

Heinz Hollerweger zum Audi R8 LMS: Weniger Widerstand, mehr Abtrieb

Rund um die Rennstrecke im portugiesischen Portimao stellt Audi zur Zeit die neuen R8 V10, den V10 plus vorgestellt und den parallel entwickelten Rennwagen R8 LMS. Nach den Testfahrten sprach mit Heinz Hollerweger, Geschäftsführer der quattro GmbH, über den neuen GT3-Racer, der beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring seinen ersten sensationellen Erfolg feierte. Das Interview führte Wolfgang Hoffmann.

Wofür steht die Bezeichnung R8 LMS?

„Der erste Rennwagen, mit dem Audi Le Mans im Jahr 2000 gewonnen hat, trug die Bezeichnung R8 – die daraus abgeleitete und im Jahr 2003 vorgestellte Sportwagenstudie hieß Audi R8 LMS. Heute steht der LMS für die Kundensport-Rennversion des Audi R8.“

Was unterscheidet den R8 LMS vom zivilen R8 V10 plus?

„Für mich sind eher die Gemeinsamkeiten das Erstaunliche. Wir haben ja mehr als 50 Prozent Gleichteile zum Serienauto. Die wesentlichen Highlights sind der intelligente Materialmix aus Aluminium Space Frame (ASF) und Kohlefaser. Da ähneln sich beide Modelle ganz stark. Das zweite Highlight ist der V10-Motor. Der kommt vom gleichen Band in unserer Fabrik im ungarischen Győr. In der Produktion machen wir zunächst nicht mal einen Unterschied, ob dieses Aggregat für die Serie oder den Renneinsatz vorgesehen ist. Was den LMS unterscheidet, sind das Getriebe und der Heckantrieb, der reglementbedingt sein muss. Und natürlich spezielle Details wie Überrollkäfig oder die spartanische Innenausstattung, um den extremen Leichtbau auch auf dieser Seite zu unterstützen. So ist es uns gelungen, trotz umfassenderer Sicherheitsvorkehrungen das Basisgewicht des Rennwagens gegenüber dem Vorgängermodell von 1250 auf 1225 Kilogramm zu verringern. Und natürlich verfügt der Rennwagen über andere aerodynamische Elemente.“

Welche wären das?

„Das neue Aerodynamik-Konzept des Audi R8 umfasst erstmals einen voll verkleideten Unterboden und einen konzeptionell integrierten hinteren Diffusor – dieser ist beim R8 LMS deutlich stärker ausgeprägt. So kann der Heckflügel kleiner ausfallen und der Abtrieb wird verbessert, ohne dass der Luftwiderstand in gleichem Maße steigt. Die über einen größeren Querschnitt nach hinten geöffneten Radhäuser der Räder tragen ihren Teil zur Verbesserung des Luftflusses bei. Luftdurchsatz und Kühlfläche des Wasserkühlers im Vorderwagen fallen um zehn Prozent größer aus, um für höchste Außentemperaturen gewappnet zu sein. Damit sich die Rennfahrer noch besser auf ihre Aufgaben konzentrieren können, wurde die Frischluftzirkulation im Cockpit verbessert. Bei einem Tempo von 200 km/h beträgt der Luftdurchsatz 250 Liter pro Sekunde. Audi hat diese Verbesserungen erzielt, obwohl die aerodynamischen Freiräume im Reglement ab 2016 deutlich geringer sind.“

Warum hat der R8 LMS „nur“ 580PS und nicht 610 wie das Serienmodell R8 V10 plus?

„Die Rennreglements zwingen uns dazu, die Ansaugquerschnitte je nach Rennserie zu modifizieren. Je nachdem, ob wir auf der Langstrecke, der Blanc Pain, in Asien oder den USA fahren, erzielen wir so Leistungen zwischen 500 und 580 PS.“

Welche Fahrleistungen lassen sich so realisieren?

„Das ist schwer zu benennen, weil es im Rennen auch gar nicht so sehr auf die bloße Beschleunigung ankommt. Trotzdem können wir einen Anhaltswert geben mit 2,8 Sekunden von Null auf Tempo 100. Querbeschleunigung ist da schon ein aussagekräftigerer Wert, und den können wir mit sehr guten 2,1 g angeben. Obwohl wir mit dem neuen Auto reglementbedingt über weniger Motorleistung als bisher verfügen, erzielen wir dank eines überragenden Fahrwerks und verbesserter Aerodynamik größere Kurvengeschwindigkeiten als bisher und Höchstgeschwindigkeiten in der Größenordnung um 300 km/h.

Ist der Verbrauch für den R8 LMS ein Thema?

„Der ist insofern ein Thema, weil wir dank guter Aerodynamik weniger Tankstopps benötigen. Das war einer unserer Vorteile bei unserem Sieg auf dem Nürburgring im vergangenen Monat. Jetzt konzentrieren wir uns auf Spa an diesem Wochenende und wollen wieder gut abschneiden. Dort fährt das weltweit am stärksten besetzte GT 3-Feld. Eine echte Herausforderung für uns.“

Wann kommt der neue Audi R8 LMS in die Hand von privaten Rennsportteams?

„Auch unsere ersten Einsätze waren ja mit privater Beteiligung. Aber für den breiten Kundensport können wir Ende des Jahres liefern.“

Was kostet so ein Rennfahrzeug eigentlich?

„Das hängt natürlich stark von den Kundenwünschen ab. Aber grob gerechnet sprechen wir von Größenordnungen zwischen 350 000 bis 360 000 Euro.“

Von welchen Stückzahlen sprechen Sie da?

Von der ersten R8 LMS-Generation haben wir in zweieinhalb Jahren rund 140 Stück verkauft. Das hat auch die Konkurrenz beeindruckt. Vom neuen Fahrzeug erwarten wir nochmal eine deutliche Steigerung dieses Erfolges.“ (ampnet/tw)

Bilder zum Artikel



Heinz Hollerweger.



Heinz Hollerweger.



Heinz Hollerweger.
