländer verteilt gemeinsam mit den Renningenieuren die Aufgaben per Funk weiter an die insgesamt 19 Mechaniker. Welcher Reifensatz ist der nächste, wie viel Benzin ist zu tanken, was muss sonst noch alles beim Boxenstopp erledigt werden.

„Le Mans lässt sich nicht simulieren"

Seidl ist verkabelt mit den Funkgeräten für die Fahrzeuge und die Box sowie den Interkomm-Kanälen, auf denen er mit den Ingenieuren spricht. Fahrerkommentare, technischer Zustand der Fahrzeuge, Reifenwahl, Boxenstoppstrategie, Wetterbeobachtung, Konkurrenzbeobachtung – auf Seidls Ohren läuft alles zusammen. Der Bayer muss einen klaren Kopf behalten, Informationen kanalisieren und blitzschnell entscheiden.

„Die Koordination von drei Autos ist für uns alle noch einmal eine größere Herausforderung", ist sich der Teamchef bewusst. „Das Rennen in Spa hat darauf einen Vorgeschmack gegeben, aber das waren nur sechs Stunden. Bei unseren 30-Stunden-Tests haben wir viele Eventualitäten durchgespielt. Trotzdem: Le Mans lässt sich nicht simulieren – und ohne eine super eingespielte Mannschaft auch nicht erfolgreich durchstehen."

Die Renningenieure sitzen in ihren überdachten Ständen an der Boxenmauer – vor sich haben sie sechs Monitore. Sie halten als einzige den Sprechfunkkontakt zu den Fahrern. Auf dem separaten Boxenkanal und via Interkomm sprechen sie mit Lindesay, Seidl, Ingenieuren und anderen Teammitgliedern. Es gibt drei dieser Stände an der Boxenmauer, eines pro Fahrzeug.

Der rote Prototyp mit der Startnummer 17 wird pilotiert von Timo Bernhard, Brendon Hartley und Mark Webber. Am Steuer der schwarzen Nummer 18 wechseln sich Romain Dumas, Neel Jani und Marc Lieb ab. Die weiße Nummer 19 ist in den Händen von Earl Bamber, Nico Hülkenberg und Nick Tandy. Renningenieur für die Startnummer 17 ist Kyle Wilson-Clarke (Großbritannien). Im Boxenstand für die Nummer 18 sitzt Renningenieur Mathieu Galoche (Frankreich). Für die Nummer 19 ist es Renningenieur Stephen Mitas (Australien), der gleichzeitig auch als leitender Renningenieur aller drei Fahrzeuge

fungiert.

69 Personen kümmern sich um drei Fahrzeuge

Die Crew pro Fahrzeug besteht aus 23 Personen: Renningenieur, Performance-Ingenieur, Daten-Ingenieur, Hybrid-Ingenieur, Motor-Ingenieur, System-Ingenieur, 12-Volt-Versorgungsingenieur, Software-Ingenieur, Motor-Applikationen-Ingenieur, Getriebe-Ingenieur, Aerodynamik-Ingenieur, Nummer-1-Mechaniker, Vorderachsmechaniker, Hinterachsmechaniker, Motormechaniker, Getriebemechaniker, Elektriker, Tanker, Reifenmann, Lagerist, dem zuständigen Mechaniker für die Luftlanze und die Betankungsanlage sowie einem flexibel einsetzbaren Springer. 68 Männer und eine Frau (Getriebeingenieurin) sind auf ihre Fahrzeuge fixiert.

Das 90-seitige Sportliche Reglement definiert, wie ein Boxenstopp ablaufen darf: Maximal 60 km/h in der Boxengasse, beim Halt vor der Garage mindestens ein halber Meter Abstand zur boxenseitigen Begrenzungslinie, höchstens vier Mechaniker dürfen das Auto in die Garage schieben, sollte dies nötig sein. Losgefahren werden darf nur, wenn das Auto parallel zur Fahrtrichtung vor der Garage steht – und dann bitte ohne durchdrehende Räder, sonst gibt es eine Stop&Go-Strafe.

Klare Regeln bei den Boxenstopps

Bei allen Boxenstopps muss der Motor ausgeschaltet werden, und beim Tankvorgang (Fassungsvermögen 68,5 Liter) muss das Auto auf seinen Rädern stehen. Auf der 13,629 Kilometer langen Strecke in Le Mans darf der Porsche 919 Hybrid maximal 4,76 Liter Benzin pro Runde verbrauchen, kommt mit einer Tankfüllung also 14 bis 15 Runden weit. Zwei Mechaniker dürfen betanken, ein weiterer muss mit einem Feuerlöscher parat stehen, ein vierter am Notausventil. Parallel dürfen maximal zwei Mechaniker ans Auto zum Reinigen der Frontscheibe, Scheinwerfer, Spiegel und Kameras sowie zum Auslesen der Daten und der Erdung des Fahrzeugs.

Ein Fahrerwechsel darf während des Nachtankens beginnen, dauert aber zu lange, um bei einem reinen Tankstopp abgeschlossen zu werden. Deshalb wechseln sich die Piloten erst ab, wenn auch frische Reifen gebraucht werden. Nach dem Tanken ermöglicht ein pneumatischer Wagenheber den Radwechsel. Dabei dürfen nur zwei Mechaniker gleichzeitig am Auto arbeiten, und es darf nur ein Schlagschrauber zur Zeit verwendet werden.

19 Sekunden für den perfekten Radwechsel

Ein zweiter Schlagschrauber und zwei weitere Mechaniker sind wie beim Staffellauf involviert: In einem ausgeklügelten Ballett flitzen sie zum Lösen, Wegnehmen, Anreichen und Befestigen der Räder abwechselnd zurück in die Garage. Ein perfekter Radwechsel dauert im Porsche Team 19 Sekunden. Fällig ist er in Le Mans frühestens nach zwei Tankfüllungen. In der Nacht versucht man das Intervall zu

verdoppeln. Dann müssen die Fahrer knapp vier Stunden am Stück durchhalten. Das ist mehr als das Zweifache einer Formel-1-Grand-Prix-Distanz.

Sollte es nötig sein, den Datenrekorder für die Rennleitung oder den Durchlaufmesser für den Kraftstoff zu tauschen, darf dies von zusätzlichen Mechanikern erledigt werden. Alle Helfer müssen wieder zurück in der Box sein, ehe der Fahrer startet. Dann ist er auf sich gestellt: Bei einem technischen Problem außerhalb der Boxengasse oder der Startaufstellung kann er nur auf sein mitgeführtes Notwerkzeug zurückgreifen.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/motorsport/porsche-24-stunden-von-le-mans-motorsport-919-hybrid-2015-wec-11025.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/dd2bdac1-f4a8-48df-86f9-3f67b0bb45ec.zip

Externe Links
http://www.porsche.com/specials/en/international/mission-report/

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