

VLN / 24H



News-Überblick

Grossansicht

© LMS-Engineering

Bleibt vorerst in der Garage: Der Audi TT-RS von LMS Engineering

VLN: LMS Engineering zieht Audi TT-RS zurück

Von Sören Herweg

13.03.13-20:50

Aufgrund von Lieferverzögerungen und Reglementsfragen bleibt der neue Audi TT-RS mit der Startnummer 1 vorerst in der Garage

LMS Engineering, das VLN-Meisterteam von 2012, wird den Audi TTRS mit der Startnummer 1 in der VLN und beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring nicht an den Start bringen. Teamchef Andreas Lautner zu den Gründen, die zu diesem einschneidenden Schritt führten: «Die bestellten Kurbelwellen für unseren Zweiliter-Fünfzylinder waren uns für Ende Februar zur Auslieferung bestätigt worden. Unser Lieferant kann diesen Termin nun aufgrund von Fertigungsproblemen nicht halten und avisiert eine Lieferung Ende Mai. Zudem wurden wir über diese signifikante Verzögerung erst jetzt informiert.»

Dadurch ist es nun auch zu spät für ein alternatives technisches Konzept. «Wir sehen uns nicht mehr in der Lage, den Audi TTRS noch rechtzeitig auf unseren 4-Zylinder-Motor aus dem VW Scirocco GT24 umzurüsten,» so ein enttäuschter Lautner. «Ein K.O.-Kriterium ist hier die Position des Stabilisators, der mit dem Turbolader kollidiert. Auch die Umrüstung auf das im Scirocco genutzte Bosch MS4-Steuergerät ist sehr aufwendig, aber unsere Zulieferer würden nun ohnehin bis April brauchen, um die Kabelbäume anzufertigen - und dann haben wir noch nicht getestet.» Somit ist auch der Plan nicht mehr realisierbar, ab VLN-Lauf 2 mit einem Vierzylinder-TTRS anzutreten.

Allerdings führten auch Unstimmigkeiten bezüglich der technischen Einstufung maßgeblich zum Rückzug des LMS-TTRS. «Unser Konzept basierte von Anfang an auf dem Einsatz eines mittels hubreduzierter Kurbelwelle umgebauten Fünfzylinder-Motors. Der Antrag auf seriennahe Einstufung dieses Fahrzeuges wurde jedoch abgelehnt, obwohl alle Punkte des Reglements hierfür die Grundlage gegeben hätten,» wundert sich Lautner, sollte doch sein Audi TTRS mit Serienabgaskrümmer, -turbolader, -drosselklappe und -ansaugrohr an den Start gehen.

In diesem Konzept wurde im direkten Wettbewerb jedoch ein mutmaßlicher Vorteil gegenüber den Vierzylinder-Motoren gesehen, zudem sei LMS Engineering in 2012 bereits in der Klasse SP3T überlegen gewesen. «Diese sogenannte Überlegenheit basiert jedoch nicht allein auf dem Fahrzeug, das wir im vergangenen Jahr eingesetzt haben,» relativiert Lautner. «Es waren teils identisch ausgerüstete, teils andere starke Wettbewerber mit Fahrzeugen am Start, deren Potenzial für schnelle Rundenzeiten mehrfach unter Beweis gestellt wurde. Am Ende hatten wir schlicht eine gute Team-Auto-Fahrer-Konstellation, strikte Teilelaufzeiten und das berühmte Quentchen Glück. Aber davon abgesehen hat ein Fünfzylinder nicht nur Vorteile gegenüber einem Vierzylinder. Verbrauch, Reibung und Motorgewicht stellen für den Fünfzylinder sogar eher Nachteile dar.»

Diese hätte LMS Engineering jedoch in Kauf genommen, da man eine Eigenentwicklung an den Start bringen wollte. Um am favorisierten und einzigartigen Konzept festhalten zu können, akzeptierte Lautner sogar die nicht seriennahe Einstufung und plante in Richtung Restriktormotor um. «Uns wurde dann jedoch mitgeteilt, dass gegenüber anderen Teams beim Einsatz seriennaher Motoren Zugeständnisse hinsichtlich eines höheren Ladedrucks gemacht wurden, die sich meiner Meinung nach nicht mit dem bestehenden Reglement decken,» bedauert Lautner die Entwicklung. «Anhang 5 des technischen Reglements lässt hier für die Klassen SP3T und SP4T einen maximalen Ladedruck von 2400 mbar zu, an den wir uns mit unseren beiden als seriennah eingestuften Fahrzeugen stets gehalten haben.» Der für das norwegische Kundenteam MollerBil eingesetzte Audi TT sowie der VW Scirocco GT24, der 2012 mit Startnummer 332 sporadisch ins Rennen ging, waren vom maximalen Ladedruck von 2400 mbar per Reglement betroffen.

Lautner denkt nun darüber nach, mit dem Eintreffen der hubreduzierten Kurbelwellen den Fünfzylinder-SP3T-Audi TTRS fertigzustellen, um dann die Performance bei einem noch zu definierenden VLN Lauf zu evaluieren. Weitere Läufe sind derzeit jedoch mehr als fraglich, da die bereits akquirierten Sponsoren nur zum Teil bei der Stange gehalten werden können. «Es tut mir in der Seele weh, zumal ich derzeit bis auf einzelne Läufe für den hochtalentierten Christian Krognæs kein Cockpit habe. Ich muss nun schauen, ob ich ihn bei einem LMS-Kundenteam unterbringen kann,» so der ehemalige Technische Direktor von VW Motorsport. «Wenigstens hat Ulli Andree bereits zugesagt, das Erprobungsrennen des TTRS mit Christian zu fahren, so dass ich hier zwei meiner drei VLN-Meister von 2012 fix habe.»

Inwieweit das bekannte homogene Team aus Mechanikern, Ingenieuren und Helfern allerdings zusammengehalten werden kann, steht derzeit noch offen. «Dies war neben der zweifelsohne guten Technik unsere große Stärke. Jeder Fahrer hat sich dort auf Anhieb familiär aufgenommen gefühlt,» so der aufgrund dieser Entscheidung etwas traurig

wirkende Andreas Lautner. «Ich möchte nun versuchen, für 2014 das momentan auf Eis liegende Audi R8 Projekt zu finanzieren.»

Quelle: LMS Engineering

VLN / 24h - Rennkalender 2013
VLN / 24h - Weitere Nachrichten

Quelle: *WWW.SPEEDWEEK.DE*