

Motorsport 14.07.2017

Tagesbestzeit für den Porsche 919 Hybrid

Für das Porsche LMP Team stand am ersten Trainingstag für das Sechsstundenrennen auf dem Nürburgring die Erprobung des neuen Aerodynamikpakets im Vordergrund.



LMP1-Training

Der Porsche 919 Hybrid startet am Sonntag um 13:00 Uhr zum ersten Mal in diesem Jahr mit einer Auslegung für mehr Abtrieb. Zu Saisonbeginn hatte der Fokus auf geringem Luftwiderstand für die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Le Mans gelegen. Nachdem Porsche dort im Juni den insgesamt 19. Gesamtsieg für das Unternehmen bei dem 24-Stunden-Klassiker errungen hat, konzentriert sich die Mannschaft nun ab dem vierten Lauf ganz auf die Titelverteidigung in der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC. Im ersten der beiden 90-minütigen Trainings am Freitag fuhr Timo Bernhard (DE) die Bestzeit in 1.41,612 Minuten. Er teilt sich den Porsche 919 Hybrid mit der Startnummer 2 mit Earl Bamber (NZ) und Brendon Hartley (NZ). Das diesjährige Le-Mans-Siegertrio führt derzeit mit 17 Punkten Vorsprung auf die bestplatzierte Toyota-Crew in der Fahrer-WM. Das Schwesterauto mit der Nummer 1 – pilotiert vom amtierenden Weltmeister Neel Jani (CH), André Lotterer (DE) und Nick Tandy (GB) – belegte im ersten Training Platz drei (1.41,896 Minuten).

Bei noch trockenen Bedingungen mit bis zu 20 Grad Celsius Lufttemperatur rückte das Team zu Beginn des zweiten Trainings zu einer Qualifying-Simulation aus. Hartley gelang in 1.38,663 Minuten die Tagesbestzeit auf dem 5,148 Kilometer langen Grand-Prix-Kurs. Seine Runde war um sechs Zehntelsekunden schneller als die schnellste Qualifying-Runde 2016. Lotterer fuhr in 1.39,629 Minuten die zweitschnellste Runde des Freitags. Nach einem kurzen Schauer eine halbe Stunde vor Trainingsende klarte der Himmel rasch wieder auf. Die Wettervorhersage für das Wochenende birgt noch Unwägbarkeiten. Das Qualifying für die Le-Mans-Prototypen findet am Samstag von 15:25 bis 15:45 Uhr statt.

Stimmen nach dem ersten Trainingstag

Andreas Seidl, Teamchef: „Beim ersten Einsatz des neuen High-Downforce-Aerodynamikpakets an einem Rennwochenende war der völlig problemlose Verlauf dieses Trainingstages sehr wertvoll für uns. Die Fahrer der Startnummer 1 kamen heute erstmals in den

Genuss der neuen Aero, die Crew der Nummer 2 hat den 919 in dieser Konfiguration bereits in Barcelona getestet. Im ersten Training haben wir uns auf die Rennabstimmung konzentriert. Im zweiten Training simulierten wir zunächst ein Qualifying und probierten dann verschiedene Reifenmischungen über längere Distanzen aus. Das ganze Team hat erneut super gearbeitet und diesen sehr produktiven Tag ermöglicht.“

Fahrer Porsche 919 Hybrid Startnummer 1

Neel Jani (33, Schweiz): „Wir haben heute eine Menge über die neue Aero-Auslegung gelernt, mit der Porsche hier erstmals antritt. Anscheinend ist sie ein guter Schritt nach vorn, aber im Rennen wird es auf jeden Fall ganz eng zugehen. André fuhr eine prima Qualifying-Simulation, von daher hoffe ich, dass wir auch morgen gut abschneiden.“

