



BILD DER WOCHE

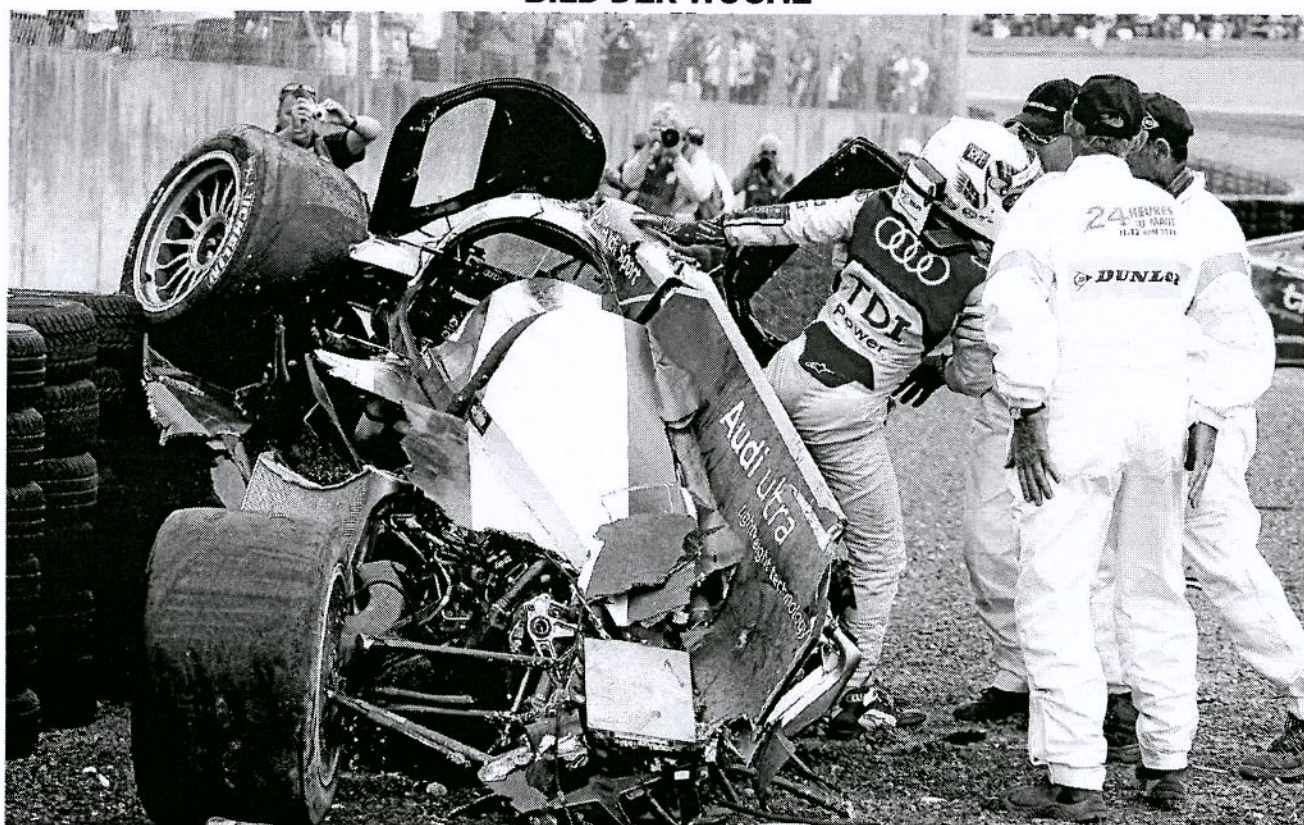


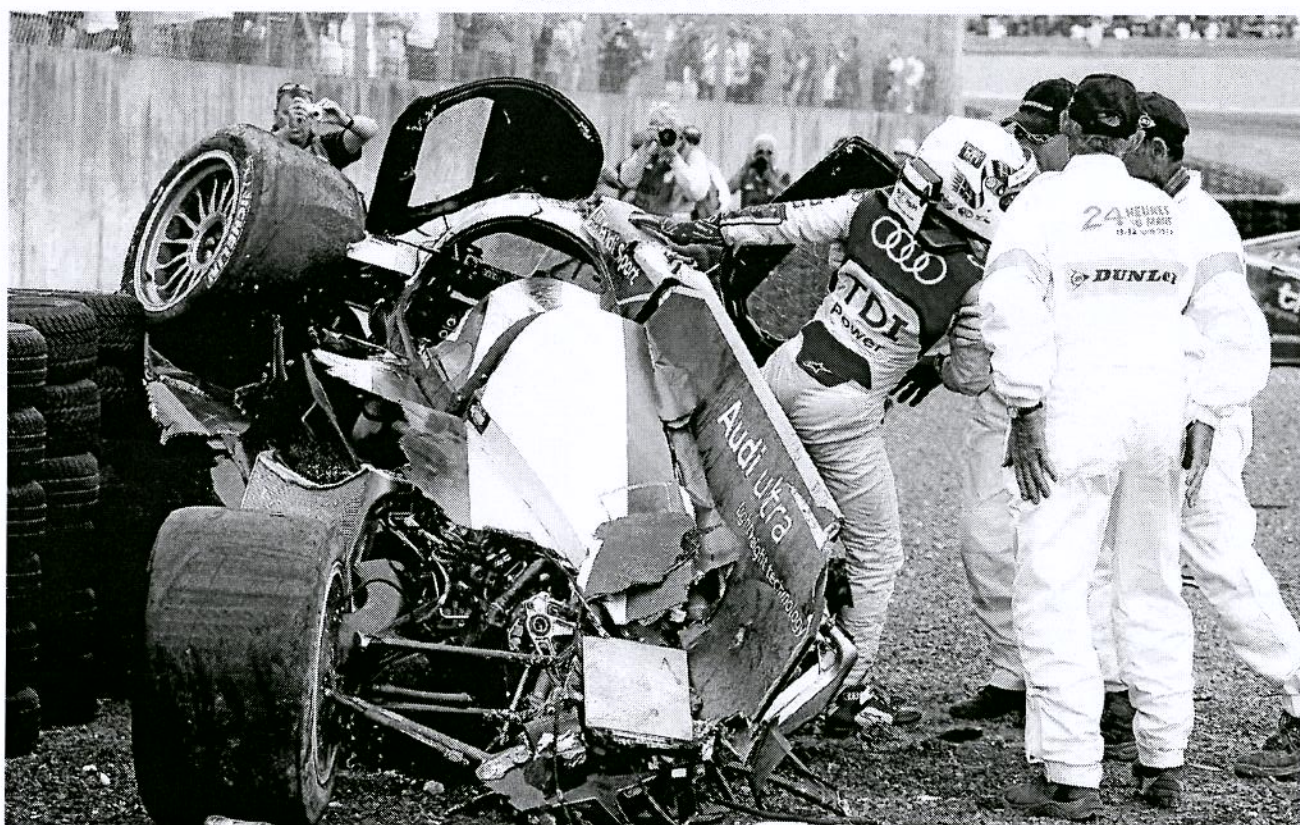
BILD: VINCENT MICHIELLE/REX

24 Stunden – und nur kurz die Konzentration verloren

Ein spektakulärer Unfall von Audi-Pilot Allan McNish hat beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans beinahe für eine Katastrophe gesorgt. Beim Versuch, die Führung zu übernehmen, kollidierte der Schotte mit einem langsameren Ferrari, sein R18 TDI knallte ins Kiesbett. Dabei wäre der Audi beinahe über die Reifenstapel geflogen, hinter dem zahlreiche Streckenposten und Fotografen standen. Wie durch ein Wunder wurde niemand verletzt. Sogar McNish konnte selbst aus dem schwer beschädigten Fahrzeug aussteigen. (SON/SID)



BILD DER WOCHE



EILF VINCENT MICHEL/PA

24 Stunden – und nur kurz die Konzentration verloren

Ein spektakulärer Unfall von Audi-Pilot Allan McNish hat beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans beinahe für eine Katastrophe gesorgt. Beim Versuch, die Führung zu übernehmen, kollidierte der Schotte mit einem langsameren Ferrari, sein R8 TDI knallte ins Kiesbett. Dabei wäre der Audi beinahe über die Reifenstapel geflogen, hinter dem zahlreiche Streckenposten und Fotografen standen. Wie durch ein Wunder wurde niemand verletzt. Sogar McNish konnte selbst aus dem schwer beschädigten Fahrzeug aussteigen. (SON/SID)

Sonntagsblick
8008 Zürich
044/ 259 62 62
www.sonntagsblick.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 238'178
Erscheinungsweise: wöchentlich



Themen-Nr.: 651.75
Abo-Nr.: 1071642
Seite: 42
Fläche: 48'876 mm²



Mit dem Schweizer Marcel Fässler und dem komplett neu entwickelten R18 TDI peilt Audi dieses Wochenende beim legendären 24-Stunden-Rennen von Le Mans den zehnten Gesamtsieg an.

