

32 Extra-Seiten Porsche in Le Mans

**MOTOR
SPORT**
aktuell

EXTRA

Mit Unterstützung von Porsche



LE MANS 2018

Vorschau GTE-Pro-Klasse

Sechs Hersteller kämpfen in Le Mans um den Sieg

Interview Earl Bamber

Der Ex-LMP1-Pilot über die Kunst, in Le Mans zu siegen

Porsche-Kundensport

Wie Porsche die privaten RSR-Teams unterstützt



auto
motor
sport

DER LEGENDÄRE

LE MANS START

*Ein Stück Motorsport-Geschichte.
Jetzt auch für Sie erhältlich!*

Bestellen Sie hochwertige Fotodrucke bisher streng gehüteter Originale aus dem legendären Weitmann-Archiv. Und holen Sie sich damit ein Stück Motorsport-Geschichte in Ihrem Wunsch-Format nach Hause!



www.art-archive.de

auto
motor
sport

ART ARCHIVE
MOTORSPORT





Ausdauer zahlt sich immer aus

Porsche geht als einzige Marke seit 1951 ohne Unterbrechung in Le Mans an den Start. Das hat sich gelohnt.

Bei der 86. Ausgabe des 24h-Rennens in Le Mans am 16./17. Juni 2018 wird Porsche zum 68. Mal in Folge am Start stehen – ein einmaliger Rekord in der Historie des wichtigsten Langstreckenrennens der Welt. Durch diese hartnäckige Konstanz hat Porsche unendlich vom Mythos Le Mans profitiert – und wurde mit jedem neuen Sieg selber immer mehr zum Mythos. Nach 68 Jahren stehen 19 Gesamtsiege und 103 Klassensiege in den Geschichtsbüchern – das macht nach Adam Riese im Durchschnitt 1,8 Porsche-Siege pro Le-Mans-Jahr ...

Die Vergangenheit hat auch gelehrt, dass nicht nur die Gesamtsiege auf den Mythos der Marke einzahlen, sondern dass eine hohe Präsenz in den kleinen GT-Klassen mindestens ebenso wichtig ist. Nicht umsonst startet die Porsche-Historie in Le Mans

1951 mit dem Klassensieg des kleinen und feinen 356-SL-Coups. Natürlich ist es wichtig, alle paar Jubeljahre den großen Hammer auszupacken und der Welt zu beweisen, was man als Hersteller in der Topklasse alles erreichen kann – diese Phase hat Porsche 2017 gerade beendet.

Die Spitze mit der Breite

Jetzt besinnen sich die Schwaben wieder auf den Kern des Mythos von Le Mans: In der GTE-Pro-Klasse für werksunterstützte Rennwagen peilt Porsche gegen fünf andere Hersteller den Klassensieg an – Spitzensport. Dazu unterstützt die Rennabteilung vier Kundenteams, die sechs 911 RSR einsetzen – Kundensport. Dieser Mix beschreibt die Grundformel von Le Mans, denn ohne ein breites und starkes Feld hätte der Spitzensport überhaupt keine Bühne. ■



Redakteur
Marcus Schurig
berichtet seit
20 Jahren
aus Le Mans

Inhalt

- 4** **Vorschau: die GTE-Klasse**
Sechskampf der Hersteller
- 12** **Interview mit Earl Bamber**
Der zweifache LMP1-Sieger über die Tortur in Le Mans
- 16** **Kundensport in Le Mans**
Die 911-RSR-Kundenteams
- 20** **Sportchef im Interview**
Porsche-Sportchef Walliser über den Push im GT-Sport
- 22** **Porsches Le-Mans-Helden**
Porsche-Historie seit 1951
- 26** **Zwischen großen Siegen**
Porsche und Le Mans zwischen 1998 und 2017
- 28** **Vorschau: die LMP-Klassen**
Die Favoriten
- 30** **24h-Le-Mans-Service**
Alle Daten und Infos zur 86. Ausgabe

Impressum

auto motor sport
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
(Foto-Archiv)

Redaktion Marcus Schurig (verantw.),
Andreas Haupt
Layout Bernd Adam (Art Director),
Olga Kunz (Stv.), Franziska Moltenbrey,
Eduard Morlang
Schlussredaktion Schlussredaktion.de
Fotos Ford, IMSA (Rick Dole, Jake Galstad,
Mike Levitt), Porsche (Jürgen Tap), WEC
Verlag Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.
KG, 70174 Stuttgart

Geschäftsführung Nils Oberschelp
(Vorsitzender), Andrea Rometsch,
Tim Ramms
Leitung Geschäftsbereich Mobilität
Tim Ramms
Publisher Automobil Michaela Klein
Anzeigenleitung Markus Eiberger
Für die Anzeigen verantwortlich
Beate Engelhard
Herstellung Michael Wander (verantw.)

Repro Otterbach Medien KG GmbH & Co.,
Rastatt
Druck Prinovis GmbH & Co KG, Ahrensburg
Alle Rechte vorbehalten
© by Motor Presse Stuttgart

Das Extra „Porsche in Le Mans 2018“ ist
eine Beilage von auto motor und sport
13/2018, sport auto 7/2018 und Motorsport
aktuell 26/2018



Dach- Geschoss

Normalerweise steht in Le Mans die Topklasse LMP1 im Fokus. Nicht so 2018. Das wahre Rennen liefert die GTE-Pro-Klasse: 6 Hersteller, 17 Autos, 51 Profipiloten! Porsches 911 RSR zählen zu den Favoriten.





Die Topklasse der LMP1-Prototypen stellt beim wichtigsten Langstreckenrennen der Welt in Le Mans für gewöhnlich den Gesamtsieger – das wird auch 2018 wieder so sein. Doch weil mit Toyota nur ein Hersteller gegen mehr oder weniger chancenlose private Konstrukteure mit illustren Namen wie Kolles, Oreca oder Dallara antritt, ist die Siegerfrage beim 24h-Klassiker in Le Mans wohl schon vor dem Start besiegelt: Toyota wird gewinnen – alles andere wäre eine faustdicke Überraschung.

Wenn es aber um Spannung und Wettbewerb geht, wird eine andere Klasse alle überflügeln:

Porsche holte in der IMSA-Serie 2018 bereits zwei Siege: Patrick Pilet, Nick Tandy und Frédéric Makowiecki (oben) siegten beim 12h-Rennen in Sebring

Die GTE-Pro-Kategorie für werksunterstützte GT-Autos ist der Topklasse LMP1 nicht nur numerisch überlegen, sondern auch qualitativ: Sechs Hersteller bringen 17 Werkswagen mit 51 Profipiloten an den Start – eine größere Dichte und Qualität gab es selten zuvor in Le Mans. „Le Mans wird dieses Jahr der absolute Hammer“, sagt Porsche-GT-Sportchef Frank-Steffen Walliser, der in Le Mans mit seiner Mannschaft vier Werkswagen vom Typ Porsche 911 RSR sowie sechs Kundenautos zu betreuen hat.

Keine Frage: Die GTE-Klasse wird 2018 das Rennen im Rennen abliefern. Wegen der hohen Leis-

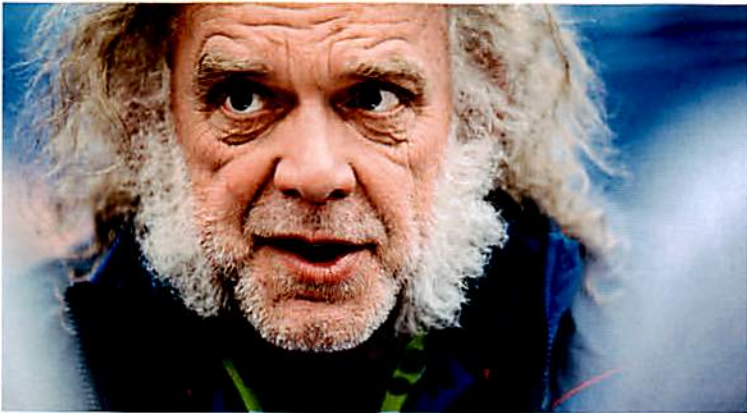
tungsdichte rechnen Experten mit einem Krimi in den letzten Rennstunden: „Das Rennen wird bis in die Schlussphase offen bleiben – dann werden alle die Hose herunterlassen und Vollgas geben“, so Porsche-Werkspilot Nick Tandy.

Zwei heiße Sieganwärter

Mag sein, dass das Gepränge am Ende kommt, doch in der Regel gibt es auch im GT-Sport immer Favoriten – trotz der Fahrzeug-einstufungen, der Balance of Performance (BOP), die Konzeptunterschiede zwischen den unterschiedlichen GTE-Autos eliminieren und damit gleiche Chancen für alle Wettbewerber sicherstel-



In Amerika
liegen alle
GTE-Marken
extrem eng
zusammen



Ford fährt wie Porsche zweigleisig mit Starts in Amerika (IMSA) und der WEC. Multimatic-Boss Larry Holt (oben) freute sich über die Pole-Position von Ford in Spa



len sollen. Gibt es auch 2018 Favoriten? Die Antwort geben die bisherigen GTE-Rennen in Amerika und in der Sportwagen-WM, aus denen sich ein klarer Trend ablesen lässt.

In der amerikanischen IMSA-Serie fanden bis dato vier Rennen über unterschiedliche Distanzen von 100 Minuten bis 24 Stunden statt: Zweimal siegte das Porsche-Werksteam Core Motorsport, jeweils ein Sieg ging an Ford und Corvette. In der Sportwagen-WM fand vor Le Mans nur ein Rennen in Spa statt: Hier siegte Ford – nach einem knüppelhaften Fight mit Porsche. Der Trend ist eindeutig: Ford und Porsche scheinen sich in ein inniges Duell verbissen zu haben, die vier anderen GTE-Hersteller Ferrari, Corvette, Aston Martin sowie BMW folgen mit einem gewissen Respektabstand.

„Momentan muss man Porsche und Ford als Favoriten sehen, zumal nur diese beiden Hersteller in Le Mans jeweils vier Werksautos einsetzen“, sagt Porsche-Sportchef Walliser. „Und wer in Le Mans mehr Autos einsetzt, erhöht natürlich seine Siegchancen.“

Mit Sandsack nach Spa?

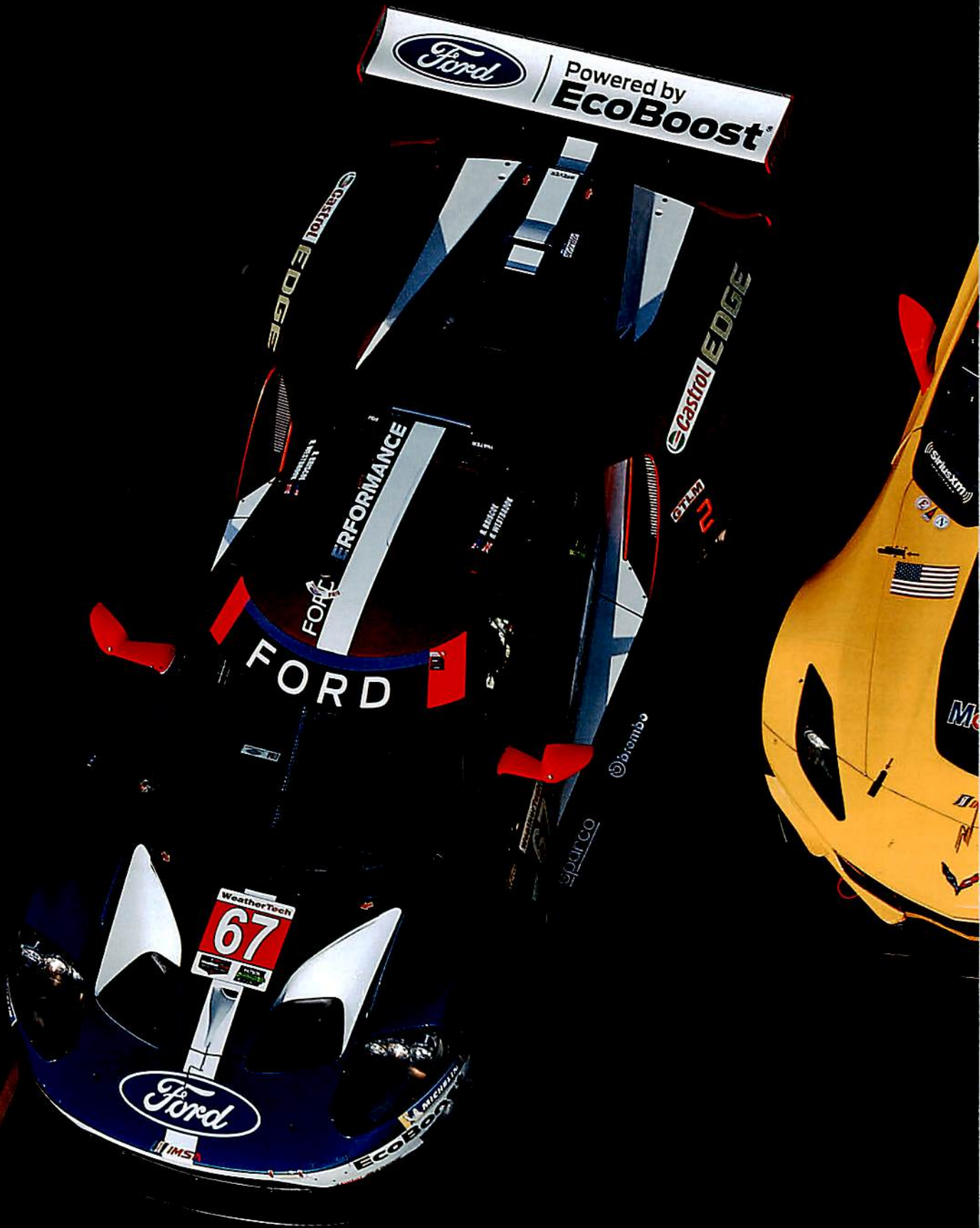
Neben der beobachtbaren Performance gibt es noch den Faktor der Fahrzeugeinstufungen oder Balance of Performance (BOP) – und hier ist für Le Mans das letzte Wort noch nicht gesprochen. Besonders Ferrari, Aston Martin und BMW drängen auf Anpassungen bei der BOP, weil sie sich beim WM-Start in Belgien im Nachteil wähten. Die große Frage lautet: Haben diese drei Hersteller in Spa bereits alles gezeigt? Oder haben sie Performance zurückgehalten, um eine bessere Einstufung für Le Mans herauszuschinden?

