



SPORT wagen

Das beste und schnellste Versuchslabor für
Automobilhersteller ist und bleibt die
Rennstrecke. Porsche blickt auf ein erfolgreiches
GT-Motorsport-Jahr zurück und wagt 2019
mit dem Einstieg in die vollelektrische Formel E
einen großen Schritt in die Zukunft.

Text: Franziska Weber Fotos: Porsche

Porsche startete mit
einem Doppelsieg
im neu entwickelten
Porsche 911 RSR
(2019) in die aktuelle
WEC-Saison



Der neu entwickelte Porsche 911 RSR (2019) soll an die Vorjahreserfolge anknüpfen

Porsche setzt nach der erfolgreichen Super Season 2018/19 auf das bewährte WEC-Team



Gulf Racing ist eines von drei Porsche-Kundenteams, die in der WEC in der GTE-Am-Klasse an den Start gehen



Wir haben uns entschlossen, unsere Motorsportstrategie neu zu ordnen – und an unserer Unternehmensstrategie auszurichten: Neben puristischen GT-Straßensportwagen sind hier auch vollelektrische Sportwagen fest verankert. Beides soll sich künftig auch in der Porsche Motorsportwelt widerspiegeln“, sagte Porsche Entwicklungsvorstand Michael Steiner bereits 2017. Was damals in weiter Zukunft lag, ist jetzt Realität. Porsche steht kurz vor dem Einstieg in die vollelektrische ABB FIA Formula E und blickt gleichzeitig auf eine erfolgreiche GT-Motorsportsaison zurück: während der Porsche Carrera Cup Deutschland seine Saison bereits beendet hat, befinden sich andere Rennserien noch in der entscheidenden Schlussphase. Und die Langstreckenweltmeisterschaft-WEC ist bereits in die neue Saison gestartet. Eine Übersicht der wichtigsten Rennsport-Serien:

FIA World Endurance Championship (WEC)

Die vergangene, 15-monatige Super-Season der FIA World Endurance Championship (WEC) bleibt einzigartig in der seit 2012 ausgetragenen Sportwagen-Weltmeisterschaft.

Die Rennen in Spa-Francorchamps und Le Mans fanden gleich zwei Mal statt, am Saisonanfang und -ende. Der Saisonrhythmus wurde umgestellt: Ab dieser Saison startet die WEC nicht mehr im Frühling, sondern im Spätsommer. Grund dafür ist das 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Der Langstreckenklassiker an der Sarthe ist für Motorsportfans das absolute Jahreshighlight und findet deshalb ab dieser Saison als WEC-Saisonfinale statt.

In der WEC nehmen Sportprototypen und GT-Fahrzeuge in vier Klassen teil: LMP1 (Le Mans Prototyp 1), LMP2 (Le Mans Prototyp 2), GTE-Pro (GT-Profis) und GTE-Am (GT-Amateure). Sie treten gemeinsam in einem Rennen an. Die Wertung erfolgt

getrennt. Das Porsche-Werksteam startet in der Klasse GTE-Pro, die Porsche-Kundenteams in der Kategorie GTE-Am.

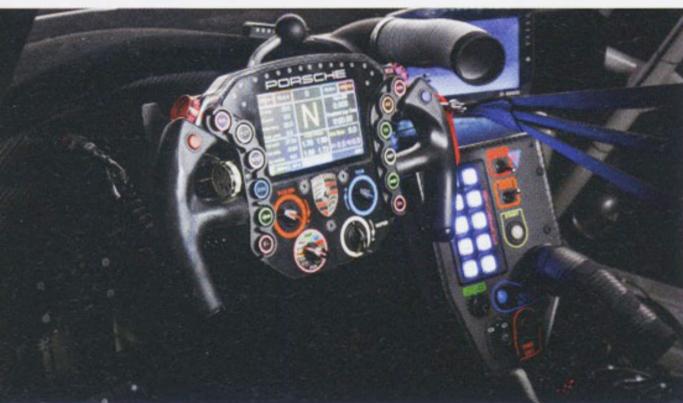
WEC-Super-Season 2018/19: zwei Le-Mans-Siege, vier Weltmeistertitel

