



PORSCHE

Presse-Information

06. Juni 2014

Nr. M 71/14

Vorschau 24 Stunden von Le Mans, LMP1 (3. Lauf zur Sportwagen-Weltmeisterschaft WEC)

Porsche mit dem 919 Hybrid vor dem Start in Le Mans

Stuttgart. Am 14. Juni 2014 um 15:00 Uhr startet Porsche das erste Mal seit 16 Jahren wieder in der Topkategorie des wohl härtesten Automobilrennens der Welt. Beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans tritt Porsche mit dem innovativsten Prototypen im Feld an. Die beiden Porsche 919 Hybrid mit den Startnummern 14 und 20 werden pilotiert von den Trios Romain Dumas (Frankreich), Neel Jani (Schweiz), Marc Lieb (Ludwigsburg) und Timo Bernhard (Bruchmühlbach-Miesau), Brendon Hartley (Neuseeland), Mark Webber (Australien). Die sechs Weltklassefahrer vereinen 37 Le Mans-Teilnahmen auf sich. Obwohl Porsche in Le Mans mit 16 Gesamtsiegen Rekordhalter ist, kann der Sportwagenhersteller in diesem Jahr auf keinerlei Erfahrungswerte zurückgreifen. Beim Marathon an der Sarthe einen der beiden schnellen Porsche 919 Hybrid ins Ziel zu bringen, ist der Anspruch im ersten Jahr des LMP1-Engagements.

Stimmen vor dem Rennen:

Fritz Enzinger, Leiter LMP1: „Porsche steht vor dem größten Moment des LMP1-Projekts – dem ersten Start in der Topkategorie in Le Mans seit 16 Jahren. Wie auch immer das ausgeht: Auf dem Weg dorthin haben wir eine Menge Etappenziele erreicht. Allen voran die Einbettung einer starken, innovativen Ingenieursmannschaft in das Porsche Entwicklungszentrum Weissach. Das unter großem persönlichen Einsatz von allen Beteiligten im eigenen Haus neu geschaffene Knowhow kann Porsche niemand mehr nehmen. Die Poleposition in Spa hat gezeigt, dass der Porsche 919 Hybrid schnell ist, damit haben wir uns als Neulinge ersten Respekt verdient. Ich bin

sehr stolz auf dieses junge und technisch wie fahrerisch höchst kompetente Team. Ich wünsche jedem einzelnen von uns viel Glück und Erfolg für diesen Marathon.“

Alexander Hitzinger, Technischer Direktor LMP1: „Die Herausforderung, ein Auto für Le Mans zu entwickeln, war zu jeder Zeit, ein schnelles und gleichzeitig standfestes Auto zu bauen. Die Freiheiten des neuen Reglements haben diese Aufgabe noch schwieriger, aber auch faszinierender gemacht. Wir konnten auch in Bereichen, in denen die Konkurrenz Routine hat, auf keinerlei Erfahrung zugreifen. Dennoch haben wir beim Antriebskonzept die mutigste Lösung gewählt, weil sie das größte Zukunftspotenzial hat. Die für den Le-Mans-Einsatz noch einmal für geringeren Luftwiderstand modifizierte Aerodynamik und Weiterentwicklungen für die Standfestigkeit haben sich beim Vortest bewährt. Der Porsche 919 Hybrid ist unser erster Wurf. Er ist schnell – aber noch lange nicht in allen Potenzialen ausgereift, das ist Realität.“

Andreas Seidl, Teamchef LMP1: „Die operative Aufgabe für eine Le-Mans-Mannschaft ist gigantisch. Wir haben von null auf eine Struktur mit neuem Personal aufgesetzt. Das sind alles ausgezeichnete Leute. Aber auch die besten hundert Sportler müssen sich als Orchester erst einmal einspielen. Verantwortlichkeiten, Kommunikation, Abläufe, Handgriffe – alles muss perfekt ineinander greifen. Wir hatten erst zwei Renneinsätze, in Silverstone und in Spa-Francorchamps. Es hat bemerkenswert gut funktioniert. Wir haben intensiv trainiert. Bis zur Rennwoche in Le Mans hat die Mannschaft 1.573 Boxenstopps hinter sich. Wir haben auch nachts getestet. Dennoch: Die Belastung eines 24-Stunden-Rennens haben wir zusammen noch nie erlebt. Jeder freut sich auf diese Herausforderung.“

Fahrer Startnummer 14:

Romain Dumas – 36, Frankreich.

