

Motorsport 30.10.2015

Technologieträger als Markenbotschafter

Die Langstrecken--Weltmeisterschaft WEC geht am 1. November in Shanghai (CN) mit dem vorletzten von acht Rennen in den Endspurt. Das erste Freie Training verlief für die beiden 919 Hybrid reibungslos.



Immer wieder waren es komplexe technische Regeln, die Porsche reizten. So zum Beispiel 1982. Damals wurde die sogenannte Gruppe C in die WM implantiert. Sie basierte auf einer Effizienzformel, nach der die Prototypen--Rennwagen beim 1000--Kilometer--Rennen auf dem Nürburgring „nur noch“ 600 Liter Benzin verbrauchen durften – heute kommt ein 919 Hybrid mit der Hälfte aus. Damals entwickelte Porsche den 956, der erfolgreichste Rennwagen in den Folgejahren – und brachte die Turbotechnik nachhaltig voran. Unter dem Druck des Wettbewerbs entstand dann auch das PDK – das Porsche Doppelkupplungsgetriebe, das Schalten ohne Zugkraftunterbrechung ermöglichte und seit 2008 mit modernster Steuerelektronik im 911 Carrera nicht nur für Performance, sondern auch für Wirtschaftlichkeit sorgt. Pionierleistungen in Sachen Leichtbau reichen noch viel weiter zurück – die Aluminiumkarosserie des 550 Spyder zum Beispiel, mit dem Porsche 1955 in Le Mans die Verbrauchswertung gewann. Oder ein Magnesiumrahmen im 917, der 1971 in Le Mans zum Gesamtsieg fuhr. „Downsizing“, heute ein Effizienzcredo der Industrie, wird seit Jahrzehnten mit kompakten Turbomotoren im Langstreckensport vorgelebt. Der effizienteste Motor, den Porsche bisher gebaut hat, ist der Zweiliter--Vierzylinder--Turbobenziner im 919 Hybrid.

Auch die Hybridisierung ist eine willkommene Pflicht für Hersteller, die in der WEC um Gesamtsiege fahren wollen. Mit zwei unterschiedlichen Energierückgewinnungssystemen (Bremsenergie an der Vorderachse und Abgasenergie) hat Porsche die innovativste Kombination am Start. Trotz der Freude über die Rennsiege ist noch wichtiger, was Porsche über neue Speichertechnologien und Motorsteuerungen gelernt hat. Im Entwicklungszentrum in Weissach arbeiten Rennsport-- und Serienentwickler Hand in Hand. Das gilt für fahrende Forschungslabore wie den Prototypen 919 Hybrid genauso wie für seriennahe Rennwagen wie den 911 RSR. Die Zweiglei-- sigkeit hat Tradition bei Porsche. 1976 beispielsweise gewann der Prototyp 936 die Sportwagen--WM und der seriennahe 935 die Marken--WM.

Es geht um Mannschaftssport

911 Carrera: Kraftstoffverbrauch/Emissionen kombiniert: 8,3-7,4 l/100 km; CO2-Emissionen 190-169 g/km

Linksammlung

Link zu diesem Artikel

<https://newsroom.porsche.com/de/motorsport/porsche-919-hybrid-911-rsr-markenbotschafter-11521.html>

Weitere Artikel

<https://newsroom.porsche.com/de/motorsport/porsche-usa-austin-wec-rennen-sieg-erfolgsserie-11404.html>

<https://newsroom.porsche.com/de/motorsport/motorsport-bei-porsche-10613.html>

Media Package

<https://newsroom.porsche.com/media-package/769ff200-2ff9-4d0f-90c9-cc7c9d9482bd>

Downloads

Porsche 919 Hybrid und 911 RSR – Technologieträger als Markenbotschafter, Pressemitteilung, 23.10.2015, Porsche AG

Porsche Team Manthey und Richard Lietz reisen als Tabellenführer an, Pressemitteilung, 26.10.2015, Porsche AG

Porsche Team in Hochspannung zum vorletzten WM-Lauf, Pressemitteilung, 26.10.2015, Porsche AG

Videos

<https://player.vimeo.com/video/144107963>

Externe Links

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