

Motorsport 12.04.2018

Porsche peilt in Kalifornien den zweiten Saisonsieg an

Nach dem Saisonauftakt in Florida mit den Langstreckenklassikern in Daytona und Sebring zieht die IMSA SportsCar Championship weiter nach Kalifornien. In Long Beach steht am 14. April das mit 100 Minuten kürzeste Rennen des Jahres auf dem Programm.



Das Porsche GT Team setzt auf dem 3,167 Kilometer langen Stadtkurs zwei Porsche 911 RSR in der mit vier Automobilherstellern stark besetzten Klasse GTLM ein. Für die Fans ist Long Beach einer der Saisonhöhepunkte, da neben den faszinierenden Sportwagen auch die in den USA ebenfalls sehr populären Indycars mit einem Meisterschaftslauf am Start sind. Durch den Sieg beim Zwölfstundenrennen in Sebring hat sich Porsche sowohl in der Hersteller- als auch in der Fahrer- und Teamwertung der IMSA SportsCar Championship auf den zweiten Platz verbessert. Zweiter ist Porsche auch im prestigeträchtigen North American Endurance Cup. Für diese härteste Performance- und Zuverlässigkeitswertung im weltweiten GT-Rennsport werden die Langstreckenrennen Daytona, Sebring, Watkins Glen und Petit Le Mans gewertet.

Das Rennen

Beim Aufbau des Stadtkurses im Hafenviertel von Long Beach werden über fünf Kilometer Zaun montiert und rund 1.400 Betonblöcke gesetzt. Das Rennen in der Postkartenkulisse mit Sonne, Meer und Palmen ist das amerikanische Pendant zum Grand Prix von Monaco. Tatsächlich war von 1976 bis 1983 auch die Formel 1 mit dem Grand Prix der USA West auf dieser Strecke zu Gast. Wie im Fürstentum an der Cote d'Azur fehlt es auch in Long Beach nicht an Stars und Sternchen. Kein Wunder – die Traumfabrik Hollywood liegt gleich um die Ecke.

Die Porsche-Fahrer

Im Cockpit des 911 RSR mit der Startnummer 911 wechseln sich Patrick Pilet (Frankreich) und Nick Tandy (Großbritannien) in der Klasse GTLM ab. Sie haben 2016 in Long Beach gewonnen und kürzlich in Sebring den ersten Saisonsieg mit dem 911 RSR gefeiert. Laurens Vanthoor (Belgien) und Earl Bamber (Neuseeland) teilen sich den zweiten vom Porsche GT Team eingesetzten 911 RSR mit der Startnummer 912. Die Klasse GTD, in der Porsche-Kundenteams mit dem 911 GT3 R antreten, ist in Long Beach nicht am Start.

Die Fahrer müssen in der Lage sein, ein Rennauto auch über eine längere Renndistanz am Limit zu bewegen. Dabei dürfen sie keinen Fehler machen. Sie müssen die Fähigkeit haben, auf Anweisung ihrer Box in bestimmten Rennsituationen ihre Fahrweise umzustellen, also beispielsweise spritsparend zu fahren oder die Reifen zu schonen. Dabei dürfen sie aber keinesfalls zu langsam werden. Und falls es die Rennsituation erfordert, müssen sie auch mit vollem Einsatz angreifen können. Erschwert wird ihre Aufgabe dadurch, dass sie nicht nur ihr eigenes Rennen in ihrer Klasse fahren, sondern gleichzeitig andere Autos auf der Strecke sind, die große Leistungsunterschiede aufweisen. Das birgt ein enormes Risiko. Während sie in der Klasse GTLM gegen leistungsmäßig fast identische Konkurrenten kämpfen, müssen sie gleichzeitig noch weitaus langsamere GTD-Autos überholen und aufpassen, wenn sie selbst von den stärkeren Prototypen überholt werden. In diesen Situationen können viele Fehler passieren. Die große Herausforderung in der IMSA Championship ist es, an den GTD-Autos vorbeizukommen, ohne sich von ihnen zu lange aufhalten zu lassen, sowie die Prototypen an der richtigen Stelle überholen zu lassen, ohne dass es einen selbst zu viel Zeit kostet. Diese Situationen in Sekundenschnelle richtig einzuschätzen, erfordert große Umsicht und Erfahrung.

