

Speed



Audi

R8 R10 R15

11 x 24 h



Die Erfolgsgeschichte von Audi in Le Mans

Horst Bernhardt und
Guido Quirnbach

Vorwort

Dr. Wolfgang Ullrich



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Audi hat sich Ende der 90er-Jahre ganz bewusst für ein Engagement bei den 24 Stunden von Le Mans und bei den Sport-Prototypen entschieden. Die LMP1-Klasse lässt den Ingenieuren viel Spielraum und ist eine der technisch interessantesten Motorsport-Kategorien der Welt. Damit passt sie perfekt zu unserem Slogan „Vorsprung durch Technik“.

Le Mans bietet einem Automobilhersteller eine perfekte Möglichkeit, neue Technologien im Motorsport zu testen und voranzutreiben – und das mit Motoren, die einen engen Bezug zu unseren Serienmodellen haben. Das garantiert den Technologietransfer zwischen Motorsport und Serie.

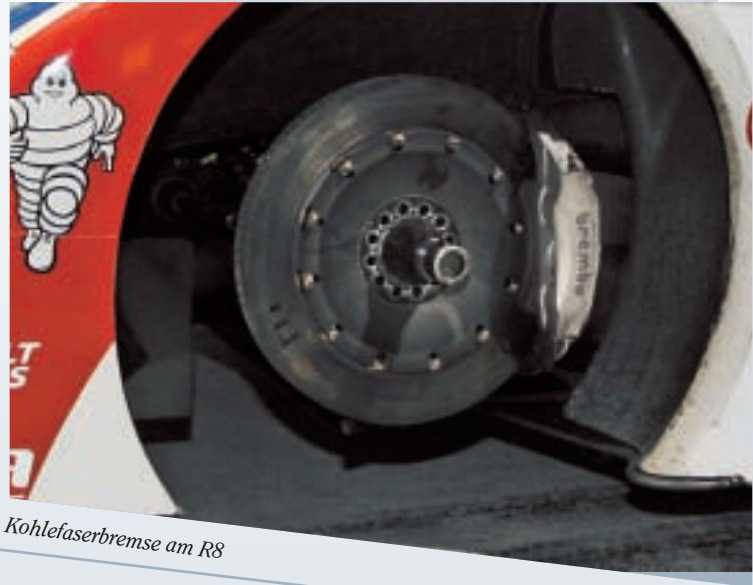
Der Automobile Club de l'Ouest (ACO) hat zudem die Zeichen der Zeit frühzeitig erkannt und die Automobilindustrie ermutigt, in Le Mans alternative Antriebskonzepte und Kraftstoffe einzusetzen. Audi hat diese Chance konsequent genutzt: 2001 haben wir erstmals – und auf Anhieb erfolgreich – die Kombination von Turboaufladung und Direkteinspritzung (TFSI) an den Start gebracht. Und mit dem ersten Le-Mans-Sieg eines Diesel-Fahrzeugs im Jahr 2006 hat Audi weltweit für Aufsehen gesorgt. Die Entscheidung, in Le Mans zu starten, fiel Mitte der 90er-Jahre. Für Audi Sport war es ein großer Schritt von den Supertourenwagen zu den Le-Mans-Prototypen. Der R8R war der erste reinrassige Rennsportwagen, der bei Audi entwickelt wurde. Davor basierten alle unsere Rennfahrzeuge noch auf Serienmodellen.

Wir haben schnell gelernt, im ersten Jahr mit dem R8R gleich ein Podiumsergebnis erzielt und 2000 mit dem technisch innovativen R8 den ersten von inzwischen acht Le Mans-Siegen geholt. Mit 63 Erfolgen bei 80 Renneinsätzen hat der Audi R8 Motorsport-Geschichte geschrieben.

