

Kommunikation Motorsport

Jürgen Pippig

Telefon: +49 (0)841 89 34200

E-Mail: motorsport-media@audi.de

www.audi-motorsport.info

Eva-Maria Veith

Telefon: +49 (0)841 89 33922

E-Mail: eva-maria.veith@audi.de

Tom Kristensens exklusiver Le-Mans- Countdown – Teil 13

Ingolstadt, 31. Mai 2010 – Le-Mans-Rekordsieger Tom Kristensen gewährt in einer wöchentlichen Kolumne exklusive Einblicke hinter die Kulissen des berühmtesten Langstrecken-Rennens der Welt und in die Vorbereitung des Audi Sport Team Joest.

„Heute möchte ich Ihnen etwas über die Strecke erzählen, die Schauplatz des schnellsten 24-Stunden-Rennens der Welt ist – eine Strecke, deren Verlauf sich seit 1923 zwar immer wieder mit neuen Elementen verändert hat, die aber in der Streckenlänge und ihrer ganzen Faszination immer gleich geblieben ist. Nur einmal im Jahr wird hier ein Rennen ausgetragen, auch Testfahrten sind dort nicht möglich, denn ein Teil des Kurses führt über sonst öffentliche Landstraßen.

Den größten Einschnitt gab es sicherlich durch die beiden Schikanen auf der Hunaudières-Geraden. Ohne die Schikanen wurden früher Spitzengeschwindigkeiten von über 400 km/h erreicht, wovon ich großen Respekt habe. Heute liegen sie ‚nur noch‘ bei fast 340 km/h – und trotzdem fahren wir auf der 13,629 Kilometer langen Strecke inzwischen schnellere Rundenzeiten. Das zeigt, wie sehr sich die Technik in den letzten Jahrzehnten weiterentwickelt hat.

Jeder Teil der Strecke hat seinen ganz eigenen Charakter. Das fängt schon mit der Dunlop-Schikane an, die man aus etwa 300 km/h anbremsen und wo man links und rechts über die Randsteine fährt. Durch den berühmten Dunlop-Bogen geht es ziemlich steil bergab in die ‚Esses‘ und danach zur Tertre Rouge. Das ist ein sehr schöner, flüssiger, aggressiver Streckenabschnitt, der viel Grip bietet, aber auch einige Bodenwellen hat und deshalb etwas trickreich ist.

Es ist auch eine ganz besondere Passage mit einer nach außen hängenden Kurve hinter einer Kuppe. Innen kann man mit den entlasteten Rädern über die Randsteine fahren, die Randsteine auf der Außenseite sollte man aber meiden, weil sie nicht gut für das Auto sind.

Am Ausgang von Tertre Rouge ist es wichtig, viel Speed für den ersten Teil der Hunaudières-Geraden mitzunehmen. Ich fahre hier in der Regel auf der rechten Straßenseite und wechsele erst auf der Hälfte der Geraden auf die linke Seite. Da sie sehr viele Spurrillen hat, gibt es nur wenige Stellen auf der Geraden, an denen man die Seite wechseln kann, ohne mit dem Unterboden des Fahrzeugs aufzusetzen.

Beim 300-Meter-Schild fängt man an, sich auf die Schikane zu konzentrieren. Mit dem R15 TDI bremsen ich aber erst etwa 170 Meter vor der Schikane. Man kommt mit mehr als 340 km/h angeflogen und bremst im ersten Moment extrem hart. Dabei werden fast 3 g erreicht, was sehr anstrengend ist. Wegen der Spurrillen muss man dann die Bremskraft beim Einlenken perfekt kontrollieren, weil sonst die Fronträder blockieren können. Erst nachdem man die Spurrillen überquert hat, kann man wieder etwas härter bremsen – das ist etwas ungewöhnlich, aber sehr typisch für Le Mans.

Die zweite Schikane ist etwas schneller und gegenüber der ersten Schikane spiegelverkehrt. Man bremst auf der rechten Seite und lenkt dann nach links ein. Am Eingang gibt es nicht nur die Spurrillen, sondern auch eine Kompression, nach der man sofort die Richtung wechseln muss. Das ist eine Schlüsselstelle. Am Ausgang der zweiten Schikane fahre ich bis ganz an die Randsteine heran, aber nicht weiter, um keine Traktion zu verlieren.

