ANZEIGE

Für alle Ewigmorgigen.

Der 918 Spyder.

Ein Supersportwagen mit Plug-in-Hybridantrieb. Mit innovativen Technologien, die den Weg in die Zukunft weisen. Ein Weg, der nur darauf wartet, beschritten zu werden. Von 918 Pionieren.

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) kombiniert 3,1–3,0; CO_2-Emissionen kombiniert 72–70 g/km; Stromverbrauch 12,7 kWh/100 km

AUS **PRINZIP.** **NICHT** AUS **PRESTIGE.**

Motorsport von Anfang an. Nicht weil wir mussten. Sondern weil wir gar nicht anders konnten. Nicht um Ruhm zu ernten. Sondern um unsere Erfahrung im Grenzbereich ständig zu erweitern. Und um jede neue Idee, jede Technologie einem Härtetest zu unterziehen – als Qualifying für die Serie.

911 RSR

Doppelsieg Le Mans 2013.
Die Quintessenz aus 50 Jahren Porsche 911: der neue 911 RSR. Eingesetzt beim berühmtesten Langstreckenrennen der Welt – den 24 Stunden von Le Mans. Ergebnis: Doppelsieg in der GTE-Pro-Klasse. Vor allem aber eine Bekräftigung unserer Haltung: Motorsport – aus Prinzip. Nicht aus Prestige.

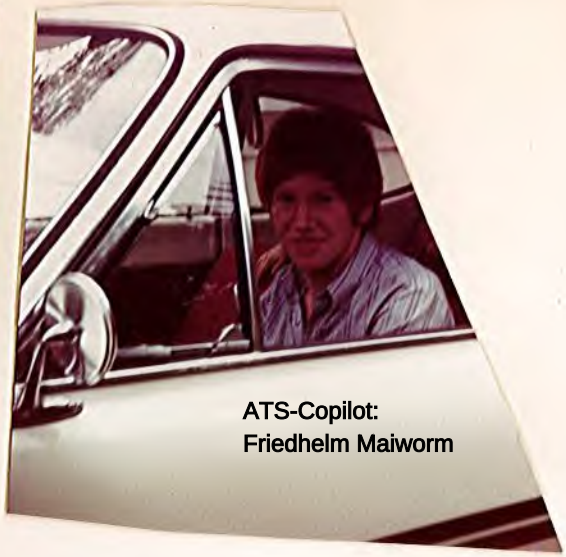
Erleben Sie Porsche in Le Mans 2013:
porsche.com/LeMans2013

Ski-Star Killy, Jean-Claude und meine Eltern

Der französische Ski-Superstar, Weltmeister und Goldmedaillengewinner Jean-Claude Killy fuhr nach seiner Wintersport-Karriere Autorennen und arbeitete erfolgreich im Olympischen Komitee. Eines Tages beförderte unser Vater Alfredo meinen Bruder Micha und mich nach dem sonntäglichen Kirchgang zur Nürburgring-Rennstrecke in die 180 Kilometer entfernte Eifel, wo Killy mit seinem Co-Piloten Bianchi auf einem Porsche 911er und Renault-Alpine im Renntrim die 22,8 Kilometer lange Eifel-Achterbahn kennenlernte, um ein paar Wochen später am 1.000 Kilometerrennen teilzunehmen. Kurz hinter dem Adenauer Forst schossen die beiden an unserer Mercedes-Benz Limousine vorbei, als würden wir parken.

Nach diesem spektakulären sportlichen Auftritt trafen wir in der Nürburgring-Raststätte auf Killy und seinen Co. Ich trat an den Tisch und bat Killy um seinen Tipp für einen optimalen Einstieg in den Motorsport. Er antwortete ohne lange nachzudenken: *„Ne regard pas tes parents!!!“* Zu Deutsch: „Hör´nicht auf Deine Eltern!!!“ Das könnte also die Art sein, wie Eltern den Willen und das Durchsetzungsvermögen ihrer Kinder testen können, ohne sie alternativlos auf die Realitäten des Lebens vorzubereiten. Jahre später nannte mich der Skilehrer Gitzl im österreichischen Bad Kleinkirchheim ebenfalls Killy. Ein lustiges Pseudonym. Allerdings belegte ich im Riesenslalom des Gästerennens nur den zweiten Platz. Killy hätte den ersten geschafft. Ganz, ganz locker... Wie auch immer, Skifahren ist eine der faszinierendsten Sportarten, die es gibt.

Foto: Jean-Claude Killy, World Cup Ski-Champion und dreifacher Goldmedaillen-Gewinner bei den Olympischen Spielen



ATS-Copilot:
Friedhelm Maiworm

Jean-Claude Killy: „Ne regard pas les parcours."

Foto: Der Schotte Jim Clark, Formel 1-Weltmeister 1963/5 auf Lotus-Climax

076679 ❊

Personenkarte für
eine Runde Nürburgring

Preis DM **1,-**

Fahrordnung auf der Rückseite der Karte
und an den Einfahrten beachten!

Besuchen Sie das Sporthotel „Tribüne" mit Café-Restaurant am Start- und Zielplatz

Porsche empfiehlt Mobil 1

Mehr unter www.porsche.de oder Tel. 01805 356 - 911, Fax - 912 (Festnetzpreis 14 ct/min; Mobilfunkpreise max. 42 ct/min).

