



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 8

Ingolstadt, 23. April 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.

„Beim 30-Stunden-Test in Le Castellet hatten wir Fahrer diese Woche die Gelegenheit, reichlich Kilometer mit dem Audi R15 plus zurückzulegen. Ein guter Zeitpunkt, Ihnen heute einmal das Cockpit unseres Diesel-Rennsportwagens zu erklären.

Mit einem Straßenauto kann man das Cockpit eines LMP1 überhaupt nicht vergleichen. Selbst ein echter Sportwagen wie der Audi R8 LMS bietet wesentlich mehr Komfort als der R15 plus. Er ist ein reinrassiges Rennauto, bei dem alles auf Speed und Effizienz ausgelegt ist und der über eine sehr direkt übersetzte Servolenkung verfügt.

Trotzdem versucht Audi Sport immer, uns Fahrern die Arbeit zu erleichtern und uns unter den gegebenen Umständen den bestmöglichen ‚Komfort‘ zu bieten. So sind im R15 plus einige Details anders gelöst worden als im Vorjahres-R15. Einige Schalter und Knöpfe sind jetzt auf einer Konsole rechts neben dem Sitz neu positioniert. Und der sogenannte ‚Pit Speed Limiter‘, der eine Geschwindigkeitsüberschreitung in der Boxengasse verhindern soll, befindet sich nun hinter dem Lenkrad.

Apropos Lenkrad: Die Oberflächenbeschaffenheit wurde so verändert, dass wir es noch besser greifen können. Das Lenkrad ist vollgepackt mit Elektronik ist. In diesem Jahr hat es nur die Funktionen, die wir am häufigsten benötigen: unter anderem die Schaltung, die Verstellung der Traktionskontrolle (ASR), die Verstellung der Bremsbalance, das Fernlicht und der Knopf für den Funk.

Die beiden ASR-Knöpfe haben eine hohe Bedeutung. Denn im Rennen versucht man immer, die Einstellung des ASR den jeweiligen Verhältnissen der Strecke und der



jeweiligen Reifen anzupassen – und die ändern sich in Le Mans während des Rennens permanent.

Auch die Bremsbalance zwischen Vorder- und Hinterachse wird ständig optimiert und justiert – unter anderem abhängig von den Temperaturen, die von den Sensoren an den Bremsen per Telemetrie an die Box gefunkt werden. Der Knopf für das Fernlicht hat eine besondere Zusatzfunktion: Drückt man ihn mindestens zwei Sekunden lang, beginnt das Licht an zu blinken. Damit können wir langsamere Fahrzeuge auf uns aufmerksam machen.

Zentral auf dem Lenkrad befindet sich ein Display, das frei programmiert werden kann. So nutzen die Mechaniker und Ingenieure zum Beispiel beim Warmlaufen des Motors und zum Kontrollieren andere Screens als wir Fahrer. Für uns am wichtigsten sind der eingelegte Gang – der besonders groß angezeigt wird –, die Rundenzeit und die sogenannte Deltazeit, mit der wir in jedem Sektor sehen, ob wir auf die jeweils schnellste Runde Zeit verlieren oder gewinnen. Das Display hat einen Tag- und einen Nachtmodus.

Hinter dem Lenkrad befinden sich auch die beiden Wippen, mit denen wir hoch- und runterschalten. Das heißt, dass man selbst in engen Spitzkehren und bei starkem Lenkeinschlag beide Hände am Lenkrad behalten und gleichzeitig schalten kann.

Wie in einem modernen Rennwagen üblich, kündigen kleine Lämpchen das Erreichen der Schaltdrehzahl an. Der Reihe nach leuchten grüne, gelbe und rote LEDs auf. Bei Rot wird geschaltet, was im R15 mithilfe eines elektro-pneumatischen Systems geschieht.

Das Lenkrad ist unten abgeflacht, um uns das Ein- und Aussteigen besser zu ermöglichen. Auf Fotos ahnt man gar nicht, wie eng es im Cockpit ist und wie schwierig es ist, die Beine bei einem Fahrerwechsel unter dem Lenkrad herauszuziehen.