(13 Teilnahmen: Gesamtsieg 2010, 3. Platz gesamt 2007, Klassensieg GTE 2013, 2. Platz Klasse GT 2001 und 2002, 3. Platz Klasse GT 2004)

„Le Mans ist das berühmteste und härteste Rennen der Welt und für mich als Franzose noch spezieller. Ich fahre hier seit 2001 und habe auch hier gelebt. 2010 habe

ich gewonnen, das will ich eines Tages wiederholen – und zwar mit Porsche. So viele Menschen haben auf diese Rückkehr von Porsche gewartet. Es macht mich sehr stolz, einer von uns sechs Fahrern zu sein. Seit mein Vater mich als Kind in einen 962 gesetzt hat, wollte ich zu Porsche gehören. Meine Lieblingspassage sind die Porsche-Kurven. Nicht weil sie so heißen, sondern weil sie so schnell und so schwierig sind. Wenn man nachts mit 330 km/h die Hunaudières runterfährt – allein mit sich in seiner Welt, dann lebt man einen Traum. Dabei sieht und riecht man das Geschehen um die Strecke. Aber man muss fokussiert bleiben. Wir wollen ins Ziel kommen.“

Neel Jani – 30, Schweiz.

(5 Teilnahmen seit 2009)

„Le Mans ist lebendige Motorsportgeschichte. Das gilt in Verbindung mit keiner Marke mehr als mit Porsche. Bei der Rückkehr nach 16 Jahren dazuzugehören, ist nicht nur für mich ein wahr gewordener Traum. Das dürfte für die meisten Rennfahrer gelten. Es ist eine große Ehre, aber auch eine riesige Verantwortung. Mein bestes Ergebnis in Le Mans war 2012 Platz vier in einem Privatteam. Ich wusste, nur in einem guten Werksteam geht noch mehr. Jetzt bin ich da. Aber egal, in welcher Klasse und in welchem Auto man sitzt: Dieses Rennen ist eine emotionale Sensation. Nie werde ich meinen ersten Nachteinsatz vergessen, das war überwältigend. Trotzdem: Es gilt, das alles auszublenden und sich darauf zu konzentrieren, das Beste für sich und die Teamkollegen zu leisten. Wir wollen schon im ersten Jahr konkurrenzfähig sein.“

Marc Lieb – 33, Deutschland.

(8 Teilnahmen: Klassensieg GTE 2013, Klassensieg GT2 2010, Klassensieg GT 2005, 2. Platz Klasse GT 2003)

„Porsche hat mich 2000 an Bord genommen, als mein Bankkonto leer und die weitere Formelkarriere fast aussichtslos war. Jetzt bei der Rückkehr in die Topklasse dabei zu sein, bedeutet mir sehr viel. Zumal mit dieser unglaublichen Technologie, die unsere Ingenieure für den 919 Hybrid geschaffen haben. In der LMP1-Klasse zu starten, ändert gegenüber den Rennen in den GT-Kategorien komplett den Blickwinkel. Man schaut weniger in den Rückspiegel, sondern auf die zu Überrundenden vor ei-

nem. Für den effizienten Energieeinsatz ist auch der Funkkontakt mit der Box deutlich intensiver. Das Rennen ist unglaublich hart für alle Beteiligten. Es war für mich immer das Schönste, in die müden, aber glücklichen Gesichter der Mechaniker zu sehen, wenn ich für sie bei den Klassensiegen auf das Podium stieg.“

Fahrer Startnummer 20:**Timo Bernhard – 33, Deutschland.**

(7 Teilnahmen: Gesamtsieg 2010, Klassensieg GT 2002, 2. Platz Klasse GTE 2013, 2. Platz GT2 2005)