Worüber wir uns fast noch mehr freuen als über 28.000 Rennsiege: nur 3 Tankstopps in Laguna Seca.

Schnellstes und sparsamstes Fahrzeug aller GT-Klassen bei der American Le Mans Series, 8. Lauf, in Laguna Seca, USA: der Porsche 911 GT3 R Hybrid.

www.porsche.com/laguna

PORSCHE

Mehr unter www.porsche.de oder Tel. 01805 356 - 911, Fax - 912 (Festnetzpreis 14 ct/min; Mobilfunkpreise max. 42 ct/min).

Physikalische Größen lassen sich im Windkanal testen.
Emotionale nur im Fahrtwind.

Das neue 911 Carrera Cabriolet.

PORSCHE

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 13,1–11,2 · außerorts 7,0–6,5 · kombiniert 9,2–8,2; CO_2-Emissionen 217–194 g/km

Porsche Boxster.

La sportive de tous les jours selon Porsche.

Laut Porsche: der Sportler für den Alltag.

À découvrir aux Centres Porsche Arpajon et Tours.

PORSCHE

Centre Porsche Arpajon
Ravé S.A.S.
RN 20 – Arpajon Sud
91630 Avrainville
Tél.: 01 64 91 30 70
Fax: 01 64 91 38 37
www.centreporsche.fr/arpajon

Centre Porsche Tours
Tours Autosport
550 rue Henri Potez
37210 Parçay Meslay

Porsche empfiehlt Mobil 1

Mehr unter www.porsche.de oder Tel. 01805 356 - 911, Fax - 912 (Festnetzpreis 14 ct/min; Mobilfunkpreise max. 42 ct/min).

Das beste Mittel gegen alles Identische?
Identität.

Der neue 911.

PORSCHE INTELLIGENT PERFORMANCE

PORSCHE

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 13,8–11,2 · außerorts 7,1–6,5 · kombiniert 9,5–8,2; CO_2-Emissionen 224–194 g/km

Hightech wheels
made in Germany

ATS® Leichtmetallräder

ab from **7,9** kg

SUPERLIGHT

19", 20"
racing-schwarz eloxiert und
racing-titanium eloxiert
GESCHMIEDET

www.**ATS**wheels.com

ANZEIGE

PORSCHE

PORSCHE

Robert Offermann
Verkaufsberater

Porsche Zentrum Rhein-Oberberg

Müller & Breuer Sportwagen GmbH
Kölner Straße 268 · 51515 Kürten-Neuensaal
Telefon (0 22 07) 91 911-41 · Telefax (0 22 07) 91 911-99
Handy: 01 63 / 8 89 11 41
eMail: robert.offermann@porsche-rheinoberberg.de · Internet: www.porsche-rheinoberberg.de

Carrera GT

Porsche empfiehlt Mobil 1 und MICHELIN

Auch Träume, die wahr werden, bleiben Träume.

Der neue 911 Targa.

Stilprägend. In allen Belangen. Der neue 911 Targa vollendet eine zeitlose Idee. Und er steht dabei nicht nur für die Renaissance des charakteristischen Targa Bügels, sondern vereint das ikonische Design des Ur-Targa mit einem innovativen, vollautomatischen Dachsystem, das Sie jetzt in Aktion erleben können: einfach den QR-Code scannen.

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 13,9–11,8 · außerorts 7,7–6,9 · kombiniert 10,0–8,7; CO_2-Emissionen 237–204 g/km

www.porsche.de

PORSCHE

„Seit über 60 Jahren ist Porsche von der Mission angetrieben, **neue Ideen auf der Rennstrecke zu erproben** und sie anschließend im Sportwagen der Zukunft auf die Straße zu bringen."

Nur eine Momentaufnahme. Für die Ewigkeit.

3 Jahre kostete uns die Vorbereitung, um in den Top-Motorsport zurückzukehren. Mit einem Rennfahrzeug, in das wir alles hineingesteckt haben, was uns auf unserer Mission antreibt: neue Ideen, die die Zukunft des Sportwagens nach vorn bringen.

Das Konzept: ein mehr als 500 PS starker 2-Liter-4-Zylinder-Turbobenziner an der Hinterachse und ein mehr als 400 PS starker Elektromotor an der Vorderachse mit 2 Energierückgewinnungssystemen. Brems- und Abgasenergie. Ein mutiger Schritt, der sich gelohnt hat: Am 14.06.2015 überqueren 2 Porsche 919 Hybrid mit den Startnummern 19 und 17 als Erste die Ziellinie. Ein historischer Doppelsieg bei den 24h von Le Mans.

Porsche empfiehlt Mobil 1 und MICHELIN

www.porsche.de

Rennstrecke im Herzen. Landstraße im Hinterkopf.

Der Porsche 919 Hybrid.

Effizienz schlägt pure Kraft. Das gilt auch für unser LMP1-Rennfahrzeug und seine Rückkehr in den Top-Motorsport. Zum vielleicht härtesten Langstreckenrennen der Welt, den 24h von Le Mans. Um Erkenntnisse zu gewinnen, die in jedem Porsche spürbar sind: als Technologietransfer von der Rennstrecke direkt auf die Straße.

Mission 2014. Our Return. Mehr unter: www.porsche.de/mission2014

DMG MORI CHOPARD SCHAEFFLER FAG WEC

PORSCHE

Die Zeit können auch wir nicht beschleunigen.