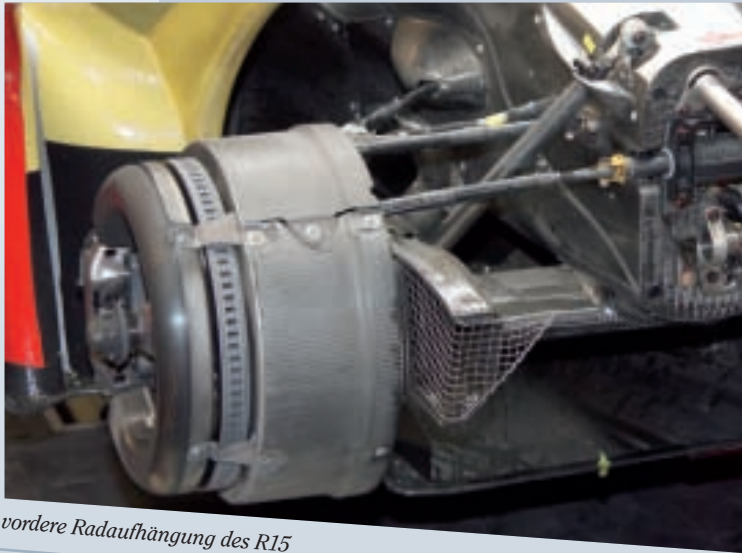
Es hat viele Automobilhersteller gegeben, die in Le Mans einen Zufallstreffer gelandet haben. Doch acht Siege bei nur elf Starts sind kein Zufall. Sie sind das Ergebnis einer Technologie-Führerschaft, die Audi seit Jahrzehnten auf vielen Gebieten für sich beansprucht.

Dr. Wolfgang Ullrich
Leiter Audi Sport

Motor-Getriebe des R8



Kohlefaserbremse am R8



vordere Radaufhängung des R15

Lenkrad des R10



V12 TDI Motor des R10





1999 war das bestbesetzte 24-Stunden-Rennen



Toyota dominierte das Rennen



Alle drei Coupés kamen nicht ins Ziel

1999: Der erste Auftritt

Der Einstieg von Audi bei den 24 Stunden von Le Mans war eine logische Folge der Rennaktivitäten. Ab den frühen 1980er-Jahren hatte Audi mit dem Quattro die Rallye-Szene aufgemischt und so ziemlich alles gewonnen, was es zu gewinnen gab. Es folgte werksseitig der Rennsport in dem für Audi bedeutenden Markt USA, wo man in der TransAm und IMSA-GTO mit dem Audi 80 und Audi 90 erfolgreich war. 1990 und '91 siegten die Ingolstädter in der DTM, es gab weitere Titel bei verschiedenen Landesmeisterschaften mit den Super-Tourenwagen auf Basis des Audi 80 bzw. Audi A4.

2000: Am Ziel der Wünsche

Le Mans 2000 war der erste Auftritt des neu entwickelten Audi R8 an der Sarthe. Das Auto wurde in erster Linie gebaut, um dieses Rennen zu gewinnen. Audi begann gleich nach dem Rennen 1999 mit der Analyse und hatte mit dem neuen Modell zwei Ziele: Der Speed und die Wartungsfreundlichkeit mussten verbessert werden.

Es entstand der Audi R8, der kurz vor Weihnachten 1999 von Frank Biela erstmals ausgeführt wurde.

Er war begeistert: „Der R8 ist dem 99er-Auto um Lichtjahre voraus!“



Emanuele Pirro begutachtet einen Cadillac



Tom Kristensen/Emanuele Pirro/Frank Biela



Stéphane Ortelli/Allan McNish/Laurent Aiello



Der Start



Jan Lammers im Dome kann in den ersten Runden Frank Biela hinter sich halten



Christian Pescatoris erster Start im R8

2001: Die Wasserschlacht

2001 stand zunächst unter keinem guten Stern. Der langjährige Joest-Racing-Stammfahrer Bob Wollek verunglückte unweit der Rennstrecke von Sebring tödlich, als er auf dem Fahrrad von einem 80-jährigen Wohnmobilmfahrer übersehen wurde. Der ewig jung gebliebene Straßburger wurde 57 Jahre alt.

Als wäre dies nicht schon schlimm genug, gab es für die gesamte Mannschaft am 25. April einen weiteren Schicksalsschlag: Aufgrund eines durch einen Fremdkörper verursachten Reifenschadens überschlug sich Michele Alboreto bei Probefahrten auf dem 11,3 km langen, kompletten EuroSpeedway Lausitz. Der 44-jährige Italiener hatte keine Chance und verstarb noch am Unfallort.

2002: Der Hattrick

Für Nostalgiker war Le Mans 2002 ein weiterer Kulturschock. Die Strecke erhielt wieder einmal einen Umbau. Ging es bis zum Vorjahr unter dem Dunlop-Bogen geradeaus in die Essais, so wurde nun das Gelände weitgehend abgetragen und die Abfahrt durch eine langgezogene Rechtskurve ersetzt. Die 24 Stunden mussten hier den Motorrädern Tribut zollen, die eine veränderte Einfahrt in den Bugatti-Circuit gefordert hatten. Dem fiel damit eine der traditionellen Passagen der 24 Stunden von Le Mans zum Opfer.



