

## Porsche Motorsport Night Weissach

Sonntag, 07 Dezember 2008

Keine Ãœberraschungen gab es bei der Porsche Motorsport Night am Samstag in Weissach. Wobei keine Ãœberraschungen in diesen Tagen, wo es andersorts Absagen schier hagelt, eigentlich schon sehr gute Nachrichten sind. Porsche verkÃ¼ndete durch den Vorstand fÃ¼r Forschung und Entwicklung und Gastgeber des Abends, Wolfgang DÃ¼rheimer, die bereits vorher bekannte Kooperation mit Penske und den beiden Werksfahrern Timo Bernhard und Romain Dumas in der Grand-Am.

Ã

Wenig offizielles gab es hingegen Ã¼ber die Einsatzteams im GT-Sport 2009 zu vermelden: â€žWir pfeilen gemeinsam mit unseren Kundenteams derzeit noch an den Programmenâ€œ, so DÃ¼rheimer. Bei der komplett anwesenden Riege der Werksfahrer das gleiche Echo: â€žWir kennen unsere Programme fÃ¼r 2009 noch nicht,â€œ war der einhellige Tenor. Und was es schon wusste oder ahnte konnte noch nicht darÃ¼ber sprechen. Offiziell zumindest.

Offiziell â€œ und nach drei Jahren planmÃ¤ÃŸig - als fÃ¼r beendet erklÃ¤rt wurde das RS Spyder-Projekt mit Penske Racing in der ALMS. Dem anwesendem Roger Penske dankte DÃ¼rheimer auÃŸerordentlich fÃ¼r sein Engagement und seine Treue und ergÃ¤nzte vielsagend â€ždas wir gemeinsam noch einige Punkte auf unserer â€žlist of open pointsâ€œ haben.â€œ Am Titel und ein Sieg bei den 24h Daytona scheinen so offenbar nicht die einzigen Punkte auf der gemeinsamen â€žmÃ¼ssen wir noch gewinnenâ€œ Liste zu sein....

DÃ¼rheimer sagte RS-Spyder Kundenteams auch weiterhin die volle UnterstÃ¼tzung zu: â€žIch hoffe sehr das wir neben einigen GT3 RSR auch ein oder zwei RS Spyder bei den 24 Le Mans am Start sehen werden.â€œ

Ã

Auf Schmusekurs geht Porsche â€žnach einigen Jahren in denen wir nicht immer einer Meinung warenâ€œ mit dem ACO. DÃ¼rheimer lobte das neue, ab 2011 gÃ¼ltige Motorenreglement des ACO, mit dem der Le Mans Veranstalter â€žmit sehr viel AugenmaÃŸ die Zeichen der Zeit erkannt hatâ€œ. Der Porsche Vorstand sicherte dem ACO sowohl die UnterstÃ¼tzung zu, mit neuer Technologie die Szene in Le Mans zu bereichern, wie auch mitzuhelfen weiter an einer ausgeglichenen Balance zwischen den verschiedenen Antriebskonzepten zu arbeiten.

Bisher sei Porsche nicht in der LMP1-Klasse angetreten, da das Reglement eindeutig Diesel angetriebene LMP1-Fahrzeuge bevorteilt hÃ¤tte, erklÃ¤rte DÃ¼rheimer und fÃ¼hrte weiter aus das durch das Ende des RS Spyder-Projektes sich die Porsche-Ingenieure in den nÃ¤chsten Monate sehr genau mit den verschiedenen Motorsport-Engagements der Zukunft beschÃ¤ftigen werden. Zumindest indirekt gab Porsche dem anwesenden Vertreter des ACO damit deutlich zu verstehen das eine RÃ¼ckkehr in die Top-Prototypenklasse zumindest nicht ausgeschlossen wird.

DÃ¼rheimer untermauerte nochmals das groÃŸe Interesse von Porsche an Rennfahrzeugen mit alternativen Antriebsarten: â€žPorsche Rennfahrzeuge waren schon immer fÃ¼r Ihre hervorragende Gesamt-Effizienz und Umweltfreundlichkeit bekannt. Seien Sie also gespannt, welche Neuerungen wir in den nÃ¤chsten Jahren auf die Rennstrecke bringen werden.â€œ

Auch fÃ¼r die Zusammenarbeit zwischen ACO und FIA fÃ¼r das neue GT-Reglement fand lobende Worte. Allerdings

warnte Dürheimer davor, den Einfluss der Hersteller im GT-Sport zu beschneiden. „Wir halten es für einen fatalen Irrtum anzunehmen, dass es in internationalen Rennserie ganz ohne Hersteller gehen könnte. Leider hatten wir oftmals den Eindruck, dass die Wertschätzung für das Engagement der Hersteller eher gering ist.“

Kritik brachte Dürheimer in seiner Rede an den GT-Klasse der FIA an und mahnte insbesondere in der GT3-Klasse vor einer drohenden Kostenexplosion. Als Beispiel bediente sich Dürheimer am Porsche 997 GT3 Cup der noch 2006 als das Referenzfahrzeug der FIA für die GT3-Klasse diente. Mittlerweile ist Porsche beim mehr als doppelt so teuren Cup S angelangt um in der GT3-Klasse noch konkurrenzfähig zu sein.

Nach Meinung von Porsche bewegt sich die FIA GT3-Klasse zu schnell und in die falsche Richtung, Dürheimer appellierte an die Offiziellen der FIA den GT-Sport bezahlbar zu halten.

Die mahnenden Worte von Dürheimer entbehrten aber auch nicht einer gewissen Ironie: Die Preisen der derzeit homologierten GT3-Fahrzeuge haben sich in den letzten drei Jahren im Schnitt nicht wesentlich nach oben entwickelt und liegen weiterhin im Kern von knapp 200.000 € bis 300.000 €. Matech senkte sogar im Frühjahr den Preis des Ford GT von einst knapp 400.000 € auf unter 300.000 €. Aus dem Rahmen fällt hingegen Porsche, die in diesem Jahr den 250.000 € teuren Cup S entwickelten. Das mit viel RSR-Technik ausgestattete GT3-Modell ist mit diesem Preis zwar nicht mehr das preiswerteste Fahrzeug, rangiert aber preislich im Mittelfeld. Auch Audis neuer R8 LMS ist mit 262.000 € kein Schnäppchen, liegt aber preislich auf vergleichbarem Niveau seiner Mitbewerber. Objektiv betrachtet hat Porsche also preislich vom für die Markenpokale subventionierten Cup-Modell nun mit dem Cup S zu den Mitbewerbern aufgeschlossen.

Porsche scheint es weiterhin noch sehr zu schmerzen das der neuentwickelte Cup S, von denen die Stuttgarter in diesem Jahr 15 Exemplare verkauft haben, durch die „Balance of Performance“ der FIA sehr stark beschnitten wurde und trotz Meistertitel in Deutschland international nicht so stark war wie erhofft.

Pokale und Auszeichnungen gab es dann auch noch reichlich. Einer, der sich am Samstagabend über ein besonderes Nikolausgeschenk freuen konnte, war Alex Davison. Als erster Australier gewann Davison den Porsche Cup, die traditionsreiche Privatfahrerwertung von Porsche. Erstmals bekam ein Porsche Cup Sieger nicht den bisher üblichen Scheck über 37.000 € überreicht sondern durfte einen schicken, weißen Porsche 997 Carrera S mit nach Hause nehmen. Davison gewann den Porsche Cup mit einem zweiten Platz bei den 12h Sebring, dem Sieg beim FIA GT Rennen in Nogaro, einem fünften Platz in Le Mans, dem Sieg bei den 12h von Sepang sowie mit konstant starken Ergebnissen in der Le Mans Series. Dort holte Davison gemeinsam mit Marc Lieb im Felbermayr-Proton Porsche den Vizetitel. Der sympathische „Aussie“ wird Porsche allerdings um eine rechtsgelenkte Version seines Preises bitten müssen, den im kommenden Jahr wird Davison wieder in seiner Heimat im V8-Tourenwagen unterwegs sein.

Ein emotionaler Moment folgte zum Ende des offiziellen Teils der Feier, als das Moderatoren-Duo Eve Scheer und Burkhard Bechtel Porsche-Renningenieur Roland Kussmaul auf die Bühne des Casinos in Weissach baten. Kussmaul, eine der letzten großen Legenden in der Porsche Motorsportabteilung, geht zum Jahresende in den wohlverdienten Ruhestand und wurde von den mehr als 600 anwesenden Gästen mit stehenden Ovationen und minutenlangem Applaus bedacht. Ganz auf Kussmaul muss die Sportwagen-Szene aber auch im nächsten Jahr nicht verzichten. Ebenso wie der sich seit Jahren im „Unruhestand“ befindliche Norbert Singer wird auch Kussmaul Porsche weiter als freier Mitarbeiter zur Verfügung stehen. (OR / Bild:Porsche)