Audi bereitet Mensch und Material auf Le Mans vor

Die 24 Stunden von Le Mans am 14. und 15. Juni sind für das Audi Sport Team Joest jedes Jahr aufs Neue der Saisonhöhepunkt. Denn zum einen ist es das größte Langstrecken-Rennen der Welt mit den meisten Fans und der doppelten WEC-Punktzahl. Zum anderen ist die Vorbereitung darauf intensiver als bei jedem anderen Rennen.

Wenn die Mechaniker die drei Audi R18 e-tron quattro auf den Wettkampf vorbereiten oder im Rennen die Boxenstopps absolvieren, erkennt der interessierte Beobachter vor allem eines: Routine. Die Abläufe sitzen, die Radwechsel passen, das Betanken und die Fahrerwechsel sind punktgenau getaktet. Der Grund: Die Mechaniker haben diese Choreografie bereits hunderte Male einstudiert – zudem werden die Abläufe Jahr für Jahr verbessert.

Im Vergleich zur DTM werden bei einem Boxenstopp in Le Mans nicht nur die Reifen getauscht: In einem ersten Schritt wird der Rennwagen betankt, erst danach werden die Räder gewechselt – falls überhaupt erforderlich. Dabei dürfen höchstens vier Mechaniker an einem Auto in der Boxengasse arbeiten, so schreibt es das Reglement vor. Zwei von ihnen dürfen die Reifen wechseln. Umso wichtiger sind daher auch hier präzise Abläufe. Dies beginnt bei der physischen Fitness der Mechaniker und reicht über die Vorbereitung des Materials bis hin zu blind beherrschten Handgriffen.

„Seit Januar trainieren unsere Jungs zwei Mal pro Woche je zwei Stunden im Fitness-Studio“, erklärt Ralf Jüttner, Teamdirektor des Audi Sport Team Joest. Dabei hat ein Fitness-Trainer eigens ein spezielles Programm für die Motorsport-Mannschaft zusammengestellt. „Ausdauer und Kraft sind nur zwei Aspekte“, erklärt Stefan Grimm, der als Crew-Chief beim Audi Sport Team Joest für die Boxenmannschaft zuständig ist. „Ziel ist es, sich nicht zu verletzen, während man beispielsweise mit Rädern und Schlagschrauber hantiert.“ Dr. Christian John, seit 1983 Teamarzt bei Audi Sport, hat deshalb spezielle Übungen für besonders belastete Muskelpartien der Mechaniker-Mannschaft entwickelt. Auch bei der Ernährung gibt der Arzt am Rennwochenende praktische Ratschläge.

Bereits frühzeitig arbeitet sich das Team in die Technik der Rennwagen ein, die Jahr für Jahr weiterentwickelt werden. So sind die Chefmechaniker des Audi Sport Team Joest stets dabei, wenn eine neue Rennwagen-Generation im Winter von der Audi-Test-Mannschaft erprobt wird, um Instruktionen für die gesamte Crew zu erstellen. In Ingolstadt baut das Einsatzteam vor Saisonbeginn dann die Rennwagen erstmals selbst auf. „Dabei üben wir den Austausch aller Teile und bereiten spezielle Werkzeuge vor. Zudem dokumentieren wir einzelne technische Aufgaben präzise“, sagt Stefan Grimm. Beispielsweise sind Fahrwerkselemente wie die sogenannten Viertelfahrwerke – die Aufhängungen jedes einzelnen Rades – an der Rennstrecke bereits vormontiert verfügbar und entsprechen der jeweils aktuellen Fahrwerkseinstellung. Touchiert ein Rennfahrer bei einem Unfall die Streckenbegrenzung und verbiegt sich die Aufhängung, kann das Team die ganze Baugruppe austauschen. „Das dauert etwa vier bis fünf Minuten“, rechnet der Joest-Mitarbeiter vor.

Zeitlich noch eindrucksvoller ist der Wechsel von Karosserieteilen, die im Zweikampf mit dem Gegner beschädigt werden können. Den Wechsel eines Heckelements mitsamt Flügel und Diffusor sowie der Motorabdeckung in der Box verrichten die flinken Hände in 60 bis 70 Sekunden. „Je ruhiger man arbeitet, desto schneller ist man“, analysiert der Mechaniker. „Über viele Schritte müssen wir gar nicht mehr nachdenken. Das geht dann so automatisch wie Zähneputzen.“ Voraussetzung ist, dass zuvor alle Ersatzteile auf Passgenauigkeit geprüft und adaptiert sind. Es ist viel Arbeit, die in diese detailreiche Vorbereitung fließt, denn für die 24 Stunden von Le Mans muss eine ausreichende Menge an Ersatzteilgruppen vormontiert sein.

Die größte Herausforderung folgt am Schluss. „Rund um das Rennen herum sind wir nonstop wach“, so Stefan Grimm. „Ernährung und Fitness sind deshalb besonders wichtig. Selbst zwischen den Boxenstopps schlafen wir kaum, denn der Funkverkehr hält uns wach.“ Über die Sprechfunkverbindung erhält die Mannschaft vom Renningenieur an der Boxenmauer alle Einsatzkommandos.