
Auftakt zur Langstrecken-WM: Bei Porsche geht es wieder rund

Von Hans-Robert Richarz

Fünfmal konnte Porsche die seit 2012 ausgetragene FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft in den Kategorien Sportwagenprototypen und GTs mit einem Werksteam für sich entscheiden. Dreimal hintereinander in der LMP1, der höchsten Klasse für Prototypen. Zweimal in der Klasse LM GTE Pro – 2015 sowie in der abgelaufenen Saison 2018/2019. Diesen Titel wollen sich die Stuttgarter jetzt erneut holen. Die neue Saison 2019/2020 begann vielversprechend am 1. September in britischen Silverstone mit einem Doppelsieg.

Einen Weltmeisterschaftstitel zu verteidigen gehört zu den schwierigen Unterfangen. Davon kann zum Beispiel die Deutsche Fußball-Nationalmannschaft ein Lied singen. Anderen gelingt so etwas leichter. Im Motorsport zum Beispiel Porsche aus Stuttgart-Zuffenhausen. Seit das Unternehmen 1951 beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans erstmals mit einer Werksmannschaft die Bühne internationaler Wettbewerbe auf vier Rädern betrat, ist die Zahl gewonnener Weltmeistertitel und die Wiederholung dieser Triumphe Legion.

Trotzdem fieberten die beiden Porsche GT-Werksteams mitsamt der zu ihnen gehörenden Porsche-Mannschaft an den Tagen vor dem ersten Lauf in den britischen Midlands den vor ihnen liegenden acht Rennen entgegen als wäre es das erste Mal. Im für diese Saison komplett neu entwickelten Porsche 911 RSR mit der Startnummer 92 wechseln sich die beiden Fahrer-Weltmeister des vergangenen Jahres, der Franzose Kévin Estre und der Däne Michael Christensen ab, im anderen Auto (Startnummer 91) sitzen entweder der Österreicher Richard Lietz oder der Italiener Gianmaria Bruni.

Was auf sie zukommen wird, steht in den Sternen, denn die Herausforderungen gegenüber den Rennen vergangener Jahre sind aufgrund einiger Änderungen schwerer geworden. So unterscheiden sich die acht Wettbewerbe in Europa (drei), Asien (drei) und Nord- sowie Südamerika zunächst in der Länge, die je nach Ort entweder vier, sechs, acht oder 24 Stunden und in Sebring (USA) 1000 Meilen beträgt. Darüber hinaus gibt es einige Änderungen im Reglement. Tanken und Reifenwechsel zum Beispiel dürfen nicht mehr gleichzeitig, sondern müssen nacheinander stattfinden, nehmen also mehr Zeit in Anspruch.

Unverändert bleibt die Regel in der Langstrecken-Weltmeisterschaft, dass in jedem der Rennen jeweils vier verschiedene Rennwagen-Typen gegeneinander antreten, also vier Rennen in einem stattfinden. Das sind in der Top-Klasse LMP1 Fahrzeuge, deren Leistung zwischen rund 600 PS / 430 kW und etwa 1300 PS / 470 kW liegen darf. In der Klasse LMP2 messen sich Autos mit Saugmotoren, acht Zylindern, 4,2 Liter Hubraum und 600 PS / 446 kW.

Für die Zuschauer am interessantesten dürften die beiden darunter liegenden Klassen LM GTE Pro und LM GTE Am sein, weil sich dort die Autos zumindest in ihrer Karosserieform weitestgehend dem ähneln, was ab und an im normalen Straßenverkehr zu sehen ist. Bei den Rennwagen mit Saugmotoren ist der Hubraum auf 5,5 Liter und bei solchen mit Turbomotoren auf vier Liter begrenzt. Die Leistung darf nicht mehr als 506 PS / 373 kW betragen, die Zylinderzahl kennt dagegen kein Limit. In diesen beiden Klassen steht die Abkürzung „pro“ für Profis, das „Am“ für Amateure.

In der Klasse LM GTE Pro, in der es um die Hersteller-Meisterschaft geht, sind in dieser

Saison ausschließlich die Marken Aston Martin, Ferrari und Porsche mit jeweils zwei Fahrzeugen vertreten. In der Kategorie LM GTE Am fahren zehn Privatteams mit elf Autos um die Wette: Fünf Porsche, vier Ferrari und zwei Aston Martin, wobei das deutsche Project1-Team einen zweiten Porsche 911 RSR einsetzt. Die Fahrzeuge der Privatteams, die jeweils auf Porsche setzen, sind mit 911er RSR-Modellen aus der vergangenen Saison bestens versorgt.

Leider findet die Königsklasse der Sportwagenrennen in elektronischen wie gedruckten Medien nur wenig Beachtung. Warum, das ist rätselhaft. Im deutschen Fernsehen gönnt lediglich der Sender „Sport1“ den Wettbewerben Sendezeit. Dabei ist ein solcher Wettbewerb kaum weniger spannend als ein Lauf der Formel 1 – auf der Strecke genauso wie bei den Boxenstopps für Fahrer- und Reifenwechsel sowie für das Tanken. Ist der Grund darin zu finden, dass unerfahrene Zuschauer die einzelnen Klassen nur an den verschiedenen Farbfeldern erkennen können, auf denen die weißen Startnummern erscheinen – Rot für LM P1, Blau für LM P2, Grüne für LM GTE Pro und Orange für LM GTE Am?

