



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 12

Ingolstadt, 22. 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.

„Nur noch zwei Wochen, dann muss ich bereits meine Koffer für Le Mans packen. Das Rennen des Jahres rückt also mit Riesenschritten näher.

Ich kann mich noch sehr gut an meinen ersten Le-Mans-Einsatz im Jahr 1997 erinnern. Damals erhielt ich erst wenige Tage vor dem Rennen einen Anruf von Ralf Jüttner. Ich kannte weder das Auto noch die Strecke, die ich nach meiner Ankunft erst einmal joggend erkundet habe. Trotzdem habe ich das Rennen gemeinsam mit Michele Alboreto und Stefan Johansson auf Anhieb gewonnen. Das war der Beginn meiner großen Liebe zu Le Mans. Inzwischen stand ich schon achtmal ganz oben auf dem Siegerpodest und starte zum 14. Mal bei diesem einzigartigen Event.

Die Autos haben sich seit meinem ersten Le-Mans-Einsatz gewaltig verändert. Im Joest-Porsche, den ich 1997 fuhr, hatten wir noch eine H-Schaltung. Da das Auto rechtsgelenkt war, musste ich mit der linken Hand schalten – das war ungewohnt und natürlich viel anstrengender als heute in unserem Audi R15 TDI, in dem die Schaltung mit pneumatischer Unterstützung mithilfe von Wippen am Lenkrad erfolgt.

Auch eine Servolenkung gab es damals nicht. Und das Auto war noch ein echter Zweisitzer mit einem einzigen Überrollbügel über Fahrer- und Beifahrerseite und viel Platz im Cockpit. Damals machte man sich noch nicht so viele Gedanken über die Aerodynamik, die heute sehr viel ausgefeilter und komplexer ist. Die Ingenieure kämpfen um jeden Millimeter, deshalb ist es auch die Sitzposition heute eine ganz andere als damals.

Audi hat die Entwicklung in Le Mans in den vergangenen zehn Jahren ganz stark beeinflusst und vorangetrieben. Ehe sich Audi in Le Mans engagiert hat, war es



praktisch unmöglich, die 24 Stunden ohne den Wechsel der Bremsscheiben durchzufahren. Das war auch bei Audi am Anfang noch ein Thema, wurde aber von den Audi-Sport-Ingenieuren sehr schnell gelöst. Heute halten die Bremsscheiben im R15 TDI sogar 30 Stunden ohne Probleme durch.

Einen ganz großen Entwicklungsschritt gab es 2001, als Audi erstmals die Turboaufladung mit der Direkteinspritzung kombiniert hat. Ein besseres Jahr hätten wir dafür gar nicht wählen können, denn 2001 war das Rennen mit dem großen Regen, und ohne den TFSI-Motor wäre es für uns zehnmals schwieriger gewesen. Durch den TFSI-Motor war das typische ‚Turboloch‘ verschwunden. Der TFSI spricht fast so gut an wie ein Saugmotor.

Was wir dann seit 2006 mit der TDI-Technologie geschafft haben, weiß jeder. Wir haben ein wichtiges Kapitel Motorsport-Geschichte geschrieben und einmal mehr die Bedeutung von Le Mans für den technischen Fortschritt unterstrichen. Seit dem ersten Rennen 1923 sind viele neue Technologien zu allererst in Le Mans eingesetzt worden, ehe sie dann später auch in Serie gegangen sind, zum Beispiel Halogen-Scheinwerfer oder Radialreifen. Die Entwicklung der Scheibenbremsen und der Scheibenwischer wurde durch die 24 Stunden von Le Mans ebenfalls beschleunigt.

Auch die Reifen haben sich in den vergangenen Jahren ganz gewaltig weiterentwickelt. Bei meinem ersten Sieg 1997 haben wir nur einen Reifentyp benutzt. Heute können wir zwischen vielen verschiedenen Varianten wählen. Wir fahren sogar nachts andere Michelin-Reifen als am Tag.

Ein anderes Beispiel für den technischen Fortschritt ist die Telemetrie. Auch 1997 stammte die Datenaufzeichnung im Fahrzeug von Bosch. Damals sah das eher noch wie ein Herzdiagramm aus. Damals haben wir die zur Verfügung stehenden Daten gemeinsam mit Michel Demont ausgewertet, der bei Joest noch immer dafür zuständig ist. Heute sind aber über 100 Sensoren im R15 TDI, die permanent Daten an die Box funken und in Echtzeit eine Fülle von Informationen liefern. Um aus der Datenflut die richtigen Schlüsse zu ziehen, braucht man mehrere Ingenieure.

Bosch ist ohnehin ein wichtiger Partner im Le-Mans-Projekt von Audi, denn beim R15 TDI stammen – wie schon beim R10 TDI – auch die Einspritzdüsen des Turbodieselmotors von Bosch. Dabei werden inzwischen Einspritzdrücke erreicht, die vor ein paar Jahren niemand für möglich gehalten hätte. Und davon profitieren auch die Audi-Kunden, denn die Erkenntnisse von Le Mans fließen direkt in die Serienentwicklung.



Ein tolles Auto, das ich 2003 in Le Mans gefahren bin, verfügte auch über einen von Audi Sport entwickelten Motor: der Bentley Speed 8, das einzige geschlossene Auto, das ich bisher in Le Mans bewegt habe. Wir fuhren damals mit schmalere Reifen als die offenen Prototypen. Und bei der Entwicklung des Speed 8 ging es neben der Traktion und Aerodynamik speziell auch um die Innenraumtemperatur und die Türen, die bei einem geschlossenen Le-Mans-Auto gut funktionieren müssen.

Apropos Bentley: Ich hatte einmal die Gelegenheit das Le-Mans-Siegerauto von 1928 zu fahren, einen Bentley Blower. Und auch einen Riley, den Le-Mans-Klassensieger von 1938. Wie bei den Auto-Union-Grand-Prix-Rennwagen, die ich ab und zu für die Audi Tradition bewegen darf, sieht man, welche Fortschritte die Automobiltechnologie in den vergangenen Jahrzehnten gemacht hat – gerade auch in Le Mans und mithilfe der 24 Stunden.

Deshalb passt dieses Rennen auch so perfekt zu Audi und unserem Credo ‚Vorsprung durch Technik‘.“

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.