Porsche hat in der WEC-Super-Season sowohl in der GTE-Pro- als auch der GTE-Am-Klasse alles gewonnen. „Wir blicken auf ein perfektes Jahr zurück mit dem Gewinn aller GTE-Pro-Titel in der FIA WEC. Das gesamte Team und alle Porsche-Werkspiloten haben in der Super-Season 2018/2019 auf maximalem Niveau agiert. Der Porsche 911 RSR war das Maß der Dinge“, sagt Porsche-Motorsport-Leiter Fritz Enzinger beim diesjährigen Saisonfinale in Le Mans. „In der kommenden Saison wollen wir mit unserem neuen Auto möglichst an diese Erfolge anknüpfen.“

Bei beiden 24-Stunden-Saisonrennen in Le Mans schickte Porsche vier Werksteams mit den Startnummern 91 bis 94 an den Start. Das Fahrertrio Kevin Estre, Laurens Vanthoor und Michael Christensen feierten 2018 den 106. Klassensieg für Porsche an der Sarthe. Das Schwesterauto mit der Startnummer 91 (Richard Lietz, Frédéric Makowiecki und Gianmaria Bruni) machte mit Platz zwei den Doppelsieg perfekt. Nach dem zweiten Saisonlauf setzte sich das Fahrerduo Estre/Christensen an die Spitze der WEC-Team- und Fahrerwertung und gab diese die gesamte Saison nicht mehr ab: Somit gewann Porsche im Juni die Team- und Fahrerweltmeisterschaft in der GTE-Pro-Klasse.

In der GTE-Am-Klasse konnte das Porsche-Kundenteam Project 1 nachträglich den diesjährigen Le-Mans-Sieg für sich verbuchen: Das ursprüngliche Siegerauto, der Keating-Motorsport-Ford-GT mit der Startnummer 85, wurde aufgrund eines technischen Vergehens disqualifiziert. Neben diesem wichtigen Sieg in Le Mans konnten die Project-1-Piloten Jörg Bergmeister, Egidio Perfetti und Patrick Lindsey in ihrer WEC-Debütsaison auch die Team- und Fahrermeisterschaft in der GTE-Am-Klasse für sich verbuchen. „Der Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans ist der perfekte Abschluss unserer ersten Saison in der FIA WEC und macht unsere beiden Titel noch wertvoller“, sagte Bergmeister.

Der neue Porsche 911 RSR (2019) schöpft seine Kraft aus einem 515 PS starken Sechszylinder-Saugmotor



Der neue Porsche 911 RSR (2019)

Motor

Der neue Saugmotor leistet je nach Einstufung rund 515 PS und verteilt seine Kraft über ein per Schaltwippen betätigtes, sequenzielles Sechsgang-Klauengetriebe an die Hinterräder. Das Getriebe wurde für den RSR gewichtsoptimiert.

Karosserie

Gewichtsoptimierte Rohkarosserie in Aluminium-Stahl-Verbundbauweise

Gewicht/Maße

Gewicht: ca. 1.245 kg
Länge: 4.593 mm (ohne Splitter, Heckflügel, Diffusor)
Breite: 2.042 mm (Vorderachse), 2.050 mm (Hinterachse)
Radstand: 2.513 mm

Abgassystem/Aerodynamik

Die zwei Rohre des Abgassystems enden seitlich vor den Hinterrädern. Die neue

Abgasführung spart Gewicht und bringt Vorteile im Bereich der Aerodynamik, weil so mehr Platz für den Diffusor geschaffen wurde, der jetzt mehr Abtrieb erzeugt.

Design

Erstmals starten die beiden Werks-Elfer in verschiedenen Designs. Bei der Startnummer 91 dominiert das Porsche-typische Weiß. Akzente setzen ein mittig platzierter, roter Streifen, der sich von der Fronthaube über das Dach bis zur Heckschürze zieht, sowie der rote Seitenschweller. Hellgraue Flächen auf der Seite runden das Design ab. Beim 911 RSR mit Startnummer 92 sind Grau und Weiß vertauscht. Der Heckflügel und die Außenspiegel sind zur besseren Differenzierung für die Fans in Schwarz statt in Weiß gehalten. Ausnahme: Beim IMSA-SportsCar Championship-Finale kooperierte Porsche mit Coca-Cola und schickte den RSR im Coke-Design auf die Strecke.



WEC-Saison 2019/20: neues Saisonformat, neuer 911 RSR, bewährtes Team

Am 1. September dieses Jahres startet die WEC die Rennsaison mit dem 4-Stunden-Rennen in Silverstone (Großbritannien) erstmals im Sommer. Neben dem Rennzyklus hat sich auch das Rennformat geändert: Die Sportwagen-Weltmeisterschaft rückt von ihrem bisherigen Standardformat mit sechsstündigen Rennen ab. Im Saisonkalender, der insgesamt acht Rennen umfasst, stehen Renndistanzen von vier Stunden bis zu 24 Stunden.