„Mich hat Le Mans 2002 bei meinem ersten Start für Porsche überwältigt. Und immer haben die Leute gefragt: Wann kommt ihr zurück in die Topliga. Ich war beim Team-aufbau von Anfang an dabei, bin 2013 den Rollout gefahren, dann Tests, Entwicklungsarbeit. So lange habe ich das große Ziel vor Augen, ich kann gar nicht sagen, wie sehr ich jetzt bereit dafür bin. Die Woche bis zum Rennen wird noch intensiv, bis hin zur Startzeremonie. Ich habe es immer als wohltuend empfunden, wenn ich Startfahrer war und nach dem ganzen Rummel endlich die Tür zugeht. Und dann findet man hier auf dieser langen Strecke irgendwann einen ganz besonderen Rhythmus. Erst recht nachts, wenn alle noch einmal schneller werden, und wenn es dann vielleicht nieselt oder regnet ... Man kann das nicht beschreiben, das hat Magie.“

Brendon Hartley – 24, Neuseeland.

(2 Teilnahmen seit 2012)

„Le Mans ist alles für mich, meine ganze Leidenschaft. Ich habe das Gefühl, dass sich hier der ganze Sinn erfüllt, der darin lag, mit sechs Jahren zum ersten Mal ins Kart zu steigen. Jetzt als Porsche-Werksfahrer zu starten, für die größte Ikone unter den Sportwagen, ist wie ein Traum. Noch dazu in diesem besonderen Projekt mit nie dagewesener Technologie. Hybridsysteme, Allradantrieb, intuitive Bediensysteme – der Porsche 919 ist fantastisch. Manchmal kann ich kaum glauben, dass ich es bin, der in diesem Auto sitzt. Besonders freue ich mich auf die Nacht, das ist das Beste. Die Lichter fliegen an einem vorbei, alles fühlt sich noch viel schneller an, man be-

kommt fast einen Tunnelblick – dann ist das Cockpit für mich der perfekte Ort. Außerdem habe ich sportlich mit Le Mans noch eine Rechnung offen.“

Mark Webber – 37, Australien.

(Teilnahme 1998 und 1999, kein Renneinsatz in Le Mans, 9 Formel-1-Siege)

„Die Rückkehr nach Le Mans ist für mich emotional etwas sehr Besonderes. Le Mans steht für Ausdauer, ist ein Härtetest für Mensch und Maschine, ein unglaublich langer Tag, oft wechselnde Bedingungen und vor allem Teamarbeit. Natürlich möchte ich hier mit schöneren Erinnerungen vom Platz gehen als beim letzten Mal, was nicht besonders schwierig sein dürfte. Und selbstverständlich will ich dieses Rennen irgendwann gewinnen. Wir haben ein schnelles Auto mit einer fantastischen Technologie. Ich mag auch die Sitzposition, das Kauern hinter der Windschutzscheibe, und ich freue mich auf die Nacht in Le Mans. Das Team ist noch so jung, hat aber schon einen sehr guten Zusammenhalt. Wenn wir hier im ersten Jahr ein gutes Ergebnis holen würden, wäre das ein ganzes starkes Statement für die Marke Porsche.“

Zahlen und Fakten:

- Mit 16 Gesamtsiegen ist Porsche Rekordhalter in Le Mans.
- Der erste Porsche-Gesamtsieg datiert aus 1970 (Hans Herrmann/Richard Attwood auf 917 KH Coupé), der bis dato letzte gelang am 7. Juni 1998 (Laurent Aiello/Allan McNish/Stéphane Ortelli auf Porsche GT1).
- Laut offiziellem Archiv kamen bisher 812 Porsche-Fahrzeuge in Le Mans zum Einsatz, das ist ebenfalls Rekord.
- Die schnellste Qualifyingrunde fuhr Hans-Joachim Stuck 1985 im Porsche 962 C (Schnitt 251,815 km/h). Weil seit 1990 Schikanen die lange Hunaudières-Gerade unterbrechen, bleibt das wohl ein Rekord für die Ewigkeit.
- Die längste Renndistanz legten Timo Bernhard/Romain Dumas/Mike Rockenfeller 2010 bei ihrem Gesamtsieg für Audi zurück: 5.410,713 km (397 Runden, Schnitt 225,45 km/h).
- Die Startnummern 20 und 14 der beiden neuen Porsche 919 Hybrid stehen für das Jahr der Rückkehr.

