

Porsche vor Audi: So war es am Nürburgring und so ist es aktuell auch in der Herstellerwertung der Sportwagen-WM

SPANNUNG IN SPORTWAGEN-WM

Deutsches WM-Duell

NACH DEM TRIUMPH BEI DEN 24 STUNDEN VON LE MANS FEIERT PORSCHE AUCH BEIM DEBÜT DER SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT VOR 62 000 ZUSCHAUERN AUF DEM NÜRBURGRING EINEN DOPPELSIEG UND PEILT DEN TITEL AN

Der faszinierende Zweikampf der VW-Konzern-Geschwister Audi und Porsche um die Krone in der Sportwagen-Weltmeisterschaft (WEC) findet seine Fortsetzung. Nach vier Saisonrennen steht es 2:2. Audi siegte zum Saisonauftakt in Silverstone und Spa, Porsche legte in Le Mans und jetzt beim Debüt der Serie auf dem Nürburgring nach. Das Rennen in der Eifel entschieden Timo Bernhard (34), Brendon Hartley (25) und Mark Webber (39) für sich.

Die letzten Erfolge bescherten Porsche eine deutliche Führung in der Markenwertung der WM (184 Punkte gegenüber 151 Punkte von Audi) und deuten eine Verschiebung der Kräfteverhältnisse an. Audi, 2012 und 2013 noch Marken- und Fahrer-Weltmeister und 2014 erstmals von Toyota entthront, findet sich auch in dieser Saison in der Rolle des Jägers wieder. Zwar konnten Marcel Fässler (39), André Lotterer (33) und Benoît Tréluyer (38) mit Rang drei am Ring ihre Führung in der Fahrerwertung (95 Punkte) verteidigen, dennoch scheint das Pendel aktuell in Richtung Porsche

auszuschlagen. Das sieht selbst Audi-Legende und Rekord-Le-Mans-Sieger Tom Kristensen (48) so: „Wir hätten schon gewinnen müssen, um den Titel zu holen“, orakelt der Däne, wohl wissend, dass da noch einige Strecken im Kalender stehen, die dem R18 gar nicht liegen. In Fuji (J) etwa konnte Audi noch nie gewinnen.

Porschess Kampfansage: „Wir wollen jetzt auch den Hersteller-Titel“

„Nach unserem Sieg in Le Mans kann die Saison gar nicht mehr schlecht werden“, lacht derzeit Fritz Enzinger (58), Leiter LMP1 (Le Mans Prototyp) bei Porsche, macht aber auch keinen Hehl daraus, dass Porsche mehr will. „Unser neues Auto ist als Kampfansage an die Konkurrenz zu verstehen. Wir wollen jetzt auch den Hersteller-Titel.“

Für das Rennen am Ring und den folgenden Saisonendspurt mit den

Läufen in Austin, Fuji, Shanghai und Bahrain hat Porsche den auf den Geraden wegen seiner Systemleistung von rund 1000 PS schon immer überlegenen 919 Hybrid ein neues Aero-Paket verpasst. „Bei der Entwicklung des 919 hatte zunächst die Vorbereitung auf Le Mans Priorität. Das Aerodynamikpaket, mit dem wir die Saison in Silverstone begannen, war ein gezielter Kompromiss auf diesem Weg. Jetzt haben wir deutlich mehr Abtrieb“, erklärt Alexander Hitzinger (43), Technischer Direktor LMP1. Rund 80 Prozent der Karosserie des Porsche wurden dafür erneuert.

„Der Abtrieb ist spürbar besser geworden und ermöglicht uns deutlich höhere Kurvengeschwindigkeiten“, ist Timo Bernhard über die Auswirkungen glücklich. Erfreulicher Nebeneffekt: Der Porsche rutscht weniger als noch zu Saisonbeginn, was der Haltbarkeit der Reifen, bisher ein großes Porsche-Problem, deutlich zugutekommt.