Porsche tritt als Titelverteidiger in der GTE-Pro-Klasse an. Mit der Startnummer 91 gehen Richard Lietz und Gianmaria Bruni an den Start. Den zweiten Porsche 911 RSR (Nummer 92) teilen sich die amtierenden Fahrerweltmeister Kévin Estre und Michael Christensen. Die Cockpitbesetzungen der beiden Werksfahrzeuge wurden nach dem Gewinn aller Weltmeistertitel in der Super Season 2018 zur neuen Saison nicht verändert. „Wir treten als Weltmeister mit einem klaren Ziel an: Titelverteidigung. Das Auto ist brandneu und in vielen Bereichen ein Fortschritt im Vergleich zum erfolgreichen Vorgänger“, sagt Porsche-Motorsport-Leiter Enzinger. „Im Team und auch hinter dem Steuer der beiden Sportwagen setzen wir auf bewährte Kräfte.“

Beim Saisonauftakt in Silverstone konnte das Porsche-Team mit einem Doppelsieg direkt an die Vorjahreserfolge anknüpfen.

WEC Saisonkalender 2019/20

01.09.2019	4 Stunden von Silverstone (Großbritannien)
06.10.2019	6 Stunden von Fuji (Japan)
10.11.2019	4 Stunden von Shanghai (China)
14.12.2019	8 Stunden von Bahrain (Bahrain)
01.02.2020	6 Stunden von São Paulo (Brasilien)
20.03.2020	1.000 Meilen von Sebring (USA)
25.04.2020	6 Stunden von Spa-Francorchamps (Belgien)
13.–14.06.2020	24 Stunden von Le Mans (Frankreich)

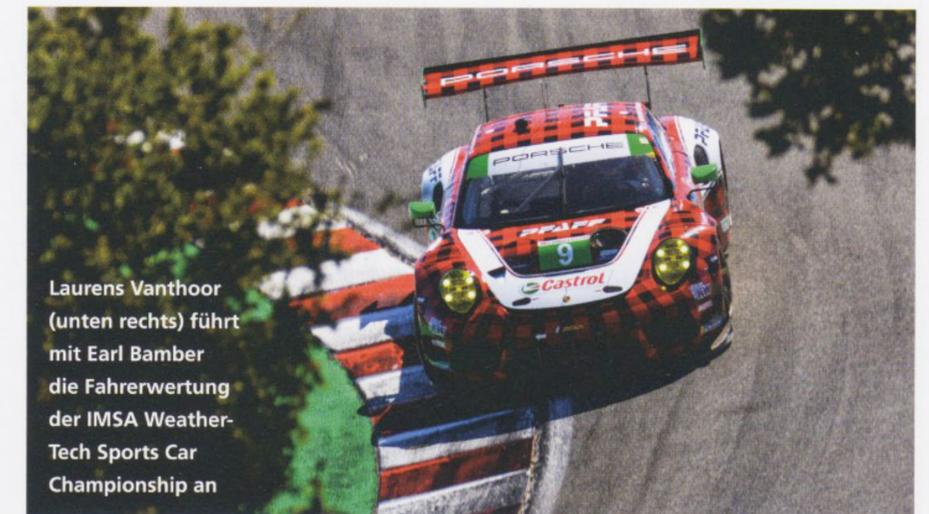
Das Fahrerduo Lietz und Bruni siegte im neu entwickelten 911 RSR vor seinen Teamkollegen Christensen und Estre. „Bei seiner Rennpremiere hat der neue Porsche 911 RSR unsere Erwartungen deutlich übertroffen“, sagt Fritz Enzinger nach dem ersten Saisonlauf. Der komplett neu entwickelte Porsche 911 RSR (siehe auch Kasten) setzt wie sein Vorgänger auf einen Sechszylinder-Saugmotor. Bei dem neuen Triebwerk handelt es sich um den größten Boxermotor, der jemals ab Werk in einem Porsche 911 verbaut wurde. Mit einem Hubraum von 4.194 Kubikzentimetern leistet das vor der Hinterachse verbaute, hocheffiziente Boxeraggregat je nach Einstufung rund 515 PS.