André Lotterer (35, Deutschland): „Meine Qualifying-Simulation lief sehr gut. Ich hatte auf Anhieb gar nicht mit so viel Potenzial gerechnet, insofern ist da sicher noch mehr drin. Unsere Rundenzeiten sehen auch im Vergleich zu Toyota gut aus. Ich hoffe, wir schaffen es im Qualifying ganz nach vorn. Es macht mir viel Spaß, den 919 jetzt mit mehr Abtrieb zu fahren.“

Nick Tandy (32, Großbritannien): „Es war ein richtig guter, produktiver und problemloser Tag für uns. Wegen des neuen Aero-Pakets mussten wir ein umfangreiches Programm erledigen. Ich bin zwei Mal über längere Distanzen gefahren, um Reifen zu vergleichen. Daraus haben wir wertvolle Informationen für Sonntag gewonnen.“

Fahrer Porsche 919 Hybrid Startnummer 2

Earl Bamber (27, Neuseeland): „Wir lernen andauernd dazu. Das Aeropaket ist definitiv ein Schritt nach vorn, auch wenn wir sein Potenzial sicherlich noch besser nutzen können. Über längere Distanzen arbeiten die Reifen unter den aktuellen Bedingungen sehr gut. Mal sehen, ob dies für das Rennen genügt. Wir wollen auf jeden Fall um eine Topplatzierung kämpfen.“

Timo Bernhard (36, Deutschland): „Wir hatten heute die erste Gelegenheit, unser neues Aerodynamikpaket im Vergleich mit der Konkurrenz auszuprobieren. Es sieht gut für uns aus, wenngleich der Abstand zu Toyota nur minimal ist. Unsere Qualifying-Simulation lief gut, anschließend haben wir auch noch Fortschritte bei der Rennabstimmung gemacht.“

Brendon Hartley (27, Neuseeland): „Ich bin zu Beginn des zweiten Trainings unter Qualifikationsbedingungen gefahren. Das Auto fühlte sich mit wenig Benzin im Tank wirklich gut an. Anscheinend folgte Toyota einem vergleichbaren Programm, doch wir hatten die Nase vorn. Das stimmt optimistisch für morgen.“

LMP-Team

„Etwas Schöneres gibt es kaum“, freut sich Fritz Enzinger, der Leiter LMP1. „Die 24 Stunden in Le Mans waren Langstreckensport mit allen Höhen und Tiefen. In der Eifel wollen wir ein blitzsauberes Sechsstundenrennen fahren und am liebsten auch hier nach 2015 und 2016 zum dritten Mal in Folge gewinnen. Unser neues Aerodynamik-Paket für hohen Abtrieb hat beim Test gut funktioniert. Jetzt geht der Kampf um die Verteidigung unserer Weltmeistertitel für Hersteller und Fahrer richtig los.“

Nach drei von neun Läufen zur FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) und doppelter Punktvergabe in Le Mans führt Porsche in der Herstellerwertung mit 111 Punkten vor Toyota (78,5). In der Fahrer-WM liegen die Le-Mans-Sieger Earl Bamber (NZ), Timo Bernhard (DE) und Brendon Hartley (NZ) mit 83 Punkten und einem Vorsprung von 17 Zählern auf das bestplatzierte Toyota-Trio an der Spitze. Der amtierende Weltmeister Neel Jani (CH) und seine Partner André Lotterer (DE) und Nick Tandy (GB) waren in Le Mans nach einer mehr als zehn Stunden währenden Führung ausgefallen und belegen derzeit mit 28 Punkten den fünften WM-Platz.

Mehr Abtrieb für den Porsche 919 Hybrid

Porsche hat sich mit dem zweiten der beiden per Reglement zugelassenen Aerodynamik-Pakete für die Saison 2017 Zeit gelassen. Zunächst lag der Fokus klar auf minimalem Luftwiderstand für den Hochgeschwindigkeitskurs von Le Mans. Ab dem vierten WM-Lauf produziert der Porsche 919 Hybrid nun dank seines neuen Karosseriekleides deutlich mehr Anpressdruck. Das sorgt vor allem für höhere Kurvengeschwindigkeiten.

