

32 Extra-Seiten Porsche Motorsport

**MOTOR
SPORT**
aktuell

EXTRA



PORSCHE 911 RSR

Der neue GTE-Renner

Porsche-GT-Werkssport

Vorstellung des neuen 911 RSR für WEC und IMSA

GT-Kundensport

Porsche-Modelloffensive in den Klassen GT2, GT3, GT4

Der Formel-E-Einstieg

So will Porsche in der Elektro-Rennserie siegen

Porsche 911 RSR

Der neue Porsche 911 RSR soll in der Sportwagen-WM und der IMSA-Serie an die Erfolge des GTE-Vorgängers anknüpfen. Alle Technik-Geheimnisse des RSR ab Seite 4.



Inhalt

- | | |
|--|--|
| <p>4 Die Technik des neuen Porsche 911 RSR
Der Vorgänger räumte alle Titel im GT-Sport ab. Sein Nachfolger soll alles noch besser können</p> <p>10 Die nordamerikanische IMSA-Meisterschaft
Der neue RSR fährt in der WEC und der IMSA-Serie. Porträt der US-Langstreckenmeisterschaft</p> <p>14 Im Interview: Porsche-Sportchef Fritz Enzinger
Der Sportchef über GT-Werksport, die Formel E und die Zukunft im GT-Kundensport</p> | <p>18 Porsche: Kundensport und Markenpokale
Porsche Motorsport macht viel mehr als nur Werksport: ein Blick auf den GT-Kundensport</p> <p>24 Vorstellung: Porsche-Einstieg in die Formel E
Mit Beginn der neuen Saison steigt Porsche mit dem 99X Electric in die Formel E ein</p> <p>28 Im Interview: Porsche-Vorstand Michael Steiner
Entwicklungsvorstand Michael Steiner über die Relevanz der Formel E für Porsche</p> |
|--|--|

Foto: Porsche

Impressum



Chefredaktion
Ralph Alex, Birgit Priemer
Geschäftsführender

Redakteur GB Mobilität Michael Heinz
Content Delivery Management
Leitung: Thomas Fischer, Hans-Jürgen Kuntze (CvD), Jonas Greiner (Multimedia), Edwin Meister (Daten), Johannes Holzwarth, Michael Rommel (Textarchiv), Rainer Herrmann (Fotoarchiv)

Redaktion Marcus Schurig (verantwortlich), Claus Mühlberger
Layout Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion Schlussredaktion.de
Verlag Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart
Geschäftsführung
Andrea Rometsch, Tim Ramms
Leitung Geschäftsbereich Mobilität
Tim Ramms

Publisher Automobil/Aktive Freizeit
Stefan Karcher, Maik Müller
Unit Sales Director Automotive
Markus Eiberger
Für die Anzeigen verantwortlich
Beate Engelhard
Herstellung Michael Wander (verantw.)
Vertriebsleitung Britt Unnerstall
Repro Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt

Druck Prinovis GmbH & Co KG, Ahrensburg

Alle Rechte vorbehalten
© by Motor Presse Stuttgart

Das Extra „Porsche Motorsport“ ist eine Beilage von auto motor und sport 21/2019, sport auto 11/2019 und MOTORSPORT AKTUELL 42/2019

111 National

Der Fahrer stand im Zentrum der Evolution – so lässt sich das Entwicklungsziel für den neuen Porsche 911 RSR zusammenfassen. Der soll nahtlos an die Erfolge des GTE-Vorgängers in Le Mans, der Sportwagen-WM und der IMSA-Serie anknüpfen.

Von Revolution, Umsturz, ja sogar von Gotteslästerung war die Rede: Der letzte Porsche 911 RSR für die GTE-Klasse sorgte Ende 2016 für Wirbel und Schlagzeilen. Die Motorsport-Ingenieure aus Weissach verdrehten

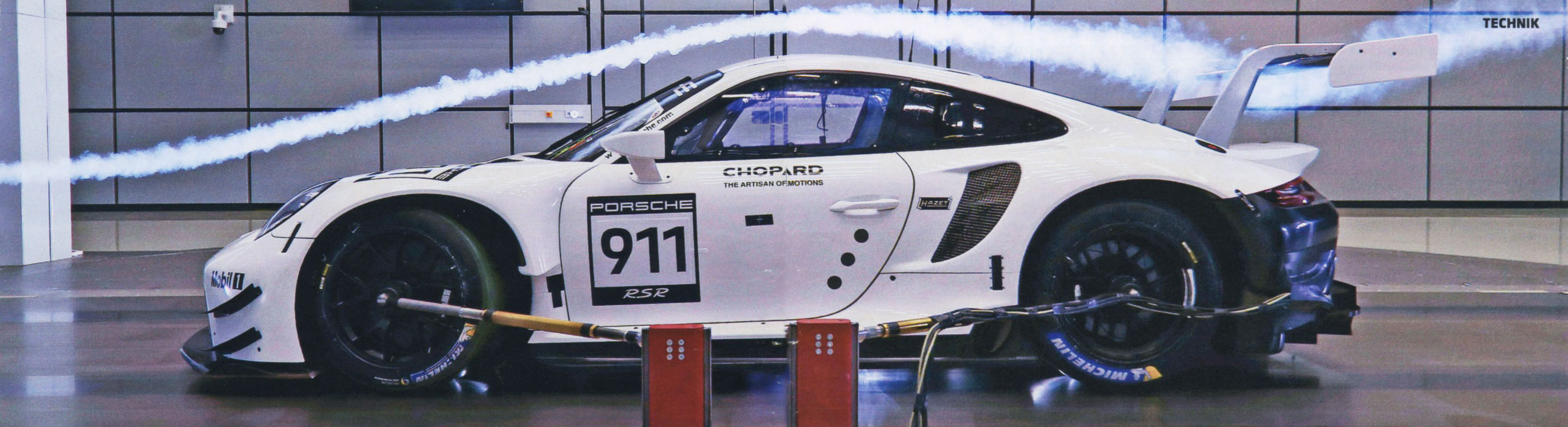
für den Rennsport die gewohnte Position des Motors: Statt hinter der Hinterachse lag der Sechszylinder nun plötzlich davor, das Getriebe wanderte an das Fahrzeugende. Der Platztausch von Motor und Getriebe machte aus

Porsche stützt den weltweiten GT-Sport mit einem neuen RSR-Modell für die GTE-Klasse

dem Heckmotor-Elfer zwar keine Mittelmotorschleuder, aber nominell wurde der 911 RSR so immerhin zum Heckmittelmotorauto.

Porsche konnte sich bei aller Liebe zur Ikone 911 dem Drängen der Performance-Ingenieure nicht





länger entziehen: In der Physik des Motorsports ist die Mitte das wahre Gold. Zwei Argumente: Je ausgewogener das Gewichtsverhältnis zwischen Vorder- und Hinterachse, desto besser der Reifenverschleiß und damit die Performance des Autos über einen Stint. Zweitens limitierte der traditionelle Heckmotor den Spielraum bei der Aerodynamik, denn der Sechszylinder raubte Platz für den Heckdiffusor – und der ist so wichtig, weil er in einem GT-Auto die Gesamteffizienz der Aerodynamik faktisch regiert.

Die Ergebnisse auf der Rennstrecke gaben den Ingenieuren aus Weissach letztlich recht: Porsche siegte mit dem Heckmittelmotor-Elfer in Le Mans, gewann die Fahrer- und Herstellertitel in der Sportwagen-WM (WEC) und 2019 wohl auch die Championate in der nordamerikanischen IMSA-Meisterschaft – gegen die reinrassigen Mittelmotor-Ikonen von Ford und Ferrari!

Aero-Stabilität als Ziel

Auf die große Revolution von 2016 folgt jetzt die Evolution: Porsche bleibt beim neuen 911 RSR für die GTE-Klasse den Konzeptentscheidungen von 2016 treu – der Motor vor der Hinterachse, das deutlich flacher bauende Getriebe hinter der Hinterachse. Die Entwickler um RSR-Projektleiter Jeromy Moore setzten nun auf die gezielte Optimierung der neuen Stärken: „Ein markantes Kennzeichen des neuen Saugmotors mit 4,2 Litern Hubraum besteht darin, dass die Auspuffanlage nicht mehr im

Die Durchströmung und Ausleitung der Luft an der vorderen Haube dient dazu, noch mehr Abtrieb zu generieren und die Kühlung zu verbessern



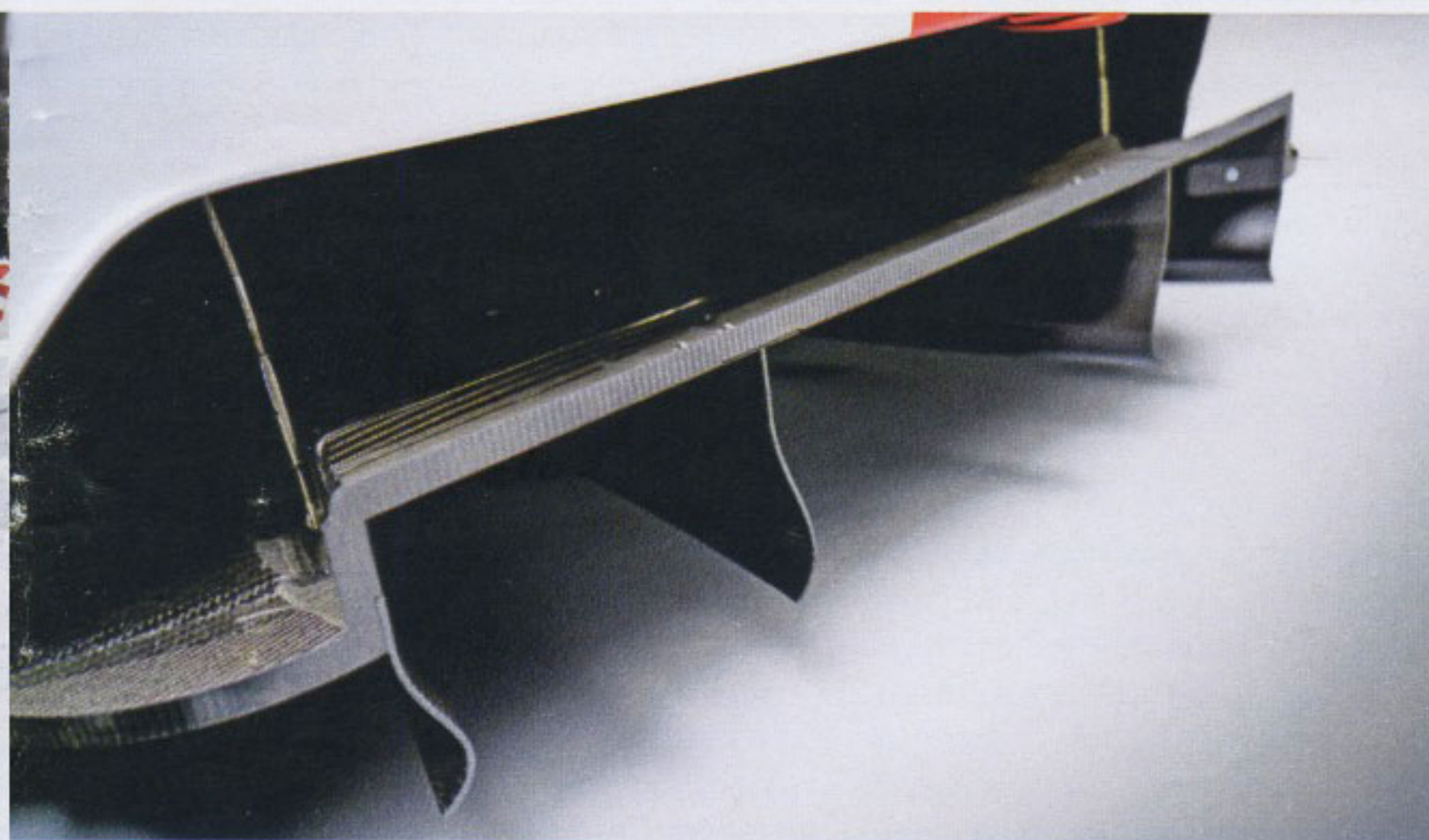
Heckabschluss endet, sondern seitlich vor den Hinterrädern austritt. Das hat unseren Spielraum bei der Gestaltung des Heckdiffusors noch einmal erhöht – und das haben wir auch voll genutzt.“