In der GTE-Am-Kategorie setzen die Porsche-Kundenteams Project 1, Gulf Racing und Dempsey Proton Racing insgesamt fünf Vorjahresmodelle des Porsche 911 RSR ein. Project 1 startet dabei ebenfalls als Titelverteidiger in die aktuelle WEC-Saison.

IMSA WeatherTech SportsCar Championship

Seit 2014 wird die Sportwagenrennserie IMSA WeatherTech SportsCar Championship in den USA und Kanada ausgetragen. Sportwagen und Sportprototypen starten dabei in vier verschiedenen Klassen: GTLM (GT Le Mans), GTD (GT Daytona), DPi (Daytona Prototyp International) und LMP2 (Le Mans Prototyp 2).

Mit den Startnummern 911 und 912 starten die beiden Porsche-Werksteams mit dem 510 PS starken Porsche 911 RSR in der Klasse GTLM. Der Elfer wurde vor seiner dritten und letzten Rennsaison in Nord-



Laurs Vanthoor (unten rechts) führt mit Earl Bamber die Fahrerwertung der IMSA WeatherTech Sports Car Championship an



amerika vor allem im Bereich Setup optimiert. Ab der kommenden Saison setzt Porsche auch in Nordamerika auf den neuen 911 RSR (2019). In der GTD-Klasse starten die Porsche-Kundenteams mit dem 500 PS starken Porsche 911 GT3 R, der im Januar beim Saisonauftakt in Daytona sein Renndebüt feierte.

Vier der elf Saisonrennen sind Langstreckenrennen (Daytona, Sebring, Watkins Glen und Petit Le Mans), die als Michelin Endurance Cup gewertet werden. Bei diesen vier Rennen teilen sich nicht zwei, sondern drei Piloten ein Cockpit. Patrick Pilet und Nick Tandy werden von Frédéric Makowiecki im 911 RSR mit der Startnummer 911 unterstützt, Earl Bamber und Laurens Vanthoor teilen sich das Steuer der Startnummer 912 mit Mathieu Jaminet.

Bisher feierte Porsche sechs Saisonsiege und hat mit fünf Siegen in Folge einen neuen Rekord in der IMSA WeatherTech SportsCar Championship aufgestellt. „Die fünf Siege in Folge, die sich fast gleichmäßig unter uns beiden Fahrercrews aufteilen, machen eines sehr deutlich: Porsche hat in jedem Rennen zwei heiße Eisen im Feuer“, sagt Nick Tandy.

Vor dem Saisonfinale am 12. Oktober 2019 in Atlanta führt Porsche die Teamwertung mit 332 Punkten vor Ford (313 Punkte) und Chevrolet (302 Punkte) an. Und in der Fahrerwertung liegen die Porsche-Piloten auf den Plätzen eins und zwei: Earl Bamber und Laurens Vanthoor führen mit 304 Punkten vor ihren Teamkollegen Nick Tandy und Patrick Pilet (292 Punkte) und den Chevrolet-Piloten Jan Magnussen und Antonio García (289 Punkte).

Intercontinental GT Challenge

Die Intercontinental GT Challenge (IGTC) ist eine inoffizielle Weltmeisterschaft für GT3-Fahrzeuge. Sie wurde 2016 von der SRO Motorsports Group um Stéphane Ratel gegründet.

Porsche Motorsport unterstützt in der aktuellen Saison internationale Teams mit Werksfahrern und Ingenieuren beim Einsatz

des Porsche 911 GT3 R in der Rennserie IGTC. Fünf Langstreckenrennen (acht bis 24 Stunden) auf fünf Kontinenten stehen im aktuellen Saisonkalender.

Seit dem zweiten IGTC-Saisonlauf starten die Porsche-Werksteams mit dem neu entwickelten, rund 500 PS starken 911 GT3 R. Bereits beim zweiten Renneinsatz siegte das GPX-Racing-Fahrertrio Michael Christensen, Kévin Estre und Richard Lietz im neuen GT3-Boliden und feierte gleichzeitig den siebten Gesamterfolg für Porsche beim 24-Stunden-Rennen in Spa-Francorchamps.

Vor dem Saisonfinale (21. bis 23. November 2019), das erstmals in Kyalami (Südafrika) stattfindet, führt das Team Mercedes-AMG mit 115 Punkten vor Porsche (93 Punkte) und Audi (71 Punkte) in der Teamwertung. Die Bathurst-Sieger Werner, Campbell und Olsen liegen aktuell mit 48 Punkten auf Rang fünf der Fahrerwertung.