VON RAOUL SCHWINNEN

Das Duell zwischen Vorjahressieger Audi und Erzkonkurrent Peugeot verspricht dieses Jahr ganz besonders grosse Spannung: Weil das Reglement deutlich kleinere Motoren vorschreibt, konstruierte Audi für Le Mans 2011 drei komplett neue Fahrzeuge. Mit der Folge, dass die neun Audi-Werks-piloten erstmals seit zwölf Jahren nicht mehr im Freien, sondern wie ihre Peugeot-Konkurrenten unter

einer geschlossenen Haube sitzen. «**Aerodynamische Effizienz ist mit dem neuen Reglement in Le Mans noch wichtiger als bisher**», erklärt Audi-Motorsportchef Wolfgang Ullrich. Denn statt wie bislang ein 5,5-Liter-V10-Dieselmotor sitzt den Fahrern im neuen Audi R18 TDI «nur» noch ein 3,7-Liter-V6-TDI im Genick. Dennoch erreicht der neue Bolide dank perfekter Aerodynamik und ausgereiztem Leichtbau

praktisch die gleiche Höchstgeschwindigkeit und ähnlich schnelle Rundenzeiten wie der Vorgänger R15 TDI.

Ein komplett neues Auto ist aber wie eine Wundertüte und birgt immer gewisse Risiken.

«Aerodynamische Effizienz



ist noch wichtiger als zuvor»

Wolfgang Ullrich, Audi

Kinderkrankheiten sind nicht auszuschliessen. Und gerade das kann sich bei einer Ausdauerprüfung über 24 Stunden fatal auswirken. Wolfgang Ullrich betont: «In Le Mans spulen wir an einem Wochenende fast die Distanz einer ganzen Formel-1-Saison mit demselben Auto ab – praktisch nonstop, ohne die Möglichkeit grösserer technischer Veränderungen.» Deshalb wurde der R18 wie schon seine Vorgänger mit dem Schwergewicht auf Effizienz und Zuverlässigkeit entwickelt.

F1-Erfahrung

Peugeot dagegen setzt weiterhin kompromisslos auf Speed und

geballte Formel-1-Routine. Das beginnt beim ebenfalls stark modifizierten Renner 908, mit dem die Franzosen im Gegensatz zu Audi seit Jahresanfang bereits viele Erfahrungen bei Tests und zwei Langstreckenrennen sammeln konnten. Und setzt sich bei den Piloten fort. Bis auf Simon Pagenaud verfügen alle acht weiteren Peugeot-Werksfahrer über F1-Erfahrung. Aber **viele Testkilometer, ein schnelles Auto und ebensolche Piloten sind in Le Mans noch lange keine Erfolgs-garanten.** Diese bittere Erfahrung mussten die Franzosen im letzten Jahr machen, als alle vier Boliden mit den schnellsten Qualifikationszeiten von der Spitze aus starteten, aber nach 24 Stunden kein Auto ins Ziel kam. «Das wird sich heuer nicht wiederholen», hat sich Peugeot-Sportdirektor Bruno Famin geschworen. ●



Ein Sieger gibt sich die Ehre

Genau 20 Jahre nach dem Sieg beim 24-Stunden-Rennen brachte Mazda den erfolgreichen Boliden 787B nach Le Mans zurück. **Der Renner mit dem 4-Rotor-Wankelmotor**, der aus nur 2,6 Litern Hub-



raum 700 PS presste, realisierte 1991 bei seinem Sieg ein Durchschnittstempo von 205,333 km/h. **Pilotiert von Johnny Herbert, Bertrand Gachot und Volker Weidler, gewann er damals klar vor den favorisierten Teams von Jaguar (XJR12) und Mercedes-Benz (C11).** Bei den gestrigen Jubiläumsrunden fuhr der Mazda-Siegerwagen von 1991 neben Johnny Herbert übrigens auch Hollywood-Schauspieler und Rennfahrer Patrick Dempsey.