Diese im GT-Sport gängige Praxis heißt Sandbagging: Wer keinen Vorteil hat, kreierte auf der Strecke einen „künstlichen“ Nachteil, um über die nächste BOP wieder einen Vorteil zu erlangen. Die BOP für den traditionellen Vor-test, der Anfang Juni in Le Mans stattfindet, liegt jedoch auf der Linie der bisherigen Einstufungen.

Bei Porsche und Ford ist man sich darüber im Klaren, dass die Gegner in Le Mans stärker auftrumpfen werden als in Spa – BOP hin oder her. „Ich sehe Ferrari klar in Schlagdistanz, Corvette sollte man nie unterschätzen, und BMW hat auf der Motoreseite eine sehr gute Einstufung, was in Le Mans

America first?

Ford und Corvette wollen in Le Mans siegen





Corvette stellt mit der C7.R das älteste GTE-Auto im gesamten Starterfeld. Der Ford GT debütierte 2016 – und siegte auf Anhieb beim 24h-Rennen in Le Mans

helfen sollte“, so Porsche-Sportchef Walliser. Der Ford-Teamchef George Howard-Chappell sieht die Lage ähnlich: „Nur Ford und Porsche sind in Spa voll gefahren, alle anderen haben Sandbagging betrieben. Ferrari drehte im Rennen erst auf, als sie die Chance auf einen Podestplatz witterten. Aston Martin und BMW haben neue Autos, da sieht man die wahre Stärke immer erst dann, wenn es wirklich zählt – also in Le Mans.“

Aston Martin debütierte in Spa mit dem neuen Vantage AMR mit Vierliter-Biturbomotor, BMW setzt den neuen M8 mit ähnlicher Motorenspezifikation bereits seit Januar in der amerikanischen IMSA-Serie ein. Während BMW bereits Achtungserfolge wie in Sebring einfahren konnte, stoßern die Regelhüter bei der BOP für Aston Martin im Nebel. Da die Skepsis wegen möglichen Sandbagging überwiegt, werden die BOP-Zügel für die Neuankömmlinge wohl eher langsam gelockert.

Viel Evo, kaum Gewinn?

Etwas anders liegt der Fall bei Ferrari: Der 488 GTE hat in den letzten drei Jahren einige Titel abgeräumt, dazu hat die Rennabteilung für 2018 einen Upgrade-Kit in die Schlacht geworfen, der bei gleichem Luftwiderstand mehr Abtrieb generiert. Doch dieser Schuss ging nach hinten los, zumindest aus Sicht der Italiener: Der neue Evo-Kit wurde von den Regelhütern kastriert, das Auto bekam über die BOP mehr Gewicht – nun ist das Lamento groß. „Wir haben uns angestrengt, das Auto zu verbessern – und wurden dafür bestraft“, klagt Ferrari-GT-Sportchef Antonello Coletta.

Ford hatte den gleichen Plan, doch die Amis verzichteten auf den Einsatz des Upgrade-Kits – um keine Beschneidungen bei der BOP zu riskieren. Das war vermutlich eine kluge Entscheidung: Der Ford debütierte 2016 als Überflieger in der GTE-Klasse und siegte auf Anhieb in Le Mans. Seither ist die Skepsis über das Ford-GT-Modell, dass mehr Verwandtschaft mit einem Prototyp als mit einem Straßenauto zu haben scheint, beständig groß. Ein Upgrade-Kit hätte wohl alte Wunden und neue Befürchtungen aufgerissen.

Jedenfalls fordern mit Aston Martin, BMW und Ferrari all jene, die sich benachteiligt fühlen, jetzt gemeinsam eine BOP-Wende. Aber es ist eher unwahrscheinlich, dass



Ferrari gilt 2018 nicht als Favorit – aber unter Kennern als Geheimtipp



BMW startet erstmals mit dem neuen GT-Auto M8 in Le Mans

24h-RENNEN LE MANS 2018: STARTERLISTE GTE-PRO-KLASSE

Start-nummer	Team / Fahrzeug	Fahrer 1	Fahrer 2	Fahrer 3
#51	AF Corse / Ferrari 488 GTE EVO	Alessandro Pier Guidi	James Calado	Daniel Serra
#52	AF Corse / Ferrari 488 GTE EVO	Toni Vilander	Antonio Giovinazzi	Luís Felipe Derani
#63	Corvette Racing / Chevrolet Corvette C7.R	Jan Magnussen	Antonio García	Mike Rockenfeller
#64	Corvette Racing / Chevrolet Corvette C7.R	Oliver Gavin	Tommy Milner	Marcel Fässler
#66	Ford Chip Ganassi Team UK / Ford GT	Stefan Mücke	Olivier Pla	Billy Johnson
#67	Ford Chip Ganassi Team UK / Ford GT	Andy Priaulx	Harry Tincknell	Tony Kanaan
#68	Ford Chip Ganassi Team USA / Ford GT	Joey Hand	Dirk Müller	Sébastien Bourdais
#69	Ford Chip Ganassi Team USA / Ford GT	Ryan Briscoe	Richard Westbrook	Scott Dixon
#71	AF Corse / Ferrari 488 GTE EVO	Davide Rigon	Sam Bird	Miguel Molina
#81	BMW Team MTEK / BMW M8 GTE	Martin Tomczyk	Nicky Catsburg	Philipp Eng
#82	BMW Team MTEK / BMW M8 GTE	Augusto Farfus	António Félix da Costa	Alexander Sims
#91	Porsche GT Team Manthey / Porsche 911 RSR	Richard Lietz	Gianmaria Bruni	Frédéric Makowiecki
#92	Porsche GT Team Manthey / Porsche 911 RSR	Michael Christensen	Kévin Estre	Laurens Vanthoor
#93	Porsche GT Team Core / Porsche 911 RSR	Patrick Pilet	Nick Tandy	Earl Bamber
#94	Porsche GT Team Core / Porsche 911 RSR	Romain Dumas	Timo Bernhard	Sven Müller
#95	Aston Martin Racing / Aston Martin Vantage AMR	Marco Sørensen	Nicki Thiim	Darren Turner
#97	Aston Martin Racing / Aston Martin Vantage AMR	Alex Lynn	Maxime Martin	Jonny Adam



Noch ein Le-Mans-Debüt: der Aston Martin Vantage AMR

die Regelhüter vor Le Mans vom eingeschlagenen Weg abweichen.

Damit bleibt noch das schwarze Schaf im GTE-Sport: Corvette. Die Amis fahren regulär nur in der IMSA-Serie, kreuzen aber einmal im Jahr auch in der Sportwagen-WM auf – wenn der Grand Prix des GT-Sports in Le Mans zur Austragung kommt. Da sich die BOP-Einstufungen zwischen IMSA und WEC unterscheiden, herrscht jedes Jahr großes Rätselraten, wenn das US-Werksteam nach Frankreich kommt. Erfahrungsgemäß sind die Amis aber immer bei der Musik, komme was da wolle: Bei 19 Auftritten in Le Mans haben die Corvette-Kapitäne achtmal ihre Klasse gewonnen.

Dreiklassengesellschaft?

Mit diesem Überblick lässt sich eine belastbare Prognose für Le Mans 2018 entwickeln: Aston Martin und BMW kommen mit neuen Autos, und möglicherweise haben sie noch einiges in der Hinterhand. Aber die Zeiten der Einstiegshilfen durch die BOP sind seit 2016 unwiederbringlich vorbei. Dazu gibt es bei neuen Autos immer auch Fragezeichen bei der Dauerhaltbarkeit über die mörderische Distanz von 24 Stunden. Das Mittelfeld bilden Corvette und

Ferrari: Beide Autos sind bekannt, beide Hersteller wissen, wie man in Le Mans siegt, und beide Marken reizen das BOP-Spiel so aus, dass sie nicht chancenlos nach Le Mans reisen müssen.

In der Favoritenrolle sind aber ganz klar Porsche und Ford: Nur diese beiden Hersteller bringen vier topbesetzte Werkswagen an den Start. Sowohl der Porsche 911 RSR als auch der Ford GT sind ausgereifte Rennwagen, die heuer schon Marathonrennen über 24 und 12 Stunden gewonnen haben.

Porsche rühmt sich wohl nicht zu Unrecht, über den vermutlich besten und ausgeglichsten Fahrerkerker im GT-Sport zu verfügen. Bei den Einsatzteams sind Ford (Chip Ganassi Racing) und Porsche (Manthey Racing und Core Motorsport) ähnlich stark aufgestellt. Und die Fahrzeugeinstufungen sind nach aktuellem Stand für beide Marken eher kein Nachteil.

Man muss aber auch im Auge behalten, dass die Ford GT mit ihrem geringen Luftwiderstand und dem ausgefuchsten Durchströmungskonzept wie gemacht sind für die Streckencharakteristik in Le Mans: Auf langen Geraden mit hohen Topspeeds hat Ford wegen der kleinen Stirnfläche einen Vorteil, der auch von

der BOP niemals vollständig eliminiert werden kann. Das wurde zuletzt auch beim 24h-Rennen in Daytona Anfang Januar sichtbar, wo die Ford GT dominiert hatten.

Reifen als Faktor

Daher könnten die Reifen 2018 das Zünglein an der Waage sein: Seit 2017 setzte die Sportwagen-WM in der GTE-Pro-Klasse auf ein Doppelstint-Format, die Anzahl der Reifen wurde limitiert. Im letzten Jahr hatte Ford damit seine liebe Mühe, ebenso wie Porsche. 2018 sind beide Werksteams in diesem Punkt deutlich besser sortiert: Ford hat sein komplettes Testprogramm umgestellt, um die richtigen Reifen auszuwählen. Porsche profitiert mit wachsender Erfahrung von der Umstellung auf das Heckmittelmotorkonzept: Die ausgeglichene Gewichtsbalance hat den Reifenverschleiß gezähmt und die Konstanz erhöht.

Die Fans dürfen sich also die Hände reiben: Die GTE-Klasse wird in Le Mans für fabelhaften Rennsport sorgen – und für noch mehr Spannung als die LMP1-Topklasse an der Spitze!

Text: Marcus Schurig
Fotos: IMSA; Porsche; Ford; WEC

„Die GTE-Klasse ist eine brutale Arena“

Earl Bamber hat mit dem Porsche-LMP1 zwei Siege in Le Mans geholt. 2018 startet er mit dem Porsche 911 RSR in der hart umkämpften GTE-Klasse. Wir haben ihn gefragt, worauf es beim Siegen in Le Mans wirklich ankommt.

Sie haben für Porsche 2015 den ersten Sieg in Le Mans nach dem Wiedereinstieg in die Topklasse geholt. Fühlt man sich auf diesem Podium wie auf dem Dach der Welt?

Le Mans ist einfach das absolute Highlight im Langstreckensport, so eine Art heiliger Gral. Jeder Sieg dort ist ganz speziell, weil alle im Team 365 Tage im Jahr schufteten, um bei diesem einen Rennen erfolgreich zu sein – egal ob LMP1 oder GTE-Pro. 2015 war mein erster Sieg, gleichzeitig aber auch der erste Gesamtsieg von Porsche seit 1998. Genau in diesem Jahr habe ich meine Gokart-Karriere begonnen, und als achtjähriger Bub sucht man sich Vorbilder aus seiner Zeit. Ich kann mich also an den Le-Mans-Sieg 1998 gut erinnern. Wenn mir damals jemand gesagt hätte, dass ich der nächste Rennfahrer bin, der für Porsche in Le Mans gewinnt, hätte ich ihm kein Wort geglaubt – schließlich fuhr ich am anderen Ende der Welt Gokarts! An solche Dinge musste ich denken, als ich 2015 ganz oben auf dem Podium stand.

Sie haben nicht nur den ersten Gesamtsieg für den 919 Hybrid geholt, sondern auch den letzten, im vergangenen Jahr. Damit sind Sie der einzige Zweifachsieger aus der Porsche-LMP1-Ära.

Ich kann mich erinnern, dass ich letztes Jahr mit Jacky Ickx in Le Mans gesprochen habe. Er hat mir damals prophezeit, dass Le Mans 2017 aufgrund der extrem engen Wettbewerbssituation zwischen Porsche und Toyota womöglich das außergewöhnlichste Rennen sei, dass ich in meiner ganzen Karriere gewinnen würde – und er sollte damit absolut recht behalten!

Welche Rolle spielt der Faktor Glück in Le Mans?

Mit Blick auf die Geschichte des Rennens kann man sagen, dass sich Le Mans seine Sieger sehr genau aussucht. Viele hätten einen Sieg verdient gehabt, sind aber immer mit leeren Händen nach Hause gekommen.

Wenn die Aussichten so unsicher sind, mit welcher Einstellung geht ein Pilot wie Sie nach Le Mans?

Das Ziel besteht gar nicht so sehr darin, die Gegner zu schlagen, sondern dieses monströse



2015 holte Earl Bamber den 17. Sieg für Porsche in Le Mans



2017 folgte der zweite Streich von Bamber an gleicher Stelle

Rennen zu bezwingen. Mehr kann man sich gar nicht vornehmen. Wenn man keine Unfälle oder technischen Probleme hat, sondern immer nur nachtankt, Reifen tauscht und Fahrer wechselt, dann hat man gute Chancen, am Ende zu siegen. Genau darauf konzentriert man sich voll und ganz.

Im letzten Jahr musste Ihr Auto nach dreieinhalb Rennstunden 65 Minuten lang repariert werden. Das bedeutet nach Ihrer Theorie, dass man keine Chance mehr auf den Sieg hat. Trotzdem haben Sie das hochdramatische Rennen gewonnen. Wie?

Ich war am Steuer, als der MGU-Defekt auftrat. Im ersten Moment bist du zerstört, das ist wie ein Faustschlag in die Magengrube, es fühlt sich wirklich beschissen an. Aber dann muss man das Gesamtbild betrachten und die eigene Gefühlswelt umpolen. Ich, Timo Bernhard und Brendon Hartley waren uns einig: Jetzt geht es darum, so viele Punkte wie möglich für den WM-Titel zu holen, das war ja das zweite Saisonziel – und damit unsere neue Motivation. Zum Zeitpunkt der Reparatur wäre das Maximalziel Platz fünf gewesen. Aber da konnten wir nicht ahnen, was später noch alles passieren sollte.

Sie haben den Rest des Rennens also nicht als leere Kilometer empfunden?

Nein, wir sind flat-out gefahren, um unsere WM-Chancen am Leben zu halten. Man muss bei Niederschlägen aufstehen und sich neue Ziele setzen. Aufgeben ist keine Option.

Und im Umkehrschluss gilt: Wenn Sie nicht voll weitergefahren wären, dann hätten Sie womöglich auch das Rennen nicht gewonnen?

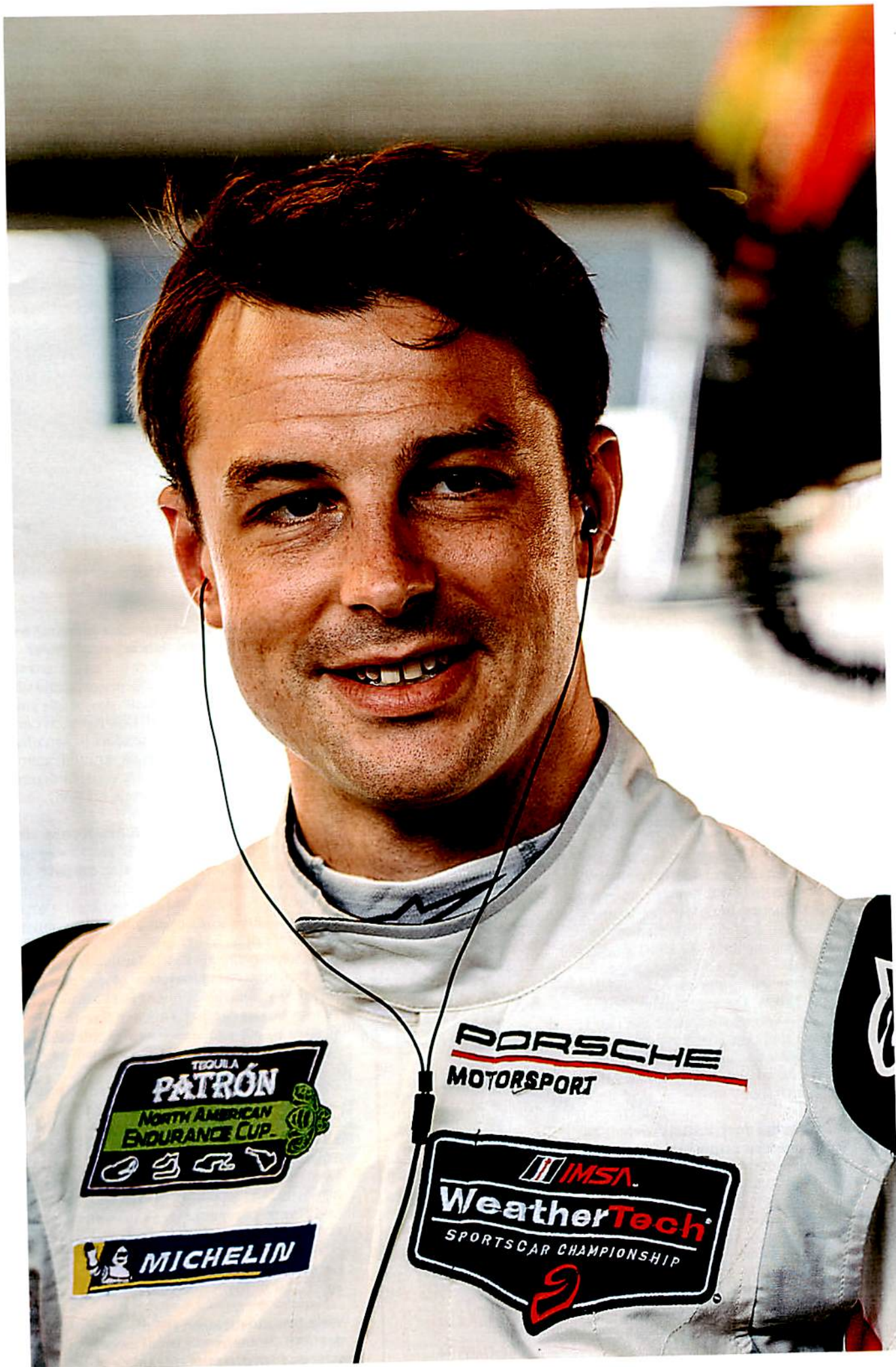
Richtig, wobei wir zu dem Zeitpunkt nicht mal im Traum an einen Podestplatz gedacht hatten. Sieben Stunden später waren dann zwei Toyota draußen, der dritte TS050 musste ebenfalls repariert werden – und das Blatt hatte sich komplett gewendet.

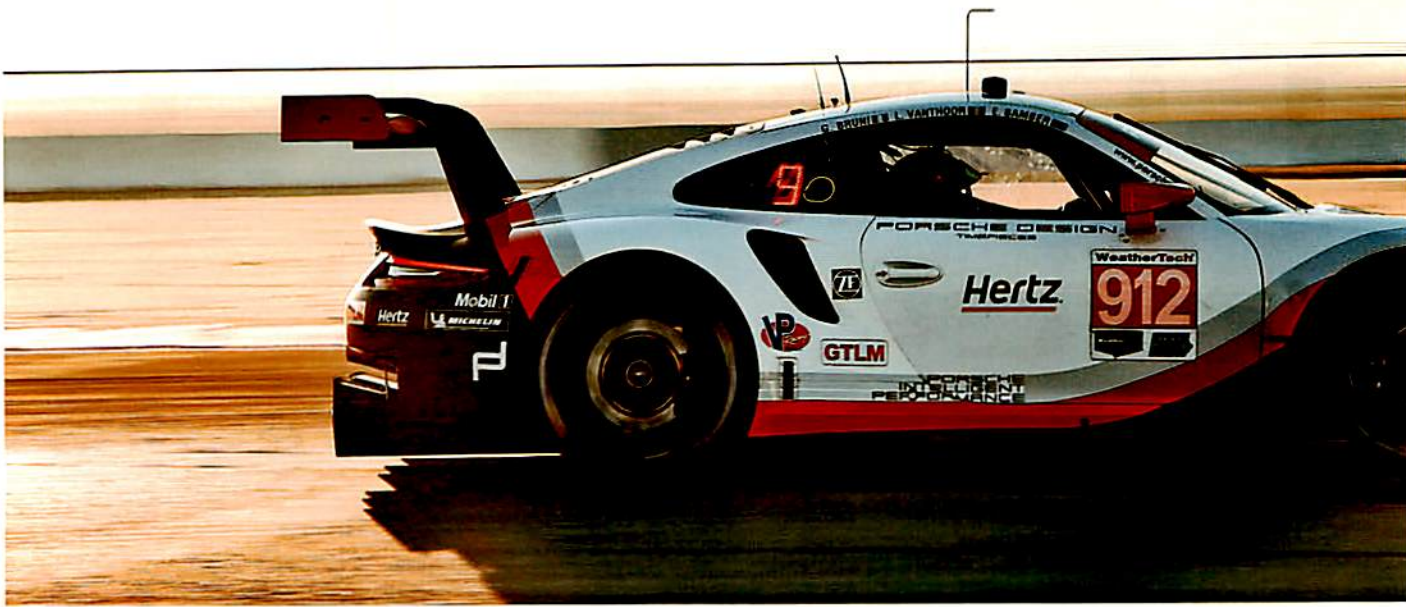
Aber eine Zeitlang sah es ja nicht so aus, als würden Sie den führenden LMP2 noch abfangen können?

Stimmt, da gab es ein großes Fragezeichen, und es war verdammt eng. Porsche fährt bei

VITA

Geboren 9.7.1990 in Wanganui (NZ)
1998 Erste Starts im Gokart-sport; **2006** Meister BMW Formel Junior Asia; **2009** A1 GP Series; **2013** Meister Porsche Carrera Cup Asia; **2014** Meister Porsche Supercup; **2014** Porsche-Werksfahrer; **2015** Sieg beim 24h-Rennen Le Mans; **2017** Sieg 24h Le Mans und LMP1-Fahrerweltmeister





solchen WM-Rennen Echtzeitsimulationen mit Verkehrsmodellen. Und die Modellrechnung sagte ursprünglich voraus, dass wir den führenden LMP2-Wagen erst in der letzten Runde des Rennens überholen würden – übrigens eingangs der Porsche-Kurven, also erst kurz vor dem Ziel!

In diesem Jahr kämpfen Sie um den Klassensieg in der stark besetzten GTE-Pro-Klasse, wo 17 Werksautos am Start stehen. Wie kommen Sie mit den Speed-Unterschieden klar?

Provokant ausgedrückt: Das Fahren in einem GTE-Auto kann manchmal deutlich schwieriger sein als in einem LMP1, und das hängt mit der Verkehrssituation in Le Mans zusammen. Die LMP1 sind so schnell, dass man im Verkehr keine Probleme hat – die LMP1 sind die stärksten Raubtiere im Le-Mans-Gehege. Im GTE-Auto muss man immer ein Auge auf den Rückspiegel haben. Die eigentliche Herausforderung im Verkehr sind nicht die LMP1: Bei den LMP2 und den GTE-Am-Autos muss man das Verkehrsgeschehen aktiv mitgestalten und die richtigen Entscheidungen im richtigen Moment treffen.

Aber die LMP2 sind doch im Rennen fast 20 Sekunden pro Runde schneller, oder?

Das stimmt, aber die aktuellen GTE-Autos wie der Porsche 911 RSR haben viel Abtrieb und sehr breite Reifen, was dazu führt, dass wir in langsamen und mittelschnellen Kurven fast gleich schnell sind wie die LMP2. Bei den Überwindungen durch LMP2-Prototypen muss man also höllisch aufpassen, da man sonst viel Zeit einbüßt. Das ist ganz schön tricky! Und auch auf der Bremse sind die GTE-Autos sehr gut. So groß ist der Unterschied am Ende gar nicht – trotz der Differenz bei der Rundenzeit.

Earl Bamber bestreitet 2018 zusammen mit dem Belgier Laurens Vanthoor die IMSA-Meisterschaft in Nordamerika

Was sind die größten Unterschiede zwischen LMP1 und GTE aus der Fahrerperspektive?

Das reduziert sich eigentlich auf zwei zentrale Punkte: erstens die Beschleunigung, die ist im LMP1 wirklich umwerfend, das ist wie ein Ritt auf der Kanonenkugel. Und zweitens der Abtrieb, der in Le Mans besonders in den ultraschnellen Porsche-Kurven zum Tragen kommt. Da fährt man in einer völlig anderen Liga als alle anderen Fahrzeuge im Feld.

Die Konkurrenz in der GTE-Pro-Klasse ist mit sechs Herstellern und 17 Werkswagen unfassbar hoch. Freuen Sie sich darauf?

Und wie! Allein die schiere Zahl an wettbewerbsfähigen Autos ist beeindruckend. Dazu sind die Fahrer-Line-ups absolut kompromisslos, die Qualität ist herausragend. Wenn man sagt, ich möchte als Profipilot da fahren, wo der Wettbewerb am härtesten ist, dann ist das GTE-Pro-Starterfeld schlicht ein Traum! Und man sollte an der Stelle auch mal festhalten, dass es so ein enormes Niveau im GT-Rennsport vermutlich niemals zuvor gegeben hat.

Die Balance of Performance oder BOP soll sicherstellen, dass alle eine faire Chance haben. Ohne BOP hätten wir auf keinen Fall so viele unterschiedliche Hersteller am Start, korrekt?

Es ist leicht, die BOP zu kritisieren, aber ohne BOP würden wie vor 15 Jahren nur Porsche und Ferrari gegeneinander antreten, weil die anderen sonst keine Chance hätten. Wenn der BOP-Prozess ordentlich gemacht wird, ist er Garant für die enorme Markenvielfalt im GT-Sport. Das wird oft übersehen.

Viele prognostizieren für die 86. Ausgabe des 24h-Rennens ein Duell zwischen Porsche und Ford, basierend auf dem, was wir

„Die BOP ist der Garant für die Markenvielfalt im GT-Sport – das wird bei aller Kritik oft übersehen“



bisher in der WEC und IMSA-Serie gesehen haben. Stimmen Sie zu?

Ich würde die Chancen der anderen Hersteller nicht unterschätzen. Im letzten Jahr war Aston Martin vor Le Mans auch nirgendwo – dann haben sie das Rennen gewonnen. Andererseits kann man schon einen Trend erkennen, nämlich dass Porsche und Ford besonders stark sind. Und nur diese beiden Hersteller bringen in Le Mans jeweils vier Autos an den Start – das ist ein dickes Pfund! Trotzdem rechne ich damit, dass alle Hersteller eng beieinanderliegen werden, auch die neuen Autos von BMW und Aston Martin. Wie viele Hersteller dann in der letzten Rennstunde noch um den Sieg kämpfen werden – das ist wieder eine völlig andere Frage.

Abschied: In Bahrain endete 2017 die Porsche-LMP1-Ära. Bamber holte mit den Teamkollegen Timo Bernhard und Brendon Hartley die Fahrer- und Hersteller-WM für Porsche



Wie hoch ist der Druck in diesem Jahr?

Porsche tut alles, um mit dem 911 RSR in Le Mans ganz oben auf dem Podest zu stehen. Le Mans ist die beste und größte Werbeplattform im Langstreckensport, der Elfer ist das Aushängeschild von Porsche. Der letzte GTE-Sieg von Porsche in Le Mans datiert aus dem Jahr 2013, und nach dem Wegfall des LMP1-Projekts ist der GT-Rennsport unser wichtigstes Programm. Ich denke damit ist klar, wie hoch der Druck ist.

Wie würden Sie einen GTE-Sieg in dieser Gesamtkonstellation bewerten?

Genauso hoch wie meine Gesamtsiege mit Porsche. Wenn man den Wettbewerb an der Anzahl der Gegner festmacht, dann ist das Niveau noch höher als in der LMP1-Klasse. Das ist auch der Grund, warum ich mit großer Freude in den GTE-Sport zurückgekehrt bin. Die Konkurrenzsituation ist beachtlich, viele Leute unterschätzen das. Ich liebe die GTE-Rennen in der IMSA-Serie: Da sind alle Autos eng beieinander, die Zweikämpfe sind beinhart. Im Mai hatten wir ein Rennen in Mid-Ohio über 2:40 Stunden, am Ende siegte ich mit meinem Teamkollegen Laurens Vanthoor mit 1,6 Sekunden! Die ersten fünf lagen im Ziel binnen 20 Sekunden – ohne eine einzige Gelbphase! Der GT-Sport ist aktuell wirklich eine brutale Arena!

Wie beurteilen Sie die Wettbewerbsfähigkeit des Porsche 911 RSR in Le Mans?

Die bisherigen Saisonergebnisse sind sehr gut. In der IMSA-Serie haben wir zwei Läufe gewonnen, bei der WEC in Spa führten meine Teamkollegen das Rennen lange an. Natürlich ist Le Mans wegen der langen Geraden ein Sonderfall, dazu fahren wir mit weniger Abtrieb und Motorleistung. Ich sehe im Moment keinen Grund, warum wir in Le Mans nicht wettbewerbsfähig sein sollten.

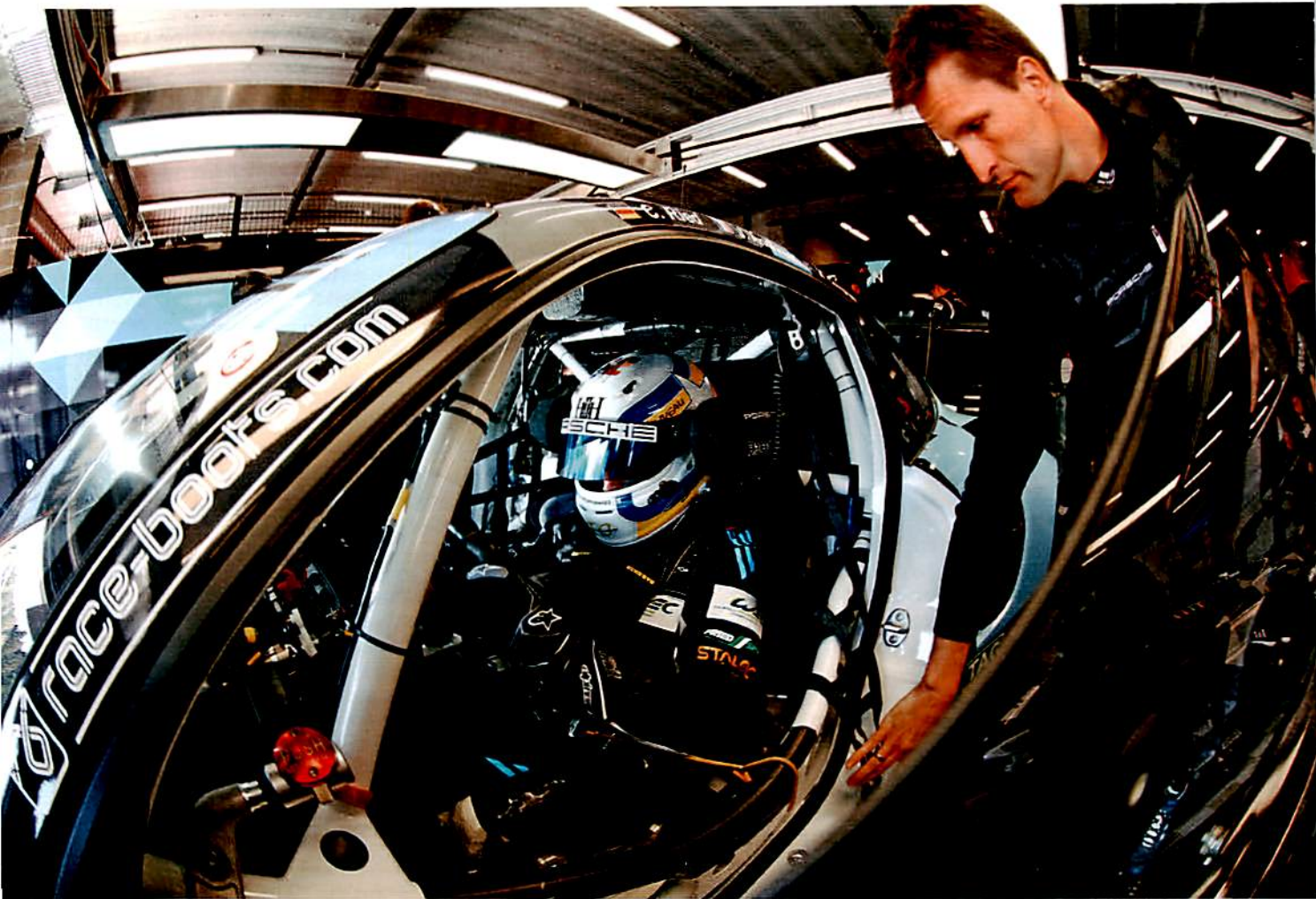
Sie fahren in Le Mans für das amerikanische Core-Team aus der IMSA-Serie, das erstmals in Le Mans antritt. Ist das eventuell ein Nachteil?

Nein, das glaube ich nicht. Das Team hat dieses Jahr in Amerika bewiesen, was es kann. Außerdem gibt es natürlich einen engen Austausch mit dem Manthey-Team aus der Sportwagen-WM. Der größte Nachteil für die US-Teams bestand in der Vergangenheit in Le Mans oft darin, dass die Regeln für die Boxenstopps anders sind. Das entfällt aber dieses Jahr, weil man bei den Stopps nun auch in der Sportwagen-WM gleichzeitig Reifen wechseln und Nachtanken darf – also genau wie in der IMSA-Serie. Und natürlich ist das Core-Team ein Werksteam, das heißt, wir profitieren vom gesamten technischen Support der Porsche-Motorsportabteilung und der Infrastruktur, zum Beispiel der strategischen Unterstützung durch den sogenannten Battle-Room. Da ist mir für Le Mans gar nicht bange!

Das Interview führte auto motor und sport-Redakteur Marcus Schurig
Fotos: Porsche

Kunden-König

Porsche kämpft in Le Mans an zwei Fronten: Neben den Werksautos treten vier Kundenteams mit sechs GTE-Elfern in der Amateurklasse an.



Schon häufiger schrillten in den letzten Jahren die Totenglockchen für die GTE-Rennwagen: Eigentlich sind die Autos vom Schlage eines Porsche 911 RSR strikt für Werkseinsätze konzipiert. Für Kundenteams, so die These, seien die Autos zu teuer und zu komplex, außerdem gebe es ja eine günstigere und bessere Alternative – die für den Kundensport entwickelten GT3-Wagen.

Wer den Porsche-GT-Sportchef Frank-Steffen Walliser mit dieser Theorie bemüht, erntet nur ein müdes Lächeln: Der 48-Jährige hat ähnliche Bedenken vor nicht allzu langer Zeit bei den Porsche-Vorständen eindrucksvoll zerstreut. Die wollten nämlich die Kundenwagen für die GTE-Klasse ebenfalls

**Erfahrung
satt: Teamchef
und Fahrer
Christian Ried
(rechts)
holte mit
Teamkollege
Campbell in
Spa gleich die
Pole-Position**

kippen, mit ähnlichen Argumenten. Für die Saison 2018 hat Porsche das Topmodell 911 RSR aber wieder für Kunden zugänglich gemacht – und dabei alle Zweifler eines Besseren belehrt. Zum stolzen Preis von 991 000 Euro konnten Privatteams den schnellsten Renn-Elfer erwerben. Mit dem Auto können die Teams aber genau genommen nur in der GTE-Am-Klasse der Sportwagen-WM starten, wo überwiegend Amateurfahrer zum Einsatz kommen.

Mehr Kunden als Autos

Entgegen allen Prognosen konnte Porsche auf Anhieb sechs Fahrzeuge verkaufen. Aber das ist nur die halbe Wahrheit, wie Walliser erklärt: „Wir hätten locker 30 Autos

verkaufen können, weil auch Privatiers und Sammler ein starkes Interesse am Erwerb der RSR hatten.“ Damit hat Porsche jetzt endgültig Ferrari-Status erreicht: In Maranello stehen reiche Kunden seit jeher Schlange, um Rennwagen für ihr Privatvergnügen oder ihre Sammlungen abzunehmen.

Selbst bei Porsche war man perplex: „Da meldeten sich Leute, von denen wir noch nie etwas gehört hatten. Die hätten am liebsten sofort bezahlt und das Auto mitgenommen“, erzählt Walliser. Das Phänomen ist offenbar auf Kultmarken wie Ferrari und Porsche begrenzt: Fast alle anderen GTE-Hersteller sind bisher daran gescheitert, GTE-Kundensportautos im großen Stil zu verkaufen.



Neukunde: Das Project-1-Team stieg mit dem 911 RSR in die WEC ein

Und natürlich zahlt sich in diesem Geschäft auch eine gewisse Hartnäckigkeit aus, wie das Beispiel Christian Ried belegt: Der Schwabe ist Sieger im Porsche Cup 2017 und einer der erfolgreichsten Porsche-Amateurrennfahrer. Seit 20 Jahren fährt der Unternehmer im eigenen Team Proton Competition mit zahllosen RSR-Modellen weltweit Rennen – von der European Le Mans Series über den Intercontinental Le Mans Cup bis zur Sportwagen-WM.

Sein Vater Gerold Ried hatte das Team 1996 gegründet, und meist war die Truppe aus Ummendorf dabei mit GT2- und GTE-Autos von Porsche unterwegs. Zeitweise setzte die Mannschaft sogar Werkswagen für Porsche ein, und seit einer Kooperation mit dem TV-Star Patrick Dempsey in Le Mans 2015 startet das Team unter dem offiziellen Namen Dempsey Proton Racing.

Christian Ried ist Dauerstarter in Le Mans, und natürlich hat er sofort zugeschlagen, als die neuen RSR-Werksrenner auch für Kun-

den zur Verfügung standen. Zwei Autos setzt sein Team in der European Le Mans Series ein, zwei weitere RSR bestreiten die volle Sportwagen-WM-Saison.

Billig ist so ein Unterfangen nicht: Laut Ried muss man für eine WM-Saison gut 3,5 Millionen Euro veranschlagen – pro Auto, wohlgemerkt. Dafür kann Ried das fahren, was sonst nur echten Werksfahrern zur Verfügung steht, nämlich das edelste Elfer-Renngeblüt. „Das neue Auto mit Heckmittelmotor ist eine krasse Steigerung zum Vorgänger“, sagt Ried über seine Fahreindrücke. „Weil die Gewichtsbalance anders ist, muss man auch den Fahrstil etwas umstellen und mehr Speed in die Kurven mitnehmen.“

Auf Anhieb ein Erfolg

Probleme mit dieser Umstellung hatte Ried dank seiner Routine aber nicht: Beim WM-Start in Spa holten er und Teamkollege Matt Campbell im Zeittraining gleich die Pole-Position. Im Rennen lief noch nicht alles rund, aber für das

Saisonhighlight in Le Mans, wo Dempsey Proton sogar drei RSR einsetzen wird, rechnet sich Ried einiges aus: „Unsere RSR dürften in Le Mans auf jeden Fall wettbewerbsfähig sein.“

Dazu gibt es Unterstützung von oben: Die Porsche-Sportabteilung hilft den Kunden mit umfangreichem technischen Support. „Es ist nicht damit getan, die Autos nur zu verkaufen, man muss die Kunden auch betreuen“, so Sportchef Walliser, „es wäre unverantwortlich, wenn der Kunde am Handling der Autos scheiterte.“

Das könnte theoretisch aber durchaus passieren: „Den Grad der Komplexität kann man einfach beschreiben: Der aktuelle 911 RSR ist deutlich komplexer als der Werks-LMP2-RS-Spyder von 2008“, sagt Walliser. „Der RSR hat viel mehr Elektronik an Bord, aber wir helfen den Teams über den technischen Support, diese Komplexität zu stemmen.“

Doch Porsche stellt in Le Mans für seine Kundenteams Dempsey Proton, Project 1, Ebimotors und Gulf Racing, die sechs RSR an den Start bringen, nicht nur Ingenieure ab, man unterstützt sie auch über den zentralen Battle Room: „Sinn und Zweck des Battle Rooms sind die fortwährende Bereitstellung und der Austausch von Information sowie Strategiehilfen im Rennen“, erklärt Walliser. „Das Ziel ist aber nicht die Bevormundung oder Steuerung der Teams. Wir sehen das nur als ein Angebot – die Kundenteams fahren natürlich ihr eigenes Rennen!“

Text: Marcus Schurig
Fotos: Porsche

„Der 911 RSR ist deutlich komplexer als der Werks-LMP2-RS-Spyder von 2008“

Porsche-GT-Sportchef Frank-Steffen Walliser

Das Proton-Team setzt 2018 bis zu drei RSR ein





Andere boosten ihr Ego. Sie die ganze Familie.

Der neue Cayenne E-Hybrid.

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) kombiniert: 3,4–3,2; CO₂-Emissionen kombiniert: 78–72 g/km.
Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert: 20,9–20,6



PORSCHE

„Die größte GT-Kampagne aller Zeiten“

Sportchef Walliser über den GT-Boom, die Porsche-Offensive in den Klassen GTE, GT3 und GT4 – und die Vorteile einer langen Markenpokal-Historie.



2018 steht offenbar unter dem Motto: Porsche vor, noch ein Tor. Wie ist der große Push von Porsche im GT-Sport zu erklären?

Wir fahren in diesem Jahr bei Porsche in der Tat die größte GT-Kampagne aller Zeiten! Ein Grund ist der Umstand, dass wir frei gewordene Ressourcen aus dem beendeten LMP1-Projekt nutzen. Hauptsächlich wagen wir uns aber in neue Bereiche vor, wie bei den Blancpain-GT-Rennserien. Das ist nicht ganz lapidar, wenn man sich das Wettbewerbsumfeld anschaut: Wenn man im LMP1-Sport auf die Pole-Zeit eine halbe Sekunde einbüßt, ist man Zweiter. Im GTE-Sport wäre man Sechster, im Carrera Cup Achter – in der Blancpain-Serie steht man auf Startplatz 18!

Sind die Fahrzeugeinstufungen (BOP) für die enorme Leistungsdichte verantwortlich?

Das Geschimpfe auf die BOP ist weitverbreitet, steht aber im klaren Missverhältnis zum praktischen Nutzen: Im GT3-Rennsport sind Fahrzeuge von 15 Herstellern homologiert – trotzdem sind die Abstände im Zeittraining geringer als in unserem Markenpokal, wo alle Teilnehmer mit identischen Fahrzeugen

VITA

Geboren 16.08.1969 in Stuttgart

1991–1996 Maschinenbau-Studium in Stuttgart

2004–2008 Leiter Porsche-Motorsport-Strategie

2008–2010 Leiter Hardware-Integration EEH

2010 Gesamtprojektleiter Porsche 918 Spyder

seit 2014 Leiter Porsche Motorsport und GT-Straßenfahrzeuge

antreten! Die BOP stellt die Markenvielfalt sicher, dazu sorgt sie für Hochspannung auf der Rennstrecke. Deshalb erleben wir jetzt eine unvergleichliche Blüte im GT-Sport – das wäre ohne BOP nicht möglich!

Porsche schließt im GT-Sport 2018 aus allen Röhren. Wo liegen die Schwerpunkte?

Wir haben 2017 ein neues GTE-Auto für Le Mans, die IMSA-Serie und die WEC gelauncht und jüngst am Nürburgring unsere neue GT3-Waffe für die Saison 2019 präsentiert. Und mit dieser Schlagzahl geht es in Zukunft weiter: Wir werden jedes Jahr ein neues GT-Produkt auf den Markt bringen.

Deklinieren wir die GT-Klassen kurz durch: Der 2017 präsentierte 911 RSR scheint sich zum GTE-Frontrunner entwickelt zu haben?

In der Debütsaison des RSR hatten wir ein wenig Pech, dazu gab es in der ersten Saisonhälfte noch Themen auf der Reifenseite. Das Potenzial konnten wir dann in der zweiten Saisonhälfte immer besser abrufen. In der WEC haben wir zum Beispiel bis zum letzten Rennen mit Ferrari um den WM-Titel ge-

kämpft. In diesem Jahr ist das Auto komplett aussortiert und voll wettbewerbsfähig. Wir haben für die IMSA-Serie und die Sportwagen-WM ein wirklich perfektes Paket.

Kenner tippen auf ein Duell zwischen Porsche und Ford – übrigens auch für Le Mans. Was halten Sie von der Prognose?

Ich sehe den gleichen Trend, zumal nur Ford und Porsche in Le Mans vier Werksautos einsetzen werden. Ich bin mir aber auch sicher, dass Ferrari noch aufkommen wird. Wir sind gerüstet, um in beiden Meisterschaften um Siege und Titel kämpfen zu können. Man kann es sich heutzutage abschminken, dass man jedes Rennen gewinnt oder sogar den Sport dominiert – das ist die logische Folge einer funktionierenden BOP.

Beim RSR standen zwei Fragen im Zentrum: ob das Heckmittelmotorkonzept zielführend ist und ob man auch mit einem kleinen Sauger konkurrenzfähig sein kann. Ihre Antworten?

Man kann heute festhalten, dass beide Entscheidungen richtig waren. Das Heckmittelmotorkonzept bringt Vorteile bei Gewichtsverteilung und Reifenverschleiß. Und was die Gretchenfrage beim Motor betrifft: Im letzten Jahr haben zwei Hersteller mit Saugmotor das Duell um den Le-Mans-Klassensieg ausgefochten, und jetzt liefern wir uns sehr harte Fights mit dem Ford GT, der einen Turbomotor hat. Bei einer professionellen BOP gibt es keinen Nachteil für Saugmotoren.

In der GT3-Klasse bringt Porsche 2019 einen Nachfolger. Was sind Ihre Erwartungen?

Die GT3-Klasse ist – anders als die GTE – auf den Kundensport ausgerichtet, auch wenn wir bei ausgewählten Rennen werksunterstützte Einsätze fahren, wie zuletzt beim 24h-Klassiker auf dem Nürburgring. Der alte GT3 R ist am Ende seiner Laufzeit angekommen, insofern stehen wir vor einem Wechsel. Die Klasse ist hart umkämpft, auch wegen der großen Anzahl von Herstellern. Wir haben die Erfahrungen der letzten Jahre analysiert – und werden beim Nachfolger die richtigen Antworten geben.

Wie wollen Sie mit dem GT3-R-Nachfolger Marktanteile zurückerobern?

Ein GT3-Auto verkauft sich heutzutage nicht mehr von alleine. Man muss sich anstren-



Erfolg im GTE-Sport: Porsche feierte mit dem RSR in der IMSA-Serie 2018 erste Siege

Neue Waffe im GT3-Sport: Am Nürburgring präsentierte Porsche jüngst den Nachfolger des 911 GT3 R



gen, um alte Kunden zu halten oder zurückzuholen und neue zu gewinnen. Fairerweise muss man sagen, dass die Wettbewerber in den letzten Jahren gute Produkte auf den Markt gebracht haben. Einige Hersteller haben unsere Kundensportarbeit kopiert, aber das ist weder ein Grund zur Klage noch der springende Punkt: Wer in diesem Geschäft Benchmark sein will, muss sich permanent bewegen – und zwar nach vorne. Wir nehmen das Thema ernst und haben uns beim GT3-R-Nachfolger mächtig ins Zeug gelegt.

Wie bewerten Sie den aktuellen Zustand der jüngst etablierten GT4-Klasse?

Wir sind vor ein paar Jahren in das Segment eingestiegen und stellen laut Definition des Ausrichters SRO mit dem Cayman GT4 die Mittellinie bei der Performance. Wir haben über 400 Rennautos absetzen können – ein schöner Erfolg. Wir müssen jetzt vorsichtig sein, dass wir das moderate Preisniveau als Differenzierung zur GT3-Kategorie erhalten. GT4 ist Kundensport, ein Amateurrennfahrer soll im GT4-Auto Spaß haben – die Philosophie muss man erhalten und ausbauen.

Die Markenpokale bilden das Fundament der Porsche-GT-Pyramide. Sind die Carrera-Cups fast so etwas wie Selbstläufer?

Es gibt in der Tat gewisse Automatismen in dem Segment, einfach weil wir es schon so lange machen. Wir verkaufen pro Modellzyklus 1000 Cup-Rennwagen. Bei jedem Modellwechsel bekommen wir Bittbriefe von Kunden, die noch ein Auto haben wollen. Dahinter steckt natürlich Kalkül, denn die Cup-Autos sind auch gebraucht unheimlich begehrt und wertstabil! Da zahlt sich unsere Konsequenz aus: Porsche ist der einzige Hersteller weltweit, der so lange und so erfolgreich Markenpokalsport betreibt.

Wie schafft es Porsche, den enorm hohen Bedarf an GT-Rennautos abzudecken?

Unser bisheriger Bestwert liegt bei über 500 ausgelieferten Rennwagen pro Jahr, aber das werden wir 2019 noch mal deutlich toppen. Den Titel des größten Rennwagenherstellers der Welt kann uns niemand streitig machen!

Das Interview führte der auto motor und sport-Redakteur Marcus Schurig
Fotos: Porsche

Porsches Le-

Zum 68. Mal in Folge schmücken Porsche-Rennwagen die Startaufstellung für Siege für den Sportwagenhersteller. Wir stellen Ihnen acht Highlights aus der



1951 Porsche 356 SL Coupé, der Ur-Großvater aller Rennwagen von Porsche in Le Mans

■ Der 22./23. Juni 1951 ist der Startschuss zur Legendenbildung. Seither sind Porsche und Le Mans unzertrennbar miteinander verbunden. Auguste Veillet und Edmond Mouche teilen sich ein Porsche 356 SL Coupé. Porsche bejubelt den ersten Klassensieg für Autos in der Klasse 751 bis 1100 cm³ Hubraum. Das „Super Light“-Coupé trägt eine Alu- statt einer Stahlkarosserie. Das Gewicht beläuft sich auf 640 Kilo, ein Vierzylinder-Boxer treibt den 356 an.



1953

Porsche 550 Coupé, das einzige Auto mit einem Motor vor der Hinterachse im gesamten Starterfeld

■ Es ist Zeit für den ersten Werkseinsatz mit dem ersten echten Rennauto. Es ist zwar noch ein Jahr zu früh für den berühmten Fuhrmann-Motor, aber auch so ist das Porsche 550 Coupé der Konkurrenz in der 1,5-Liter-Klasse überlegen. Der Rennwagen ist 3,60 Meter lang, 1,55 Meter breit und etwa einen Meter hoch. Das Gewicht: 540 bis 550 Kilo. Der Vierzylinder-Boxer in Mittelmotor-Anordnung stellt bei 6000/min 78 PS bereit. Die Leistung reicht, den Rennwagen bis auf 200 km/h zu beschleunigen. Hans Herrmann und Helm Glöckler steuern die „44“. Sie werden Klassenzweite hinter Richard von Frankenberg und Paul Frère.

Mans-Helden

das 24h-Rennen in Le Mans. Die Statistik zählt 19 Gesamtsiege und 103 Klassenlangen Renngeschichte von Porsche beim Klassiker an der Sarthe vor.

1974 Porsche 911 Carrera RSR Turbo 2.1, der den Turbo-Boxer an die Sarthe bringt

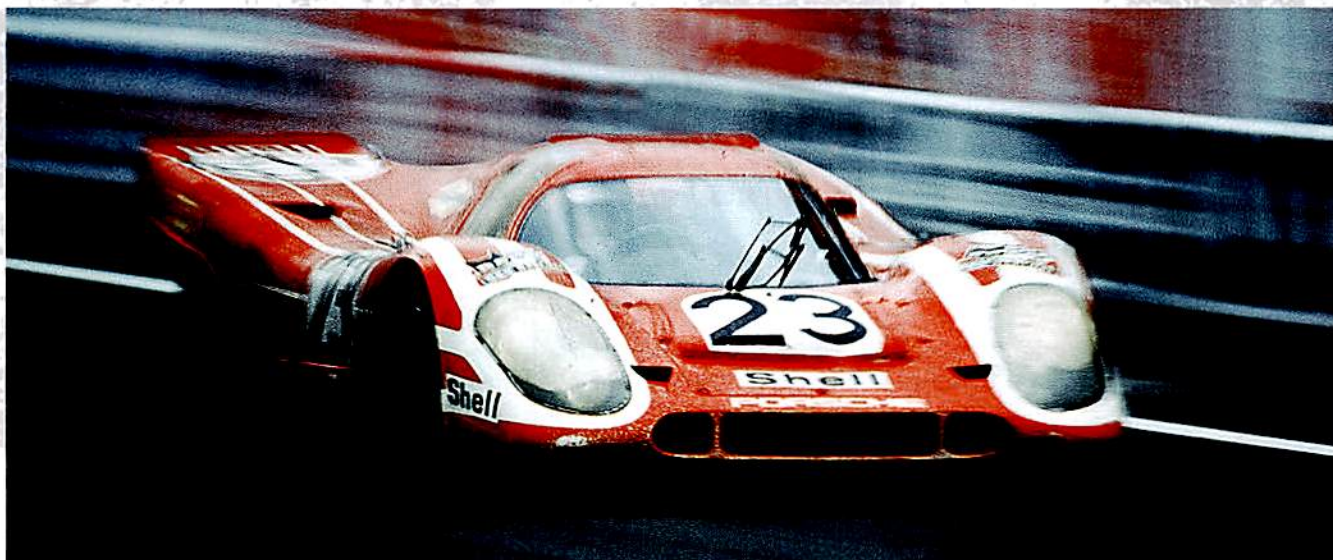
■ Für den Sieg reicht es nicht. Aber für die Kronprinzenrolle hinter einem Matra-Simca. Der 911 Carrera RSR von 1974 ist der erste Rennwagen mit Turbotriebwerk in Le Mans. Die Eckdaten: Sechszylinder, KKK-Turbo, 2142 cm³ Hubraum, 500 PS bei 1,5 bar Ladedruck. Der Turbo-Elfer sprintet in 8,8 Sekunden auf 200. Kurbelgehäuse, Pleuel und Einlassventile sind aus Titan, der Sicherheitskäfig aus Aluminium, Hauben, Kotflügelverbreiterungen und Türen aus Plastik.



1970

Porsche 917 K, der erste Gesamtsieger und eine Rennwagenlegende

■ 1969 scheitert der 917 an der Kupplung. Der nächste Anlauf sitzt. Richard Attwood und Hans Herrmann fliegen zum ersten Porsche-Le-Mans-Triumph, während sich die Ferrari zum größten Teil selbst eliminieren. Der Rennwagen in den rot-weißen Farben von Porsche Salzburg trägt das Kurzheck. Der zweitplatzierte 917, das „Hippie Car“, ist die Langheck-Version. So oder so: Der Porsche 917 gehört zu den legendärsten Autos. Sein Zwölfzylinder mit 180-Grad-Bankwinkel strotzt nur so vor Kraft.





1982 Porsche 956 C LH, der Rennwagen, der sich über umgedrehte Flügelprofile auf den Boden saugt

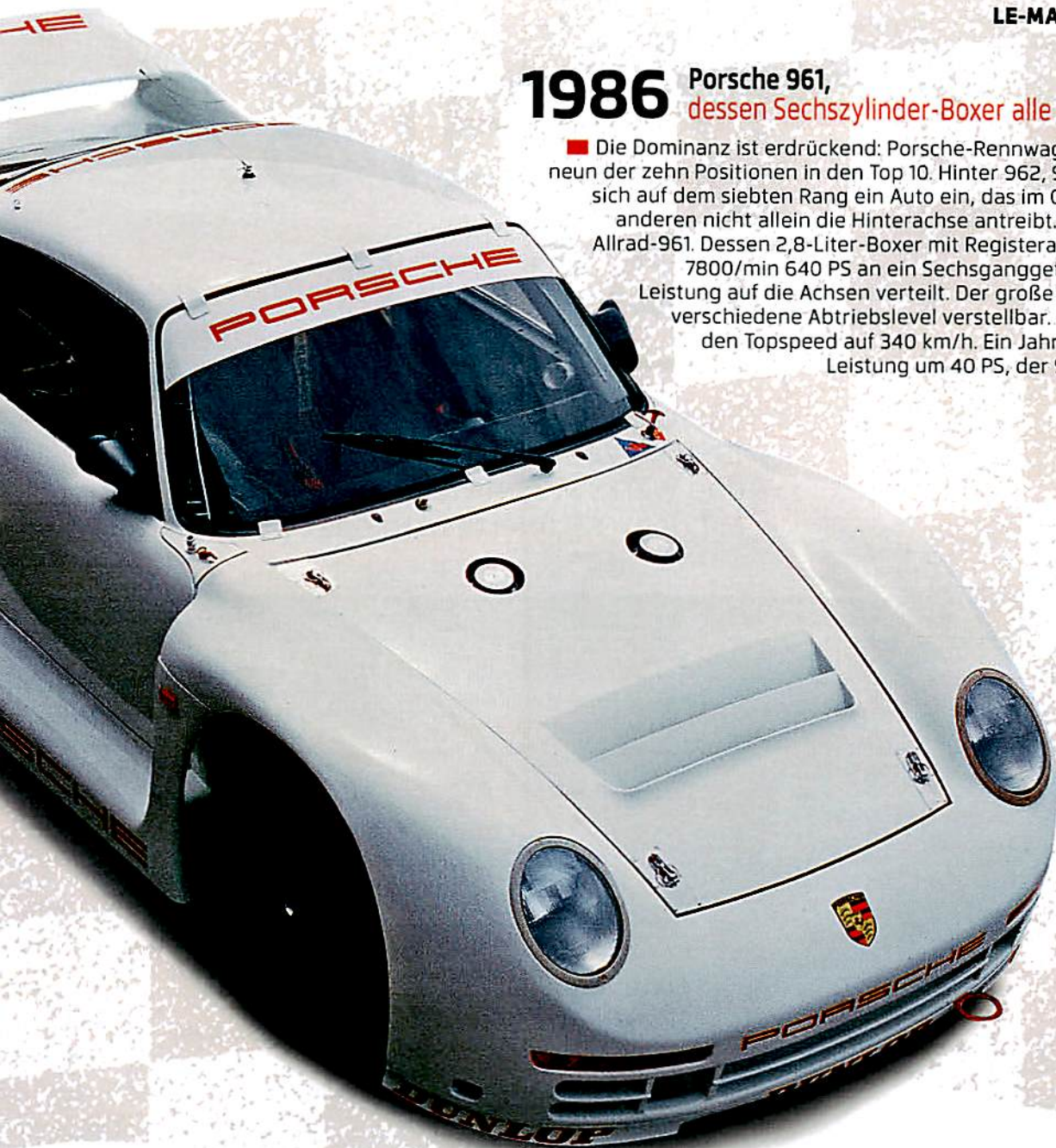
■ Die Idee des Ground Effect wird in den späten 1970er-Jahren in der Formel 1 geboren und für die Sportwagen adaptiert. Umgedrehte Flügelprofile und ein speziell gestalteter Unterboden erzeugen einen Unterdruck, was den Porsche 956 förmlich auf den Boden presst. Die Kurvengeschwindigkeiten steigen. Der erhöhte Anpressdruck verlangt nach einem Aluminium-Monocoque, das gegenüber dem Gitterrohrrahmen 80 Prozent steifer ist. Bis 1985 ist der 956 nicht zu schlagen.



1978

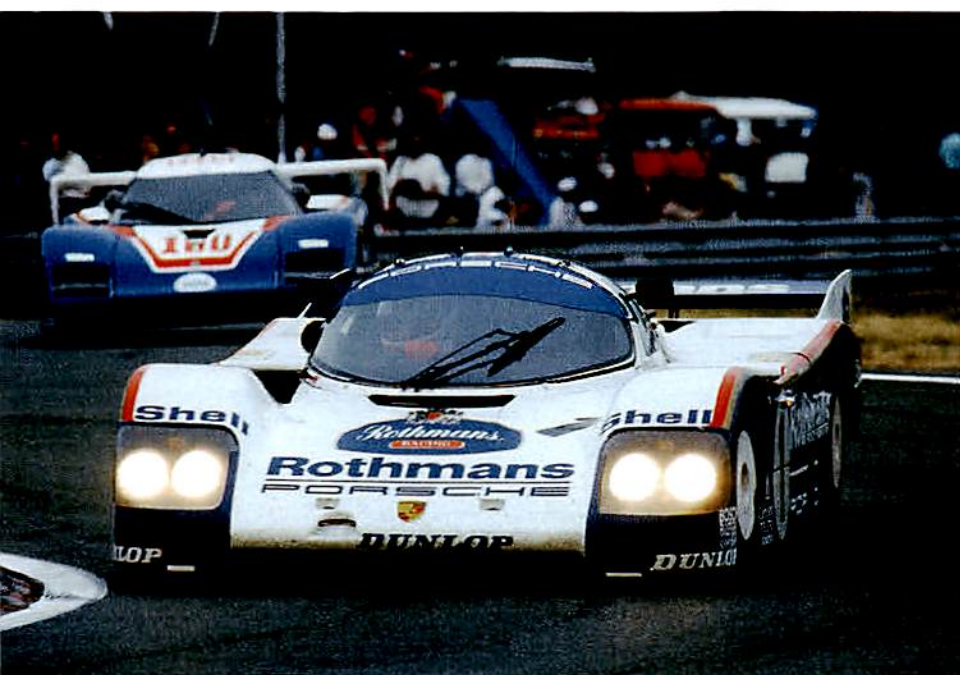
Porsche 935/78, bekannt als „Moby Dick“, fährt über 360 km/h schnell

■ Ein Auftritt, Platz acht. Das taugt nicht gerade zur Legendenbildung. Und trotzdem ist der Porsche 935/78 Rennfans ein Begriff. Vor allem durch seinen Spitznamen „Moby Dick“, den er seiner Karosserieform und der weißen Grundlackierung zu verdanken hat. Gegenüber dem Standard-935 senken die Ingenieure die Karosserie um sechs Zentimeter ab. Der doppelt aufgeladene 3,2-Liter-Sechszylinder malträtiert in Sprintrennen die Hinterachse mit 845 PS. Für die 24 Stunden muss Porsche die Kraft auf etwa 750 PS drosseln. Entgegen seiner tierischen Bezeichnung ist der weiße Pottwal sauschnell auf den Geraden. In Le Mans feigt der 935/78 mit über 360 Sachen so fix über die Mulsanne wie die Prototypen.



1986 Porsche 961, dessen Sechszylinder-Boxer alle Räder antreibt

■ Die Dominanz ist erdrückend: Porsche-Rennwagen belegen 1986 neun der zehn Positionen in den Top 10. Hinter 962, 956 und 936 reiht sich auf dem siebten Rang ein Auto ein, das im Gegensatz zu den anderen nicht allein die Hinterachse antreibt. Die Rede ist vom Allrad-961. Dessen 2,8-Liter-Boxer mit Registeraufladung gibt bei 7800/min 640 PS an ein Sechsganggetriebe ab, das die Leistung auf die Achsen verteilt. Der große Heckflügel ist für verschiedene Abtriebslevel verstellbar. Porsche beziffert den Topspeed auf 340 km/h. Ein Jahr später steigt die Leistung um 40 PS, der 961 fällt aber aus.



1985

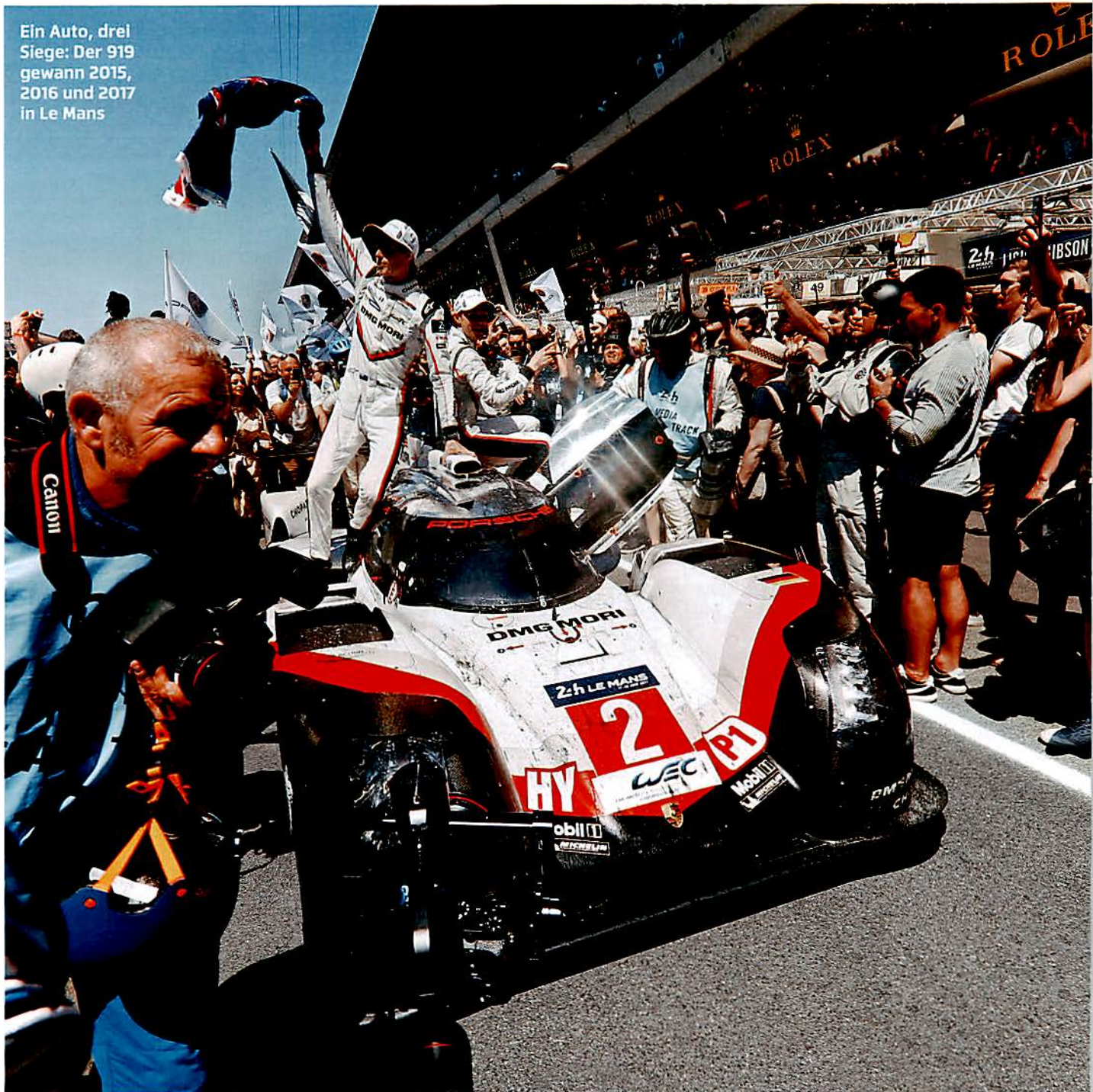
Porsche 962 C, in dem Hans-Joachim Stuck einen neuen Qualifying-Rekord aufstellt

■ Der 962 ist eine konsequente Weiterentwicklung des 956. 1985 fliegt Hans-Joachim Stuck in der Quali über den Circuit de la Sarthe. Die Durchschnittsgeschwindigkeit von 251,815 km/h bleibt Rekord bis 2017 – bis Kamui Kobayashi im Toyota TS050 Hybrid auf einem veränderten Streckenlayout 251,881 km/h schafft. 1986 glückt der Gesamtsieg (im Bild) durch Stuck, Derek Bell und Al Holbert – damals mit 2,6-Liter-Motor. 1987 steht erneut ein 962 ganz oben, dann aber mit Dreiliter-Turbo. Den letzten Gesamterfolg verbucht der Renner als Dauer 962 Le Mans GT im Jahr 1994.

20 Years later

Porsche trat nach dem 16. Sieg in Le Mans 1998 kürzer. Dafür holten Kundenteams und Werkswagen viele Klassensiege. Mit dem 919 feierte man das Le-Mans-Triple.

Ein Auto, drei Siege: Der 919 gewann 2015, 2016 und 2017 in Le Mans



Es klappte erst im dritten Anlauf. Dafür dann aber mit einem Doppelsieg 1998, der die harte Arbeit der Entwicklungsabteilung belohnte. Porsche hatte den GT1 aus der Le-Mans-Topklasse für die Saison 1998 radikal zugespitzt. Aus dem Hybridchassis wurde ein Monocoque aus Kohlefaser. Motor, Aerodynamik, Kühlung, Aufhängungen, Bremsen, Batterie, Generator, Kupplung – es gab praktisch nichts, was die Ingenieure um Projektleiter Norbert Singer nicht anfassten. Der 3,2-Liter-Biturbo-Sechszylinder leistete rund 550 PS und 630 Nm. Die beiden GT1 der Porsche AG waren schnell, und sie hatten das notwendige Rennglück auf ihrer Seite.

Sieben GT-Siege in Serie

Nach dem 16. Gesamtsieg schränkte Weissach seine Aktivitäten in Le Mans ein. Porsche verabschiedete sich aus der Topklasse. Die Gründe: zu hohe Kosten, Ärger mit den Regelbehörden, Konzentration auf neue Straßenprojekte.

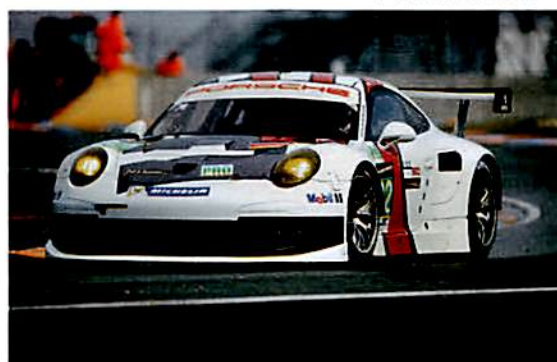
Das hieß aber nicht, dass der Sportwagenhersteller dem größten 24h-Rennen der Welt den Rücken zukehrte. Statt Werksrennsport gab es nun Kundensport. Porsche unterstützte Privatteams mit technischem Know-how und Werkspiloten. Das Ergebnis waren elf Klassensiege zwischen 1999 und 2012. Sechsmal triumphierte ein Porsche-Fabrikat in der GT-Klasse, dreimal in der GT2 – und zweimal in der LMP2 mit dem RS Spyder. Mit deutschen, französischen, niederländischen, amerikanischen und japanischen Kunden.

Den Anfang machte 1999 der GT-Klassensieg des Manthey-911

GT3 R. Es war sogar ein Doppelerfolg mit dem 415 PS starken Rennwagen, dessen Leistung ein wassergekühlter 3,6-Liter-Boxermotor bereitstellte: Platz zwei in der GT-Klasse ging an das US-Team Champion. 2000 folgte der nächste Sieg mit dem GT3 R. Ein Jahr später schwenkte Porsche auf den GT3 RS um. Die ersten sieben Plätze in der GT-Klasse entlohnten die Entwicklungsarbeit, speziell im Bereich der Aerodynamik. Die Siegesserie setzte sich bis 2005 fort.

Die nächste Stufe nach dem RS hatte Porsche 2004 gezündet: mit dem 445 PS starken 911 RSR. Weitere GT-Klassensiege verbuchten Kundenteams in den Jahren 2007 und 2010. Dazwischen liegen zwei Siege in der LMP2-Klasse: Der RS

Sieg für #92: Lieb, Lietz und Dumas gewannen die GTE-Pro 2013



Elfer als RSR: Ab 2004 kämpfte der 911 RSR um Klassensiege beim Klassiker an der Sarthe



Spyder mit 3,4-Liter-V8, der 2008 und 2009 triumphierte, war der erste Sportprototyp des Herstellers in Le Mans seit dem GT1 von 1998.

Das Projekt 919 Hybrid

Die erfolgreichen Kunden überbrückten eine 14-jährige Abstinenz, dann suchte Porsche wieder mit einem echten Werkseinsatz seine altbekannte Lieblingsbühne auf: Das Manthey-Team dominierte 2013 die GTE-Pro-Klasse. Zum Doppelsieg der beiden 911 RSR mit 4,0-Liter-Sechszylinder und rund 460 PS kam noch der erste Platz mit dem 997 RSR in der GT-Klasse für Gentlemen-Fahrer.

Die Topklasse hatte Porsche da längst wieder für sich entdeckt: Seit 2011 arbeitete Weissach am 919 Hybrid unter der Federführung von Fritz Enzinger. Der Österreicher baute mit Teamchef Andreas Seidl und Technikchef Alex Hitzinger eine Siegertruppe auf, die dreimal in Folge den größten Langstreckenpokal holte – gegen Audi und Toyota. Der 919 Hybrid, der seiner Erfolge wegen in einem Atemzug mit 956 und 962 genannt werden muss, ist ein Wunderwerk der Technik: Ein Vierzylinder-Turbo und zwei Elektromotoren liefern eine Systemleistung von über 1000 PS.

2017 stieg Porsche aus der LMP1 aus – standesgemäß mit einem Sieg. Le Mans bleibt aber auf der Landkarte, wie sollte es auch anders sein: Porsche verstärkt sein GT-Programm weltweit – ein Brückenschlag zu 1998.

Text: Andreas Haupt
Fotos: Porsche

Nummer 16: Erst im dritten Anlauf klappte es mit dem Gesamtsieg für den Porsche 911 GT1





Gänsemarsch

Werden die LMP1-Prototypen in Le Mans in der gleichen Reihenfolge ins Ziel zuckeln, wie sie losfuhren? Ja, denn Toyota hat keine echten Gegner. Mehr Spannung verspricht aber die LMP2-Klasse.

Motorsport ist ein zyklisches Geschäft: Mal ist man obenauf, dann läuft es wieder schlechter. Mit Blick auf die eigentliche Top- und Gesamtsiegerklasse in Le Mans mit Namen LMP1 befinden wir uns aktuell am Talwert der Amplitude: Nach einem vierjährigen LMP1-Hybrid-Dauerfeuerwerk von Audi, Porsche und Toyota bleiben 2018 nur die Japaner bei der Stange.

Der Rest vom LMP1-Schützenfest sind private Konstrukteure, die Dallara, Oreca oder Ginetta heißen und deren Fahrzeuge von privaten Teams mit begrenzten Budgets eingesetzt werden. Das klingt wenig spannend? Es kommt noch schlimmer: Die Regelgeber ACO und FIA

haben alles getan, um Toyota so viele Vorteile wie möglich zuzuschancen. Warum? Erstens weil man die Japaner als einsames Zugpferd bis 2020 benötigt, wenn ein neues LMP1-Reglement in Kraft tritt, und zweitens ist Toyota als großer Hersteller die einzige sichere Bank mit Blick auf die Zeit nach 2020 – und Abhängigkeiten schaffen eben Verpflichtungen.