- Im Qualifying (Mittwoch und Donnerstag bis Mitternacht) muss jeder Fahrer mindestens fünf Runden bei Dunkelheit fahren. Während in der WEC die Durchschnittszeit der schnellsten zwei Runden von zwei Fahrern (also das Mittel aus vier Rundenzeiten) zählt, gilt für Le Mans ganz klassisch die schnellste mit dem Auto gefahrene Runde.
- Die Le-Mans-Nacht ist eine der kürzesten des Jahres: Sonnenuntergang ist am Samstag um 21:55 Uhr, Sonnenaufgang am Sonntag 05:53 Uhr.
- Bei normalem Rennbetrieb (ohne Safety-Car-Phase) muss der Porsche 919 Hybrid alle 13 bis 14 Runden tanken.
- Betankung und Reifenwechsel dürfen nur nacheinander durchgeführt werden. Beim Radwechsel dürfen nur zwei Mechaniker gleichzeitig arbeiten. Das dauert also viel länger als beispielsweise in der Formel 1.
- Ein Fahrerwechsel wird normalerweise nur vorgenommen, wenn auch neue Reifen gebraucht werden.
- Zwei Tankfüllungen mit einem Satz Michelin-Reifen sind absolutes Minimum, drei sollten Standard sein, manchmal könnte es sogar gelingen, vier zu schaffen – eine offene Frage und eine gewaltige Herausforderung für die Piloten.
- Im Rennen darf ein Fahrer nicht mehr als vier Stunden innerhalb von sechs Stunden fahren. Insgesamt darf er nicht mehr als 14 der 24 Stunden fahren.
- Aufgrund der Streckenlänge gibt es in Le Mans drei Safety Cars.
- Das technische Material vor Ort umfasst außer den beiden Rennfahrzeugen unter anderem ein Ersatzchassis, sechs Verbrennungsmotoren, fünf Vorderachsgetriebe, fünf Hinterachsgetriebe, sechs Front- und sechs Heckflügel, 80 Felgen, über 100 Funkgeräte und Kopfhörer.
- Die Menge elektrischer Energie, die der Fahrer pro Le-Mans-Runde als sogenannten Boost zusätzlich nutzen kann, ist begrenzt. Der Porsche 919 Hybrid darf auf der 13,629 Kilometer langen Runde exakt 1,67 Kilowattstunden (kWh) Strom verbrauchen.
- 2013 hat der Le-Mans-Sieger 348 Runden absolviert. Über diese Distanz würde der 919 Hybrid aus seinen Energierückgewinnungssystemen 581,2 Kilowattstunden (kWh) erzeugen und einsetzen – eine elektrische Leistung, die

eine 60-Watt-Glühbirne ganze 9.687 Stunden lang leuchten ließe. Oder anders ausgedrückt: Mit dieser Energie könnte das derzeit effizienteste Elektroauto in der Kompaktklasse, der neue Volkswagen e-Golf, 4.576 Kilometer zurücklegen – und damit zum Beispiel einmal quer durch die USA von New York bis nach Los Angeles reisen.

- Unter dem Strich gibt es in Le Mans noch mehr als Ruhm und Ehre zu gewinnen: doppelt so viele Punkte wie bei den übrigen sieben Läufen zur Sportwagen-Weltmeisterschaft WEC, die über sechs Stunden ausgetragen werden.
- In der WEC liegt das Porsche Team nach zwei von acht Läufen derzeit mit 36 Punkten hinter Toyota (84) und vor Audi (28).
- Der Porsche 919 Hybrid wurde im Entwicklungszentrum der Porsche AG in Weissach konstruiert und gebaut. Dort arbeiten 230 Teammitglieder.
- Die Porsche Team Kernmannschaft für den LMP1-Einsatz an der Rennstrecke in Le Mans besteht aus 86 Mitarbeitern (Ingenieure, Mechaniker, Teammanagement). Hinzu kommen die Mitarbeiter aus den Bereichen Kommunikation und Marketing, Sponsoring und Fahrerbetreuung.
- Das bedeutet für die Le-Mans-Woche, dass ganz nebenbei auch weit über 1.000 Teamhemden und andere Garderobe parat sein muss.
- Für die Verpflegung in der Team- und Media-Hospitality stehen unter anderem auf dem Einkaufszettel: 50 Kisten Salat, 50 Kilogramm Erdbeeren, 300 Melonen, 1,2 Tonnen Fleisch, 500 Kilogramm Fisch, 600 Kilogramm Nudeln, 2000 Eier und 1100 Stangenbrote.
- Während die meisten Teammitglieder in der Rennnacht dann und dort die Augen zumachen, wo sich Zeit und Raum finden, haben die Fahrer Feldbetten in Containern hinter der Box. Schlaf in Ruhe ist ausgeschlossen, Schlaf vor Erschöpfung wahrscheinlich.
- Der Veranstalter, der Automobile Club de l'Ouest (ACO), erwartet über 250.000 Zuschauer zum Rennen.

Der Zeitplan des Porsche LMP1-Teams:

Bereits am Sonntag vor dem Rennen, am 8. Juni, beginnt auf dem Place de la République die technische Kontrolle der 56 Rennwagen, die in vier Klassen eingeteilt werden. Ein öffentliches Ereignis mitten in der Stadt. Die Technischen Kommissare untersuchen die Autos, 168 Fahrer müssen ihre Papiere vorlegen. Die Porsche-LMP1-Mannschaft ist am Sonntag von 15:15 und 16:15 Uhr an der Reihe. Für die letzten Teams ist der administrative Teil am Montag um 18:00 Uhr abgeschlossen.

Dienstag, 10. Juni:

14:00-14:30 Porsche Teamfoto (LMP1) bei Start und Ziel

14:30-15:00 Meet the Team (LMP1), Team und Media Hospitality

17:00-18:30 Autogrammstunde, Boxengasse

Mittwoch, 11. Juni:

14:30-15:00 Meet the Team (LMP1), Team und Media Hospitality

16:00-20:00 Freies Training

22:00-24:00 Qualifying

Donnerstag, 12. Juni:

15:30-16:00 Meet the Team (LMP1), Team und Media Hospitality

19:00-21:00 Qualifying

22:00-24:00 Qualifying

Freitag, 13. Juni:

10:00-20:00 Pitwalk

13:00-14:00 Porsche-Pressekonferenz in der großen Gäste-Hospitality

17:30-19:30 Fahrerparade in der Innenstadt

Samstag, 14. Juni:

09:00-09:45 Warm-up

14:22 Beginn Start-Zeremonie

15:00 Start

- Live-Kommunikation aus der Box auf Twitter @PorscheRaces.
- Auf www.porsche.com/mission2014 kann man das Rennen aus der Onboard-Perspektive erleben und die Fahrzeuge per GPS und Live-Timing verfolgen.
- Zum Erhalt von Pressemitteilungen mit Bildmaterial bitte registrieren unter: <https://presse.porsche.de>

GO

Hinweis: Foto- und Videomaterial zur Sportwagen-Weltmeisterschaft WEC steht akkreditierten Journalisten auf der Porsche-Pressedatenbank unter der Internet-Adresse <https://presse.porsche.de> zur Verfügung. Hier können Sie auch den **Porsche Motorsport SMS-Info-Service** aktivieren, der Sie mit den wichtigsten News und Infos versorgt. Auf dem Twitter-Kanal @PorscheRaces erhalten Sie aktuelle Informationen und Fotos zum Porsche Motorsport live von den Rennstrecken in aller Welt. Zugriff auf den digitalen Porsche Motorsport Media Guide 2014 haben Journalisten unter der Internet-Adresse <https://presse.porsche.de/motorsport>.

DMG MORI

CHOPARD

SCHAEFFLER


Mobil 1





A123[®]
 HIGH PERFORMANCE
 SOLUTIONS