
Im Rückspiegel: Porsche 919 Hybrid Evo und 956 C auf der Nordschleife

Kurz vor dem Start zum 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring wird Porsche den rund 200 000 Fans einen Paarlauf mit Legendencharakter bieten: Timo Bernhard und Hans-Joachim Stuck rücken am 12. Mai 2018 für eine Demorunde mit dem Porsche 919 Hybrid Evo und dem Porsche 956 C auf der legendären Nordschleife aus. Der 919 Hybrid, Le-Mans-Sieger- und Langstrecken-Weltmeister von 2015, 2016 und 2017, trifft auf jenen Prototyp, der von 1982 bis 1984 alle Titel in der Sportwagen-WM holte und den Streckenrekord auf der Nordschleife hält.

In der Evo-Version zeigt sich der 919 Hybrid auf der Nordschleife zum ersten Mal vor Publikum. Mit dieser von einigen Reglementzwängen der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC befreiten Weiterentwicklung stellte Porsche am 9. April 2018 einen neuen Streckenrekord auf dem Grand-Prix-Kurs in Spa-Francorchamps (BE) auf. Porsche-Werksfahrer Neel Jani (CH) gelang auf der 7,004 Kilometer langen Strecke eine Runde in 1.41,770 Minuten. Damit war er schneller als die Formel 1. Jani unterbot die bisherige Bestmarke, die letztjährige Poleposition-Zeit von Lewis Hamilton (GB) im Mercedes F1 W07 Hybrid, um 0,783 Sekunden.

Bei der Runde auf der Nordschleife, der zweiten Station der ‚919 Tribute Tour‘, sind Stoppuhren überflüssig: Die beiden Rennwagen werden von einem Safety-Car geführt und lassen den Start- und Zielbereich aus, weil sich dort das Feld für die 24 Stunden formiert.

Sowohl Porsche als auch Timo Bernhard, Hans-Joachim Stuck und beide Rennwagen verbinden große Geschichten mit dem Nürburgring und der Nordschleife.

Bernhard (37) ist amtierender Langstreckenweltmeister mit dem 919 Hybrid. Auf dem Weg zum WM-Titel 2017 gewann er mit dem Hybridrennwagen unter anderem das 24-Stunden-Rennen von Le Mans und holte beim Sechsstundenrennen auf dem Nürburgring nach 2015 und 2016 seinen dritten Gesamtsieg in Folge. Zudem gelang Bernhard fünf Mal der Gesamtsieg beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring mit Porsche. 2018 wird der Rekordsieger dort den Einsatz eines 911 GT3 R seines eigenen Teams, Team75 Bernhard, betreuen.

„Die Nordschleife ist für mich Heimat“, sagt der Porsche-Werksfahrer, der in diesem Jahr sowohl im GT Masters als auch in Le Mans in der GTE-Klasse antritt. „Schon als Kind durfte ich meinen Vater in die Eifel begleiten. Die Komplexität dieser über 20 Kilometer langen Strecke ist mit nichts zu vergleichen.“ Timo Bernhard ist leidenschaftlicher Bewunderer des 1985 in Spa verunglückten Stefan Bellof. „Nicht nur die großartigen Leistungen von Stefan Bellof haben mich immer beeindruckt. Er muss ein Pfundskerkel gewesen sein. Mit welchen Weggefährten ich auch sprach, sie verehrten ihn alle. Sein bis heute ungebrochener Nordschleifen-Rekord von 1983 ist gigantisch. Es ist eine große Ehre, einen Porsche 956 C von damals im 919 Evo begleiten zu dürfen.“

Am 28. Mai 1983, im Training zum 1000-Kilometer-Rennen, hatte Bellof die damals wegen Bauarbeiten auf 20,835 Kilometer verkürzte Nordschleife in sagenhaften 6.11,13 Minuten umrundet. Das entsprach einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 200 km/h. Der Sechszylinder-Boxermotor des 956 C mit 2649 Kubikzentimeter Hubraum leistete über 620 PS. Bellof steuerte damals das Chassis Nummer 007. Im Rennen verunfallte er damit in Führung liegend im Abschnitt Pflanzgarten, blieb aber unverletzt. Ein Jahr später, 1984, gewann er das 1000-Kilometer-Rennen am Nürburgring zusammen mit Derek Bell (GB),

ebenfalls im Rothmans Porsche 956 C.

