

Motorsports 09.10.2014

WEC-Vorschau Fuji: Saisonendspurt beginnt

Am Fuße des Mount Fuji geht die FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft am 11. Oktober in ihre heiße Phase.



Vorschau LMP1-Klasse:

Mit der längsten Geraden der Saison (1500 Meter), aber auch 16 teilweise sehr engen Kurven auf einer Gesamtlänge von nur 4,549 Kilometern ist der Fuji International Speedway bezüglich der Fahrzeugabstimmung extrem anspruchsvoll. Der Speedway in den japanischen Alpen zeigte sich zum Empfang der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC von seiner besten Seite: strahlender Sonnenschein bei über 20 Grad. Die beiden 90-minütigen Freien Trainings für den sechsten von acht WM-Läufen verliefen positiv für das Porsche Team. Die Porsche 919 Hybrid mit den Fahrertrios Timo Bernhard (DE)/Brendon Hartley (NZ)/Mark Webber (AU) und Romain Dumas (FR)/Neel Jani (CH)/Marc Lieb (DE) belegten am Vormittag die Plätze vier und zwei, am Nachmittag die Positionen eins und drei.

31 Rennwagen mit 86 Fahrern aus 19 Nationen sind in der WEC eingeteilt in vier Leistungsklassen. Der Porsche 919 Hybrid tritt in der Spitzenkategorie LMP1 (Le-Mans-Prototypen der Klasse 1) an und fungiert dabei auch als Entwicklungsträger für zukünftige Sportwagentechnologie. Den Antrieb übernehmen ein Downsizing-Vierzylinder-Turbobenziner mit zwei Litern Hubraum und ein Elektromotor, der von zwei Energierückgewinnungssystemen (Bremsenergie von der Vorderachse und Abgasenergie) gespeist wird. In Kombination ergibt das wegweisende und in der WEC einzigartige Antriebskonzept eine Systemleistung von rund 1000 PS.

Der 919 stand diese Saison immer auf der Poleposition

Für den Porsche 919 Hybrid stehen seit dem Renndebüt 2014 vier Siege zu Buche: Interlagos 2014, Doppelsiege in Le Mans und auf dem Nürburgring 2015 sowie der jüngste Erfolg beim Sechsstundenrennen in Austin, Texas (USA). Bei den 13 insgesamt mit dem Prototypen bestrittenen Rennen startete neun Mal ein 919 von der Poleposition. In der laufenden Saison hat es noch kein anderes Auto

als der 919 in die erste Startreihe geschweige auf die Poleposition geschafft.

2014 waren die beiden 919 in Fuji von den Plätzen zwei und drei gestartet. Im Rennen erreichten Bernhard/Hartley/Webber trotz eines frühen Plattfußes noch Platz drei – damals der zweite Podestplatz überhaupt für den 919. Obendrein fuhr Webber in 1.27,759 Minuten die schnellste Rennrunde. Dumas/Jani/Lieb wurden Vierte.



Vorschau GT-Klasse:

Auch das Porsche Team Manthey startet in Fuji. Nach zwei Doppelsiegen auf dem Nürburgring und in Austin reist die Mannschaft von Olaf Manthey als neuer Tabellenführer zum Sechsstundenrennen auf dem Traditionskurs am Fuße des Mount Fuji, wo sie zwei 470 PS starke 911 RSR in der Klasse GTE-Pro einsetzt. Porsche-Werksfahrer Richard Lietz (Österreich) geht mit dem Erfolgsrenner aus Weissach als Spitzenreiter im hart umkämpften World Endurance Cup für GT-Piloten an den Start. Mit ihm teilt sich Michael Christensen (Dänemark) ein Cockpit. Im zweiten 911 RSR (Nummer 92) wechseln sich ihre französischen Teamkollegen Frédéric Makowiecki und Patrick Pilet ab.

In der Klasse GTE-Am, in der GT-Fahrzeuge auf Homologationsstand 2014 fahren, sind zwei Kundenteams mit dem 911 RSR am Start: Für Dempsey Proton Racing greifen der US-Schauspieler und Rennfahrer Patrick Dempsey sowie Patrick Long (USA) und Marco Seefried ins Lenkrad, die als Zweite der 24 Stunden von Le Mans in diesem Jahr ihren bisher größten Teamerfolg feierten. Für Abu Dhabi Proton Racing, das in Austin mit dem zweiten Platz sein bislang bestes Saisonergebnis holte, ist erneut Le-Mans-Gesamtsieger Earl Bamber (Neuseeland) im Einsatz.