Wenn man die Sache stumpf verallgemeinert, könnte man sagen: Die Aerodynamik gehört in der GTE-Klasse zu den absolut kriegsentscheidenden Faktoren. Dabei geht es weniger um Maximalwerte als um Stabilität, wie Moore erläutert: „Das oberste Ziel bei der Entwicklung des neuen 911 RSR war die Fahrbarkeit, und zwar in allen Fahrzuständen, also auf der Bremse ebenso wie bei Kurvenfahrt und bei unterschiedlichen Gier-, Lenk- und Rollbewegungen. Für diese Fahrbarkeit benötigt man vor allem eines: aerodynamische Stabilität.“

Und da sind wir bei der zentralen Rolle des Heckdiffusors angekommen: „Der Heckdiffusor treibt die Aerodynamik in einem GTE-

Auto an, weil er die Luft aus der Unterströmung von vorne nach hinten saugt. Und damit ist er ein zentraler Stellhebel für den Abtrieb hinten – aber eben auch vorne.“ Vereinfacht gesagt hat man hier zwei Möglichkeiten des Scheiterns: Zieht der Heckdiffusor zu wenig Luft, hat man zu wenig Abtrieb. Ist die Auslegung des Diffusors zu aggressiv und spitz, kann das zu Stall-Effekten führen, dann klappt der Abtrieb komplett zusammen – und zwar wieder vorne ebenso wie hinten.

Weil die Auspuffanlage nun seitlich austritt, hatten Moore und seine Kollegen mehr Spielraum für Optimierung: Die sogenannten Trennungs-Strakes im Diffusor weisen nun ein dreidimensionales Profil auf, dazu sind die Expansionskanäle größer. Weil die Unterströmung einen hohen Anteil zum Gesamttrieb beisteuert, kommt dem Heckdiffusor eine zentrale Doppelrolle zu.



Die Trennelemente im Heckdiffusor des neuen 911 RSR haben jetzt ein dreidimensionales Profil, dazu wurden die Expansionskanäle breiter

Die Auspuff-Endrohre entweichen nun kurz vor den Hinterrädern, was am Heckabschluss Platz für die Optimierungen beim Heckdiffusor schaffte

Bei der Überströmung gibt ebenfalls die Heckpartie mit dem wuchtigen Heckflügel und dem Bürzel auf der Motorabdeckung schon rein flächenmäßig den Ton an. Dass die Gesamteffizienz, also der Abtrieb bei Luftwiderstand, verbessert wurde, sieht man auch am Entfall der seitlichen Flics an der Stoßstange: „Das Gesamtsystem funktioniert jetzt auch ohne die frei im Luftstrom stehenden Flics, außerdem gab es hier in den Rennen oft Beschädigungen durch Feindkontakt, was nicht hilfreich ist, weil sich dann entweder die Balance verschiebt oder sogar eine Reparatur ansteht“, so Moore.

Alle Maßnahmen zusammen haben die aerodynamische Stabilität verbessert. „Jetzt bleibt das Auto unter allen Fahrzuständen stabil und kalkulierbar, und das steigert das Vertrauen des Fahrers“, so Moore. „Verliert man plötzlich Abtrieb, kommt es zu Phänomenen wie schlagartigem Übersteuern – und das killt das Vertrauen der Piloten ins Auto.“

Eine Ode an den Sauger

Mal abgesehen davon, dass beim neuen RSR 95 Prozent aller Bauteile überarbeitet wurden beziehungsweise neu sind, richteten die Ingenieure ihr besonderes Augenmerk auf den Motor. Obwohl der Trend in der Autobranche allgemein zum Turbo geht, bleibt Porsche beim RSR dem Saugmotor treu, was schon deshalb sinnvoll ist, weil auch das entsprechende GT3-Straßenauto weiterhin mit einem frei saugenden Sechszylinder-Boxermotor an den Start geht. ▶

Ein Schwenk auf Turbotechnik wurde natürlich routinemäßig auch beim neuen RSR abgeprüft, aber verworfen: „Erstens hat die in der GTE-Klasse übliche Balance of Performance zwischen Turbo- und Saugmotoren sehr gut funktioniert, wie unsere Erfolge in den Saisons 2018 und 2019 belegen“, sagt Moore, „die Leistungskurve der Turbos folgt dabei der Charakteristik der Saugmotoren, daher hat der Sauger prinzipiell keinen Nachteil. Ein Turbomotor hat außerdem mehr Bauteile, die erstens kaputtgehen können und die zweitens mehr wiegen. Außerdem würde sich beim Wechsel auf einen Turbomotor die Gesamtschwerpunktlage erhöhen und die Gasannahme verschlechtern. Insofern war es klar, dass wir dem Sauger treu bleiben – mal abgesehen davon, dass er toll klingt!“

