
Le Mans 2017: Porsche peilt den Hattrick an

Die beiden Porsche 919 Hybrid für die Saison 2017 tragen als Titelverteidiger in der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft mit den 24 Stunden von Le Mans als Höhepunkt die Startnummern 1 und 2. Den Einsatz von zwei Fahrzeugen und die Nennung des neuen Fahrerkadern bestätigten heute die Veranstalter FIA und ACO in einer Online-Presskonferenz.

Den Hybrid-Rennwagen mit der Startnummer 1 teilen sich Neel Jani (33, Schweiz), André Lotterer (35, Deutschland) und Nick Tandy (32, Großbritannien). Jani ist amtierender Weltmeister und Le-Mans-Sieger von 2016. Lotterer wurde 2012 mit Audi Weltmeister und bringt die Erfahrung von drei Le-Mans-Gesamtsiegen mit. Tandy gehörte 2015 zur siegreichen Porsche-Mannschaft in Le Mans. Am Steuer des Schwesterautos mit der Startnummer 2 wechselt sich Timo Bernhard (36, Deutschland), Weltmeister 2015, mit den beiden Neuseeländern Earl Bamber (26) und Brendon Hartley (27) ab. Bamber siegte 2015 zusammen mit Tandy in Le Mans, Hartley wurde im selben Jahr gemeinsam mit Bernhard Langstrecken-Weltmeister.

Porsche hat den mehr als 662 kW / 900 PS starken Klasse-1-Prototyp 919 Hybrid umfassend überarbeitet und tritt 2017 mit dem Ziel an, zum dritten Mal in Folge das 24-Stunden-Rennen von Le Mans und die FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft zu gewinnen. „Wir wollen den Hattrick“, gibt Fritz Enzinger, Leiter LMP1, das ultimative Ziel für die 260 Mitarbeiter in Weissach vor. 2015 und 2016 war Porsche jeweils ein Triumph auf ganzer Linie gelungen: Das Team holte den 17. und 18. Gesamtsieg für Porsche in Le Mans und gewann jeweils sowohl den WM-Titel für Hersteller als auch jenen für Fahrer.

Die Evolution des Porsche Prototyps wird am 31. März auf dem Autodromo Nazionale di Monza vorgestellt. Auf der italienischen Rennstrecke findet dann am 1. und 2. April der Prolog zur FIA WEC statt, bei dem alle Teams gemeinsam zu offiziellen Testfahrten ausrücken. Teamchef Andreas Seidl schultert weiterhin kommissarisch das Amt des Technischen Direktors.

Das einzigartige Effizienzreglement für Klasse-1-Le-Mans-Prototypen (LMP1) macht die WEC zur idealen Plattform für Porsche und bewegte das Unternehmen dazu, 2014 in den Spitzenmotorsport zurückzukehren. Das Regelwerk lässt den Ingenieuren ungewöhnlich viel Freiraum für unterschiedliche Antriebskonzepte und verlangt zukunftssträchtige Technologien wie Hybridisierung, höchst effiziente Downsizing-Motoren und konsequenten Leichtbau.

Der Hybridantrieb im 919 verbindet Downsizing-Turbotechnologie mit effizienter Benzin-Direkteinspritzung für den Zwei-Liter-V4-Verbrennungsmotor und nutzt eine Lithiumionen-Batterie als Speichermedium für die elektrische Energie aus zwei unterschiedlichen Rückgewinnungssystemen (Bremsenergie von der Vorderachse und Abgasenergie). Der 919 Hybrid ist der einzige Prototyp, der nicht nur beim Bremsen, sondern auch beim Beschleunigen Energie zurückgewinnt. Er erreicht eine Systemleistung von mehr als 662 kW / 900 PS (662 kW) und lieferte Porsche bereits entscheidende Impulse für die Entwicklung von Straßensportwagen.

Das prominenteste Beispiel ist die 800-Volt-Technik für die rein elektrisch angetriebene Konzeptstudie Mission E. Sie ermöglicht unter anderem extrem kurze Batterie-Ladezeiten. Die viertürige Sportwagen-Studie soll noch vor Ende des Jahrzehnts in Serie gehen. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Porsche in Le Mans 2017: Porsche 919 Hybrid mit Timo Bernhard, Brendon Hartley und Mark Webber.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche in Le Mans 2017: Porsche 919 Hybrid mit Romain Dumas, Neel Jani und Marc Lieb.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche in Le Mans 2017: Fritz Enzinger, Leiter LMP1

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
