

Motorsport 05.05.2017

Zuversicht vor der Le-Mans-Generalprobe in Spa

Das Sechsstundenrennen am 6. Mai in Spa-Francorchamps (BE) stellt weit mehr dar als den zweiten Lauf zur FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC: Es gilt als Generalprobe für Le Mans.



Das Porsche LMP Team setzt in Spa wie auch beim 24-Stunden-Klassiker in Le Mans (17./18. Juni) zwei Porsche 919 Hybrid mit den sechs Stammfahrern ein. Nach den Plätzen zwei und drei beim Saisonauftakt in Silverstone (GB) kommt Porsche als Führender der Herstellerwertung in die Ardennen.

Im Duell mit Toyota hat Titelverteidiger Porsche in Spa und in Le Mans einen Pfeil weniger im Köcher, denn das Siegerteam von Silverstone bringt drei Prototypen an den Start. Bei der aerodynamischen Auslegung des 919 Hybrid liegt der Fokus unverändert auf der Vorbereitung für den Saisonhöhepunkt in Frankreich. Allerdings hat das Paket mit geringem Abtrieb auf den langen Vollastpassagen in Spa durchaus auch Vorteile. Darüber hinaus ist schiere Leistung gefordert, denn der 7,004 Kilometer lange Grand-Prix-Kurs wartet mit beträchtlichen Höhenunterschieden auf.

Porsche GT Team setzt auf zwei neue Porsche 911 RSR

Das Porsche GT Team setzt auf dem Formel-1-Kurs in den belgischen Ardennen zwei neue Porsche 911 RSR ein. Der 510 PS starke Rennwagen wurde von Porsche Motorsport in Weissach auf Basis der siebten Generation der Sportwagenikone 911 komplett neu entwickelt. Nach seiner erfolgreichen Rennpremiere in den USA holte er an Ostern beim WEC-Auftaktrennen in Silverstone als Dritter eine weitere Podiumsplatzierung.

Training in der LMP-Klasse

Im Porsche LMP Team laufen die Vorbereitungen für das Sechsstundenrennen am Samstag nach Plan. Earl Bamber (NZ), Timo Bernhard (DE) und Brendon Hartley (NZ) belegten in den ersten beiden freien Trainings in Spa-Francorchamps (BE) jeweils Platz zwei. Der zweite Porsche 919 Hybrid, den sich der amtierende Weltmeister Neel Jani (CH) mit André Lotterer (DE) und Nick Tandy (GB) teilt, war am

Donnerstag auf der 7,004 Kilometer langen Strecke in beiden Sitzungen Dritter. Trotz gelegentlicher Regenschauer in den Ardennen fanden beide 90-Minuten-Trainings auf trockener Strecke statt.

Die schnellste Runde mit einem Porsche 919 am Donnerstag erzielte Timo Bernhard in 1.56,874 Minuten. Zum Vergleich: 2016 legte Brendon Hartley am ersten Tag eine Zeit von 1.58,012 Minuten vor. Damit liegt die aktuelle Rundenzeit mehr als eine Sekunde unter Vorjahresniveau, obwohl 2017 per Reglement signifikante Aerodynamik-Restriktionen durchgesetzt wurden. Wie in der vergangenen Saison tritt Porsche in Spa mit einem für Le Mans entwickelten Aero-Paket an, das zugunsten von geringem Luftwiderstand auf ein hohes Maß an Anpressdruck verzichtet.

Stimmen vor dem Rennen in Spa

Fritz Enzinger, Leiter LMP1: „Der zweite WM-Lauf ist einerseits eine Art Generalprobe für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans im Juni, andererseits aber auch unsere nächste Chance, Punkte für die Titelverteidigung zu holen. Der Auftakt in Silverstone war für unsere aktuelle, mit geringem Abtrieb auf Le Mans ausgerichtete Aerodynamik eine große Hürde. Das Team hat sie sehr gut genommen. Wir kommen als Führender in der Hersteller-WM nach Spa, und diese Position wollen wir halten.“

Andreas Seidl, Teamchef: „Überraschender Weise fanden die beiden Trainingssitzungen heute komplett im Trockenen statt. Das hat uns eine sehr produktive Rennvorbereitung erlaubt, denn auch am Samstag rechnen wir derzeit nicht mit Regen. Beide Autos liefen problemlos, wir sind hier mit unserem Aerodynamik-Paket mit geringem Abtrieb konkurrenzfähig. Die Long-Runs waren vielversprechend, die Fahrer zeigen sich zufrieden mit der Fahrzeugbalance.“

Dr. Frank-Steffen Walliser, Porsche-Motorsportchef: „Spa ist die Generalprobe für die 24 Stunden von Le Mans. Ein letzter Test unter Wettbewerbsbedingungen vor dem absoluten Saisonhöhepunkt in der Sportwagen-Weltmeisterschaft WEC. Wir werden das Rennen auf dem anspruchsvollen Kurs in den Ardennen nutzen, um unseren neuen 911 RSR sowie uns als Team so gut wie möglich auf Le Mans mit seinen sehr speziellen Herausforderungen vorzubereiten. Vom Auftaktrennen in Silverstone konnten wir wichtige Erkenntnisse mit nach Weissach nehmen. Die wollen wir schon für Spa in eine noch bessere Performance umsetzen.“