Nicht zuletzt wegen solcher Anforderungen wählt Porsche seine Fahrer mit großer Sorgfalt aus. Durch das System der weltweiten Markenpokale und spezielle Sichtungen werden hoffnungsvolle Talente frühzeitig erkannt und gefördert. Das Porsche Juniorprogramm ist eine im Motorsport einmalige Erfolgsgeschichte und hat viele ehemalige und aktuelle Werksfahrer hervorgebracht. Die Porsche Young Professional stehen kurz vor dem Sprung zum Werksfahrer und werden von Porsche mit Einsätzen bei Kundenteams im weltweiten GT-Rennsport unterstützt und gefördert.

Der 911 RSR



Die 911 RSR

Beim 911 RSR wurde für seine zweite Rennsaison neben Setup-Optimierungen vor allem die Zuverlässigkeit weiter verbessert. Der vor der Hinterachse eingebaute Motor leistet je nach Restriktorgroße rund 375 kW (510 PS). Für aerodynamische Effizienz und ein hohes Maß an Abtrieb sorgt der große Heckdiffusor in Kombination mit dem hängend angebundenen Heckflügel.

Ein GT-Rennauto muss, anders als ein Formelwagen oder ein Le-Mans-Prototyp auf einem Serienauto basieren. Das ist im Reglement festgeschrieben. Die Regeln in der GTE/GTLM-Kategorie sind sehr eng gefasst und lassen den Ingenieuren bei der Entwicklung nur klar definierte Spielräume. Beim aktuellen 911 RSR haben die Konstrukteure aus Weissach die Möglichkeiten des Regelwerks konsequent ausgenutzt. Sogar der Motor wurde vor die Hinterachse geschoben, um so Platz für einen großen Heckdiffusor zu schaffen. Solche Diffusoren pressen das Heck bei hohen Geschwindigkeiten stark auf die Fahrbahn ohne den Luftwiderstand drastisch zu erhöhen. Insgesamt zeichnet sich der 911 RSR durch eine sehr effiziente Aerodynamik, also hoher Anpressdruck bei gleichzeitig geringem Luftwiderstand aus. Durch die geänderte Schwerpunktlage wird gleichzeitig eine gleichmäßigeren Belastung der Reifen und somit ein konstant höherer Grip der Reifen als beim bisherigen Heckmotorkonzept erreicht.

Die Reifen

Ein sehr wichtiger Faktor für die Performance eines Rennautos sind die Reifen. Wie gut sie funktionieren, ist abhängig von der Temperatur, der Asphaltbeschaffenheit und der Strecke. Bei der Abstimmungsarbeit die richtigen Reifen für alle Bedingungen zu finden, ist einer der Schlüssel zum Erfolg. Das Auto muss mit den Reifen möglichst schnell sein, ohne dass die Reifen deshalb zu stark abbauen. Sie müssen im Renneinsatz in den USA mindestens eine Stunde – das ist in der Regel die Zeit zwischen zwei Boxenstopps – möglichst konstant bleiben. In der WEC müssen sie auch einen Dopplestint ohne zu große Gripeinbußen überstehen.

Die Zeiten

Das Rennen startet am Samstag, 14. April, um 13.05 Uhr Ortszeit (22.05 Uhr MESZ). Live übertragen wird es außerhalb der USA im Internet auf www.imsa.com.