Le Mans in TV und Internet

Sie sitzen gemütlich zu Hause und wollen dennoch über das aktuelle Renngeschehen informiert sein? Kein Problem. Eurosport sendet 40 Stunden live aus Le Mans und überträgt das Rennen nonstop. Sat.1 blickt mit dem ehemaligen Werkspiloten Hans-Joachim Stuck hinter die Kulissen und bringt am Dienstagabend im Format «24 Stunden» eine umfangreiche Reportage vom «Rennen des Jahres». Und seit dem Start ist unter www.audi-microsites.com/lemans «Audi Live Racing» online. **Dort gibts, stets aktuell, On-board-Aufnahmen der drei Audi-Boliden sowie deren Telemetriedaten und Infos über Tempo, gewählten Gang und momentane Streckenposition.** Hinzu kommt alle zwei Stunden eine Zusammenfassung des bisherigen Renngeschehens und via Twitter eine Beurteilung des Rennens durch den fünffachen Le-Mans-Sieger Emanuele Pirro. ●



Erster Schweizer Le-Mans-Sieg?

Zum sechsten Mal tritt der 34-jährige Marcel Fässler (Bild) beim 24-Stunden-Klassiker von Le Mans an. Obwohl dem Schwyzer das Glück bislang nicht besonders hold war – er kam erst einmal ins Ziel –, empfindet der Audi-Werkspilot das Rennen als etwas Besonderes. Fässler: «Der über 13 Kilometer lange Kurs mit seinen langen Höchstgeschwindigkeitsgeraden und den sehr schnellen Kurven ist am Tag und in der Nacht schlicht faszinierend. **Dazu kommen die vielen Überholmöglichkeiten. Was will man als Rennfahrer mehr?**» Vielleicht nach Rang zwei im letzten Jahr heuer den Gesamtsieg? Es wäre bei der 79. Austragung des Rennens der erste eines Schweizer. «Mit Blick aufs Endergebnis im Vorjahr ist natürlich nur noch eine Steigerung denkbar», schmunzelt Fässler. Stapelt dann aber gleich wieder tief und kalkuliert kühl: «Die drei Peugeot- und unsere drei Audi-Fahrerpaarungen sind so ausgeglichen, da liegen meine Siegchancen bei eins zu sechs.»

Auch wenn Fässler nach seinem Renndebüt im neuen Audi R18 TDI



vor gut einem Monat beim 1000-Kilometer-Rennen in Spa (B) mit Rang fünf noch leicht enttäuscht war, zeigte sich der Trainings-schnellste gestern vor dem Start zum Saisonhöhepunkt zuversicht-

lich: «Vor allem unser letzter Test vor zwei Wochen brachte uns nochmals einen grossen Schritt vorwärts.» Einzig vor Feindberührung bei Überholmanövern fürchtet er sich. «Durch die geringere Motorleistung ist dieses Jahr die Aerodynamik noch wichtiger», erklärt er. **«Schon die kleinste Karosserie-Beschädigung kann verheerende Auswirkungen aufs Fahrverhalten haben.»**

Sollte am Schluss aber nicht Fässlers Audi die Nase vorne haben, sondern seine Teamkollegen mit der Startnummer eins, stünden gar zwei «Schweizer» auf dem Siegerpodest. Denn sowohl der Franzose Romain Dumas als auch der Deutsche Mike Rockenfeller haben ihren Wohnsitz in der Schweiz. Dumas wohnt in Basel, Rockenfeller im thurgauischen Altnau am Bodensee. ●

RAOUL SCHWINNEN

Sonntagsblick
8008 Zürich
044/ 259 62 62
www.sonntagsblick.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 238'178
Erscheinungsweise: wöchentlich



Themen-Nr.: 651.75
Abo-Nr.: 1071642
Seite: 42
Fläche: 48'832 mm²

Und schon nach 53 Minuten krachte es

Erst 53 Minuten sind absolviert, als der Horror bei den 24 Stunden von Le Mans Einzug hält. Audi-Pilot Allan McNish (41) kollidiert mit einem Ferrari, knallt in die Reifenstapel und wirbelt mit dem Boliden durch die Luft. Um ein Haar fliegt das Auto über die Begrenzung, hinter welcher Streckenposten und Fotografen chancenlos gewesen wären. Wie durch ein Wunder verletzen die herumwirbelnden Wrackteile und Reifen niemanden. Und nach ein paar Minuten klettert der

Schotte offenbar unverletzt aus dem Wrack. Diesmal kommen die am McNish-Crash Beteiligten mit dem Schrecken davon. Anders 1990, als er in Donington in der F3000-Serie über die Gummireifen hinausschoss und einen Zuschauer tödlich verletzte. Auch Erinnerungen an die schwerste Katastrophe im Motorsport werden wach: 1955 starben in Le Mans bei einem Unfall 84 Menschen durch die herumfliegenden Wrackteile. ● S. M.