Stimmen vor dem Rennen

Fritz Enzinger, Leiter LMP1: „Es ist beeindruckend, wie wir in den zurückliegenden drei Rennen mit unserem Porsche 919 Hybrid von Sieg zu Sieg gefahren sind und bisher jedes Qualifying domiert haben. Aber der zurückliegende Einsatz in Austin hat uns auch daran erinnert, wie fragil der Erfolg mit einem solch komplexen Auto sein kann. Unser Ziel ist, die Führung in der Hersteller-Weltmeisterschaft weiter auszubauen und in der Fahrerwertung Boden gutzumachen.“

Dr. Frank-Steffen Walliser, Porsche-Motorsportchef: „Fuji ist eine Strecke, auf der wir uns im vergangenen Jahr sehr schwer getan haben. Daraus haben wir die nötigen Konsequenzen gezogen und gehen diesmal noch besser vorbereitet an den Start. Unser Ziel ist es, in der Herstellerwertung weitere Punkte gut zu machen sowie in der Fahrer- und Teammeisterschaft unseren Vorsprung auszubauen.“
Zitate der Fahrer finden Sie unter Downloads in den Pressemitteilungen.

Zahlen und Fakten

- Eine Runde auf dem Fuji International Speedway ist 4,549 Kilometer lang und hat 16 Kurven, zehn Rechts- und sechs Linkskurven.
- Der Porsche 919 Hybrid darf laut Reglement pro Runde höchstens 4,15 Megajoule elektrische Energie erzeugen und einsetzen. Gleichzeitig darf er maximal 1,262 kg Benzin pro Runde verbrauchen. Bei normalem Rennbetrieb (ohne Safety-Car-Einsatz) und einem vorgeschriebenen Tankinhalt von höchstens 67,4 Litern muss er spätestens alle 36 Runden nachtanken.
- Betankung und Reifenwechsel dürfen nur nacheinander durchgeführt werden. Beim Radwechsel dürfen nur zwei Mechaniker gleichzeitig arbeiten. Das dauert also viel länger als beispielsweise in der Formel 1.
- Ein Fahrerwechsel wird normalerweise nur vorgenommen, wenn auch neue Reifen gebraucht werden.
- Im Qualifying der WEC zählt die Durchschnittszeit der schnellsten Runden von zwei Fahrern für die Startposition.
- Der Porsche 919 Hybrid hat eine Systemleistung von rund 1000 PS. Über 500 PS leistet der Zweiliter-Vierzylinder-Turbo-Benziner, mehr als 400 PS steuert der von zwei Energierückgewinnungssystemen gespeiste E-Motor bei.
- Der Porsche 919 Hybrid beschleunigt in 2,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h und in 4,5 Sekunden von 0 auf 200 km/h.
- Es werden vier Sorten Reifen gefahren: profillose Slicks für trockene Strecke, ein ebenfalls profilloser Hybrid-Reifen mit weicherer Lauffläche für gemischte Bedingungen, „Wet“ und „Full Wet“ für starken oder extremen Regen. Der „Full Wet“-Reifen kann bis zu 120 Liter Wasser pro Sekunde verdrängen.
- Der Porsche 919 Hybrid wurde im Entwicklungszentrum der Porsche AG in Weissach konstruiert und gebaut. Dort arbeiten 230 Teammitglieder.
- Der Mount Fuji ist ein nicht erloschener Vulkan (letzte Eruption 1707) und mit 3.776 Metern der höchste Berg Japans. Er gilt als heilig.
- Die Rennstrecke liegt rund 100 Kilometer südwestlich der Hauptstadt Tokio auf der japanischen Hauptinsel Honshu.
- Die Rennstrecke wurde 2005 sicherheitsrelevant modernisiert und war 2007 und 2008 auch wieder Austragungsort von Formel-1-Rennen.
- Von 1982 bis 1988 hatte die Sportwagen-WM einen Lauf in Fuji. 1983 fuhr Stefan Bellof in einem Porsche 956 die schnellste dort je gemessene Runde in 1:10.02 Minuten – allerdings auf dem alten Kurs, der nur 4.360 km lang war.
- 2014 fand das Rennen auf trockener Strecke statt. Aber das Wetter ist in den japanischen Alpen um diese Jahreszeit oft unbeständig. Es kann zu Starkregen kommen wie 2013, als das WEC-Rennen nicht ausgetragen werden konnte. Legendar ist der Regenguss von 1976, der Niki Lauda aufgeben ließ, der WM-Titel ging deshalb an James Hunt.

Weitere Informationen über das Rennen, wie den Zeitplan und die TV-Übertragungszeiten entnehmen Sie bitte der Pressemitteilung unter Downloads.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel

<https://goo.gl/TTHtk6>

Weitere Artikel

<https://goo.gl/Z0mxPD>

<https://goo.gl/Kxju4s>

Media Package

<https://newsroom.porsche.com/media-package/porsche-wec-lmp1-gt-919-hybrid-911-rsr-fuji>

Downloads

Porsche Team Manthey gut vorbereitet zum Rennen am Mount Fuji, Pressemitteilung, 05.10.2015, Porsche AG

Mit dem Porsche 919 Hybrid zum Hochgeschwindigkeitskurs, Pressemitteilung, 05.10.2015, Porsche AG

Kniffliger Job am Mount Fuji, überzeugende Rundenzeiten, Pressemitteilung, 09.10.2015, Porsche AG

Videos

<https://www.youtube.com/embed/Tg1JkiOqWmA>

<https://player.vimeo.com/video/108701845>

<https://player.vimeo.com/video/141887141>