Marco Werner erhält die Trophäe für den besten Rookie im Training



Philipp Peter, Marco Werner und Michael Krumm fahren den dritten R8



Michael Krumm stellt den R8 auf den dritten Startplatz

2003: Schneller Mitläufer

Audi war 2003 in Le Mans nicht am Start, zumindest nicht mit dem R8. Dennoch, es gab sehr wohl Ingolstädter Beteiligung in Le Mans, nur steckte die Men-Power in Hemden der Farbe British-Racing-Green.

Der Volkswagen-Konzern setzte seine Karten in Le Mans 2003 nämlich auf Bentley.



Mika Salo kam nur im Training zum Einsatz



Frank Biela war schnellster Audi-Pilot im Training



Marco Werner bei den Fans im Camp



Seiji Ara im Goh R8

Und der britischen Luxusmarke sollte im dritten und letzten Jahr ihrer LeMans-Teilnahme der Sieg ermöglicht werden. Dafür stand der neue SPEED 8 mehr als nur einen Tag bei Audi Sport



Mika Salo/Frank Biela/Perry McCarthy

in Ingolstadt. Er wurde in Entwicklung und Testarbeit dem nun seit Jahren bewährten Standard von Audi angepasst, dazu kümmerte sich Joest-Racing um einen der beiden Werkswagen, wenn sie

auch nie offiziell in Erscheinung traten. Und als Draufgabe spendierte Audi noch die beiden Werksfahrer Tom Kristensen und Dindo Capello.

Dennoch fanden gleich drei Audi R8



Die Bentleys gehen sofort in Führung



Jan Lammers im Dome und Frank Biela führen die Verfolger an

Biela, Lammers und Lehto im Clinch





Emanuele Pirro vor Seiji Ara



Lehto im Champion-Audi hinter dem Bentley von Capello/Kristensen/Smith

den Weg an die Sarthe. Nach einem Jahr Pause war Champion wieder dabei, die mit J.J. Lehto, Emanuele Pirro und Stefan Johansson ein erfahrenes Trio an den Start brachten. Audi Sport Japan hatte nachgerüstet und sich einen R8 der letzten Baureihe von 2002 angeschafft. Neben Goh-Stammfahrer Seiji Ara verrichteten Jan Magnussen und Marco Werner den Dienst am Lenkrad. Mit Mika Salo und Perry McCarthy gab es auch zwei Formel-1-erfahrene Piloten im dritten R8, der von Audi UK eingesetzt wurde. Wobei dies für McCarthy nur bedingt zutrifft, bei elf Versuchen schaffte er es nie weiter

als bis ins Qualifikationstraining eines Grand Prix. Dritter Mann war Frank Biela. Damit wurde das siegreiche Trio der letzten drei Jahre auseinandergerissen, Biela bei Audi UK, Pirro bei Champion und Kristensen gar im Bentley.

Es gab noch etwas Nostalgisches bei Audi: der belgische Journalist Paul Frère, der 1960 das Rennen gemeinsam mit seinem Landsmann Olivier Genébién gewinnen konnte, erhielt im zarten Alter von nur 86 Jahren die Möglichkeit, im Rahmen des Vortests einen Audi R8 für einige Runden auf der 13,6 km langen Strecke von Le Mans zu pro-

bieren. Der rüstige Frère, der bis zu seinem Tod im Jahr 2008 Stammgast in Le Mans war und in verschiedenen Publikationen über den Klassiker berichtete, war flott unterwegs, auf den Geraden durchbrach er sogar die 300 km/h Marke. Und, wie er selbst feststellte, hat er trotz der Schikanen den Kurs niemals in so kurzer Zeit absolviert wie bei dieser Probefahrt.

Der Wettbewerb war auch 2003 eher dürrftig, wenn man über die Grenzen des Volkswagen-Konzerns hinaussieht. Zwar war erneut der Kleinserien-Hersteller Panoz mit seinem donnernden Frontmotor-LMP am Start, doch der



Johansson an der Tankstelle



J.J. Lehto liegt auf Platz drei

Christian Abt

Geburtsdatum: 08. Mai 1967

Als Spross von Johann Abt, der in den 60ern und 70ern des vorigen Jahrhunderts seinen Konkurrenten auf den deutschen und europäischen Bergrennpisten das Fürchten lehrte, war der Weg für Abt Junior vorgezeichnet.