Boxer mit mehr Dampf

Die Revolution blieb also beim Motor aus, nicht jedoch die Evolution: Der Hubraum wurde auf 4194 Kubikzentimeter aufgestockt, was im Zusammenspiel mit der neuen Auspuffführung den nutzbaren Drehzahlbereich vergrößert sowie Leistung und Drehmoment verbessert und mehr Optionen bei Anpassungen an unterschiedliche Restriktorgößen zulässt.

Interessant: Auch das Getriebe wurde noch mal auf Verbesserungspotenzial abgeklopft. „Wir haben erstens weiter an der Gewichtsoptimierung gearbeitet, denn das Getriebe ist ja weit hinten platziert“, erläutert Moore. „Gleichzeitig mussten wir aber

Obwohl Ferrari dank weicher Reifen in Silverstone schneller war, holte Porsche den GTE-Sieg



„Wir haben aus dem Feedback der Kunden extrem viel gelernt und ihre Urteile auch ernst genommen“

Pascal Zurlinden, Leiter GT-Werkssport bei Porsche

auch die Gehäusesteifigkeit erhöhen und die interne Reibung reduzieren, was übrigens auch dem Verbrauch zugutekommt.“

Apropos Verbrauch: Der Tank sitzt wie bei jedem Porsche 911 weiterhin vorne, was bei nachlassendem Füllstand mit Balanceverschiebungen einhergeht. Doch hier hatten die Entwickler konzeptmäßig keinen Spielraum: „Natürlich ist der Tank im Rennauto so weit wie möglich hinter der Vorderachse und so tief wie möglich platziert“, erklärt Moore.

Neben den Themen Aerodynamik und Motor schenken die Entwickler dem komplexen Zusammenspiel aus Radaufhängung, Kinematik und Reifennutzung besonders viel Aufmerksamkeit. Hier mussten sehr divergente Zielkonflikte unter einen Hut gebracht werden: In der IMSA-Serie fahren die GTE-Rennwagen primär Single-Stints, in der Sportwagen-WM auch Doppelstints. Dazu dürfen in Amerika keine Reifenwärmer eingesetzt werden, in der WEC schon.

„Das alles muss man beim Setup und den Einstellmöglichkeiten optimal abbilden können, um eine gute Fahrbarkeit zu erzielen“, sagt Jeremy Moore. Der beste Freund beim Reifenverschleiß sind – wie bereits erwähnt – konstante Abtriebswerte, und dazu eine wirkungsvolle Begrenzung des Schlupfs.

„Natürlich arbeiten wir permanent mit unserem Reifenpartner Michelin an der Weiterentwicklung“, erklärt Moore. „Ein Hauptziel bestand darin, dass der Fahrer den Grip an der Vorderachse noch besser spüren kann, daher haben wir beim RSR die Doppelquerlenker-Aufhängung modifiziert und auch die Kinematik angepasst.“

Um das Wohlbefinden der Fahrer im Rennauto zu erhöhen, wurde schließlich das Bedienkonzept im Cockpit einer grundlegenden Überarbeitung unterzogen. Sämtliche Informationen und Anzeigen für den Piloten wurden in das neue Lenkrad gepackt, das aber trotzdem eine hohe intuitive Bedienbarkeit sicherstellt. „Alle Informationen sind jetzt auf die

Lenkrad-Displays konzentriert, damit der Fahrer die Augen kaum mehr von der Rennstrecke abwenden muss, da das Lenkrad direkt im Blickfeld liegt“, so Moore. Kenner sehen übrigens auf den ersten Blick, dass beim Lenkraddesign viel Know-how und Details aus dem LMP1-Porsche 919 eingeflossen sind.

Dazu wurde das bestehende Sicherheitskonzept des 911 RSR verfeinert, indem Überrollkäfig und FIA-Side-Impact-Panel nochmals überarbeitet wurden, außerdem wurde ein zusätzlicher Aufprallschutz für die Beine integriert. Wie beim Vorgänger ist auch das radargestützte Kollisionsswarmsystem an Bord, das dem Fahrer hilft, im Überrundungsverkehr herannahende Prototypen schneller zu identifizieren.

