

Audi zum achten

Historiker müssen tief in die Geschichtsbücher eintauchen, um die letzte Ausgabe des 24 Stunden Rennens zu finden, in dem alle vier Klassensieger ein völlig problemfreies Rennen erlebten. Doch genau das gelang 2008 Audi, Porsche, Aston Martin und Ferrari. Nach einer strategischen Meisterleistung holte Audi vor den an sich schnelleren Peugeot 908 den achten Le Mans-Sieg, den dritten er suite seit 2006 mit dem Diesel-R10. Beide Rivalen um den Gesamtsieg setzten auf 5,5 Liter große V12-Selbstzünder und ließen damit die mit Benzinmotoren angetretene Konkurrenz weit hinter sich. Im Qualifying lagen zwei der drei Peugeot über fünf Sekunden vor dem besten Audi und unterboten ihre Bestzeit vom Vorjahr um fast acht Sekunden. Stéphane Sarrazins Pole-position-Zeit von 3.18,513 Minuten bedeutete einen Schnitt von 247,16 km/h. Das Le Mans-Reglement soll zur Erprobung neuer Technologien ermuntern, und so fuhren alle Wagen einschließlich der Diesel mit einem bestimmten Anteil an Biokraftstoff im von Shell gelieferten Sprit. Das Tankvolumen der LMP1-Wagen wurde von 90 auf 81 Liter reduziert, im Gegenzug konnten die Benziner einen um drei Prozent vergrößerten Luftmengenbegrenzer einsetzen. Erstmals durften von einem Serienwagen abstammende Motoren wie der 6,0-Liter-V12 von Aston Martin auch in einen LMP1-Prototypen – in diesem Fall ein Lola – installiert werden. Der veranstaltende ACO will es schaffen, die Rundenzeiten der schnellsten Autos im Rennen nicht unter 3.30 Minuten sinken zu lassen. Nur so können sich die Organisatoren größere Änderungen am 13,629 Kilometer langen Kurs ersparen. Um die Autos künstlich einzubremsen, wird unter anderen der maximale Ladedruck der Diesel reduziert. Während der Le Mans-Woche erlebten Hideki Noda und Mike Newton ein für Sportwagenrennen neues Phänomen: Ihre Lola hoben nach Querstehen hoch in die Luft ab. Nicht weniger als fünf solcher Zwischenfälle ereigneten sich im Vorfeld des Rennens, was den ACO dazu veranlasste, über eine Neufassung der aerodynamischen Vorschriften nachzudenken. Ziel soll es sein, den Anpressdruck zu mindern und den Luftwiderstand zu erhöhen. **Andrew Cotton** blickt auf das Rennen und die siegreichen Teams zurück.

3.18,513 gegen 3.23,847: Über fünf Sekunden trennten in Qualifying den schnellsten Peugeot vom schnellsten Audi – ein Abstand, den die Frauzosen zunächst auch beim start dokumentierten.