Aber die Zukunft.

Ein Sportwagen unter Strom nähert sich den Straßen der Zukunft auf der Beschleunigungsspur: die rein elektrisch angetriebene Konzeptstudie Mission E mit Porsche E-Performance.

ANZEIGE

PORSCHE

Kann man mit
Strom ...

... gegen den
Strom schwimmen?

Erfolgstrio: F1-Star Nico Hülkenberg (re.) feiert mit seinen beiden Teamkollegen Earl Bamber (M.) und Nick Tandy den Le Mans-Erfolg auf ihrem Porsche 919 Hybrid

Porsches Doppelsieg

17 Jahre liegt der letzte Erfolg der Schwaben, die 2014 ihr Comeback in Le Mans gaben, zurück. Jetzt gelang ihnen gleich im zweiten Anlauf der Doppelschlag

Audis Pannen

Nach fünf Siegen in Folge kämpften die Ingolstädter in diesem Jahr mit einigen Zuverlässigkeitsproblemen und Unfällen bei den drei Audi R18 e-tron quattro

24H LE MANS – DUELL PORSCHE GEGEN AUDI

Geschlagen mit eigenen Waffen

AUDI GEGEN PORSCHE HIESS DAS GROSSE DUELL BEIM 24H-KLASSIKER IN LE MANS. IM ZWEITEN JAHR NACH DER RÜCKKEHR SCHENKTEN NICO HÜLKENBERG UND CO DEN STUTTGARTERN DEN TRIUMPH. UND DAS MIT DEN WAFFEN DER KONKURRENZ

Acht Minuten waren bei den 24 Stunden von Le Mans noch zu fahren, da tauchten plötzlich Wolfgang Ullrich (64) und Rupert Stadler (52) in der Porsche-Box auf. Immer wieder klatschten der Motorsportchef und der Vorstandsvorsitzende von Audi Applaus, umarmten ihre Kollegen aus Zuffenhausen. Die Seriensieger – zuletzt gewannen die Ingolstädter fünf Mal in Folge – gratulierten ihren Bezwingern. Audi gegen Porsche, beides VW-Töchter, war das große Duell des Langstreckenklassikers. Und Porsche entschied den Kampf der Brüder deutlich für sich.

„Ich bin einfach überglücklich", schwärmte Formel-1-Pilot Nico Hülkenberg (27), der bei seinem ersten Le-Mans-Start gemeinsam mit Earl Bamber (24) und Nick Tandy (30) im 919 Hybrid den 17. Triumph für Porsche klarmachte. „Wahrscheinlich ist der Sieg das Größte in meiner Karriere. Da oben vor Tausenden von Leuten auf dem Podest zu stehen, ist Gänsehaut-Stimmung pur."

17

Siege holte Porsche bislang beim 24h-Klassiker in Le Mans. Der letzte vor 2015 gelang 1998 Allan McNish, Laurent Aiello und Stéphane Ortelli im Porsche GT1

Großen Respekt zollten den Siegern aber nicht nur die Fans, sondern auch die Piloten der Konkurrenz. „Porsche hat einfach einen Top-Job gemacht", gab Audi-Fahrer André Lotterer (33) zu, der mit Benoît Tréluyer (38) und Marcel Fässler (39) diesmal Dritter wurde und das legendäre Rennen schon 2011, 2012 und 2014 gewonnen hat. Unzufrieden war er trotzdem: „In Le Mans zählt nur der Sieg. Alles andere ist enttäuschend, vor allem, wenn man schon mehrmals gewonnen hat. Der Kampf war gut, aber leider hatten wir zu viele kleine Probleme."

Fakt ist: Die Voraussetzungen für das Duell hätten unterschiedlicher kaum sein können. Denn: Es ist ein Kampf der Konzepte. Audi befeuert seinen R18 e-tron mit einem Turbodieselmotor mit vier Liter Hubraum. Beim Hybrid setzen sie auf ein Schwungrad, das auf einer Le-Mans-Runde vier Megajoule verbrauchen darf.

Nico Hülkenberg

„Ich bin einfach überglücklich. Wahrscheinlich ist der Sieg das Größte in meiner Karriere. In Le Mans vor Tausenden von Leuten auf dem Podest zu stehen ist Gänsehaut-Stimmung pur"

Der siegreiche Porsche 919 Hybrid hingegen hat einen Zwei-Liter-V4-Turbo-Benziner und ein Hybridsystem mit Batterien, das acht Megajoule auf einer Runde in Le Mans verbrauchen darf. Das heißt: 830 PS Systemleistung gegen rund 1000 PS, Diesel gegen Benzin, Schwungrad gegen Batterien.

Porsche-Ass Timo Bernhard (34), der mit Ex-Vettel-Teamkollege Mark Webber (38) und Brendon Hartley (25) als Zweiter das Podium komplettierte, erklärt die größten Verbesserungen am 919 Hybrid gegenüber dem Vorjahr: „Wir haben bei der Hybrid-Power und bei der Aerodynamik einen großen Schritt gemacht. In Kurven sind wir dadurch besser geworden."