Der Mensch im Zentrum

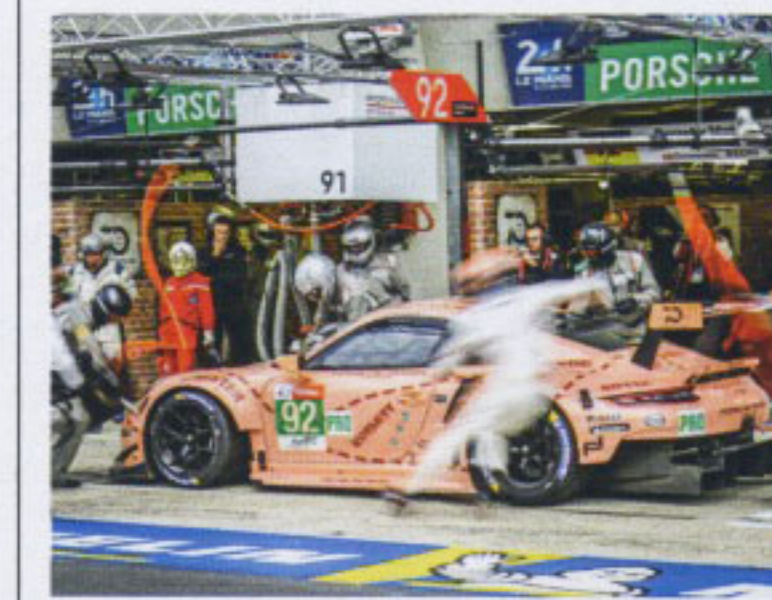
Im Zentrum der Evolution stand beim 911 RSR der Mensch – sprich der Fahrer: bessere Ergonomie, mehr Konstanz, mehr Vertrauen, ein verlässlicheres Fahrverhalten. Beim Lastenheft redeten nicht nur die Werksfahrer mit, sondern auch die Kunden, die in den letzten Jahren über 30 RSR gekauft hatten. „Wir haben aus dem Feedback der Kunden extrem viel gelernt und ihre Urteile auch ernst genommen“, so Pascal Zurlinden, Leiter GT-Werkssport bei Porsche. „Ich würde sagen, wir haben beim neuen RSR 90 Prozent der Wünsche erfüllt.“

Text: Marcus Schurig
Fotos: Porsche; Michelin; WEC

DIE ERFOLGSBILANZ DES RSR-VORGÄNGERS

Im großen Stil abgeräumt

Geht man nur nach der Erfolgsquote der letzten 16 Monate, so hätte Porsche gar keinen RSR-Nachfolger benötigt: Der Vorgänger hat in der Sportwagen-WM mit fliegenden Fahnen dominiert.



Le-Mans-Sieg 2018 im Sau-Design



Champion: Christensen und Estre



For Fans: Finale 2019 in Le Mans

■ Wann sind Siege im Motorsport besonders wertvoll? Richtig, wenn der Wettbewerb am größten ist. Porsche darf sich nach der sogenannten WEC-Supersaison 2018/19, die sich vom WM-Lauf in Spa im Mai 2018 bis zum großen Finale beim 24h-Rennen in Le Mans im Juni 2019 spannte, rühmen, die historisch größtmögliche Anzahl an Gegnern geschlagen zu haben. In der WM hatten die Schwaben mit Ferrari, Ford, Aston Martin und BMW vier bockstarke Konkurrenten. Bei den Saisonhighlights in Le Mans standen 2018 und 2019 jeweils 17 (!) GTE-Rennfahrzeuge von sieben Herstellern am Start. „Das war vermutlich die größte Blütephase in der Geschichte des Werks-GT-Sports, die wir jemals erleben durften“, sagt Porsche-Motorsportchef Fritz Enzinger.

Vor diesem Hintergrund wiegt die Tatsache besonders schwer, dass Porsche die beiden Weltmeistertitel für Fahrer und Hersteller souverän abräumen konnte. Der Franzose Kevin Estre holte sich zusammen mit dem Dänen Michael Christensen den Fahrertitel, dazu siegte das Duo – mit Unterstützung von Laurens Vanthoor – beim 24h-Rennen in Le Mans 2018. Porsche holte in der Supersaison bei acht Rennen drei Siege und elf Podestplätze!

Das Markenzeichen des Einsatzteams von Manthey Racing: keine Fehler. Weil Estre und Christensen gleich in Le Mans 2018 mit dem kultigen Elfer im Sau-Design den Sieg holten, konnten sie den Punktevorsprung mit Köpfchen konservieren und ausbauen. In der Endabrechnung der Marken-WM hatte Porsche übrigens 94 Punkte Vorsprung auf Ferrari!

Einstand nach Maß:
Beim WM-Debüt
des neuen 911 RSR
in Silverstone
holte Porsche auf
Antrieb einen
Doppelsieg
in der GTE-Klasse





Land of Milk and Honey

Topsport mit GTE-Autos gibt es auf zwei Bühnen: der Sportwagen-WM und der amerikanischen IMSA-Serie. Beide Serien nutzen die gleichen GTE-Autos – doch ihre Profile unterscheiden sich stark.

Ein Porsche mit amerikanischer Flagge. Die Schwaben dominieren 2019 die GTE-Klasse in der IMSA-Meisterschaft: Sechs Klassensiege in neun Rennen!

ring – nur circa fünf bis sechs Spielklassen weiter oben.

Hier Europa und die Welt, dort Amerika – diese Frontstellung ist im Langstreckensport bis heute präsent. Der Vorläufer der IMSA-Meisterschaft, die American Le Mans Series (ALMS), bildete von 1999 bis zum Merger mit der Grand-Am-Serie 2014 das wichtigste internationale Schaufenster für den Le-Mans-Sport mit Prototypen und GT-Fahrzeugen. In bestimmten Phasen war die ALMS so eine Art inoffizielle Sportwagen-WM – zum Beispiel, als dort Prototypen von Audi, Porsche und Honda um die Gesamtsiege kämpften.

Die andere WM

2012 wurde im alten Europa die „echte“ Sportwagen-WM nach einem 20-jährigen Dornröschenschlaf wiederbelebt, nahezu zeitgleich ging in Amerika die ALMS in der IMSA-Serie auf. Beide Serien verwenden teilweise die gleichen Fahrzeugtypen, so auch die GTE-Rennwagen vom Schlage Porsche 911 RSR, die in Amerika aber GTLM heißen, was für GT Le Mans steht.

Die IMSA-Serie hat jedoch nicht nur Relevanz in Amerika, sondern zehrt bis heute von ihrer globalen Reputation – und von ihrer Sonderstellung im direkten Vergleich zur Sportwagen-WM (WEC). Nicht wenige Insider nennen die IMSA-Serie liebevoll „die andere Weltmeisterschaft“. Das ist nicht als Affront gegenüber der WEC zu verstehen, sondern als Lob für die außergewöhnliche Statur dieses amerikanischen Langstrecken-Championats.