Am Ende der Hunaudières erreicht man noch einmal fast Höchstgeschwindigkeit, auch wenn wir nicht ganz so schnell sind wie vor der ersten Schikane, dem schnellsten Punkt der Strecke.

Die berühmte Kuppe am Ende der Geraden wurde vor einigen Jahren fast vollständig abgetragen. Trotzdem ist Mulsanne eine Stelle, die jeder Le-Mans-Fan vor allem nachts einmal besucht haben sollte. Wir müssen sehr hart bremsen, und zwar in einer leichten Rechtskurve. Der Belag ist dort recht wellig, deshalb wird das Auto beim Anbremsen unruhig. Man hat das Gefühl, in eine Falle zu fahren, denn man fährt mit 330 km/h geradeaus auf die Leitplanken zu und der Weg zum Kiesbett ist sehr kurz. Entsprechend ist hier volle Konzentration beim Anbremsen gefragt.

In Mulsanne kann man auf beiden Seiten die flachen Randsteine benutzen. Was folgt, ist eine weitere Gerade, die aber viel enger ist als die Hunaudières. Dort fühlt man sich fast wie auf einer Autobahn und kann auch die Randstreifen auf beiden Seiten nutzen. Nach Mulsanne ist die Straße so schmal, dass nur zwei Autos nebeneinander Platz haben – und das auch nur dann, wenn sie sich einander Platz lassen. Wenn ein Auto in der Mitte fährt, kann man nicht überholen.

Kurz vor Indianapolis sind wir nur minimal langsamer als vor der ersten Schikane. Die kleine Biegung, die es zwischen Mulsanne und Indianapolis gibt, registriert man mit einem Serienauto gar nicht. Mit einem Rennauto bei rund 330 km/h ist das aber eine richtige Kurve.

An dieser Stelle gibt es eine berühmte Kuppe, auf der man im Zweikampf mit anderen Fahrzeugen etwas aufpassen muss. In der Rechtskurve von Indianapolis geht man nur ein bisschen vom Gas und lässt das Auto mit der hohen Geschwindigkeit durch die Kurve rollen. Übrigens mit einem Diesel-Antrieb, wie wir ihn im R15 TDI haben, ein ganz typischer Fahrstil. Anschließend muss man für Indianapolis 2 sehr hart bremsen. Ich bremsen an dieser Stelle mit links und gebe mit dem rechten Fuß etwas Gas, um das Auto zu stabilisieren.

In der leicht überhöhten Rechtskurve von Indianapolis 2 darf man keinen Fehler machen. Wenn hier ein Rad blockiert, wird man aus der Kurve katapultiert und landet im Kiesbett – und dann hat man noch Glück gehabt, denn die Leitplanken sind nicht weit weg.

Anschließend beschleunigt man kurz, ehe die langsamste Kurve der Strecke kommt: Arnage. Auch hier kann man leicht einen Fehler machen. Zum einen muss man sich im Kopf umstellen, weil nach der langen schnellen Passage eine so langsame Kurve kommt. Zum anderen sind die Bremsen von der vorangegangenen Kurve noch ziemlich heiß, so dass sie zum Fading neigen. Deshalb sieht man hier oft stehende Räder, weil man in so einer Situation dazu neigt, noch härter auf das Bremspedal zu treten. Und das Problem ist, dass die Wand nur 50 Zentimeter vom Randstein entfernt ist.

Der Kurvenausgang von Arnage ist kein Problem – zumindest nicht im Trockenen. Im Regen hat die Strecke auch hier keinen Grip.

Anschließend folgt ein landschaftlich sehr schöner, fast romantischer Streckenabschnitt, ehe man in die Porsche-Kurven hineinsticht. Und das ist jedes Mal eine Herausforderung. Man kommt auch hier mit rund 330 km/h an und setzt mit dem Auto an jener Stelle auf, wo der Asphalt zwischen der Landstraße und dem permanenten Streckenteil wechselt. Diese Stelle bestimmt bei der Abstimmung die Fahrzeughöhe, denn man sollte hier nicht allzu stark aufsetzen, weil man mit rund 280 km/h durch die Kurve fährt.