Das sieht auch Chris Reinke (43), Audi-Chef LMP (Le Mans Prototyp), so. „Bei Porsche gab es eine Konzeptveränderung", analysiert er für ABMS. „Sie haben auf Geraden nicht mehr ganz so viel Topspeed, können aber flotter durch schnelle Kurven fahren. Es geht also in unsere Richtung." Denn: Die R18 e-tron quattro waren in den vergangenen Jahren aerodynamisch das Maß aller Dinge. Niemand konnte in Le Mans so schnell durch die berühmten Porsche-Kurven fahren wie die Autos mit den vier Ringen.

Wurde Audi in Le Mans 2015 also mit seinen eigenen Waffen geschlagen? In gewisser Weise ja. Denn nicht nur bei den hohen Kurvengeschwindigkeiten hat sich Porsche an den Ingolstädtern orientiert. Auch bei der Zuverlässigkeit. „Wir haben vor Le Mans vier 30-Stunden-Tests absolviert", verrät Fritz Enzinger (58), Leiter des LMP1-Projekts bei Porsche. „So sind wir mehr als 45 000 Kilometer gefahren, bevor es losging."

Während Ausdauermeister Audi dieses Jahr überraschenderweise in Le Mans mit diversen Problemen – eine fliegende Motorabdeckung und

Wenig langsamer auf den Geraden, viel flotter in den schnellen Kurven

ein schleichender Plattfuß am R18 e-tron quattro mit der Startnummer 7, ein Unfall bei der Nummer 8 und ein defektes Hybridsystem bei der Nummer 9 – zu kämpfen hatten, lief der Sieger-Porsche wie ein Uhrwerk. „Es gab keinerlei Anzeichen von Problemen", freute sich Hülkenberg. „Er hat geschnurrt wie ein Kätzchen."

Ein weiterer Schlüssel zum Sieg waren die Runden des Siegertrios bei Dunkelheit. „In der Nacht waren die drei einfach auf einem anderen Level", lobte Mark Webber. Sieger Hülkenberg analysierte: „Durch die kühlen Temperaturen hatten wir nicht nur mehr Grip, sondern auch ein breiteres Arbeitsfenster." Da konnten selbst die Audis, die sonst oft in der Nacht den Grundstein für ihre Erfolge legten, nicht folgen.

Um 2016 wieder den Sieg nach Ingolstadt zurückzuholen, arbeitet Audi schon jetzt am Nachfolger des aktuellen Fahrzeugs. Statt des Schwungrads will man, wie Porsche, auf Batterien setzen. Und zusätzlich in die höhere Energieklasse von sechs Megajoule aufsteigen. Vielleicht ist es dann auch wieder umgekehrt und die Porsche-Bosse kommen zu Audi, um zu gratulieren. **Toni Schmidt**

24h Le Mans Nachrichten

René Rast (Audi-Pilot)

„Le Mans ist das größte Rennen der Welt. Hier im LMP1 zu starten, noch dazu mit Audi, die eine riesige Erfolgsgeschichte haben, ist der magische Moment, auf den ich immer hingearbeitet habe"

Daniel Abt

Das Strahlen im Gesicht von Daniel Abt hörte gar nicht mehr auf. „Von außen nimmt man gar nicht wahr, was es bedeutet, hier zu fahren", staunte der Sohn von Audi-DTM-Teamchef Hans Jürgen Abt. „Ich spüre jeden Knochen." Acht Stunden saß der Allgäuer im privaten LMP1 von Rebellion. Ziel: Durchkommen. Das gelang, auf Gesamtrang 18. „Unter den Umständen – ich saß vorher kaum im Auto – bin ich zufrieden." Abt bestreitet auch alle weiteren Läufe der Langstrecken-WM für das Team. Und Le Mans 2016? Abt: „Gerne noch mal!"

263 500

Zuschauer lockte das große Duell zwischen Audi und Porsche bei der 83. Auflage des 24h-Klassikers in Le Mans an die Strecke. So waren es 200 Besucher mehr als im vergangenen Jahr – neuer Rekord!

Nissan

Die Bauten im Fahrerlager sind schon so groß wie bei Audi und Porsche. Doch auf der Strecke fuhr Nissan der Konkurrenz in der schnellsten Klasse LMP1 meilenweit hinterher. Mehr als 20 Sekunden verloren die GT-R LM Nismo pro Runde, in Wertung kam keines der drei Autos ins Ziel. Sie sind einfach nicht aussortiert. Die Entschuldigung von Motorsportboss Darren Cox: „Wir testen hier öffentlich."

Fotos: Hersteller; Trentitz/ppimages; J.-F. Monier/AFP/Getty Images; picture-alliance

PORSCHE

Seit über 60 Jahren ist Porsche von der Mission angetrieben, neue Ideen auf der Rennstrecke zu erproben und sie anschließend im Sportwagen der Zukunft auf die Straße zu bringen."

Fritz Enzinger, Leiter LMP-Motorsportprogramm

Wir feiern die Helden unserer Vergangenheit. Mit dem Sieger der Gegenwart: dem Porsche 919 Hybrid.

Über 60 Jahre Motorsportgeschichte, geprägt von einer Mission: stetig am Sportwagen der Zukunft zu arbeiten. Mit dem Anspruch, sich nie zufriedenzugeben.

Auch nicht mit einer Geschichte, auf der man sich ausruhen könnte. Und schon gar nicht mit dem jüngsten Erfolg in Le Mans 2015. Dem 17. Gesamtsieg.

Denn jede gesammelte Erfahrung, jeden Erkenntnisgewinn nutzen wir für den Sportwagenbau. Und so lebt jedes Rennfahrzeug auf den Straßen dieser Welt in jedem Seriensportwagen weiter.

Haben Sie sie schon ALLE?

Lieferung nur, solange der Vorrat reicht.

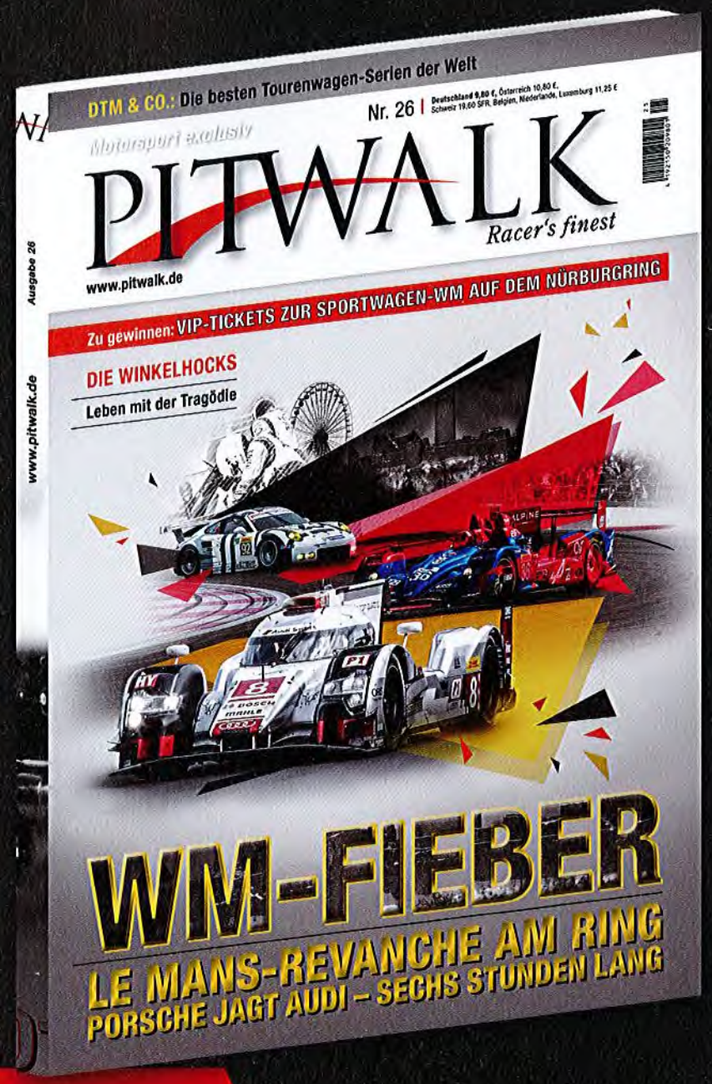
Kompetent. Stilvoll. Exklusiv. Modern. Einzigartig.

Motorsport exclusiv
PITWALK
Racer's finest

Jetzt im Handel!
Oder direkt bestellen unter shop@pitwalk.de.

http://www.pitwalk.de
http://www.facebook.com/Pitwalkmedia
http://www.twitter.com/Pitwalkmedia

YouTube Jetzt auch mit eigenem Channel!



Alle zwei Monate das Beste aus

- Formel 1
- Le Mans-Sportwagen
- Rallye
- Tourenwagen
- Historischem Motorsport
- Rennsport-Geschichte

PITWALK hat Ihnen gefallen?

Dann vervollständigen Sie Ihre Sammlung!

Leseproben aller bisherigen Ausgaben auf http://www.pitwalk.de.

Nachbestellungen (pro Heft 9,80 Euro plus Porto) via shop@pitwalk.de
oder per Fax an die deutsche Nummer 04943/924309.

www.pitwalk.de | www.facebook.com/PITWALKmedia | www.twitter.com/PITWALKmedia

Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA, Michelinstraße 4, 76185 Karlsruhe, Deutschland, Stand 09/2013

PS-DOMPTEURE

MICHELIN PILOT SUPER SPORT – DER REFERENZREIFEN AUF DEM NEUEN PORSCHE PANAMERA GTS.

MIT MICHELIN MITTEN INS GESCHEHEN:
HIGH-PERFORMANCE.MICHELIN.DE

In Sachen High-Performance teilen Michelin und Porsche dieselbe Leidenschaft für Perfektion. Beim neuen Panamera haben beide Partner konsequent daran gearbeitet, die Messlatte für das Gripniveau noch einmal höher zu legen. Mit Erfolg: Nach zahlreichen Tests und der finalen Freigabe ist der MICHELIN Pilot Super Sport für den Panamera GTS der Referenzreifen schlechthin. Das ist ein gutes Beispiel für die erfolgreiche Partnerschaft, die seit rund 50 Jahren viele Innovationen hervorgebracht hat – auf der Straße und im Motorsport. Aus gutem Grund ist Michelin heute Porsches einziger strategischer Reifenpartner.

MICHELIN
Total Performance

Leistungen auf den Punkt gebracht

Verleihen Sie Ihrem Fahrstil eine sportlichere Note – mit dem **MICHELIN Pilot Super Sport**. Michelin strebt danach, stets mehrere Leistungsmerkmale optimal in einem Reifen zu vereinen. Diese Produktphilosophie der „MICHELIN Total Performance" verfolgen wir bei der Entwicklung aller Serienprodukte.

