

Motorsport: 24 Stunden von Le Mans

# Eine Glaubensfrage

In nur einem Jahr entwickelte Audi den R18. Einen völlig neuen Le-Mans-Prototyp, der am 11. Juni in Frankreich den zehnten Sieg einfahren soll. Ein Kunststück auf der Überholspur.



Der Audi R18 ist eine Neuentwicklung: das Chassis aus Kohlefaser, eine innovative LED-Lichttechnik – und ein Dach.



**Le Mans bei Nacht:  
Die Rennstrecke  
fordert volle  
Konzentration.**



**L**e Mans, die Stadt im Nordwesten Frankreichs, erlangte durch zwei Dinge Weltruhm, die unterschiedlicher kaum sein könnten. Die Kathedrale Saint-Julien im gotischen Stil und das legendärste Motorsportrennen der Welt: die 24 Stunden von Le Mans. Und doch gibt es eine auffällige Gemeinsamkeit: den Glauben. Beide leben davon.

Am 11. Juni dieses Jahres wird sich zeigen, ob man bei Audi an das Richtige geglaubt hat. An einen komplett neuen Wagen, ein Dieselaggregat und ein Dach, nach neun Siegen mit offenen Le-Mans-Prototypen.

Um 15 Uhr fällt der Startschuss zu der legendären Auseinandersetzung zwischen Mensch, Maschine und Gegner. Im Jahr 1923 zum ersten Mal ausgetragen, sollte das Rennen dazu dienen, die Belastbarkeit eines Fahrzeugs unter Beweis zu stellen. An dieser Ursprungsidee hat sich bis heute kaum etwas geändert.

Der ultraschnelle und gefährliche knapp 14 Kilometer lange Rundkurs Circuit de la Sarthe führt größtenteils über öffentliche Landstraßen, die für dieses Rennen gesperrt werden – Bodenwellen und Spurrillen gehören zu den besonderen Härten dieser Strecke. 1990 wurden bauliche Veränderungen am Kurs vorgenommen, weil die Bolide zu schnell wurden. So erreichten die Piloten auf der über fünf Kilometer langen Geraden Ligne Droite des Hunaudières Anfang der 1980er Jahre Höchstgeschwindigkeiten von über 400 km/h. Man verbaute zwei Schikanen. Knapp 350 km/h schaffen die Rennwagen aber immer noch. Der Volllastanteil in Le Mans liegt bei 70 Prozent. Bei einer Rundenzeit von 3:30 Minuten bedeutet dies, dass die Piloten 2:27 Minuten Vollgas fahren.

Wenn es an der Strecke nach Sprit und verbranntem Gummi riecht, ist die Königin des Motorsports erwacht. Und wenn die Triebwerke am Fluss Sarthe aufheulen, werden Helden geboren. Jedes Jahr jubeln etwa 250.000 Motorsportfans den tollkühnen Piloten in ihren Hightech-Kohlefaserboliden zu. Seit dem ersten Start eines Le-Mans-Prototyps von Audi 1999 haben die Piloten bereits neunmal als Sieger auf dem Podium gestanden und die

# 5

## Fragen an Dr. Wolfgang Ullrich

### »Le Mans ist die größte Herausforderung im Motorsport«



Seit mehr als 17 Jahren leitet Dr. Wolfgang Ullrich die Geschicke des Audi Motorsports. Der gebürtige Wiener und promovierte Diplom-Ingenieur über Sekundenschlaf, technische Effizienz und mit wem er sich gerne in Le Mans messen würde.

**Wie viel Prozent vom Vorgänger, dem R15, konnte bei der Entwicklung in den R18 einfließen?** Null. Der Wagen ist eine Neuentwicklung. Aber es ist ja nicht vergebens. Viele Ideen aus dem Motorsport finden ihren Weg in die Serie.

**Das neue Reglement ermöglicht den Einsatz von Hybridtechnik. Wie weit ist die Entwicklung?** Wir werden 2011 noch keine Systeme der Energierückgewinnung einsetzen. Dennoch: Wir arbeiten kontinuierlich an der Verbesserung der Effizienz des Wagens.

**Wie viel Schlaf kriegen Sie an dem Rennwochenende in Le Mans?** In der Rennnacht normal keinen. Aber es passiert schon, dass man für ein paar Sekunden im Stuhl einnickt.

**Was bedeutet Le Mans für Sie persönlich?** Die Bewältigung der größten Herausforderung im Motorsport. Man arbeitet das ganze Jahr auf dieses Rennen hin und kann das Ergebnis erst ein Jahr später korrigieren.

**Welchen Kontrahenten wünschen Sie sich nach Le Mans?** Es wäre schön, wenn sich ein weiterer Premiumhersteller aus Deutschland wieder nach Le Mans trauen würde. Ich betone: wieder.



Unter der Karosserie arbeitet ein 3,7 Liter großes V6-TDI-Triebwerk.

schwere Trophäe in die Luft gestemmt. Doch in diesem Jahr ist schon vor dem Startschuss einiges anders.

Es war nicht viel Zeit für die Entwicklung des R18, so der Name des neuen Mitglieds in der Audi Rennsportfamilie. Nur ein Jahr blieb den Ingenieuren, ein völlig neues Auto zu entwickeln. Zum Vergleich: Für ein Serienauto sind über vier Jahre Zeit. Dieser enorme Kraftakt war durch die späte Finalisierung des Reglements nötig geworden.

### Die Herausforderung, die auf das Auto und die Piloten wartet, ist gewaltig.

Seit 2009 lässt der Veranstalter, der Automobile Club de l'Ouest (ACO), weniger Mechaniker beim Boxenstopp zu, wodurch dieser doppelt so lange dauert wie in den Jahren zuvor. Die seit 2011 vorgeschriebenen kleineren Restriktoren verlangsamen zusätzlich die Durchflussgeschwindigkeit des Kraftstoffes und verlängern so den Tankvorgang. Ein schneller Ein- und Ausstieg beim Fahrerwechsel hat daher kaum noch eine Bedeutung. Man konnte sich also voll auf die Aerodynamik konzentrieren. So kam es zu dem wohl auffälligsten Novum beim neuen Auto: dem Dach. Dr. Wolfgang Ullrich, Motorsportchef von Audi, erklärt die Sache so: „Um in Le Mans um den Sieg fahren zu können, war uns klar, dass wir ein Auto mit Dach entwickeln müssen. Geschlossen ist ein Wagen einfach windschnittiger.“

Die Herausforderung, die auf das Auto und die Piloten wartet, ist gewaltig. Was in diesem einen Rennen an Kilometern gefahren wird, entspricht in etwa einer ganzen Formel-1-Saison. Alles an dem Wagen muss diesen Belastungen bis zur Zieldurchfahrt trotzen. Radlager, Motorbolzen, Kolben und Schläuche – es gibt nichts,

was in Le Mans geschont wird.

Umso beeindruckender klingen die Erfolge, die Audi in den vergangenen Jahren feiern konnte. Neben neun Siegen und der erfolgreichen Einführung des Dieselmotors in den Rennsport stehen noch viele weitere Triumphe. Im vergangenen Jahr belegte Audi die ersten drei Plätze, damals noch mit dem R15. Der Siegerwagen fuhr in den 24 Stunden 397 Runden und legte 5.410 Kilometer zurück. Dabei verschliss er elf Satz Reifen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit lag bei 225,23 km/h, die schnellste Rundenzeit erreichte er im Qualifying mit 3:21,981 Minuten.

Warum das alles? Sicher, weil es geht. Weil eine Handvoll Menschen an eine Idee glaubt, einem Ziel folgt. Für Audi ein ganz wichtiges: Viele der Entwicklungen, die in Le Mans zum ersten Mal eingesetzt werden, finden früher oder später ihren Weg in die Serienfahrzeuge. Für die moderne Motorentechnik, die heute in den Modellen der Marke Audi eingesetzt wird, werden wichtige Erfahrungen in Le Mans gesammelt. In diesem Jahr wird eine innovative LED-Lichttechnik im Rennen für die Erleuchtung der Strecke sorgen. Erleuchtung passt wieder ganz gut zum Glauben. Denn nur wer daran glaubt, gewinnen zu können, sollte in Le Mans antreten. Bei Audi Sport ist Dr. Ullrich zuversichtlich, mit dem R18 solch ein Auto entworfen zu haben. „Wir haben uns hohe Ziele gesetzt, und nun kommt viel Testarbeit auf uns zu. Können wir dabei die Zielwerte bestätigen und auch auf der Rennstrecke von Le Mans umsetzen, haben wir mit dem Auto einen großen Schritt gemacht.“ Klingt, als ob der R18 ein Siegertyp sei. Glaubhaft. ●

TIM GUTKE

Erleben Sie die Premiere des R18 unter: [www.audi.de/gb2010/lemans](http://www.audi.de/gb2010/lemans)