Stimmen vor dem Rennen

Dr. Frank-Steffen Walliser, Leiter Motorsport und GT-Fahrzeuge: „Nach unserem grandiosen Erfolg beim Zwölfstundeklassiker in Sebring starten wir jetzt in Long Beach zum kürzesten Rennen der Saison. Viel größer könnten die Gegensätze nicht sein. Kalifornien ist der wichtigste Porsche-Markt in den USA. Das macht dieses Rennen für uns zu einer sehr speziellen Herausforderung. Viele unserer Kunden und Fans kommen von sehr weit her, um den 911 RSR auf dem faszinierenden Stadtkurs im Renneinsatz zu erleben. Dieses große Interesse ist für uns eine Verpflichtung, im Kampf um den Sieg alles zu geben und den Zuschauern einen Eindruck davon zu vermitteln, welches Potenzial in einem Porsche steckt. Abgesehen davon ist Long Beach, das nicht umsonst als das Monte Carlo der USA gilt, ein absoluter Saisonhöhepunkt.“

Pascal Zurlinden, Gesamtprojektleiter GT-Werksmotorsport: „In Long Beach steht das ganze Team unter extremer Anspannung. Das kurze Rennen ist der reinste Nervenkitzel. Die Fahrer dürfen sich auf dem engen Stadtkurs keinen Fehler erlauben, sonst landen sie in der Mauer. Und jede Sekunde, die wir an der Box liegenlassen, tut doppelt weh. Tanken, neue Reifen, Fahrerwechsel – beim einzigen Stopp darf nichts schief laufen, sonst ist das Rennen verloren. In der kurzen Trainingszeit das perfekte Setup für unseren 911 RSR zu finden, ist eine weitere große Herausforderung.“

Patrick Pilet (911 RSR #911): „Der Stadtkurs in Long Beach ist eine meiner Lieblingsstrecken in den USA. Vor zwei Jahren haben wir dort gewonnen, das wollen wir jetzt wiederholen. Nach unserem Sieg in Sebring ist das ganze Team voll motiviert. Die Fans wissen sehr gut, warum sie nach Long Beach kommen: Auf dieser anspruchsvollen Strecke mit vollem Einsatz permanent am Limit zu fahren, ist für die Fahrer eine tolle Herausforderung und sorgt für spannende Rennen.“

Nick Tandy (911 RSR #911): „Long Beach ist ein ganz besonderer Ort, um Rennen zu fahren. Ein toller Stadtkurs, der sehr viel Spaß macht. Der Vergleich mit Monaco trifft wirklich zu. Die Strecke ist schwierig und wird von Training zu Training schneller, je mehr Reifenabrieb auf dem Asphalt klebt. In der kurzen Trainingszeit das perfekte Setup für unseren 911 RSR zu finden, setzt das ganze Team von Anfang an unter Druck.“

Laurens Vanthoor (911 RSR #912): „Ich fahre sehr gerne auf Stadtkursen. Sie sind eine besondere Herausforderung, weil man die ganze Zeit unglaublich fokussiert sein muss und sich nicht den kleinsten Fehler erlauben darf. Dass wir an diesem Wochenende zusammen mit der Indycar-Serie fahren, macht das Rennen auch für die vielen Fans zu einem Highlight der Saison.“

Earl Bamber (911 RSR #912): „Long Beach ist einzigartig. Der Stadtkurs ist einer der schönsten der Welt und einer der schwierigsten. Es gibt so gut wie keine Auslaufzonen. Jeder Fehler wird sofort bestraft. Wenn du in einer Kurve zu schnell bist, knallst du in die Mauer. Ich liebe Stadtkurse. Sie sind etwas ganz Besonderes und für uns Fahrer eine tolle Abwechslung. Aber nicht nur das: Kalifornien mit Sonne und Meer macht einfach Spaß.“

[#IMSA](#) - Racing between walls, tyres and fences: The [#BUBBAGP](#) on Saturday at Long Beach is one of the biggest challenges for the [#911RSR](#), the [#WeatherTechChampionship](#) has to offer. The [#Sebring12](#) winning [#PorscheGTTeam](#) is ready for the "Monte Carlo of America". [@Porsche](https://twitter.com/Porsche) [pic.twitter.com/4Gsmosodkr](https://twitter.com/Porsche)

—Porsche Motorsport (@PorscheRaces) [11. April 2018](#)