Die Sitzposition im R15 plus ist vergleichbar mit der in einem Formel-1-Auto: Die Nase des Fahrzeugs ist hochgezogen, um einen optimalen Luftstrom unter dem Auto zu ermöglichen. Das bedeutet, dass die Füße sehr hoch liegen. Die Fersen befinden sich knapp unter der Höhe des Herzens. Das hat auch Einfluss auf die Blutzirkulation im Körper, aber man gewöhnt sich daran.

Der R15 plus ist ja ein offenes Fahrzeug. Eine kleine Windschutzscheibe, die optimal auf die Sitzposition der drei Fahrer abgestimmt ist, sorgt dafür, dass der Helm nicht zu sehr im Luftstrom steht. Natürlich legen die Aerodynamiker Wert darauf, dass



die Windschutzscheibe nicht zu hoch und zu breit ist. Denn das kostet Top-Speed auf den Geraden – und das ist in Le Mans ein extrem wichtiger Faktor.

Die Windschutzscheibe kann bei einem Boxenstopp übrigens ganz schnell ausgetauscht werden, wenn sie zu sehr verschmutzt ist – ja, wir schauen da wirklich durch! – oder sie durch Steinschlag beziehungsweise herumfliegenden Reifenabrieb beschädigt wurde.

Generell ist die Sitzposition im R15 sehr wichtig. Alle drei Fahrer müssen ähnlich sitzen, auch wenn sie unterschiedlich groß sind und eine unterschiedliche Statur haben. Und natürlich muss man extrem fest angeschnallt sein, um das Auto richtig zu spüren.

Interessant ist auch die Startfunktion des R15 plus: Wenn sie ausgeschaltet ist, funktioniert der Motor ganz normal. Wird sie gedrückt, läuft der Motor auf einer vorbestimmten Drehzahl. Das hilft nach einem Boxenstopp beim Anfahren.

‚Cut‘ wird in erster Linie dazu genutzt, einen Reset der Elektronik durchzuführen. Der ‚Event‘-Knopf ist dazu da, ein bestimmtes Ereignis – zum Beispiel einen unsauberen Schaltvorgang – in der Datenaufzeichnung zu markieren. Dann können sich die Techniker die Daten an dieser Stelle später ganz genau ansehen, um einen möglichen Fehler zu lokalisieren.

Die Pedalerie ist genauso wie in einem Serienauto: rechts Gas, links Kupplung und in der Mitte das Bremspedal, wobei die Kupplung nur zum Anfahren benötigt wird. Außerdem gibt es wie in jedem Straßen-Audi auf der linken Seite eine Fußstütze, die mir in den Kurven Halt gibt.

Im DTM-Auto habe ich mit dem linken Fuß gebremst, im R15 bremse ich meistens mit dem rechten – vor allem vor den Schikanen in Le Mans. Nur wenn vor schnellen Kurven ganz kurz gebremst wird, verwende ich dazu den linken Fuß.

Im Vergleich zu einem ‚normalen‘ Rennauto ist es im Cockpit des R15 plus übrigens ungewöhnlich leise, was für uns Fahrer sehr angenehm ist. Wobei der V10-TDI-Motor etwas lauter und rauer ist als der V12 TDI aus dem R10. Den hat man ab einer bestimmten Geschwindigkeit überhaupt nicht mehr gehört, sondern nur noch den Fahrtwind.

Den Motor des R15 plus nimmt man in allen Drehzahlbereichen wahr. Doch wenn man in einer langgezogenen Kurve vom Gas geht, kann man tatsächlich noch immer das Quietschen der Reifen hören – das ist für ein Rennauto völlig ungewöhnlich.



Ich würde Sie ja zu gerne einmal eine Runde im R15 plus mitnehmen, aber dafür ist es auf der Beifahrerseite einfach zu eng. Aber wenn sie die Bilder der Onboard-Kamera in Le Mans sehen, dann erahnen Sie in Zukunft vielleicht etwas besser, was sich bei uns im Cockpit Tag und Nacht so abspielt.“

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. 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.