Für die GTE-Hersteller hat die Serie ebenfalls eine große Bedeutung: „Bisher ist es so, dass man

ein GTE-Auto für zwei wichtige Rennserien gebaut hat, die WEC und die IMSA-Meisterschaft – das war natürlich perfekt für einen Hersteller wie Porsche“, erklärt Motorsportchef Fritz Enzinger.

Vor allem dann, wenn man wie Porsche von Erfolg zu Erfolg stürzt: Bis zum September 2019 konnte Porsche in der laufenden IMSA-Saison sechs von neun Rennen gewinnen. Die beiden Werks-Crews Earl Bamber und Laurens Vanthoor sowie Nick Tandy und Patrick Pilet führen die Fahrerwertung recht deutlich an, den Herstellertitel in der GTE-Klasse hat Porsche de facto vor dem Finale in Road Atlanta Mitte Oktober schon eingetütet.

In der IMSA-Serie gibt es keine leichten Siege und keine Geschenke – schon gar nicht in der GTLM-Klasse: Mit BMW, Corvette, Ford und Porsche kämpfen vier Hersteller um die Krone im US-Langstreckensport, oft mischt Ferrari noch mit – ein ultrastarkes Feld, durchgehend besetzt mit Werkspiloten, eingesetzt von starken Topteams.

Ein Quell der Freude

Unter der Hand gilt die IMSA-Serie als der härteste Prüfstand im GT-Sport, was auch mit den spezifischen Besonderheiten der Serie zu tun hat. Da sind die Rennstrecken von altem Schrot und Korn, die ebenso Entzücken wie Schaudern auslösen können. Pisten wie Mosport oder Road America sind für jeden Piloten eine Herausforderung – und ein Quell der Freude. „Wer auf diesen Strecken, die kaum Auslaufzonen haben, eine Bestzeit im Zeittraining raushat, der hat was drauf“, verknüpft Porsche-Pilot Nick Tandy die Aussagekraft. ▷

Amerika gilt im Langstreckensport als das Land, wo Milch und Honig fließen. Warum? „Die IMSA-Serie hat die besten und die anspruchsvollsten Rennstrecken in ihrem Kalender“, sagt der aus Neuseeland stammende Porsche-Werksfahrer Earl Bamber. Sein Teamkollege Laurens Vanthoor nickt: „Die Rennen in Amerika sind superspannend, weil die Gelbphasen das Feld bei jedem Zwischenfall wieder zusammenführen.“

Dazu lieben alle Fahrer und Teams den ungekünstelten Ansatz der IMSA-Serie: wenig Chichi, kein Hospitality-Protz, stattdessen ein paar Trucks und Zelte und Sandwiches für die Mechaniker – alles so rustikal wie in der Langstreckenmeisterschaft am Nürburg-

Das Porsche-Duo Laurens Vanthoor (im Bild links) und Earl Bamber führt die Meisterschaft vor dem Finale an, die Teamkollegen Tandy und Pilet liegen auf Platz zwei



Die US-Pisten sind allesamt Naturrennstrecken, sie sehen fast immer noch so aus wie vor 50 Jahren, was aus Sicht der Piloten ein Kompliment ist, und parkplatzgroße Auslaufzonen sind in Amerika verpönt. „Jeder Fehler und jeder Ausritt wird bestraft, so wie es sein sollte“, sagt Nick Tandy.

Die Rennen decken bei Zeit und Distanz im Gegensatz zur Sportwagen-WM ein höchst abwechslungsreiches Spektrum ab – von 100 Minuten Renndistanz auf dem Stadtkurs in Long Beach bis zum 24h-Rennen auf dem Daytona International Speedway in Florida.

Der zentrale Unterschied zu den Rennen in der WEC: Wegen der vielen Gelbphasen gibt es in Amerika keine Solofahrten an der Spitze, denn das Safety-Car sammelt alle Autos bei jeder Gelbphase ein und reiht sie brav nach Klassen sortiert wieder neu auf. Pro Rennen gibt es im Schnitt mehrere Gelbphasen – und damit mehrfache Neustarts mit jeweils spannenden Zweikämpfen in dicht gedrängten Pulks.

IMSA: Unterhaltung pur

Der Unterschied zur WEC liegt in der Philosophie: Die Sportwagen-WM versucht, über Full-Course-Yellow-Phasen so wenig wie möglich in die Taktik und Strategie der Teams und Hersteller einzugrätzen. Den Amis ist das schnuppe: Jeder Zwischenfall hat eine Gelbphase zur Folge, Punkt! Ob so der Vorsprung eines Teams futsch ist, spielt keine Rolle. „Wir fahren für die Fans, die wollen spannende Rennen sehen – wir sind halt im Unterhaltungsgeschäft“, erklärt IMSA-Boss Scott Atherton.

Die vielen Gelbphasen führen dazu, dass die Taktik stärker akzentuiert ist: In der GTLM-Klasse haben Elemente wie Spritpoker, schnelle Boxenstopps, fixe Fahrerwechsel, ungewöhnliche Reifenstrategien oder schlicht die Qualität eines Fahrers einen größeren Einfluss auf das Resultat.