Die Balance of Performance

Im GT-Sport dienen Autos mit unterschiedlichsten Konzepten als Basis. So dienen Fahrzeuge mit Front- Mittel- und Heckmotor als Basis, Autos mit unterschiedlicher Stirnfläche, mit Turbo- und Saugmotoren, großem und kleinem Hubraum, hohem und niedrigem

Gewicht. Um alle diese Fahrzeuge auf eine theoretisch gleiches Leistungsniveau zu bringen, kommt die Balance of Performance zum Einsatz. Alle Autos müssen sich auf der Rennstrecke in einem vorgegebenen Performancefenster bewegen. Einflüsse wie Teamleistung, Strategie und Können der Fahrer werden bei der BoP nicht berücksichtigt. Das am häufigsten eingesetzte Mittel zur Anpassung des Performanceniveaus ist die Zu- bzw. Ausladung von Gewicht sowie die Erhöhung bzw. Beschränkung der Motorleistung mittels Restriktor oder Boost. Entscheidend für den Erfolg auf der Rennstrecke soll nach dem Willen der Reglementverantwortlichen nicht mehr das individuelle Potenzial eines Fahrzeugs sein, sondern Faktoren wie etwa die Leistung der Fahrer, die Rennstrategie, ein perfektes Setup oder die Arbeit des Teams bei den Boxenstopps. Die BoP in der FIA WEC und der IMSA folgt der gleichen Grundlogik. Dennoch gibt es unterschiedliche BoP-Einstufungen und die Anpassungen erfolgen unabhängig voneinander. Im Gegensatz zur Formel 1 oder zur LMP1-Kategorie ist es quasi unmöglich, seinen Konkurrenten mehrere Sekunden pro Runde wegzufahren. Die BoP lässt es einfach nicht zu, sich auf der Performanceseite – auf welche Art und Weise auch immer – einen größeren Vorsprung vor seinen Konkurrenten zu erarbeiten.

Die Konkurrenz

In keiner anderen weltweiten Rennserie ist die Konkurrenz so stark wie in der Klasse GTLM der IMSA SportsCar Championship sowie in der FIA WEC. Neben Porsche sind in dieser am härtesten umkämpften Kategorie vier weitere Automobilhersteller am Start: BMW, Chevrolet, Ferrari und Ford in der IMSA sowie Aston Martin, BMW, Ferrari und Ford in der WEC. Diese Hersteller operieren alle mit einem hohen technischen Aufwand, setzen hohe Budgets ein und vertrauen ihre hochentwickelten Rennautos nur professionellen Teams und Fahrern an. Aus diesem Grund ist die Leistungsdichte von Natur aus schon sehr hoch. In Sebring fuhr der siegreiche 911 RSR nur wenige Sekunden vor dem besten BMW ins Ziel – und das nach zwölf Stunden und 328 Runden auf einer sehr schwierigen Strecke. Um ein solches Rennen als Sieger zu beenden, müssen alle Faktoren passen. Selbst kleine Fehler vereiteln in der Regel bereits den Sieg.

Die Abstimmung

Mit der Abstimmung, die vom Fahrer und ihrem Team in der Regel bei Tests oder spätestens im freien Training erarbeitet wird, wird das Rennauto möglichst optimal der jeweiligen Rennstrecke angepasst. Besonders während eines Langstreckenrennens können sich die äußeren Bedingungen und damit auch die Streckenbeschaffenheit ändern. Die Abstimmung muss also so gewählt sein, dass das Auto selbst bei sich ändernden Streckenbedingungen eine gute Performance zeigt. Eine gute Abstimmung ist deshalb immer ein Kompromiss zwischen den vielen für die jeweilige Rennstrecke relevanten Parametern.

Die Strategie

Wenn sich eine Rennsituation von jetzt auf nachher ändert, schlägt die Stunde der Strategen. Jedes Team hat solche Spezialisten in seinen Reihen, die in so einem Fall innerhalb von einer oder zwei Sekunden eine finale Entscheidung treffen müssen, die meistens weitreichende und für den weiteren Rennverlauf entscheidende Folgen hat. Im normalen Rennverlauf ist es ihre Aufgabe, zu beobachten, was die Konkurrenz macht, auf veränderte Bedingungen wie beispielsweise Gelbphasen, Unfälle und Wetterveränderungen richtig zu reagieren sowie das Team schnell und exakt auf die entstandene neue Situation einzustellen. Die Strategen sind in der Lage, mit Hilfe von Simulationsprogrammen Rennverläufe in Sekundenschnelle vorzuberechnen und zu analysieren und daraus die richtigen Schlüsse für Fahrer und Team zu ziehen.

