

CLASSIC DRIVER

Würden Sie sich ans Steuer dieses Audi R10 TDI LMP1 wagen?

Lead

Dieser spektakuläre Audi R10, der von Rennwagenspezialist Art & Revs aus Luxemburg angeboten wird, bewohnt ein Welt, die nicht ferner sein könnte, von den Modellen, die vor zwei Jahrzehnten in Showrooms auf Käufer warteten.



Aber was war das? In seiner Erscheinungsform als offener Le Mans-Prototyp, der weit über 710 PS entwickelte und über 321 Stundenkilometer schnell fahren konnte, dann war dieses Auto tatsächlich himmelweit entfernt von allen anderen Modellen, die für öffentliche Straßen ausgelegt waren.



Aber wie das so oft der Fall im Motorsport war, hatte dieser spezielle Audi großen Anteil an der Entwicklung der Markenmodelle, die um die Jahrtausendwende entstanden – sein Kraft bezog er nämlich nicht aus einem hochdrehenden und hochgradig durstigen Benzinrennmotor, sondern einem Drehmomentmeister von einem V12-Diesellaggregat.



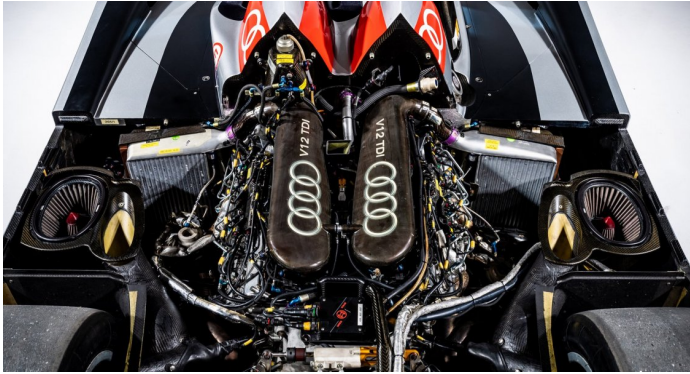
Diese Überlegungen – und vermutlich noch weit mehr – kreisten im Kopf des langjährigen Motortechnologie-Guru Ulrich Baretzky von Audi Sport, als er für die Entwicklung des [5.5-Liter-V12 im Heck des R10 TDI von Art & Revs](#) verantwortlich war. Es kombinierte aus dem Vorgänger R8 den basalen Motorblock mit den neu entwickelten Diesel-Zylinderköpfen, Piezo-Einspritzinjektoren und Doppel-Turboladern, um eine Leistung zu entwickeln, die nach konservativer Einschätzung gut 660 PS betragen sollte und wuchtige 1.000 Nm Drehmoment bei konstanten 3.000 bis 5.000 Umdrehungen.



Der R10 debütierte 2006 bei den Sebring 12 Hours, wo der machtvolle Auftritt dieses Diesel-Rennaggregats zunächst als amüsantes Novum aufgefasst wurde. Schließlich waren die einzigen anderen dieselbetriebenen Langstreckenrenner der Delettrez von 1949 mit 4,4-Liter Hubraum und die Caterpillar-motorisierte Lola, die 2004 in Le Mans gastierte.



Aber dieser erste Start zeigte doch, dass es durchaus Sinn ergab, die Verlässlichkeit und Effizienz eines Diesels für den Motorsport zu nutzen, denn der zweite R10 eroberte die Pole Position mit Rekordzeit im Qualifying und erwies sich als späterer Sieger. Auto Nummer eins überhitzte und musste aus dem Rennen genommen werden.



Nachdem diese Anlaufschwierigkeiten überwunden worden waren, waren die R10 fortan so gut wie unschlagbar. Das Audi Sport Joest Team errang in dem Jahr den ersten und zweiten Platz – den ersten der drei Le Mans-Triumphe in Reihe. Dieser Rennwagen sollte vier Konstrukteurs- und vier Fahrermeisterschaften gewinnen.



Nur 10 Exemplare waren in dem dreijährigen Programm im Einsatz und kosteten Audi pro Saison inklusive Entwicklung rund 100 Millionen US-Dollar. Das Auto, das Art & Revs anbietet, trägt die Chassisnummer 210, wurde 2007 gefertigt und wurde an Audi Sport North America und Team Joest geliefert.



