

Silverstone: Ab Freitag geht es wieder auf die Langstrecke

Die Teams fiebern dem Saisonauftakt der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC 2015 entgegen. Am kommenden Wochenende, vom Freitag, 10. bis Sonntag, 12. April 2015, wird im britischen Silverstone der erste von acht WM-Läufen über die Renndauer von sechs Stunden ausgetragen. Porsche tritt für die zweite Saison seit der Rückkehr in den Spitzen-Motorsport mit dem deutlich weiterentwickelten Porsche 919 Hybrid an, Audi mit zwei neuen R18 e-tron Quattro.

Das seit 2014 bestehende revolutionäre WEC-Reglement, das leistungsstarke und innovative Hybridantriebe fordert, war ausschlaggebend für Porsches Rückkehr in die Topliga des Motorsports. Dank intensiver Weiterentwicklung des dreiteiligen Antriebskonzepts konnte Porsche den Le-Mans-Prototyp erstmals für die höchste Energie-Rückgewinnungsklasse (8 Megajoule) anmelden. Kein Rennwagen setzt so viel Energie um wie der Porsche 919 Hybrid – weder Formel-1-Rennwagen noch Le-Mans-Prototypen anderer Automobilhersteller.

In der WEC werden Automobilherstellern, die mit ihren Le-Mans-Prototypen in der Klasse 1 (LMP1) um den Gesamtsieg kämpfen, weitreichende Innovationen im Bereich Hybridantrieb abverlangt. Dafür genießen die Ingenieure größere Freiheiten als in jeder anderen bedeutenden Rennserie. So sind beim Verbrennungsmotor viele Auslegungen erlaubt – Diesel und Benziner, Sauger und Turbo, kompakt bis großvolumig. Damit muss mindestens ein Energierückgewinnungssystem kombiniert werden. Es dürfen aber auch mehrere sein. Wie sie funktionieren und in welchen Medien sie ihre Energie speichern, ist ebenfalls völlig freigestellt.

Was das Reglement allerdings rigoros beschränkt, ist der Energieverbrauch pro Runde. Das gilt sowohl für den verbrannten Kraftstoff als auch für den genutzten Strom und zwar abhängig voneinander. Die Faustformel: Je mehr Strom ein Auto erzeugt und nutzt, desto weniger Kraftstoff darf es verbrennen. Daraus ergibt sich eine komplizierte Kosten-Nutzen-Rechnung – ein anspruchsvoller Denksport für Ingenieure. Und so entsteht im Wettbewerb Know-how, das zukünftigen Straßensportwagen von Porsche zugutekommen

wird.

Der Zweiliter-V-Vierzylinder im Porsche 919 Hybrid, ein Benziner mit Turbo-Aufladung, ist das kompakteste und effizienteste Triebwerk, das Porsche bisher gebaut hat. Der Motor treibt die Hinterachse mit über 500 PS an. Ruft der Fahrer außerdem die Energie aus den Rückgewinnungssystemen ab, treiben zusätzlich mehr als 400 PS die Vorderachse an. So wird der Porsche 919 Hybrid temporär zu einem Allradler mit rund 1000 PS Systemleistung.

Der 919 verfügt über zwei Energierückgewinnungssysteme. Eines sammelt beim Bremsen an der Vorderachse frei werdende Energie ein, das andere funktioniert über eine Turbine im Abgastrakt und macht den Porsche 919 Hybrid zum einzigen Prototyp in der Weltmeisterschaft, der auch beim Beschleunigen Strom erzeugt. Der Speicher für den Strom aus beiden Systemen ist eine eigens entwickelte flüssigkeitsgekühlte Lithiumionen-Batterie. Dank des Designs vom Monocoque bis zum Antriebsstrang wurde der Porsche 919 Hybrid für die Saison 2015 gleichzeitig robuster und leichter. Im vergangenen Jahr lag er noch etwa 30 Kilogramm über dem Mindestgewicht von 870 Kilogramm, jetzt ist es trotz des leistungsstärkeren Hybridsystems erreicht.

Die Fahrer verfügen nun über ein Jahr Erfahrung im Umgang mit dem Energieeinsatz. Timo Bernhard (Bruchmühlbach-Miesau), Brendon Hartley (Neuseeland) und Mark Webber (Australien) bilden weiterhin ein Team und teilen sich den Prototyp mit der Startnummer 17. Das Schwesterauto mit der Startnummer 18 steuern Romain Dumas (Frankreich), Neel Jani (Schweiz) und Marc Lieb (Ludwigsburg), ebenfalls ein eingespieltes Trio.

Mit dem neuen Hybrid-Sportwagen Audi R18 e-tron Quattro, und 10 000 Testkilometer, einem Audi-Teambuilding und Fitness-Camp im Februar gehen die Ingolstädter in die neue Saison. Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich kommentiert das Vorab-Rennen am vergangenen Wochenende: „Beim Prolog in Le Castellet sind wir zum ersten Mal in der Saison 2015 auf unsere Gegner getroffen und konnten sehen, dass alle gründlich vorbereitet sind – auch wenn dort noch niemand seine Karten offen auf den Tisch gelegt hat. Unser Ziel ist es, wie 2012 und 2013 wieder in Silverstone zu gewinnen.“

Die Zuschauer erleben dort die Kombination aus einem V6-TDI-Motor und dem Hybridantrieb e-tron Quattro. Mit vier Megajoule steht im elektrischen Antrieb die doppelte Energiemenge zur Verfügung, während der Dieselmotor über 410 kW / 558 PS leistet. In Verbindung mit einer deutlich besseren Aerodynamik und Neuentwicklungen im Chassis fährt der Audi R18 e-tron Quattro schneller als zuvor, verbraucht aber

weniger Kraftstoff.

Die Silverstone-Sieger von 2012, Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer (CH/D/F), gehen am Sonntag um 12 Uhr Ortszeit mit der Startnummer 7 ins Rennen. Sie haben bislang drei Mal die 24 Stunden von Le Mans gewonnen und waren Langstrecken-Weltmeister 2012. Ein Jahr später entschied Loïc Duval (F) mit seinen damaligen Teamkollegen Tom Kristensen und Allan McNish diesen Titel für sich. Er teilt sich bei Audi die Startnummer 8 mit Lucas di Grassi (BR) und Oliver Jarvis (GB), der in Silverstone sein Heimspiel gibt. Jarvis lebt nur 130 Kilometer von der Rennstrecke entfernt in Burwell und bestreitet erstmals eine gesamte FIA-WEC-Saison. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC 2015: Porsche 919 Hybrid, Porsche Team: Timo Bernhard, Brendon Hartley, Mark Webber.



FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC 2015: Porsche 919 Hybrid, Porsche Team: Timo Bernhard, Brendon Hartley, Mark Webber.



FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC 2015: Porsche 919 Hybrid, Porsche Team: Romain Dumas, Neel Jani, Marc Lieb.



FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC 2015: Audi R18 e-tron quattro #7 (Audi Sport Team Joest), Marcel Fässler, André Lotterer, Benoît Tréluyer.



FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC 2015: Audi R18 e-tron Quattro #8 (Audi Sport

Team Joest), Lucas di Grassi, Loïc Duval, Oliver Jarvis.



FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC 2015: Dr. Wolfgang Ullrich (Audi-Motorsportchef)