Die Boxenstopps

In keiner anderen Rennsituation steht die Mechanikercrew so sehr im Fokus wie beim Boxenstopp. Jeder Fehler wird von Fernsehkameras festgehalten und von Experten für die Zuschauer in aller Welt gnadenlos aufgedeckt. Ein Boxenstopp ist eine einstudierte Choreographie. Alle Abläufe müssen perfekt aufeinander abgestimmt sein, die Beteiligten müssen sich blind aufeinander verlassen können. Jeder Handgriff muss perfekt sitzen. Ein Boxenstopp unterliegt strengen Regularien, die von den Offiziellen überwacht werden. Ein Mechaniker zu viel jenseits der Boxenmauer oder durchdrehende Räder beim Anfahren (in der WEC) können zu einer zeitintensiven Durchfahrtstrafe führen. An der Box können Rennen gewonnen, aber auch verloren werden.

Eine der Besonderheiten bei Sportwagenrennen in den USA ist, dass sie öfters als im Rest der Welt von Safety-Car-Phasen unterbrochen werden. Dadurch wird das Feld immer wieder zusammengeführt mit dem Ziel, die Entscheidung bis kurz vor Schluss hinauszuzögern und die Rennen für die Fans dadurch noch interessanter zu machen. In dieser Schlussphase, in der meistens alle Autos eng zusammenliegen, muss man dann zur Stelle sein. In diesen letzten Runden muss alles passen: Das Auto muss hundertprozentig funktionieren, der Reifen darf nicht zu sehr abgenutzt sein und muss den richtigen Luftdruck haben, die Abstimmung muss perfekt für die gerade herrschenden Bedingungen sein. Solche rennentscheidenden Situationen vorauszuahnen und vorauszuberechnen, gehört zur Aufgabe der Strategen.

Das ist die IMSA SportsCar Championship

Die IMSA SportsCar Championship ist eine Sportwagenrennserie, die seit 2014 in den USA und Kanada ausgetragen wird. Sie ist aus dem Zusammenschluss der American Le Mans Series und der Grand-Am Series entstanden. Sportprototypen und Sportwagen starten dabei in drei verschiedenen Klassen: GTLM (GT Le Mans), GTD (GT Daytona) und P (Prototype). Der Porsche 911 RSR fährt in der Klasse GTLM, der Porsche 911 GT3 R in der Klasse GTD.

Die Unterschiede zwischen IMSA und WEC

In der WEC und der IMSA SportsCar Championship sind es verschiedene Grundstrategien, die zum Erfolg führen. In der WEC wird das Feld über Safety-Car-Phasen nicht so stark zusammengeführt wie in den USA, also kommt der durchschnittlichen Performance über das gesamte Rennen die größte Bedeutung zu. In den USA zählt dagegen vor allem, dass man keine groben Fehler macht und dass man am Ende in einer perfekten Ausgangssituation ist, um seine Performance in den letzten Runden in ein gutes Ergebnis ummünzen zu können.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel

<https://newsroom.porsche.com/de/motorsport/porsche-long-beach-vorschau-qualifying-imsa-weathertech-sportscar-championship-2018-911-rsr-15200.html>

Media Package

<https://newsroom.porsche.com/media-package/porsche-long-beach-vorschau-qualifying-imsa-weathertech-sportscar-championship-2018-911-rsr-gt3-r>

Downloads

Auf dem Stadtkurs in Kalifornien peilt Porsche den zweiten Saisonsieg an, Pressemitteilung, 09.04.2018, Porsche AG

Externe Links

<http://www.porsche.com/germany/sportandevents/motorsport/>