Insgesamt erfuhr der Porsche 919 Hybrid für die WM 2017 Neuentwicklungen im Umfang von 60 bis 70 Prozent des Gesamtfahrzeugs. Das Antriebsprinzip des innovativen Hybrid-Rennwagens wurde beibehalten: Der 919 Hybrid entwickelt rund 900 PS (662 kW) 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 400 PS (294 kW) an der Vorderachse. Als Zwischenspeicher für den aus Brems- und Abgasenergie gewonnenen elektrischen Strom dient eine flüssigkeitsgekühlte Lithium-Ionen-Batterie.

Das Porsche LMP Team vor dem Rennen auf dem Nürburgring

Andreas Seidl, Teamchef: „Für die WM 2017 haben sowohl wir als auch Toyota die Grenze des technisch Machbaren erneut hinausgeschoben. Das zeigt sich einerseits an den Rundenzeiten, die trotz umfangreicher Einschränkungen durch das Reglement gesunken sind. Andererseits lässt sich auch an den Standfestigkeitsproblemen von beiden Herstellern in Le Mans ablesen, dass wir alle ans Limit gegangen sind. Für das Team ging es nach dem Erfolg in Le Mans direkt mit einem sehr positiven dreitägigen Performance-Test in Barcelona weiter. Wir fühlen uns für das Sechsstundenrennen am Nürburgring gut gerüstet. Dort tritt der 919 Hybrid mit einem neuen Gesicht und einer stark veränderten Heckpartie an: Unser neues High-Downforce-Aerodynamikpaket sieht gut aus; jetzt muss es sich auf der Rennstrecke beweisen.“

Stimmen der Fahrer finden Sie in der [Pressemitteilung](#) (Downloads).

GT-Team

Das Sechsstundenrennen auf dem Nürburgring ist die letzte Europa-Station der Sportwagen-Weltmeisterschaft WEC. Danach stehen noch fünf Überseerennen in Mexico, den USA, Japan, China und Bahrain im Kalender. Das Porsche GT Team setzt auf dem Traditionskurs in der Eifel zwei neue 911 RSR in der Klasse GTE-Pro ein, in der sich fünf Automobilhersteller den härtesten Kampf um Siege und Punkte in der WEC liefern. Durch die „Balance of Performance“, die Fahrzeuge mit verschiedenen Konzepten auf dasselbe Performanceniveau bringen soll, erleben die Fans mitreißende Positionskämpfe und vom Start bis zum Ziel spannende Rennen. Der 911 RSR wurde bei Porsche Motorsport in Weissach komplett neu entwickelt und basiert auf der siebten Generation der Sportwagenikone 911. Er ist mit einem dritten Platz in Silverstone erfolgreich in seine erste Rennsaison gestartet. Beim 24-Stunden-Klassiker in Le Mans hat er zuletzt nach einer starken Vorstellung und langer Führung als Vierter nur knapp das Siegetreppchen verpasst.

Die Porsche-Fahrer

Für das Porsche GT Team sind vier Werksfahrer im Einsatz: Richard Lietz (Österreich) und Frédéric Makowiecki (Frankreich) wechseln sich in der Klasse GTE-Pro im Cockpit des 911 RSR mit der Startnummer 91 ab. Sie sind mit einem dritten Platz in Silverstone in die Saison gestartet. Ihre Teamkollegen Michael Christensen (Dänemark) und Kévin Estre (Frankreich) wechseln sich bei der Startnummer 92 ab. In der Klasse GTE-Am setzt das Porsche-Kundenteam Dempsey Proton Racing einen 911 RSR des Modelljahres 2015 ein. Die Fahrer sind Porsche Young Professional Matteo Cairoli (Italien) sowie Christian Ried (Schönebürg) und Marvin Dienst (Lampertheim). Für sie stehen in dieser Saison bereits ein dritter Platz in Silverstone und ein zweiter in Spa-Francorchamps zu Buche.