Christian gewann als 16-Jähriger die deutsche Motocross Meisterschaft in der 50-ccm-Klasse. Bis zu seinem Wechsel auf vier Räder, sammelte der Allgäuer weiterhin fleißig Siegerpokale auf den staubigen Motocrosspisten.

Über die ADAC Formel Schule folgte der Einstieg in die Formel Junior. Christian Abts Formel-Karriere endete in der Formel-3-Meisterschaft. Obwohl er 1992 die B-Wertung gewinnen konnte und in Macau einmal Sechster wurde, blieb ihm der große Durchbruch bei den Monoposto verwehrt.

Mit einem Abt Audi Coupe startete Christian 1994 und 1995 im ADAC-GT-Cup. Im folgenden Jahr setzte Abt Motorsport auf den A4 Quattro und Christian Abt gewann die Privatfahrerwertung der Super-Tourenwagen-Meisterschaft.

1999 feierte Christian Abt den größten Erfolg seiner Karriere. Gegen die Werkskonkurrenz von Opel und Honda gewann er die deutsche STW-Meisterschaft. Beim Finale auf dem Nürburgring war Dramatik pur angesagt. Das Duell Abt gegen Opel-Pilot Uwe Alzen zog sich durch die ganze Saison. Bis 300 Meter vor der Zielflagge des letzten Rennens sah Christian wie der sichere Meister aus, dann wurde er vom überrundeten Roland Asch im Vectra ins Kiesbett befördert. Uwe Alzen jubelte im Ziel als vermeintlicher Meister. In Rüsselsheim knallten die Sektkorken, im Allgäu breitete sich Fassungslosigkeit aus.

Abt-Sportline protestierte gegen die Wertung des Rennens und bekam vor dem DMSB-Sportgericht recht, da Roland Asch den Ausgang des Rennens regelwidrig beeinflusste.

Zweimal wurde Christian ins Aufgebot von Audi in Le Mans berufen. Aufgrund eines elektronischen Problems am R8C sah er die Zielflagge in 1999 nicht. Zusammen mit Michele Alboreto und Din-



do Capello kam Christian 2000 auf dem dritten Platz ins Ziel, einerseits ein Erfolg, andererseits trauerte Christian der verpassten Chance hinterher, da das Trio lange führte.

Mit dem Start der neuen DTM im April 2000 in Hockenheim war auch Christian Abt mit von der Partie. Bis 2003 im Audi TT, ab der Saison 2004 im A4. Die ganz großen Erfolge blieben in der DTM für ihn jedoch aus. Ende 2007 beendete er seine DTM-Karriere.

Inzwischen sieht man Christian oft am Steuer des Audi R8 LMS, jenem GT3-Rennwagen, in dessen Entwicklung er von Beginn an eingebunden war.

Neben seinen Rennsport-Aktivitäten führt Christian zusammen mit seinem Bruder Hans-Jürgen das Familienunternehmen Abt-Sportline. Die erste Adresse, wenn es um veredelte Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern geht. Abt-Sportline ist darüber hinaus verantwortlich für den Aufbau und Einsatz der aktuellen DTM Audi A4.



Christian Abt im R8, Jahr 2000

Laurent Aiello

Geburtsdatum: 23. Mai 1969

Laurent Aiello durchlief die klassische Motorsportschule. Als 14-Jähriger gewann er die Französische Kart-Meisterschaft. Es folgte der Aufstieg in die Formel 3. 1990 gewann Laurent den prestigeträchtigen Formel-3-Grand-Prix in Monaco. Für den aufstrebenden Franzosen war in der Formel 3000 dann Endstation im Monoposto, da in Frankreich Tabakwerbung verboten war und Sponsor Marlboro ausstieg.

Er nahm daraufhin das Angebot von BMW an, die französische Super-Tourenwagen-Meisterschaft zu fahren, die er 1993 nur knapp gegen Frank Biela verlor. 1994 konnte er für Peugeot diesen Titel dann für sich entscheiden.

In Deutschland wurde Laurent Aiello durch seine Heldentaten in der STW-Meisterschaft und der DTM bekannt. Im knallgelben Hasseröder Peugeot 406 wurde er 1997 STW-Champion. Die Titelverteidigung verpasste er im folgenden Jahr nur knapp. Läppische drei Punkte betrug der Rückstand auf BMW-Star Johnny Cecotto.