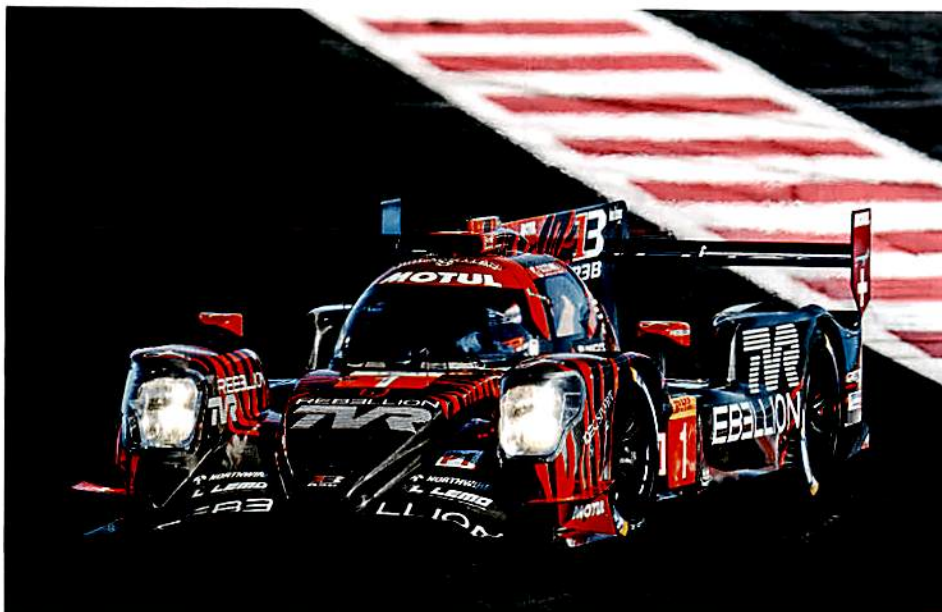
Toyota klar im Vorteil

Nicht nur seit Jahren, sondern seit Jahrzehnten rennt Toyota dem Gesamtsieg beim 24h-Rennen in Le Mans hinterher – bisher vergeblich. Aber 2018 soll es endlich klappen: Audi und Porsche sind ausgestiegen, nur die privaten

LMP1 stehen noch im Weg. Doch die wurden so stark eingebremst, dass sie völlig chancenlos sind.

André Lotterer, der letztes Jahr noch in Porsche-LMP1 saß und jetzt beim besten Nicht-Hersteller-Team Rebellion angedockt hat, bringt die Sache auf den Punkt: „Es ist eigentlich schade, denn offensichtlich dürfen wir laut Reglement nicht so schnell fahren wie Toyota-LMP1 – damit bringt man die Fans um ein gutes Rennen, denn bei der Pace ist Toyota jetzt eigentlich unschlagbar.“

Toyota wurde für Le Mans ein Vorteil bei der Rundenzeit von 0,5 Sekunden pro Runde zugestanden – das ist über die Renndistanz ein Vorteil von circa drei Minuten.



Toyota wurde ein Vorteil bei der Nachtankzeit von fünf Sekunden pro Tankvorgang zugestanden – das entspricht am Ende wieder ungefähr drei Minuten. Und zum guten Schluss hat Toyota bei der Reichweite einen Vorteil von einer Runde – Sie ahnen es: Das sind noch mal drei Minuten. Bevor das Rennen überhaupt losgeht, hat der Traditions-Hersteller also einen Vorteil von neun Minuten oder knapp drei Runden im Sack.

Spannung in der LMP2

Toyota kann das Rennen nur selber verlieren – doch mit einem Autorennen im klassischen Sinn hat das wenig zu tun. In der kleinen LMP2-Prototypenklasse ist die

Gefechtslage deutlich ausgeglichener und spannender: Mit 20 Teilnehmern bilden die LMP2-Teams die größte Klasse im Feld. Und wir erinnern uns: Im letzten Jahr hätte das Jackie-Chan-DC-Racing-LMP2-Team das 24h-Rennen in Le Mans fast gewonnen, weil sowohl Porsche wie Toyota mit vielen technischen Problemen zu kämpfen hatten.

Dieses Jahr sind in der LMP1-Klasse zwar immerhin zehn Autos genannt, doch die privaten LMP1 sind allesamt Neukonstruktionen – vielleicht finden wir also auch 2018 wieder ein LMP2-Auto auf dem Podest? Gut möglich, denn mindestens die Hälfte der LMP2-Fahrzeuge sind topbesetzt.

Zählkandidat – oder ein echter Gegner? Das Rebellion-Team gilt als das stärkste LMP1-Privatteam

Und gerade die Fahrerbesetzung ist in der LMP2 der Schlüssel zum Erfolg, denn die Sportwagen-WM verwendet für ihre Rennen inklusive des 24h-Rennens in Le Mans ein Fahrerkategorisierungssystem: Mindestens einer der drei Piloten eines LMP2-Teams muss einen Amateurstatus (Silber oder Bronze) aufweisen. Zu Deutsch: Zwei Profis und ein Amateur bestreiten zusammen das 24h-Rennen. Da die Profis in der Regel alle gut und schnell sind, entscheidet sich das Rennen über die Qualität und den Speed des Amateurrennfahrers – eine durchaus spannende Formel.

Stargetümmel in Le Mans

Neun der 20 LMP2-Teams kombinieren einen guten Amateur mit zwei guten Profis – hier können die Fans auf extrem starken Motorsport hoffen. Im Gegensatz zu den Vorjahren tobt in der LMP2-Klasse heuer auch ein Reifenkrieg zwischen Dunlop und Michelin. Die Mehrzahl der LMP2-Topteams setzt 2018 aber auf den bisherigen De-facto-Alleinausrüster Dunlop.

Ein letzter wichtiger Punkt für die Fans: Dieses Jahr starten in Le Mans einige aktive und ehemalige Formel-1-Piloten wie Fernando Alonso, Jensen Button oder Juan Pablo Montoya. Natürlich ist das kein Zufall: Der WM-Veranstalter braucht berühmte Piloten, um positive Schlagzeilen zu schreiben – trotz der sportlichen Flaute an der Spitze des Feldes.

Text: Marcus Schurig
Fotos: WEC, Michelin

DIE LMP2-KLASSE IM FOKUS: SPITZENSport MIT KOSTENDECKEL

■ Die LMP2-Wagen stellen mit 20 Teilnehmern 2018 die größte Klasse beim 24h-Rennen in Le Mans – und bieten nicht selten auch den besten Sport. Und dafür gibt es gute Gründe: Die vier Chassishersteller Oreca, Ligier, Dallara und Multimatic müssen für ihre LMP2-Wagen einige Gleichteile verwenden, dazu sind Anschaffungspreis ebenso wie die Einsatzkosten einem Kostendeckel unterworfen, um sinnloses Wettrüsten zu unterbinden. Trotzdem sind die 2017 neu aufgesetzten LMP2-Autos in Le Mans fast so schnell wie die LMP1 vor fünf Jahren. In der LMP2-Starterliste finden sich auch einige Topstars des Motorsports wie Juan Pablo Montoya, Paul di Resta, Loïc Duval oder Pastor Maldonado.



Party in Le Mans – oder Zuffenhausen



24h Le Mans – live in Zuffenhausen

■ Wem die Fahrt zum 24h-Rennen nach Le Mans zu weit ist, der kann das Rennen mit gleich gesinnten Porsche-Fans live verfolgen – nämlich in Stuttgart-Zuffenhausen. Dort veranstaltet Porsche am Le-Mans-Wochenende das große „Porsche Festival – 70 Jahre Sportwagen“: In diesem Zusammenhang gibt es eine Sonderausstellung im Porsche-Museum zu sehen, dazu werden kurze Werksführungen angeboten; für die Kleinen gibt es ein Kinderprogramm, die Großen werden mit Foodtrucks bekocht und von Bands musikalisch umspielt. Auf einer Großbildleinwand werden Teile des 24h-Rennens in Le Mans live übertragen. Diese Live-Einspielungen finden auf der Center Stage statt, die zwischen Porsche-Museum und Porsche-Niederlassung aufgebaut wird. Sowohl die Startphase wie auch der Zieleinlauf werden live übertragen. Fußballfans können übrigens auch gleich dableiben: Am Sonntag wird ab 17.00 Uhr das WM-Spiel Deutschland – Mexiko übertragen!

ZEITPLAN

Mittwoch, 13. Juni 2018

16.00–20.00 Uhr
Freies Training

22.00–24.00 Uhr
Erstes Qualifying

Donnerstag, 14. Juni 2018

19.00–21.00 Uhr
Zweites Qualifying

22.00–24.00 Uhr
Drittes Qualifying

Samstag, 16. Juni 2018

09.00–09.45 Uhr
Warm-up

15.00 Uhr
Rennstart

Sonntag, 17. Juni 2018

15.00 Uhr
Zieleinlauf



Eurosport überträgt auf beiden Kanälen weite Teile des Rennens sowie das Qualifying live. In Deutschland berichtet der Nachrichtensender n-tv ebenfalls live aus Le Mans

TICKETPREISE

Das Pauschal-Ticket

Das Standard-Ticket für alle Veranstaltungstage kostet 82 Euro

Das Billig-Ticket

Karten für das Nachttraining am Donnerstag kosten nur 39 Euro

Das Pitwalk-Ticket

Pitwalk-Tickets inkl. Eintritt an allen Tagen gibt es ab 650 Euro (Infos auf: <http://ticket.lemans.org/>)



QR-Code Le Mans: alle Ticketpreise auf der ACO-Webseite. Einfach QR-Code mit der entsprechenden App auf Ihrem Smartphone scannen

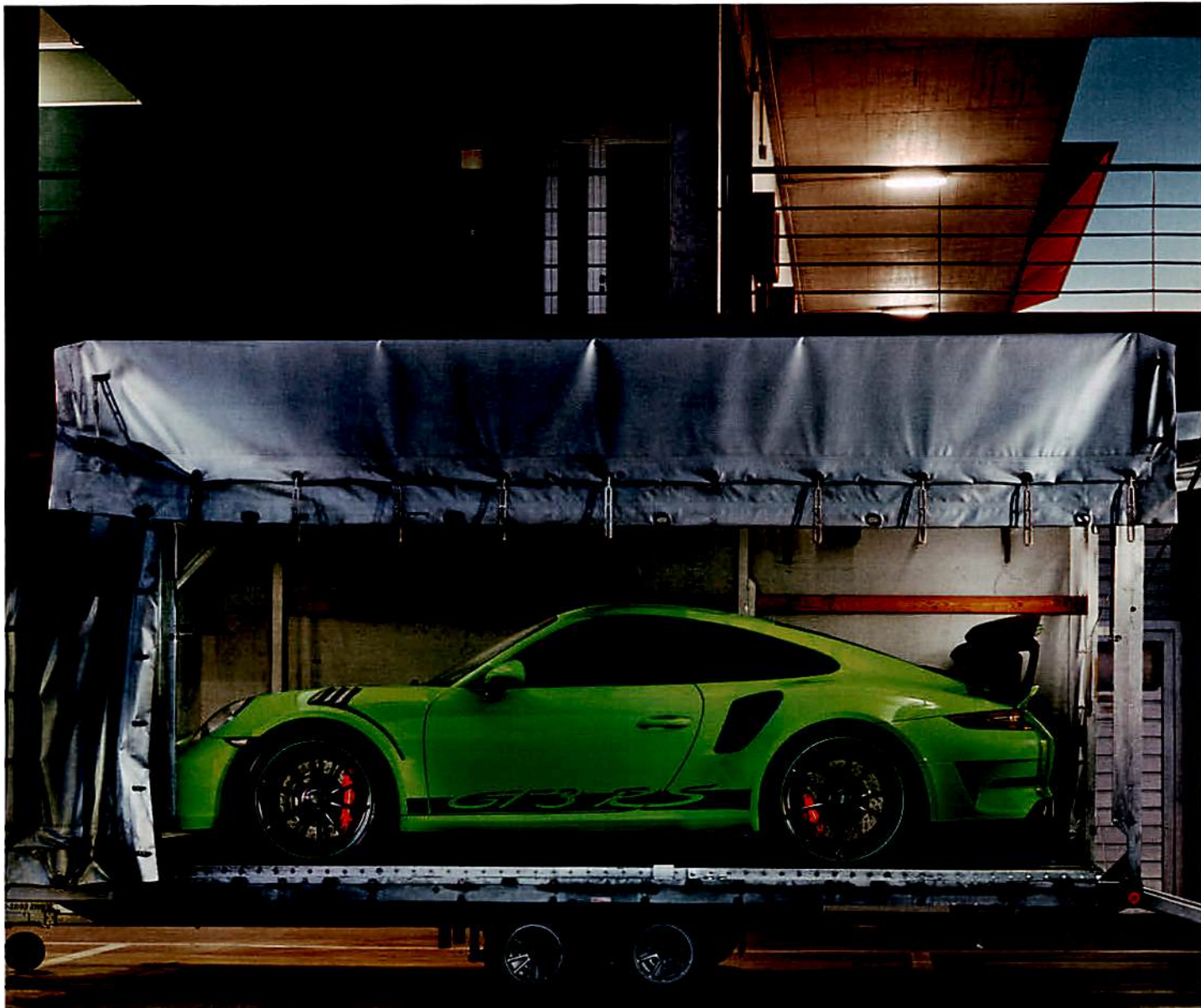
MOTOR
SPORT

Jetzt noch motorsportlicher



Die neue MOTORSPORT aktuell.
Wir haben die Pflichtlektüre für echte Rennsport-Fans tiefer gelegt, schneller gemacht und mit noch mehr Drehzahlen ausgestattet. Jeden Mittwoch am Kiosk.





Vorhang auf. Ring frei.

Der neue 911 GT3 RS.

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 19,2 · außerorts 9,0 · kombiniert 12,8; CO₂-Emissionen kombiniert 291 g/km



PORSCHE