In dem Jahr saßen der Italiener Emanuele Pirro und der Deutsche Marco Werner am Steuer und der Rennwagen eroberte zwei Podiumsplätze, ehe er an Rinaldo Capello, Tom Kristensen und Allan McNish für den Sebring-Event 2008 weitergereicht wurde. In Sebring erzielten die Fahrer die Pole, holten sich den Gesamtdritten hinter den Porsche Spyder und sicherten sich auch noch den LMP1-Klassensieg.



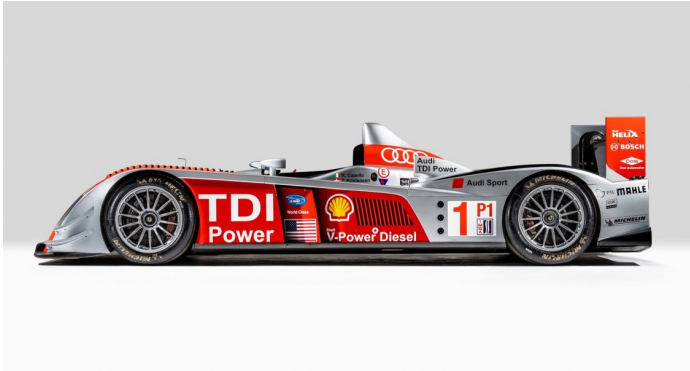
Später, in Konkurrenz zu Peugeots dieselangetriebenen 908 in der Le Mans-Serie LMS, erzielte Chassis 201 den dritten Platz in Monza und den vierten Platz in Silverstone. Zum Abschluss des Werks-Motorsportprogramms hatten die R10 36 Rennen aus den 48, die sie bestritten, gewonnen.



Audi feierte zwar die Premiere des R15 in 2009, doch das Auto von Art & Revs startete eine „zweite Karriere“ als privater Starter mit dem ehemaligen F1-Teamchef Colin Kolles in der LMS sowie in Le Mans selbst. Allerdings stürzte Narain Karthikeyan von der Mauer in der Pit Lane und kugelte seine Schulter aus. Das hieß für seine Teamkollegen Charles Zwolsmann und Andre Lotterer, dass sie sich die Stints als Duo teilen mussten und als Gesamtsiebte ins Ziel kamen.



In jener Saison erreichte das Auto auch den vierten Platz am Nürburgring und den sechsten in Spa wie auch in Silverstone, ehe es sich 2010 von der Bühne in Le Mans verabschiedete – das Auto musste nach dreieinhalb Stunden in Folge eines leichten Kollisionsschadens das Rennen beenden.



Chassis 210 wurde anschließend Teil der Kolles-Sammlung und wurde zurück in die Sebring-Stallfarben von 2008 restauriert, bevor es 2015 verkauft wurde und schließlich bei Art & Revs auftauchte. Ein umfassender Service komplett mit Wiederinbetriebnahme machen das Auto wieder startklar für die Rennstrecke. Art & Revs-Besitzer Floren Moulin nutzte gleich diesen erfreulichen Umstand, um diesem neu erweckten Rennwagen ein paar sanfte Track-Runden zu gönnen.



Sein Urteil? „Der ganz besondere Nervenkitzel am Steuer entsteht in der Art, wie er aus den Kurven kommt“, schwärmt er. „Im Grunde erhält man schon die volle Power, wenn man nach dem Scheitel der Kurve wieder aufs Gas geht – dann donnert das Fahrzeug über die Gerade dank der geradezu übermenschlichen Kraft dieser Maschine.“ Macht dieser Satz Laune? Dann vergessen Sie alles, was man über Diesel sagt und [rufen Sie Moulin an](#). Könnte sein, dass es der Beginn der benzinlosen Track Days ist.

Fotos: Art & Revs © 2021

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/wurden-sie-sich-ans-steuer-dieses-audi-r10-tdi-1mp1-wagen>
© Classic Driver. All rights reserved.