Davon unbeeindruckt ist der Aufwand, den die Unternehmen bei jedem Rennen einsetzen, gewaltig. Bei Porsche stehen den beiden Werksteams allein 30 hochqualifizierte Ingenieure mit Rat und Tat zur Seite, zwischen vier und acht weitere kümmern sich um Wohl und Wehe der Kunden in der Klasse LM GTE Am. Auch die lassen sich nicht lumpen. Ein Porsche 911 RSR kostet rund eine Million Euro, und damit ist es längst nicht getan. „Wenn ein Team ein solches Auto kauft und eine ganze Saison fährt“, so schätzt Oliver Hilger, Pressesprecher Motorsport GT bei Porsche, „muss es mit rund zehn Millionen rechnen.“

Insgesamt sechs verschiedene Rennautos hat Porsche für den Kundensport in den zahlreichen Wettbewerben rund um den Globus im Angebot mit einer Preisspanne von 200 000 bis zu einer Million Euro. Zwischen 300 und 350 davon finden pro Jahr im Schnitt einen Abnehmer.

Das Unternehmen selbst finanziert nicht nur die Werksteams von den Gehältern der Fahrer, Ingenieure und Monteure bis zur kleinsten Schraube, sondern auch viel Drumherum. In Silverstone gehörte beispielsweise das neue „Porsche Team and Media Hospitality“-Centrum dazu, ein großzügig und geschmackvoll gestalteter Treffpunkt für Rennfahrer, Gäste, das komplette Team und eingeladene Journalisten. Im von der jungen Porsche Event-Managerin Ann-Karen Biermeier organisierten Centrum gab es beste Verpflegung in fester und flüssiger Form sowie Informationen zum aktuellen Geschehen von früh bis spät. Training und das Rennen selbst wurden per TV auf eine Vielzahl von Bildschirmen übertragen, selbst auf der Toilette gab es welche – niemand sollte auch nur eine Sekunde verpassen.

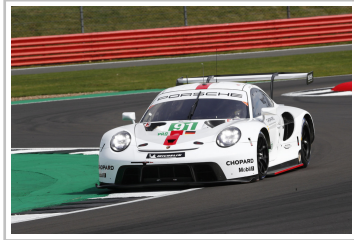
Warum der ganze Aufwand? „Der Spitzen-Motorsport“, so erklärt Oliver Hilger, „ist für jeden Porsche-Eigner eine Bestätigung für seine Entscheidung und für jeden Sportwagen-Enthusiasten Anregung, sich einen solchen Wagen zuzulegen.“

Das Qualifying am Sonnabend begann für die beiden Werks-Porsche wenig verheißungsvoll. Gianmaria Bruni und sein Kollege Richard Lietz kamen im Auto mit der Nummer 91 nur auf den vierten Platz. Die amtierenden Weltmeister Kévin Estre und Michael Christensen fuhren im Schwesterauto mit der Startnummer 92 auf den sechsten Rang. „Das Qualifying war richtig schwierig“, schimpfte Christensen danach. „Die Balance war plötzlich komplett weg, das Auto kaum zu beherrschen. Im Rennen werden wir besser sein.“

Die Prognose traf zu. Mit dem neuen Porsche 911 RSR gelang ein Doppelsieg. Beim Saisonauftakt erreichten Bruni und Lietz vor 49 600 Zuschauern den ersten Platz. Die

amtierenden Weltmeister Christensen und Este führen auf Rang zwei. Siebenmal wird es für die beiden Teams noch rund gehen. Spätestens am 14. Juni 2020, wenn das 24-Stunden-Rennen von Le Mans vorbei ist, wird Bilanz gezogen ob es mit der WM-Verteidigung für Porsche geklappt hat oder nicht. Die Chancen stehen nicht schlecht. (ampnet/hrr).

Bilder zum Artikel



Porsche 911 RSR (Modelljahr 2019) mit Gianmaria Bruni oder Richard Lietz (Startnummer 91).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche/Jürgen Tap



Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 RSR (Modelljahr 2019) - das Fahrerteam (von links): Kevin Estre, Michael Christensen, Richard Lietz und Gianmaria Bruno.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jürgen Tap/Porsche



Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



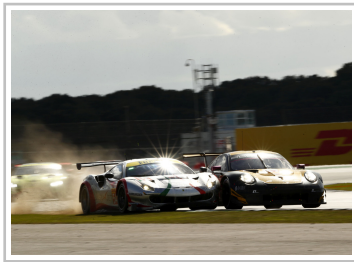
Porsche 911 RSR (Modelljahr 2019).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jürgen Tap/Porsche



Porsche 911 RSR (Modelljahr 2019).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jürgen Tap/Porsche



Porsche 911 RSR (Modelljahr 2019).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jürgen Tap/Porsche



Porsche 911 RSR (Modelljahr 2019).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jürgen Tap/Porsche



Porsche 911 RSR (Modelljahr 2019).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jürgen Tap/Porsche



Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche