

Ingolstadt, 08. Juni 2007

## Motorsport

# Eine Le Mans-Runde mit dem Audi R10 TDI

- **Die Audi Piloten über den 13,629 Kilometer langen Kurs**
- **Durchschnittsgeschwindigkeit von fast 240 km/h**
- **Schnelle Kurven besonders beeindruckend**

Als Mattias Ekström am vergangenen Sonntag nach seinen ersten Runden auf dem „Circuit des 24 Heures“ in Le Mans aus dem Cockpit des Audi R10 TDI kletterte, leuchteten seine Augen. „Die Strecke ist sehr beeindruckend – und ganz schön schnell“, erklärte der Schwede, der am offiziellen Testtag – genau wie seine DTM-Kollegen Lucas Luhr, Alexandre Prémat und Mike Rockenfeller – erstmals mit einem LM P1-Sportwagen in Le Mans unterwegs war.

AUDI AG  
Kommunikation  
85045 Ingolstadt  
[www.audi.com](http://www.audi.com)

Dass es der 13,629 Kilometer lange Kurs in sich hat, wussten die Audi DTM-Piloten schon von Erzählungen ihrer routinierten Teamkollegen. Le Mans ist ein Hochgeschwindigkeitskurs mit einem Schnitt von knapp 240 km/h. Vor allem die vielen schnellen Kurven, die nachts genauso schnell durchfahren werden müssen wie bei Tageslicht, machen Le Mans zu einer ganz besonderen Herausforderung.

Noch dazu führt die Strecke zum großen Teil über sonst öffentliche Landstraßen, die nur für das 24-Stunden-Rennen gesperrt werden und viele Spurrillen aufweisen.

Wir haben die Audi Piloten gebeten, die wichtigsten Streckenabschnitte zu erklären, die sie im Rennen am 16./17. Juni mit ihren Audi R10 TDI fast 400 Mal durchfahren müssen.

**Frank Biela über die Dunlop-Kurve/Schikane:** „Seit den Umbauten ist diese Kurve viel sicherer, aber nicht leichter zu handeln. Man muss die Dunlop-Schikane aus der schnellen Rechtskurve heraus hart anbremsen. Das ist recht heikel. Die Schikane ist am Ausgang nicht ganz einfach, weil

die Strecke nach außen abfällt und man die Randsteine meiden möchte. Die Runde fängt sehr anspruchsvoll an – so wie eigentlich fast alles in Le Mans anspruchsvoll ist, obwohl es von außen manchmal gar nicht so aussieht.“

**Dindo Capello über Tertre Rouge:** „Die Passage wurde gegenüber dem Vorjahr umgebaut. Wir haben die Telemetrie-Daten von 2006 und 2007 verglichen: Tertre Rouge ist durch den Umbau fast zwei Sekunden schneller geworden. Der neue Asphalt hat mehr Grip. Entscheidend ist jedoch, dass die Kurve nun viel flüssiger und dadurch richtig schnell geworden ist. Sie ist durch den Umbau allerdings auch einfacher geworden.“

**Mattias Ekström über die Hunaudières-Gerade:** „Wenn man die Gerade herunterfährt und den fünften Gang einlegt, ist man wirklich schnell unterwegs. Vor allem wenn die Bremspunkte vor den Schikanen kommen, realisiert man, dass man über 300 km/h fährt. Das ist sehr eindrucksvoll. Auf der Gerade selbst muss man nur darauf achten, die richtige Linie zu fahren, denn es gibt dort einige Spurrillen. Wenn man hinter einem anderen Auto herfährt, gibt es enorme Turbulenzen, dann wackelt der Helm ganz schön und es vibriert im Cockpit.“

**Emanuele Pirro über die Schikanen auf der Hunaudières-Gerade:** „Eigentlich mag ich keine Schikanen, weil sie den Rhythmus zerstören und nicht anspruchsvoll sind. Aber die beiden Schikanen auf der Hunaudières in Le Mans sind wirklich sehr schön zu fahren und sehr wichtig. Während man auf den Geraden etwas relaxen kann, muss man hier voll konzentriert sein. Es ist wichtig, den richtigen Bremspunkt zu finden, um mit der genau richtigen Geschwindigkeit in die Schikanen zu fahren. Je langsamer man wird, desto mehr muss man den Bremsdruck reduzieren, denn sonst blockieren die Vorderräder. Und natürlich ist es auch wichtig, so früh wie möglich wieder zu beschleunigen.“