Der Porsche 911 RSR

Seine Rennpremiere feierte der 911 RSR im Januar 2017 beim 24-Stunden-Klassiker in Daytona. Er ist eine komplette Neuentwicklung: Fahrwerk, Karosseriestruktur, Aerodynamikkonzept, Motor und Getriebe wurden bei Porsche Motorsport in Weissach von Grund auf neu konstruiert. Der vor die Hinterachse gerückte Motor leistet je nach Restriktorgroße rund 375 kW (510 PS). Dank des großen Heckdiffusors in Kombination mit dem hängend angeordneten Heckflügel konnten das Abtriebsniveau und die aerodynamische Effizienz signifikant verbessert werden.

Die „Balance of Performance“ (BoP)

Die Anpassungsregel „Balance of Performance“ wird in der Klasse GTE-Pro der Sportwagen-Weltmeisterschaft WEC sowie in der Klasse GTLM der IMSA SportsCar Championship angewendet. Sie wurde von der FIA mit dem Ziel eingeführt, die verschiedenen Fahrzeugkonzepte auf dasselbe Performanceniveau zu bringen und dadurch für ausgeglichene und faire Rennen zu sorgen. Es sollte keinen grundsätzlichen Unterschied machen, ob ein Fahrzeug von einem Turbo- oder Saugmotor angetrieben wird, ob der Motor auf der Vorderachse verbaut ist oder vor der Hinterachse.

Auch die aerodynamische Grundform der Fahrzeuge sollte keine rennentscheidende Rolle spielen. Nachdem die FIA zuvor schon eine erste Einstufung vorgenommen hat, werden zur Anpassung der „Balance of Performance“ bei den Rennen über die Telemetrie die Performancedaten der Fahrzeuge erfasst – nicht nur Rundenzeiten, sondern beispielsweise auch Beschleunigungsprofile und Motoreinstellungen. Diese Daten werden automatisch analysiert und fließen in die „Balance of Performance“ ein. Das am häufigsten eingesetzte Mittel zur Anpassung des Performanceniveaus ist die Zu- oder Ausladung von Gewicht. 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.

Stimmen vor dem Rennen

Dr. Frank-Steffen Walliser, Leiter Motorsport und GT-Fahrzeuge: „Das Rennen auf dem Nürburgring mit seiner großen Langstreckentradition kommt nicht nur bei den Fans hervorragend an. Auch im Porsche GT Team fiebern alle unserem Heimrennen entgegen. Als es vor zwei Jahren zum ersten Mal ausgetragen wurde, feierte Porsche einen überragenden Doppelsieg. Der Eifelkurs ist

die Hausstrecke unseres langjährigen Partners Manthey-Racing, der auch in dieser Saison wieder unsere WEC-Einsätze durchführt. Wir hoffen, dass wir diesen Heimvorteil nutzen und uns mit einer starken Performance eine gute Ausgangsposition für die zweite Saisonhälfte mit den Überseerennen sichern können.“

Marco Ujhasi, Gesamtprojektleiter GT Werksmotorsport: „Es sind vor allem zwei Herausforderungen, die uns auf dem Nürburgring erwarten. Erstens: Wie schnell stellt sich das Team nach der langen Pause nach Le Mans auf dieses Rennen ein und wie gut gelingt es uns, die Abläufe weiter zu optimieren. Zweitens: Schaffen wir es, unseren neuen 911 RSR möglichst perfekt auf diese anspruchsvolle Strecke abzustimmen? Dazu kommt, dass man in der Eifel wirklich auf alles vorbereitet sein und sicherstellen muss, für alle Bedingungen die richtigen Reifen zur Verfügung zu haben.“

Stimmen der Fahrer finden Sie in der [Pressemitteilung](#) (Downloads).



Der 911 RSR

Zeitplan (Angaben in Ortszeit)

Das in vier Klassen eingeteilte WEC-Feld aus Prototypen und GT-Sportwagen zählt auf dem Nürburgring 29 Fahrzeuge. Der Start zum Sechsstundenrennen erfolgt am Sonntag um 13:00 Uhr. Es wird via Internet und TV weltweit übertragen.

Freitag, 14. Juli 2017

11:35-13:05 Uhr Freies Training

16:15-17:45 Uhr Freies Training

Samstag, 15. Juli 2017

09:45-10:45 Uhr Freies Training

15:25-15:45 Uhr Qualifying LMP1 & LMP2

Sonntag, 16. Juli 2017

13:00-19:00 Uhr Rennen

Livestream und TV

Das Sechsstunden-Rennen wird sowohl online als auch im Fernsehen live übertragen.

Kostenloser Livestream www.sport1.de:

Sonntag, 16. Juli 2017 von 12:30 bis 19:30 Uhr

Sport 1, Free TV:

Sonntag, 16. Juli 2017 - das Sechsstunden-Rennen live von 12:30 bis 19:45 Uhr

Eurosport 1, Free TV:

Sonntag, 16. Juli 2017 - Schlussphase und Siegerehrung live von 18:15 bis 19:15 Uhr

RTL, Free TV:

10 Minuten Zusammenfassung am 29. Juli 2017 vor dem Formel-1-Qualifying zum Großen Preis von Ungarn

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.

Weitere Live-Features bietet www.porsche.com/fiawec.

Das Rennen

Der Nürburgring ist eine der traditionsreichsten Rennstrecken der Welt. Motorsportfans verbinden den Eifelkurs mit unvergessenen 1000-Kilometer-Rennen auf der legendären Nordschleife. Die Sportwagen-Weltmeisterschaft WEC fährt auf der 5,148 Kilometer langen Grand-Prix-Strecke mit ihren 16 Kurven. Als die Rennserie 2015 erstmals auf dem Nürburgring zu Gast war, feierte Porsche einen Doppelsieg.

Zahlen und Fakten

Das Effizienzreglement der WEC begrenzt die Energiemenge, die der Porsche 919 Hybrid pro Runde einsetzen darf. Auf dem 5,148 Kilometer langen Nürburgring sind es 4,68 Megajoule elektrische Energie aus den Rückgewinnungssystemen und 1,82 Liter (1,313 Kilogramm) Benzin.

Bei normalem Rennbetrieb muss der 919 spätestens alle 33 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.

Eine Runde auf dem Nürburgring hat sieben Links- und neun Rechtskurven.

Rückblick

2016 teilten sich die beiden 919 die zweite Startreihe. Timo Bernhard und Mark Webber (AU) belegten Startplatz drei mit einer Durchschnittszeit von 1.39,861 Minuten. Neel Jani und Marc Lieb (DE) schafften 1.39,893 Minuten und starteten als Vierte. Bei teilweise schwierigen Bedingungen mit einsetzendem Regen am Ende des 20-minütigen Qualifyings sicherten sich Marcel Fässler (CH) und André Lotterer im Audi die Poleposition (1.39,444 Minuten).

Genau wie 2015 ging auch 2016 der Rennsieg an Bernhard/Hartley/Webber.

Romain Dumas (FR), Jani und Lieb belegten nach einer Kollision beim Überrollen und einer Durchfahrtsstrafe in einem sehr kampfbetonten Rennen Platz vier.

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.

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-919-hybrid-911-rsr-nuerburgring-vorschau-13911.html>

Media Package

<https://newsroom.porsche.com/media-package/porsche-motorsport-fia-wec-2017-lmp1-gt-919-hybrid-nuerburgring-vorschau>

Downloads

Tagesbestzeit für den Porsche 919 Hybrid mit neuem Aerodynamik-Paket, Pressemitteilung, 14.07.2017, Porsche AG

Die Le-Mans-Sieger kommen zum Nürburgring, Pressemitteilung, 10.07.2017, Porsche AG

Porsche GT Team will beim Heimrennen aufs Podium, Pressemitteilung, 10.07.2017, Porsche AG

Externe Links

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