Im selben Jahr gewann Laurent im Porsche GT1-98 die 24 Stunden von Le Mans gegen die versammelte Sportwagenelite von BMW, Mercedes, Toyota, Nissan und Co. Im Krimi von 1998 wechselte die Führung im Rennen ständig. Erst in der vorletzten Stunde übernahmen Aiello/McNish/Ortelli die Führung von Boutsen/Kelleners/Lees, nachdem deren Toyota GT-One mit Getriebschaden ausfiel.

1999 konnte Laurent Aiello die Britische Tourenwagen-Meisterschaft in einem Nissan gewinnen. Gleichzeitig stand

der Wechsel zu den Sportwagen bei Audi an. Dreimal startete Aiello für die Ingolstädter in Le Mans. Dem vierten Platz beim Debüt 1999 folgten zwei zweite Ränge in den Jahren 2000 und 2001.

In der neu geschaffenen DTM ging der Franzose 2000 für das Abt Team mit dem Audi TT an den Start. Gegen die Werksteams von Mercedes und Opel schlug sich die Truppe aus Kempten beachtlich. Platz 16 im ersten Jahr war mehr, als man erwarten durfte. Im darauffolgenden Jahr konnte Laurent bereits zwei Rennen gewinnen und schloss die Saison auf Platz fünf in der Meisterschaftstabelle ab. 2002 dann die Sensation. Laurent Aiello gewann die DTM und schlug mit dem von Abt-Sportsline privat eingesetzten TT die Werksteams von Mercedes und Opel.

Nach einer weiteren Saison bei Abt, die Laurent auf dem sechsten Tabellenrang abschloss, suchte der Franzose eine neue Herausforderung. Mit dem



Wechsel zum Opel DTM-Team begann der sportliche Abstieg des Laurent Aiello. Die Rüsselsheimer schafften es auch im fünften und sechsten Anlauf nicht, ein konkurrenzfähiges Auto auf die Räder zu stellen. Zwei vierte Plätze waren die magere Ausbeute in 21 Rennen, für einen der schnellsten Tourenwagenfahrer der Welt. Ende 2005 zogen die Verantwortlichen in Rüsselsheim die Reißleine und beendeten die erfolglose DTM-Vorstellung. Laurent Aiello hätte ein würdigeres Ende seiner Karriere verdient.



Laurent Aiello 1999

2009



Audi Sport Team Joest

Audi R15 TDI Chassis 104

Rinaldo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish

Qualifying: 2., Zeit: 3,23.650 h = 240,925 km/h (McNish)

Rennen: 3., 376 Runden, 5.124,504 km = 212,734 km/h

Standzeit in Box: 1.01,50 Stunden



Audi Sport North America

Audi R15 TDI Chassis 105

Lukas Luhr/Mike Rockenfeller/Marco Werner

Qualifying: 6., Zeit: 3,25.780 h = 238,431 km/h (Werner)

Rennen: Ausfall 21.30 Uhr (Unfall)



Audi Sport Team Joest

Audi R15 TDI Chassis 101

Timo Bernhard/Romain Dumas/Alexandre Premat

Qualifying: 7., Zeit: 3,27.106 h = 236,905 km/h (Premat)

Rennen: 13., 333 Runden, 4.538,457 km = 188,405 km/h

Standzeit in Box: 3.17,14 Stunden

1999 startete Audi mit den Typen R8R und dem R8C zum ersten Mal in Le Mans. **2009** stellen sich die Ingolstädter, nun mit dem revolutionären R15TDI, zum elften Mal dieser Herausforderung. Dem ersten Gesamtsieg im R8 in 2000 folgten sieben weitere – 2006 das erste Mal mit dem dieselbetriebenen R10TDI.

Tom Kristensen, der 2008 seinen achten Sieg in Le Mans feierte, Allan McNish oder Marco Werner, stellvertretend hier genannt, sind die Helden hinter dem Volant. Hier erleben Sie die lückenlose Dokumentation einer außergewöhnlichen Erfolgsserie.

Vom R8 in 1999 bis zum R15 TDI in 2009 – alle Fahrzeuge und Portraits aller Fahrer, die für Audi in Le Mans an den Start gingen. Vorstellung der Teams. Ausführliche Rennberichte mit viel Hintergrundinformationen, abgerundet durch einen großen Statistikteil.



ISBN-Nr.: 978-3-00-028613-1