**Allan McNish über Mulsanne:** „Die Haarnadel von Mulsanne ist nicht mehr das, was sie einmal war. Früher, als die Autos weniger Abtrieb und ein schlechteres Fahrwerk hatten und die Reifen nicht so viel Grip, war die Anfahrt auf Mulsanne wirklich beängstigend. Unser R10 TDI ist so stabil beim Bremsen, dass es heute ganz einfach ist. Man nimmt Mulsanne ins Visier, sobald man über die Kuppe auf der Hunaudières kommt. Tückisch

ist, dass man beim Einlenken bremsen muss und dabei auch noch quer über die Spurrillen der Lastwagen fährt. Dadurch wird das Auto etwas unruhig. Auf dem letzten Stück wird richtig hart gebremst – von mehr als 320 km/h auf rund 70 km/h. Am Scheitelpunkt wird sofort wieder voll beschleunigt. Im Laufe des Rennens kann man sogar vor dem Scheitelpunkt Gas geben, weil die Strecke immer mehr Grip bekommt.“

**Lucas Luhr über die Anfahrt zur Indianapolis-Kurve:** „Diese Passage ist etwas ganz Besonderes. Es geht rauf und runter. Man fährt in einer Waldschneise, auf der die Bäume links und rechts ganz dicht neben einem stehen. Man kommt mit weit über 300 km/h an, bremst ganz kurz, schaltet herunter und geht für den schnellen Rechtsknick direkt wieder voll aufs Gas. Das ist eine der Stellen, bei der man – auf gut Deutsch gesagt – noch die ‚Arschbacken‘ zusammenkneifen muss. Man atmet jedes Mal auf, wenn man da durch ist. Danach wird hart für die langsame Linkskurve gebremst, die leicht erhöht ist. Daher auch der Name Indianapolis.“

AUDI AG  
Kommunikation  
85045 Ingolstadt  
[www.audi.com](http://www.audi.com)

**Alexandre Prémat über Arnage:** „Die meisten Kurven in Le Mans sind extrem schnell und die Autos darauf ausgelegt. Deshalb sind es eher die langsamen Kurven, die Schwierigkeiten bereiten, weil die Aerodynamik da kaum wirkt und man wenig Abtrieb hat. Arnage ist sehr langsam und alles andere als einfach. Schon das Anbremsen ist tückisch. Die Kurve selbst fahren wir im zweiten Gang. Man spürt beim Beschleunigen das enorme Drehmoment des R10 TDI.“

**Tom Kristensen über die Porsche-Kurven:** „Die Porsche-Kurven sind unheimlich schnell und ein absolutes Highlight – vor allem mit unserem Audi R10 TDI. Hier fährt sich das Auto einfach phantastisch, auch dank des langen Radstands. Kurios ist, dass man den Dieselmotor in dieser schnellen Kurvenpassage kaum hört. Daran musste ich mich im vergangenen Jahr erst einmal gewöhnen. Vor allem in der Nacht.“

**Mike Rockenfeller über die Ford-Schikane:** „Wenn man aus den Porsche-Kurven und den ganzen schnellen Abschnitten herauskommt, erlebt man den genauen Gegensatz: zwei langsame Schikanen. Zur ersten Schikane muss man in den dritten Gang herschalten. Die ist noch recht zügig. Aber die letzte Schikane vor Start und Ziel ist richtig langsam. Man

muss sich selbst und das Auto einbremsen, um nicht zu schnell in die Schikane fahren, weil man den hohen Speed von den Kurven davor noch gewohnt ist.“

**Marco Werner über Start und Ziel und die Boxeneinfahrt:** „Wenn man auf die Start-Ziel-Gerade kommt ist man immer froh, eine weitere Runde beendet zu haben. Es ist auch toll, die vielen Zuschauer zu sehen. Die Boxentafel zu lesen, ist kein Problem: Sie ist beleuchtet und der technische Stand – wie bei Audi üblich – sehr hoch. Recht trickreich ist die Boxeneinfahrt: Sie ist relativ schmal und wie eine Schikane gestaltet. Doch der Grip-Level ist nicht so hoch wie auf der Strecke. Man kann hier schnell einen Fehler machen und das Auto in der Boxeneinfahrt ins Kiesbett hauen.“

AUDI AG  
Kommunikation  
85045 Ingolstadt  
[www.audi.com](http://www.audi.com)

**Kommunikation Motorsport**  
**Telefon +49 (0)841 89 34200, Telefax +49 (0)841 89 38617**  
**E-Mail [motorsport-media@audi.de](mailto:motorsport-media@audi.de)**

**Fotos, O-Töne und weitere Informationen finden Sie im Internet:**  
**[www.audi-motorsport.info](http://www.audi-motorsport.info) (Akkreditierung nötig)**



# Die Strecke in Le Mans (basierend auf der Datenaufzeichnung des Audi R10 TDI im Jahr 2006)