Die Boxenstopps (unten) entscheiden in der IMSA-Serie oft über Sieg und Niederlage. Beim GP in Long Beach (Bild rechts) fährt die IMSA-Serie zusammen mit den IndyCars



Der Zuschauerzuspruch bei den IMSA-Rennen ist groß – und das sogar auf weit abgelegenen Rennstrecken wie Road America in Wisconsin (Bild links)

„Du kannst ein IMSA-Rennen selbst dann noch gewinnen, wenn du zu Rennbeginn einen Reifenschaden hattest, weil man über die Taktik in den Gelbphasen verlorenen Boden wieder gutmachen kann“, erklärt Patrick Pilet.

Auch die Fankultur ist ziemlich einzigartig. Sehr viele Rennen sind herausragend gut besucht, weil es sie herausragend lange gibt – wie das 12h-Rennen in Sebring, den Long Beach GP oder das Petit-LeMans-Finale in Atlanta. Die meisten Strecken haben nur wenige oder gar keine Tribünen, was zwangsläufig dazu führt, dass viele Fans mit Wohnmobilen anreisen und direkt an der Strecke campen. Es gehört zum Konzept der Serie, dass die Fans viel näher an den Fahrern und Autos dran sind, da die Teams in offenen Zelten schrauben – und nicht in verammelten Boxengassengaragen.

Den Titel fest im Visier

Porsche-Tabellenführer Laurens Vanthoor bringt die IMSA auf den Punkt: „Der Rennsport in Amerika ist sehr pur, das gilt für die Strecken ebenso wie für das Racing – ich liebe es, hier zu fahren!“ Der Belgier hat nur einen Wunsch: Er will 2019 unbedingt der Beste sein – und für Porsche den Titel holen.

Das Porsche-Duo Nick Tandy und Patrick Pilet siegte in Sebring zusammen mit Frédéric Mako-wiecki (ganz unten) und in Watkins Glen (unten)

Text: Marcus Schurig
Fotos: Porsche; IMSA



„Erfolg ist immer die Summe aller Teile“

Porsche-Motorsportchef Fritz Enzinger über die Erfolge im GT-Sport, das Formel-E-Engagement, die Restrukturierung der Motorsportabteilung und seine Doppelrolle als Porsche-Sportchef und VW-Motorsportkoordinator.



VITA

Porsche schwimmt gerade im GT-Werksport auf einer Welle des Erfolgs, Sie räumen nahezu jeden Titel ab. Was sind die Gründe für diesen Boom?

Wir haben in den letzten Monaten bei Porsche Motorsport eine Struktur etabliert, wo die richtigen Leute an den richtigen Stellen sitzen. Die Basis sind natürlich ein wettbewerbsfähiges Auto, gute Teams, hervorragende Fahrer. Dazu haben wir Transferleistungen aus dem LMP1-Sport, zum Beispiel bei den Strategie-Tools oder den Experten, die diese Tools einsetzen. Ganz am Ende ist der Schlüssel zum Erfolg immer, wie alle Beteiligten in den Projekten miteinander zusammenarbeiten. Die Mitarbeiter müssen sich wohlfühlen, dann bringen sie auch die beste Leistung. Dazu hat Pascal Zurlinden im Bereich GT-Werksport einen wirklich guten Job gemacht. Am Ende ist Erfolg also immer die Summe aller Teile.

Fritz Enzinger wurde am 15. September 1956 in Oberwölz, Österreich, geboren. Nach dem Maschinenbau-Studium arbeitete er zwischen 1981 und 2011 in leitender Funktion bei BMW Motorsport. 2011 kam er als Leiter LMP1 zu Porsche, seit November 2018 führt er die Motorsportabteilung bei Porsche

Man muss auch sagen, dass der Porsche-Vorstand das Thema GT-Sport nach dem LMP1-Ausstieg stark gepusht hat ...

Das stimmt, wir haben als Porsche an dieser Front massiv Gas gegeben und zum Beispiel 2018 und 2019 in Le Mans jeweils vier starke GTE-Autos am Start gehabt. Das kostet natürlich Geld, und das geht nur, wenn der Vorstand den Fokus ideell und materiell entsprechend unterstützt. Das Bekenntnis zur GTE-Klasse wird dadurch unterstrichen, dass wir einen neuen 911 RSR entwickeln durften – auch das ist ein wichtiges Signal der Unterstützung vom Vorstand.

Und das, obwohl die Zukunft der GTE-Klasse ja zumindest kritisch diskutiert wird ...

Man muss diese Frage in Anbetracht der aktuellen Situation natürlich stellen. Mittelfristig ist die GTE-Klasse sicher sehr stabil, weil 2018 und 2019 vier Hersteller

neue GTE-Autos gebaut haben. Aber man muss heute darüber nachdenken, wie es ab 2022 mit Beginn des nächsten Homologationszyklus weitergehen soll.

Eigentlich ist das schade: Die letzten Jahre waren doch eine Blütephase im GTE-Sport, ganz besonders in Le Mans.

Ich glaube, da stimmen alle zu. Der Wettbewerb war auf dem höchsten Niveau, in Le Mans hatte die GTE-Pro-Klasse bis zu 17 Autos am Start – das war wirklich extrem beeindruckend.

Können es sich Hersteller wie Porsche in einem fordernden Gesamtumfeld leisten, zwei GT-Klassen zu unterstützen, also die GTE-Kategorie für den Werksport und die GT3-Klasse für den Kundensport?

Die Frage ist berechtigt, und natürlich diskutieren wir das intern sehr intensiv. Ich persönlich kann

mir nicht vorstellen, dass die gegenwärtige Spaltung mit zwei GT-Klassen eine langfristige Perspektive hat. Wenn die Anzahl der Hersteller abnimmt, sinkt auch die Relevanz, dann muss man die GTE-Klasse neu bewerten. Ford ist bereits ausgestiegen, in der WEC haben wir aktuell drei Hersteller – da sehe ich schon ein Problem.