Auf dem Weg zur Langstrecken-Fahrerweltmeisterschaft 1984 teilte sich Bellof das 956-Cockpit auch einmal mit Hans-Joachim Stuck (DE). Trotz eines Ausritts von Stuck und folgender Reparaturpause gewannen die beiden das 1000-Kilometer-Rennen in Imola. „Dieser Einsatz in Italien war ganz besonders wichtig für mich“, erinnert sich der heute 67-jährige Stuck. „Der 956 war für mich neu, und Stefan brachte mir bei, wie man dieses Abtriebsauto richtig fährt. Ich habe in Imola extrem viel von ihm gelernt. Als ich damals zu Porsche kam, begriff ich, warum diese Autos unschlagbar waren. Es gab keine Getriebe-Probleme, die Bremsen waren super, und mit dieser unheimlichen Downforce konnte man extrem viel Tempo mit in die Kurven nehmen. Das Auto klebte förmlich am Asphalt. Für mich ist es Weltklasse, mit dem 956 noch einmal um die Nordschleife fahren zu dürfen. Das ist emotional kaum zu toppen.“

Zu Stucks langer Erfolgsliste gehören zwei Le-Mans-Gesamtsiege im 956-Nachfolger 962 C (1986 und 1987) sowie drei Gesamtsiege beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring mit BMW.

Der am Nürburgring von Stuck ausgeführte 956 C trägt die Chassis-Nummer 005 und ist das Auto, mit dem Jacky Ickx (BE) und Jochen Mass (DE) 1984 die komplette Sportwagen-WM bestritten. Aus werberechtlichen Gründen musste im Design von Sponsor Rothmans der Name des Tabakherstellers oft dem Wort Racing weichen. Das war bei Bellofs Rekordrunde mit dem Chassis 007 der Fall und ist beim jetzt von Stuck gefahrenen 956 C ebenso.

Porsche 919 Hybrid Evo

Wie der 956 war auch der Porsche 919 Hybrid der innovativste Rennwagen seiner Zeit. Der von 2014 bis einschließlich 2017 erfolgreich in der FIA World Endurance Championship (WEC) eingesetzte Klasse-1-Le-Mans-Prototyp wird angetrieben von einem kompakten Zweiliter-V4-Turbobenziner in Kombination mit zwei verschiedenen Energierückgewinnungssystemen. Zum einen wird Bremsenergie von der Vorderachse in elektrische Energie umgewandelt. Zum anderen treibt der Abgasstrom eine 130 000 Umdrehungen pro Minute flinke Turbine an und generiert so weitere elektrische Energie. Diese wird in einer flüssigkeitsgekühlten Lithiumionen-Batterie zwischengespeichert. Während der Verbrenner die Hinterachse antreibt, speist der Batteriestrom einen E-Motor an der Vorderachse. So verfügt der 919 beim Beschleunigen über Allradantrieb – und sammelt im Abgastrakt bereits wieder Energie ein.

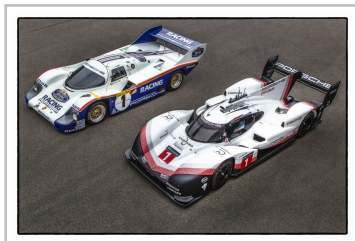
Basis für die Vorbereitung des Rekordwagens 919 Evo war der siegreiche 2017er Rennwagen. Die komplette Hardware des Antriebsstrangs blieb unangetastet. Hinzu kamen Entwicklungen, die bereits für die WEC 2018 stattgefunden hatten, aber nach dem Ausstieg aus der Langstrecken-Weltmeisterschaft Ende 2017 brachlagen sowie spezifische aerodynamische Modifikationen. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



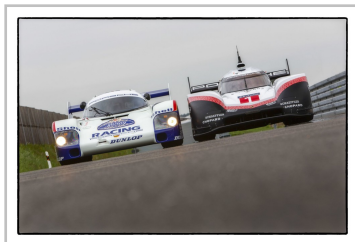
Porsche 956 C und Porsche 919 Hybrid Evo (rechts).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



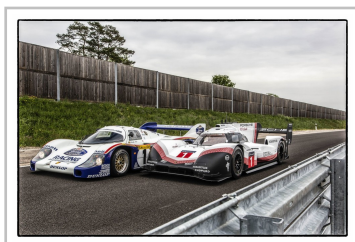
Porsche 956 C und Porsche 919 Hybrid Evo (rechts).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 956 C und Porsche 919 Hybrid Evo (rechts).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 956 C und Porsche 919 Hybrid Evo (rechts).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche