

CLASSIC DRIVER

Porsche KERS-Hybrid bleibt auf der Strecke



Der kinetische Energiespeicher im Porsche 911 GT3 R Hybrid bleibt wohl auf Dauer den Rennwagen vorbehalten. Das bestätigte Heinz-Jakob Neußer, der Leiter der Porsche-Antriebsentwicklung, am Wochenende bei der erfolgreichen US-Premiere des Hybrid-Rennwagens zum Finale der American Le Mans Series in Atlanta.

„Für ein Straßenfahrzeug macht diese Technik keinen Sinn, weil wir damit nicht genügend Energie speichern können.“ Die Kapazität des Schwungrades, das im Rennwagen anstelle des Beifahrersitzes montiert ist, liege bei etwa zehn Prozent des Akkus aus dem Cayenne Hybrid. Demnach könnte ein Straßenfahrzeug mit diesem Prinzip allenfalls ein paar hundert Meter elektrisch fahren. „Doch auf der Rennstrecke hat der Schwungradspeicher einen unschlagbaren Vorteil“, sagt Neußer. Keine andere Technik könne die Energie so schnell aufnehmen und wieder abgeben wie der Rotor, der sich mit bis zu 36.000 Touren pro Minute dreht. So können die Rennfahrer für vier bis acht Sekunden zusätzlich Energie abrufen, die beiden jeweils 60 kW/81 PS starken Elektromotoren an der Vorderachse zuschalten - und auch dort noch überholen, wo den normalen Verbrennungsmotoren die Luft ausgeht.

Weil dieses Boosten einen entscheidenden Vorteil im Ringen um die Bestzeit verspricht und der Wagen mit mehr Effizienz auch mehr Spielraum für Strategie lässt, arbeiten die Schwaben mit Hochdruck an der Weiterentwicklung und denken bereits laut über eine Serienfertigung nach. Allerdings nicht im Straßenwagen, sondern zum Beispiel in den Autos für die vom Werk kontrollierten Rennserien. Mit etwas Glück allerdings schafft es das Schwungrad doch von der Strecke auf die Straße: „Als optionalen Baustein für unsere GT-Sportwagen, mit denen die Kunden bisweilen auch auf die Rennstrecke gehen, kann ich mir das Schwungrad schon vorstellen“, lässt Neußer ein Hintertürchen offen. Ganz vergebens für die Serienentwicklung sind die Arbeiten mit dem vielleicht schnellsten Entwicklungslabor der Welt allerdings nicht: „Wir lernen dabei sehr viel für die Entwicklung des 918 Spyder“, sagte Porsche-Sportchef Hartmut Kristen. „Denn dort wollen wir die Tugenden beider Hybridtechnologien vereinen und Ladedichte wie Ladetempo gleichermaßen steigern.“



Von den Erfahrungen der Porsche-Ingenieure könnten übrigens auch noch ganz andere Fahrzeuge profitieren, sagt Entwicklungschef Wolfgang Dürheimer. „Das Schwungrad ist immer dann sinnvoll, wenn mit

einem beinahe digitalen Stil gefahren wird: Anfahren, Abbremsen, Anfahren, Abbremsen“. Neben Rennwagen fallen ihm da vor allem zwei Fahrzeugtypen ein, die man mit Porsche bislang wohl am wenigsten in Verbindung gebracht hätte: Stadtbusse und Mülllaster. „Beide legen immer nur kurze Strecken zurück, bevor sie wieder bis zum Stillstand abbremsen, um danach gleich wieder anzufahren.“ Für ein entsprechend dimensioniertes Schwungrad wäre das laut Dürheimer ideal. Gut möglich also, dass demnächst hinter dem weiß-orangen Renn-Prototypen deshalb vielleicht auch Stadtbusse oder sogar Mülllaster über die Teststrecke in Weissach fahren. Zumindest die Farbe würde ja passen.

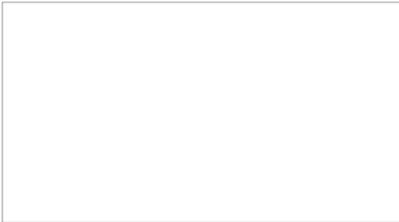
Text: [Benjamin Bessinger](#)

Fotos: Porsche

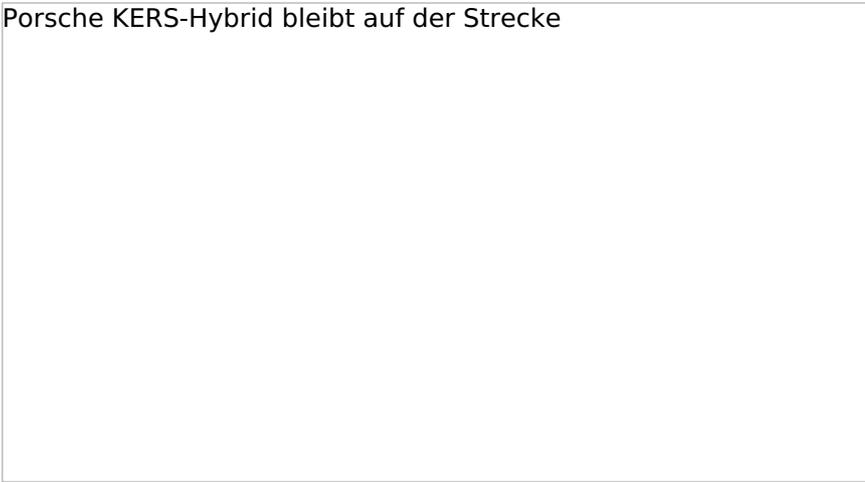
ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

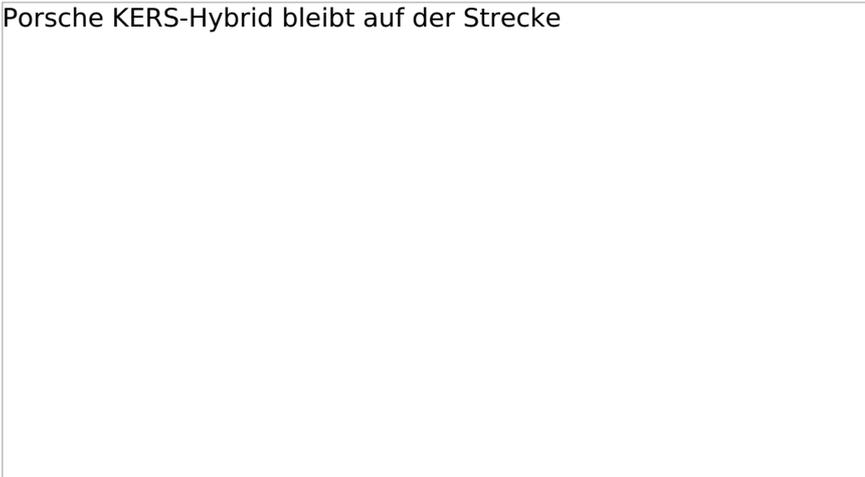
Galerie



Porsche KERS-Hybrid bleibt auf der Strecke



Porsche KERS-Hybrid bleibt auf der Strecke



Hide gallery

Hide gallery

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-kers-hybrid-bleibt-auf-der-strecke>

© Classic Driver. All rights reserved.