In den Porsche-Kurven und der folgenden Maison Blanche fühlt man sich fast wie in einem Tunnel. Man fährt fast immer über 240 km/h, und das praktisch blind. Es geht auch etwas rauf und runter. Die letzte Linkskurve hängt etwas nach außen. An

dieser Stelle kann das Auto untersteuern. Es ist sehr wichtig, dass man sich für die richtige Linie entscheidet und Vertrauen in sein Auto hat.

Im Verkehr kann man in den Porsche-Kurven sehr viel Zeit verlieren, weil man von der Linie herunter muss und neben der Linie extrem viel Gummiabrieb liegt. Das macht es Runde für Runde sehr trickreich.

Für die Porsche-Kurven braucht man eigentlich richtig viel Abtrieb. Doch das würde bedeuten, dass man auf den Geraden nicht schnell genug ist. In Le Mans kommt es darauf an, den besten Kompromiss zu finden.

Vor der letzten Schikane gibt es noch einen kleinen Rechts-links-Knick, den man voll fährt, der im Verkehr aber sehr herausfordernd sein kann. Vor der Schikane muss man extrem spät bremsen, aber der Bremsvorgang muss abgeschlossen sein, ehe man über die Randsteine fährt. Man muss hier abkürzen, darf aber das Auto nicht beschädigen. In den zweiten Teil der Schikane kann man das Auto richtig reinschmeißen.

Wenn man nachts fährt, ist man von dem vielen Licht bei Start und Ziel etwas irritiert. Das ist hart für die Augen. Auch wenn man anschließend nach der Dunlop-Schikane wieder auf den dunklen Teil der Strecke kommt, ist es sehr anstrengend für die Augen.

So weit eine Runde in Le Mans. Eine Sache möchte ich aber noch erwähnen, und das sind die vielen Streckenposten, die in Le Mans arbeiten. Sie kommen nicht nur aus Frankreich, sondern von überall her und machen einen fantastischen Job. Sie sind sehr professionell und versuchen, so wenig es geht in das Renngeschehen einzugreifen. Alle Fahrer in Le Mans wissen die Arbeit der Streckenposten sehr zu schätzen.

Es gibt auch eine Truppe dänischer Streckenposten, ich weiß aber nicht, wo genau sie auf der Hunaudières-Geraden tätig sind. Vielleicht kommen sie mich während der Le-Mans-Woche ja mal im Fahrerlager besuchen. Ich würde mich freuen.“

Ihr
Tom Kristensen

Der Audi-Konzern hat im Jahr 2009 rund 950.000 Automobile der Marke Audi verkauft. Das Unternehmen erreichte bei einem Umsatz von € 29,8 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 1,6 Mrd. Audi produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Changchun (China) und Brüssel (Belgien). Ende 2007 startete die CKD-Produktion des Audi A6 und Anfang Oktober 2008 die des Audi A4 in Aurangabad in Indien. Seit Mai 2010 läuft der neue Audi A1 im Werk Brüssel vom Band. Das Unternehmen ist in mehr als 100 Märkten weltweit tätig. 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., die Automobili Lamborghini Holding S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die quattro GmbH (Neckarsulm). Audi beschäftigt derzeit weltweit rund 58.000 Mitarbeiter, davon 45.400 in Deutschland. Um den „Vorsprung durch Technik“ nachhaltig zu sichern, plant die Marke mit den Vier Ringen von 2010 bis 2012 insgesamt € 5,5 Mrd. zu investieren, überwiegend in neue Produkte. Bis 2015 will Audi die Anzahl seiner Modelle auf 42 erweitern.

Audi nimmt seit langem auf vielen Ebenen seine gesellschaftliche Verantwortung wahr – im Sinne einer lebenswerten Zukunft für künftige Generationen. Umweltschutz, Ressourcenschonung, internationale Wettbewerbsfähigkeit und eine zukunftsfähige Personalpolitik bilden deshalb die Geschäftsgrundlage für den nachhaltigen Erfolg von Audi. Das umweltpolitische Engagement der AUDI AG manifestiert sich auch in der neu gegründeten Audi Stiftung für Umwelt.