

LMS-Engineering zieht Audi aus der VLN 2013 zurück

13. März 2013 - 19:11 Uhr

Das Team LMS-Engineering startet nicht in der VLN-Saison 2013: Ein Zulieferer stellt Teile deutlich zu spät fertig, weshalb keine Tests möglich sind



Der Audi mit der Startnummer 1 wird in der neuen VLN-Saison fehlen

Zoom

© LMS-Engineering

(Motorsport-Total.com) - 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 zwei mit einem Vierzylinder-TTRS anzutreten.

ANZEIGE

*Info

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.

Diskussionen über die Einstufung

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 Teilleistungen 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 eingestuftem Fahrzeugen stets gehalten haben."



Es gab auch Diskussionen über die Einstufung des Audi TTRS
Zoom © LMS-Engineering

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 Krognos 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](#), sodass ich hier zwei meiner drei VLN-Meister von 2012 fix habe."

Inwieweit das bekannt 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."