Wie steht es perspektivisch um Hybridisierung und Elektrifizierung im GT-Rennsport?

Das sind sicher interessante Optionen für die Zukunft, aber wenn wir von einer echten Rennserie reden, so sind wir hier sicher noch relativ weit weg. Und über Hybrid im GT-Sport wird seit Jahren gere-

„Ich kann mir nicht vorstellen, dass die gegenwärtige Spaltung mit zwei GT-Klassen eine langfristige Perspektive hat“

det, aber solange nicht alle GT-Autos serienmäßig Hybrid und damit einen entsprechend sicheren Bauraum an Bord haben, macht eine konkrete Umsetzung wenig Sinn – denn wir reden hier ja von Produktionswagensport.

Auch im GT3-Sport ist Porsche mit dem neuen 911 GT3 R ein mächtiger Player. Provokant gefragt: Wofür braucht Porsche dann noch die GTE?

Die Zukunft hängt davon ab, ob neue Marken in die GTE-Klasse einsteigen oder nicht. Wenn das nicht der Fall ist oder wir sogar weitere Marken verlieren, dann wäre die Fokussierung auf die GT3-Klasse sozusagen die naheliegende Lösung.

Der GT-Promoter Stéphane Ratel hat den GT-Kundensport um neue Klassen wie GT4 und GT2 erweitert. Ist das der richtige Weg?

Im GT-Kundensport ist Stéphane Ratel die Benchmark, und was man in diesem Zusammenhang ja nie vergessen darf: Kundensport ist hochprofitabel und sorgt für Einnahmen, die wir für die Entwicklung benötigen. Wir bei Porsche werden alles tun, um das Konzept von Ratel weiter zu unterstützen. Man kann das in der IGTC sehen, wo wir den ursprüng-

lichen Ansatz, also lokale Teams für die Einsätze bei den regionalen Highlight-Events zu nutzen, auf der ganzen Front unterstützen. Wirklich nachhaltig ist der IGTC-Ansatz natürlich nur dann, wenn alle Hersteller es genauso machen – was im Moment nicht unbedingt der Fall ist.

Der zweite große Pfeiler im Werksport ist die Formel E. Wie bewerten Sie den Stellenwert der Elektro-Rennserie?

Da kann man nur sagen: Respekt, wie sich die Formel E binnen weniger Jahre entwickelt hat! Das Interesse der Hersteller ist groß, jeder will dabei sein – das macht es interessant, aber auch schwer, denn es kann ja immer nur einer gewinnen! Die Akzeptanz wächst weltweit, auch bei den Fans.

Die Formel E ist für Neueinsteiger eine harte Nuss, weil die technischen Freiheiten limitiert sind. Wie macht man hier als Hersteller den Unterschied?

Die Aufgabenstellung ist schwierig, aber genau darin besteht auch der Reiz. In der Formel E kommen viele Einheitsteile zum Einsatz, da kann ich als Hersteller logischerweise keinen Unterschied machen, aber es hilft, die Kosten kalkulierbar zu halten. Ganz wichtig ist sicher, dass man die richtigen Leute an den richtigen Stellen platziert, denn Menschen machen immer einen Unterschied. Ein zweiter Schlüssel liegt im Bereich der Software und Applikation, und dann ist die Qualität der Fahrer ein entscheidendes Kriterium. Das Energiemanagement ist die zentrale Stellgröße in der Formel E, aber das ist sehr komplex. Hier braucht man eine hervorragende Kombination aus Software und Strategie sowie sehr gute Piloten, die das umsetzen können. Ich denke, wir sind in diesen Bereichen bei Porsche sehr gut aufgestellt.

Porsche Motorsport wurde gerade neu strukturiert. Was sind die Eckpunkte?

Das Ziel der neuen



Struktur besteht darin, eine Nachhaltigkeit für die zukünftigen Anforderungen sicherzustellen. Wir haben die beiden großen Hauptabteilungen LMP1 und GT neu zusammengeführt mit dem Ziel, Überschneidungen zu vermeiden und Synergien zu nutzen. Neu ist vor allem die Abteilung für elektrische Antriebe, die sich primär um die Technik für den Formel-E-Einsatz kümmert, die aber auch GT4-E-Cup-Autos entwickelt. In der neuen Struktur gibt es drei weitere technische Abteilungen für konventionelle Antriebe, Gesamtfahrzeuge und Karosserien, zusätzlich eine Abteilung für Business Relations und Teammanagement, einen eigenen Vertrieb und einen Bereich für Querschnittsthemen. Dann haben wir zwei große Werkstattdomänen, einmal für die GTX-Straßenfahrzeuge sowie für die Rennsport-Prototypen.

Sie arbeiten in einer Doppelrolle als Leiter Porsche Motorsport sowie als Motorsportchef für den VW-Konzern. Beißt sich das nicht gelegentlich?

Meine Hauptaufgabe im Jahr 2019 bestand in der Neustrukturierung der Porsche-Motorsportabteilung. Die zweite Aufgabe im VW-Konzern bezieht sich darauf, die strategische Gesamtausrichtung der Konzernmarken zu überblicken. Das ist eine extrem spannende Herausforderung. Hier spielen Themen wie die Nutzung von Synergien oder die Koordination bei Reglementfragen wie im GT-Sport eine große Rolle. Das Portfolio ist hier weit gespannt: Wir haben im VW-Konzern acht Marken, die im Motorsport engagiert sind, mit Ducati eine Motorradmarke, dazu sieben Marken im Vierradsport, die wiederum das gesamte Motorsportspektrum abdecken von der Rundstrecke bis zum Rallyesport.

Text: Marcus Schurig
Fotos: Porsche