Marco Ujhasi, Gesamtprojektleiter GT Werksmotorsport: „Auf dieser anspruchsvollen Strecke ist die Abstimmung des Autos von ganz besonderer Bedeutung. Wer den besten Kompromiss findet und es schafft, den Reifenverschleiß entsprechend zu minimieren, hat einen möglicherweise entscheidenden Vorteil. Mit einem neuen Auto wie unserem 911 RSR zum ersten Mal in Spa zu fahren, ist jedoch nicht nur wegen der Reifen eine ganz besondere Herausforderung.“

Stimmen der Fahrer finden Sie in den Pressemitteilungen unter „Downloads“.

Das Rennen

Mit 7,004 Kilometern ist der Grand-Prix-Kurs in der Hügellandschaft der Ardennen die zweitlängste Strecke im WEC-Kalender nach Le Mans. Die schwierige Berg- und Talbahn verlangt den Fahrern alles ab und lässt die Herzen der Fans höher schlagen. Ihre Kurven haben klangvolle Namen: La Source, Blanchimont und Stavelot zum Beispiel, aber vor allem natürlich Eau Rouge. Diese Mutkurve hat den Circuit de Spa-Francorchamps so berühmt gemacht wie die leckeren Waffeln, die an den Buden rund um die Strecke verkauft werden.

Die Porsche--Fahrer

Das Porsche LMP Team setzt zwei Porsche 919 Hybrid mit den sechs Stammfahrern ein. Der amtierende Weltmeister Neel Jani (CH) startet mit der Nummer 1 und wechselt sich im Cockpit mit André Lotterer (DE) und Nick Tandy (GB) ab. Das Schwesterauto mit der Startnummer 2 pilotieren Earl Bamber (NZ), Timo Bernhard (DE) und Brendon Hartley (NZ).

Vier Porsche-Werksfahrer sind für das Porsche GT Team mit dem neuen 911 RSR in Spa am Start. In der Klasse GTE-Pro teilen sich Richard Lietz (Österreich), der WEC-GT-Champion von 2015, und Frédéric Makowiecki (Frankreich) das Cockpit der Startnummer 91. Sie sind beim Auftaktrennen in Silverstone mit einem dritten Platz in die Saison gestartet. Mit der Startnummer 92 treten Michael Christensen (Dänemark) und Kévin Estre (Frankreich) an. In der Klasse GTE-Am setzen zwei Porsche-Kundenteams einen 911 RSR aus den Vorjahren ein: Dempsey Proton Racing für Porsche Young Professional Matteo Cairoli (Italien), Christian Ried (Schönebürg) und Marvin Dienst (Lampertheim) sowie Gulf Racing für Michael Wainwright (Großbritannien), Nick Foster (Australien) und Ben Barker (Großbritannien).

Der Porsche 919 Hybrid

Der Porsche 919 Hybrid wurde für die WM 2017 umfassend überarbeitet. 60 bis 70 Prozent des Le-Mans-Prototyps sind Neuentwicklungen. Sie betreffen vorrangig die Bereiche Aerodynamik, Fahrwerk und Verbrennungsmotor. Das Antriebsprinzip des innovativen Hybrid-Rennwagens wurde beibehalten: Er entwickelt rund 662 kW (900 PS) Systemleistung aus einem kompakten Zweiliter-V4-Turbobenziner (knapp 500 PS/368 kW) in Kombination mit zwei verschiedenen Rückgewinnungssystemen – Bremsenergie von der Vorderachse und Abgasenergie. Während der Verbrenner die Hinterachse antreibt, wirkt beim Boosten ein E-Motor mit über 294 kW (400 PS) an der Vorderachse. Als Zwischenspeicher für den aus Brems- und Abgasenergie gewonnenen elektrischen Strom dient eine flüssigkeitsgekühlte Lithium-Ionen-Batterie.

Der Porsche 911 RSR

Der 911 RSR ist eine komplette Neuentwicklung: Fahrwerk, Karosseriestruktur, Aerodynamikkonzept, Motor und Getriebe wurden in Weissach von Grund auf neu konstruiert. Der vor die Hinterachse gerückte Motor leistet je nach Restriktorgroße rund 375 kW (510 PS). Dank des besonders großen Heckdiffusors in Kombination mit dem hängend angebundenen Heckflügel konnten das Abtriebsniveau sowie die aerodynamische Effizienz signifikant verbessert werden. Auch in der WEC startet der 911 RSR im weiterentwickelten Werksdesign mit den Grundfarben Weiß, Rot und Schwarz.

Zahlen und Fakten

Das in vier Klassen eingeteilte WEC-Feld aus Prototypen und GT-Sportwagen zählt in Spa 30 Fahrzeuge.

Das Effizienzreglement der WEC begrenzt die Energiemenge, die der Porsche 919 Hybrid pro Runde einsetzen darf. Auf dem 7,004 Kilometer langen Kurs von Spa-Francorchamps sind es 6,37 Megajoule elektrische Energie aus den Rückgewinnungssystemen und 1,784 Kilogramm/2,464 Liter Benzin.

Bei normalem Rennbetrieb muss der 919 spätestens alle 24 Runden tanken.

Betankung und Reifenwechsel dürfen nur nacheinander durchgeführt werden. Beim Radwechsel dürfen nur vier Mechaniker gleichzeitig arbeiten. Es darf auch nur ein Schlagschrauber zur Zeit eingesetzt werden. Der Boxenstopp dauert also viel länger als etwa in der Formel 1.

Fahrerwechsel erfolgen normalerweise, wenn neue Reifen gebraucht werden.

Die Reifenauswahl umfasst drei unterschiedlich harte Mischungen Slicks für trockene Strecke, einen ebenfalls profillosen Hybrid-Reifen mit weicherer Lauffläche für gemischte Bedingungen sowie Regenreifen. Es stehen vier Sätze Trockenreifen pro Fahrzeug für Qualifying und Rennen zur Verfügung. Das sind zwei Sätze weniger als 2016.

Der Circuit de Spa-Francorchamps ist für eine permanente Rennstrecke ausgesprochen lang und gespickt mit 19 teilweise spektakulären Kurven. Direkt nach dem Start folgt die Rechts-Haarnadelkurve „La Source“. Danach rauscht das Feld in die Senke „Eau Rouge“ mit einer Links-Rechts-Kurvenkombination in der Kompression. Die „Kemmel“-Gerade führt in den kleinteiligeren hinteren Streckenabschnitt. Nach dem Geschlängel durch „Malmedy“, „Rivage“, „Pouhon“ und „Fagnes“ wird ab der Rechtskurve „Stavelot“ wieder Vollgas gegeben bis zur extrem engen „Bus-Stop“-Schikane kurz vor Start-und-Ziel.

Der Kurs im Dreieck zwischen den Orten Stavelot, Spa und Malmedy liegt nur 20 Kilometer von der deutschen Grenze entfernt und zieht viele Fans aus dem Nachbarland an.

Zeitplan

Freitag, 5. Mai 2017

10:25-11:25 Uhr Freies Training

15:25-15:50 Uhr Qualifying LMP1 & LMP2

Samstag, 6. Mai 2017

14:30-20:30 Uhr Rennen

Live im TV

Angaben in CEST:

Kostenloser Livestream www.sport1.de:

Samstag, Rennen, 14:00-21:00 Uhr

Sport 1, Free TV:

Samstag, Rennen – live, 14:00-15:00 Uhr und 18:30-19:00 Uhr

60 Minuten Highlights sonntags ab 00:00 Uhr

Sport 1+, Pay TV:

Samstag, Rennen – live, 15:25-16:45 Uhr und 19:00-21:00 Uhr

Eurosport 1:

Samstag, Rennen und Siegerehrung – live, 19:30-20:40 Uhr

n-tv:

PS Spezial WEC, 42 Minuten Dokumentation

Dienstag, 02.05.2017 – 16:10 Uhr

RTL: 10 Minuten Zusammenfassung am 13.05.2017 vor dem Formel-1-Qualifying zum Großen Preis von Spanien

Die offizielle FIA WEC App ist in der Basis kostenlos und bietet gegen Gebühr eine erweiterte Version inklusive Livestream des kompletten Rennens und Zeitnahme. Der Livestream wird betreut und kommentiert vom FIA WEC TV-Team inklusive der Live-Interviews aus den Boxen.

Die Sportwagen-Weltmeisterschaft WEC

In der Sportwagen-Weltmeisterschaft WEC (World Endurance Championship) starten Sportprototypen und GT-Fahrzeuge in vier Klassen: LMP1 (z.B. Porsche 919 Hybrid), LMP2, LMGTE-Pro (z.B. 911 RSR) und LMGTE-Am (z.B. 911 RSR Modelljahr 2015). Sie fahren gemeinsam in einem Rennen, werden aber getrennt gewertet.

Ergebnisse

Alle Punktestände: <http://www.fiawec.com/courses/classification.html>

Alle Ergebnisse: <http://fiawec.alkamelsystems.com>

Linksammlung

Link zu diesem Artikel

<https://newsroom.porsche.com/de/motorsport/porsche-motorsport-fia-wec-2017-lmp1-gt-spa-francorchamps-belgien-training-13694.html>

Media Package

<https://newsroom.porsche.com/media-package/porsche-motorsport-lmp1-gt-spa-francorchamps-belgien-fia>

Downloads

Vielversprechender Auftakt in Spa für die Le Mans-Generalprobe, Pressemitteilung, 04.05.2017, Porsche AG

Zuversicht vor der Le-Mans-Generalprobe in Spa, Pressemitteilung, 29.04.2017, Porsche AG

Neuer Porsche 911 RSR auf der Achterbahn in den Ardennen, Pressemitteilung, 28.04.2017, Porsche AG

Externe Links

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