
Porsche-Rekordfahrzeuge in Laguna Seca

Bei seiner letzten großen Ausfahrt im Rahmen der „919 Tribute Tour“ trifft der Rekordwagen Porsche 919 Hybrid Evo auf ein historisches Vorbild: den 917/30 aus dem Jahr 1973. Die beiden Fahrzeuge gehören zu den Stars bei der „Porsche Rennsport Reunion VI“. Die sechste Auflage des Events findet derzeit auf der Rennstrecke Laguna Seca in Kalifornien südlich von San Francisco statt.

Der 919 Hybrid gewann von 2015 bis einschließlich 2017 drei Mal hintereinander das 24-Stunden-Rennen in Le Mans sowie jeweils den Hersteller- und Fahrertitel in der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC. Der 917 holte 1970 und 1971 die ersten beiden von mittlerweile 19 Gesamtsiegen der Marke in Le Mans und bescherte Porsche in jenen Jahren den Markentitel in der Sportwagen-Weltmeisterschaft. Sowohl beim 919 als auch beim 917 beeinflussten technische Reglements den WM-Ausstieg, wenngleich die Fälle unterschiedlich gelagert waren: Beim 919 schloss das Regelwerk weitere serienrelevante Hybrid-Innovationen aus. Der 917 schied mit dem Schließen des Schlupflochs für großvolumige Motoren durch die Sportbehörde 1972 aus.

Der zweimalige Le-Mans-Sieger und Langstrecken-Weltmeister Timo Bernhard hat die Nürburgring Nordschleife mit der Evo-Version des Porsche 919 Hybrid am 29. Juni 2018 in 5:19,55 Minuten umrundet. Der 37-Jährige erreichte dabei in der „Grünen Hölle“ eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 233,8 km/h und einen Spitzenwert von 369,4 km/h. Der Evo ist eine Weiterentwicklung des Le-Mans-Siegerwagens von 2017.

1972 gewann Porsche mit dem rund 1000 PS starken 917/10 TC Spyder (TC stand für Turbo Charged, Spyder für das offene Cockpit) sechs Can-Am-Läufe und den Titel. Als die Konkurrenz für 1973 aufrüstete, antwortete Porsche mit dem 917/30. Der Radstand wurde von 2310 auf 2500 Millimeter verlängert. Der V12 leistete 1100 PS bei 800 Kilogramm Fahrzeuggewicht. Der mittlerweile 5,4 Liter große Motor entfaltete seine Leistung spät. Porsche versuchte, dieses Turboloch mit einem Dampfzylinder in den Griff zu bekommen. Beim Start konnte der Fahrer ihn hoch- und im Rennverlauf wieder herunterdrehen, um den Motor zu schonen und Benzin zu sparen. Der Tank des 917/30 fasste bis zu 440 Liter Benzin. Mark Donohue gewann 1973 sechs von acht Rennen zur CanAm-Serie und fuhr den Meistertitel ein. Dann sorgte erneut eine Reglementänderung dafür, dass der überlegene Rennwagen außen vor blieb.

Auf dem 4,27 Kilometer langen Superspeedway in Talladega im US-Bundesstaat Alabama stellte Donohue am 9. August 1975 mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 355,78 km/h (Höchstgeschwindigkeit 382 km/h) im Porsche 917/30 einen Weltrekord auf, der elf Jahre bestehen bleiben sollte. Dank erstmals eingesetzter Ladeluftkühler leistete der V12-Motor dabei 1230 PS.

Anders als bei der Entwicklung des 917/30 blieb bei der Evo-Version des 919 die Hardware des Antriebsstrangs unangetastet. Der nur 2,0 Liter große V4-Turbo, der die Hinterachse antreibt, wurde lediglich von der Kraftstoffbegrenzung der WEC befreit. Auf diese Weise und mit einiger Softwareunterstützung entwickelt der Verbrennungsmotor im Evo 720 statt zuvor 500 PS. Die E-Maschine an der Vorderachse des temporären Allradlers steuerte 440 PS bei, zehn Prozent mehr als in der WEC. Daraus erwuchs eine Systemleistung von 1160 PS bei einem Fahrzeuggewicht, das von 888 Kilogramm (inklusive Fahrerballast) auf 849 kg sank. „Wie auf Schienen“, beschrieb Timo Bernhard das Fahrgefühl in den schnellen Kurven der Nordschleife. (ampnet/deg)

Bilder zum Artikel



Porsche 919 Hybrid Evo und Porsche 917/30 auf Laguna Seca.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



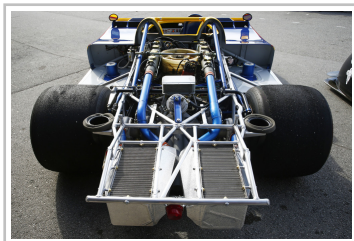
Porsche 919 Hybrid Evo und Porsche 917/30 auf Laguna Seca.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



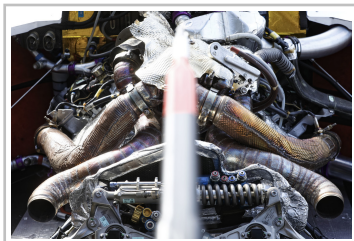
Porsche 919 Hybrid Evo und Porsche 917/30 auf Laguna Seca.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



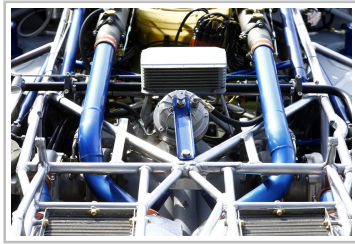
Porsche 917/30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Porsche 919 Hybrid Evo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Porsche 917/30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda