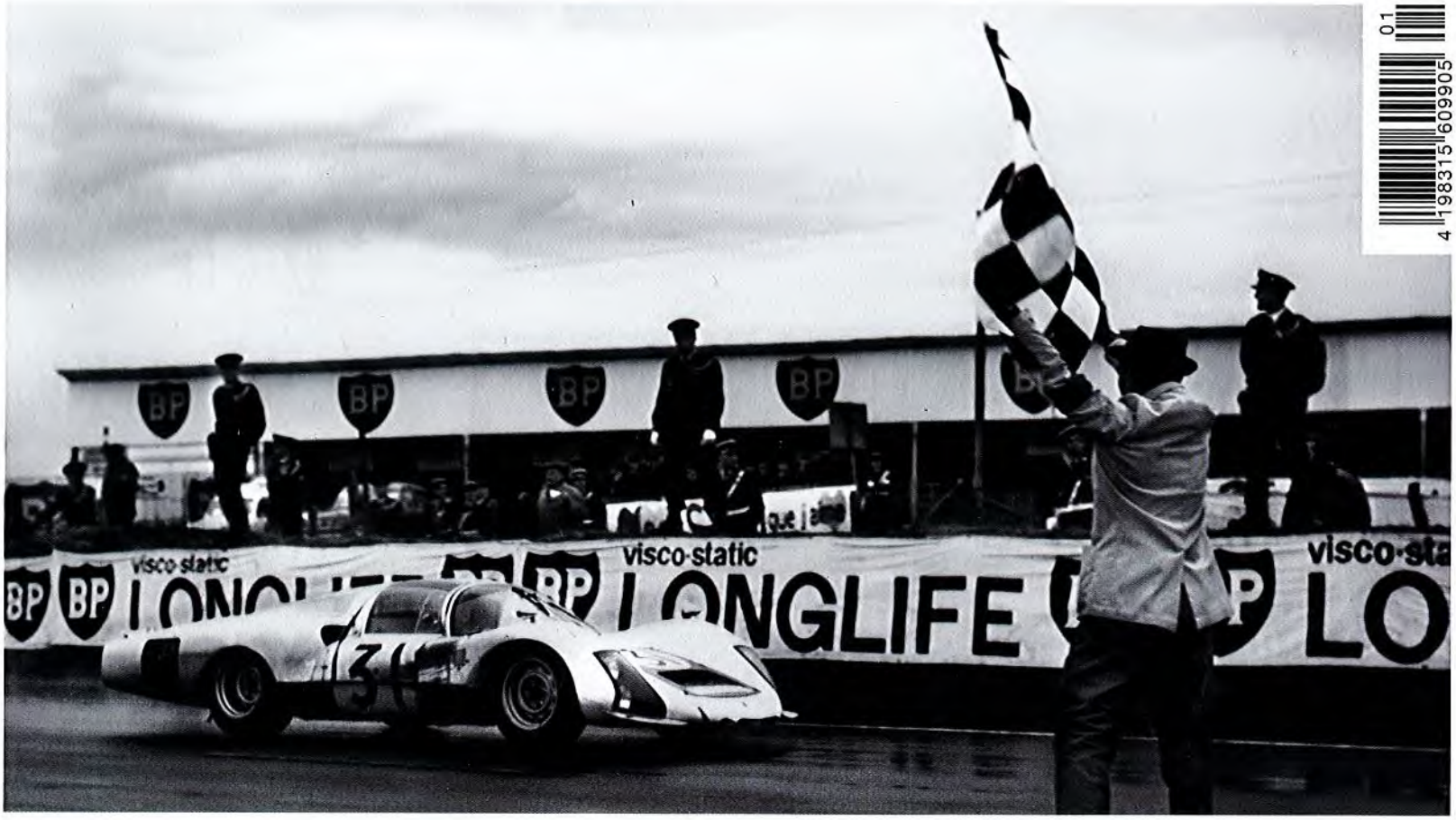
MICHELIN
Wir bringen Sie weiter

MOTOR REVUE

1/2017

9,90 Euro
Auslandspreise: Österreich 9,90 €; Schweiz 13,90 CHF; Luxemburg 9,90 €;
www.motorrevue.de

MOTOR REVUE



PORSCHE & LE MANS

GESCHICHTEN EINER GROSSEN LIEBE

DER KULTFILM

DIE STRECKE

DIE STRATEGIE

2,70 | 28.6.2017 | Nr. 15
Auto ZEITUNG

Porsche will in die Formel 1!

Porsche setzt sich nach dem erneuten Sieg in Le Mans neue Ziele im Motorsport. Bei den Schwaben denkt man offensichtlich über eine Rückkehr in die Formel 1 nach

Nach dem Hattrick in Le Mans und insgesamt 19 Gesamtsiegen beim anspruchsvollsten und berühmtesten 24-Stunden-Rennen der Welt stellt Porsche nun die Weichen für eine neue motorsportliche Zukunft. Die Verantwortlichen machen keinen Hehl daraus, dass man mit der weltweiten Vermarktung der WEC-Serie seitens des Promoters nicht zufrieden ist – zu wenig TV-Coverage und zu wenig Aufmerksamkeit für eine Serie, die fast ähnlich viel Geld verschlingt wie die Formel 1. Nach den zweifellos sehr spannenden Duellen mit Toyota in 2016 und auch in diesem Jahr hat dieser Wettstreit langfristig jedoch seinen Reiz verloren. Nach dem Ausstieg von Audi sind die Japaner der einzig verbliebene Gegner der Zuffenhausener. Beide Marken sind aber mit ihren Serienfahrzeugen und Kundenzielgruppen so weit auseinander positioniert, dass es für Porsche aus Imagegründen langfristig keinen Sinn macht, sich mit Toyota zu messen.

Wenn Porsche weiterhin Motorsport auf höchstem Niveau betreiben möchte, wäre der Schritt in die Formel 1 konsequent. „Diese Rennserie ist immer noch die Krone des Motorsports, und für Porsche als führende Sportwagenmarke im VW-Konzern wäre dies sicher die passende Plattform", so ein hochrangiger VW-Manager in Le Mans.

In der Tat gibt es viele Gründe, die dafür sprechen. Das Knowhow im Team ist jedenfalls vorhanden. Porsche-Rennleiter Fritz Enzinger und sein Team haben größtenteils Formel-1-Erfahrung, die sie früher bei BMW und Sauber gesammelt haben. Im Umfeld von Konzern-Motorsportkoordinator Wolfgang Dürheimer arbeitet mit Robin Tuluie, ehemals Research and Development-Chef von Renault F1 sowie bis 2015 Chief Scientist bei Mercedes GP, zudem ein weiterer ausgewiesener Formel-1-Experte. Außerdem wollen die neuen Betreiber der Formel 1 in der Zeit nach Bernie Ecclestone die Serie wieder attraktiv gestalten und sich insbesondere um die Vermarktung im nordamerikanischen Markt kümmern. Sie werden versuchen, Porsche die Rückkehr in die Formel 1 schmackhaft zu machen. Denn allein die Vorstellung, dass Ferrari, Mercedes und Porsche um den WM-Titel in der Königsklasse kämpfen werden, versetzt jetzt schon jeden Motorsportfan in Verzückung.

Porsche-Motorsportchef Fritz Enzinger sammelte bereits mit BMW F1-Erfahrung

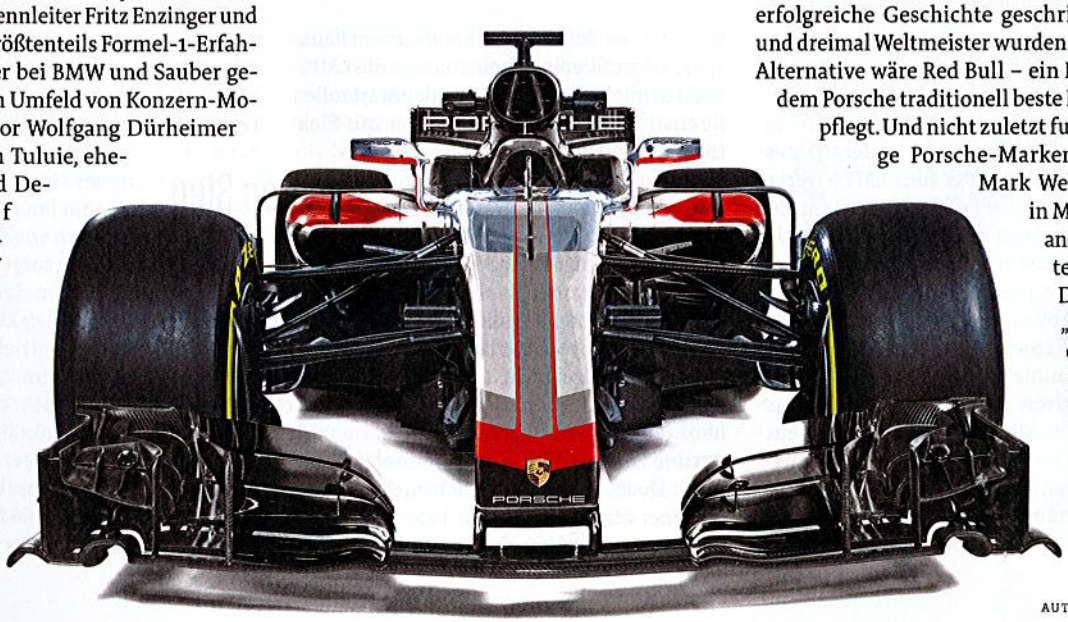
Ab 2021 sollen in der Formel 1 neue Regeln greifen. Noch weiß niemand genau, wie das Reglement aussehen wird. Klar ist, dass auch in der Formel 1 weiterhin eine Elektrifizierung und Hybridisierung stattfinden soll. Dies würde hervorragend zu den Elektromobilitätsplänen von Porsche passen – die Zuffenhausener arbeiten gerade an der Entwicklung des Mission E-Modells mit der 800-Volt-Technik. Diese wäre ideal für den Einsatz im Rennsport.

McLaren oder Red Bull als Partner

Auch gibt es Spekulationen, dass Porsche in die Formel E geht. Das ist jedoch unwahrscheinlich. Zum einen wird Audi ab der nächsten Saison mit einem Werksteam in dieser Meisterschaft vertreten sein. „Wir wollen nach Möglichkeit nicht in einer Serie mit unseren Marken im VW-Konzern gegeneinander antreten", sagt ein Porsche-Manager. Zum anderen lässt sich die 800-Volt-Technik derzeit nicht mit den vorgeschriebenen Batterien in der Formel E verknüpfen. Allerdings muss auch Porsche im Zuge des Dieselgates mehrere hundert Millionen Euro in den nächsten Jahren nach Wolfsburg abführen, um die Verluste des Skandals zu kompensieren. Porsche dürfte deshalb zunächst einmal den Motor entwickeln und ein kompetentes Team suchen, das ein konkurrenzfähiges Formel-1-Chassis beisteuert. Naheliegend wäre McLaren – die Briten sind derzeit mit den reihenweise platzenden Honda-Motoren unzufrieden. Es ist kein Geheimnis, dass die Zusammenarbeit zwischen den Japanern und McLaren kurz vor dem Aus steht. Hinzu kommt, dass McLaren und Porsche in den 80ern mit dem McLaren-TAG-Porsche eine erfolgreiche Geschichte geschrieben haben und dreimal Weltmeister wurden. Eine weitere Alternative wäre Red Bull – ein Rennstall, zu dem Porsche traditionell beste Beziehungen pflegt. Und nicht zuletzt fuhr der heutige Porsche-Markenbotschafter Mark Webber für das in Milton Keynes ansässige Rennteam.

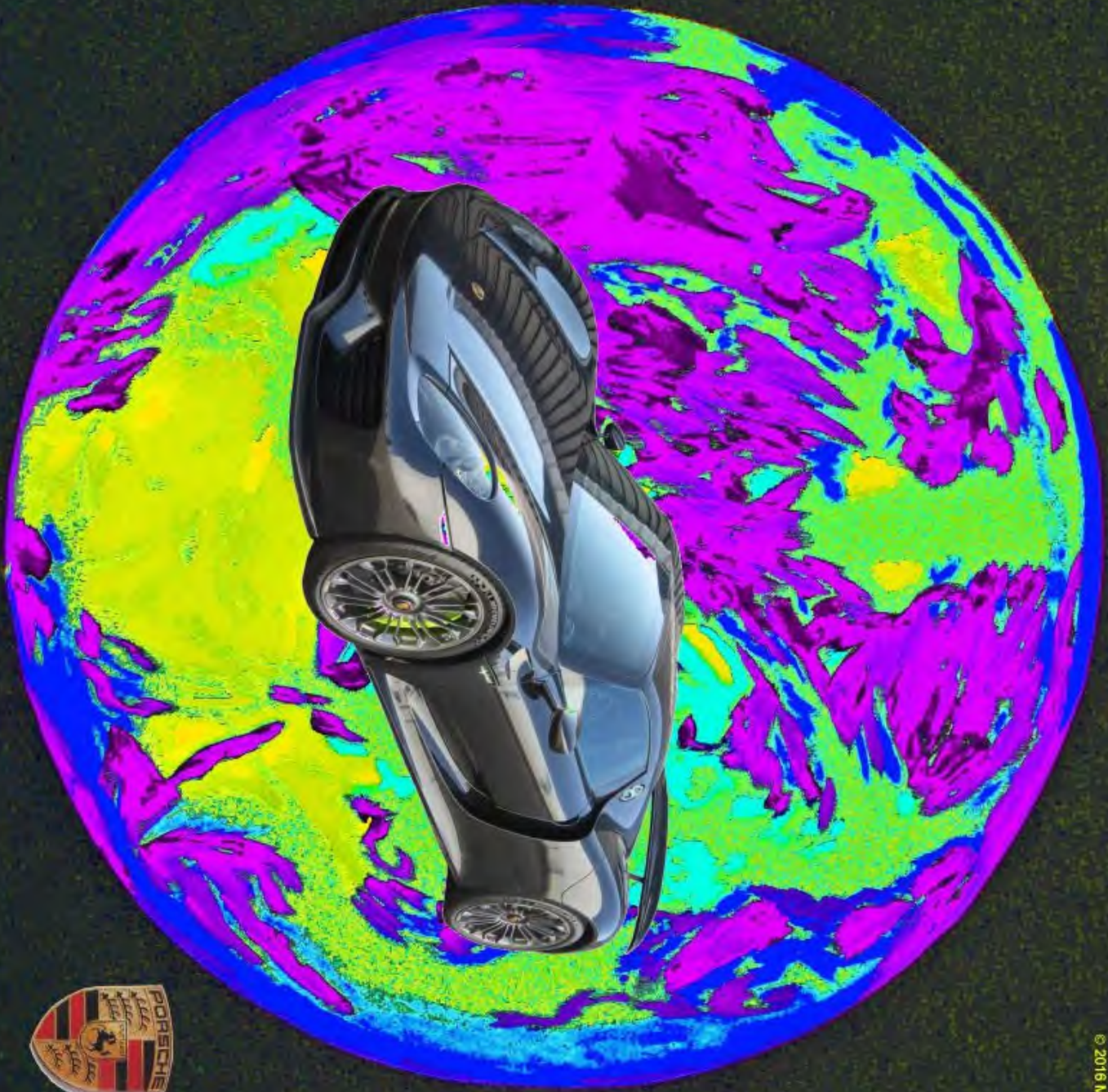
Das Thema „Zurück in die Zukunft" ist also mehr als nur eine Vision ...

Volker Koerdt



Computerdesign: Patrick Bücker

SAVE THE WORLD TEAM



© 2016 Manolo