So ernüchternd die Ergebnisse in Le Mans und der Eifel für Audi waren, kampflös will man sich nicht geschlagen geben. Hilfreich dabei ist, dass

Audi im Rahmen der nach Le Mans üblichen technischen Anpassung etwas mehr Energie pro Runde verbrauchen darf. Trotz des gleichzeitig reduzierten Tankvolumens von bisher 54,2 auf 53,7 Liter ermöglicht das Audi etwas schnellere Rundenzeiten. „Natürlich werden wir bei den kommenden Rennen an unserem R18 e-tron quattro Detailverbesserungen vornehmen, die das Auto den unterschiedlichen Charakteristiken der Rennstrecken anpassen sollen. Wir hoffen, dass wir so in der Lage sind, aus eigener Kraft um Siege mitzufahren und den Kampf um den WM-Titel so lange wie möglich offen zu gestalten“, beschreibt Audi-Sportchef Dr. Wolfgang Ullrich (65) die Situation der Ingolstädter.

Zuletzt am Ring hätte der Abstand auf den zweitplatzierten Porsche aber auch größer ausfallen können. Ein defekter Motorsensor lieferte dem falsche Verbrauchsdaten. Dreimal wurden deswegen das Verbrauchslimit überschritten. Die drei fälligen Stop-and-Go-Strafen hatten den Porsche Nr. 18 zwischendurch bis auf Rang vier zurückgeworfen. **Thomas Arndt**

2018

Der Porsche-Vorstand hat die Fortsetzung des Le-Mans-Prototypen-Engagements bis zum Ende der Saison 2018 beschlossen



Gute Arbeitsmoral: Audi belegte am Nürburgring die Plätze drei und vier hinter den beiden Porsche



Feierlaune: Timo Bernhard (re.) freut sich mit Porsche-Teamkollege Mark Webber über den Heimsieg am Nürburgring

Toyota plant für 2016



Sinnbildlich: Toyota auf Abwegen in der aktuellen Saison. Die Japaner arbeiten schon für 2016

Resignation beim Weltmeister: 2014 noch überlegen Weltmeister, kommt Toyota in dieser Saison über die Rolle des Mitfahrers nicht hinaus. Zwei bis drei Sekunden pro Runde fehlen dem Weltmeisterauto auf seine Konkurrenten, obwohl der weiterentwickelte TS040 Hybrid laut Projektleiter John Litjens „zwei Sekunden schneller ist als im Vorjahr.“ „Eine Saison, die charakterbildend ist“, nimmt Alexander Wurz die Situation mit Galgenhumor. Aber anders als einst in der Formel 1, als die Erfolglosigkeit zum Serienaus-

stieg führte, bekennt sich Toyota zur WEC. Die Entwicklung am aktuellen Auto wurde zwar eingestellt, „aber nur, um alle Ressourcen für den Bau eines Autos für 2016 zu bündeln“, sagt Litjens und kündigt an, dass Toyota mit dem neuen TS050 Hybrid in die 8-Megajoule-Klasse aufsteigen wird, in der Porsche jetzt noch allein unterwegs ist. „Bis dahin heißt es einfach Zähne zusammenbeißen, das Beste aus der Situation machen und vielleicht auch mal auf für uns glückliche Umstände hoffen“, so Litjens.

Anzeige

Typisch Post:
Liefern immer in Bestzeit.



Premium Partner of BMW Motorsport

Was Timo Glock im 480-PS-Boliden und die rund 150.000 Mitarbeiter der Deutschen Post verbindet? Perfekte Abstimmung. Zuverlässigkeit. Und der Anspruch, immer in Bestzeit zu liefern. Nur logisch also, dass wir dem DTM-Piloten auch in dieser Rennsaison die Daumen drücken: Ready, Set, Post!

Deutsche Post – Stolz Partner der DTM.

Deutsche Post Die Post für Deutschland.