

24 Stunden von Le Mans: Die Strecke

Wegen der Streckenführung und der Sektionen, die aus öffentlichen Straßen bestehen, hat die Strecke der 24 Stunden von Le Mans eine einzigartige Charakteristik, die auf keiner anderen Rennstrecke der Welt zu finden ist.

Eine schwierige Länge

Mit 13,629 Kilometern ist die Strecke von Le Mans ungewöhnlich lang. Dieser Aspekt ist von besonderer Bedeutung, wie Sébastien Montet, Design and Development Manager Dunlop Motorsport, betont: „Es ist durchaus möglich, dass die Wetterbedingungen bei Start und Ziel komplett anders sind als die in der Mulsanne.“ In solchen Situationen stellt sich immer wieder die Frage, ob man stoppen und Reifen wechseln soll oder nicht. Die richtige Wahl kann über Sieg und Niederlage entscheiden. Wer hier einen Fehler macht, hat eine ganze Runde Zeit, sich darüber zu ärgern – eine sehr langsame Runde, falls man mit Slicks auf nasser Strecke unterwegs ist ...

Zeitweilig verschmutzt

Nur ein relativ kleiner Bereich der Strecke wird als permanente Rennstrecke genutzt. Der Rest besteht aus öffentlichen Straßen, über die tagtäglich der normale Straßenverkehr rollt. Das Resultat: Ein extrem verschmutzter Belag, auf dem Staub mit Spuren von Öl und Benzin eine rutschige Verbindung eingegangen ist. „Um die Strecke sauber zu fahren und dafür zu sorgen, dass ihr Grip auch noch durch den Gummi-Abrieb der Rennreifen erhöht wird, braucht es mehrere Trainings-Sitzungen“,



erläutert David Meenan, der Ingenieur, der bei Dunlop Motorsport für die Prototypen verantwortlich ist.

Unterschiedliche Streckenbeläge

Die Strecke der 24 Stunden von Le Mans setzt sich aus unterschiedlichen Streckenbelägen in unterschiedlichen Sektionen zusammen. Diese Unterschiede müssen einkalkuliert und ihre Veränderungen von Jahr zu Jahr verfolgt werden. „Wenn es zu größeren Veränderungen kommt, untersuchen und analysieren wir mit einem Laser-System die Mikro- und Makro-Rauheit der Strecke, um ein detailliertes Bild der Streckenverhältnisse zu bekommen, mit denen wir es im Verlauf des Rennens zu tun haben werden“, erklärt David Meenan.

„Bloß keinen Plattfuß“

Wegen der Streckenlänge ist das Risiko eines Reifenschadens in Le Mans besonders hoch. „Mehr als irgendwo sonst können hier nach Kollisionen kleine und größere Fahrzeugteile auf der Strecke liegen“, sagt David Meenan. „Das sind of extrem scharfkantige Karbonteile – oder auch scharfkantige Steine aus den Kiesbetten. Und die können zu einem schleichenden Plattfuß führen.“ Sollte es zu einem Reifenschaden gekommen sein, ist es sehr wichtig, dass dieser vom Fahrer so schnell wie möglich bemerkt wird, damit er nicht noch eine weitere lange Runde auf dem beschädigten Reifen absolvieren muss.

Eine moderate Belastung

Obwohl in Le Mans sehr hohe Geschwindigkeiten erreicht werden, sind die 24 Stunden keines der für einen Reifen besonders belastenden



Rennen. „Für die Reifen stellt die Strecke von Le Mans nur eine durchschnittliche Belastung dar“, so David Meenan. „Deshalb können wir hier weichere Mischungen verwenden als beispielsweise in São Paulo oder Sebring, wo die Temperaturen deutlich extremer sind und auch der raue Asphalt den Reifen stärker zusetzt.“

Balance ist das Stichwort

„Vom Standpunkt des Reifen-Ingenieurs ist nicht das Streckenlayout von Le Mans die große Herausforderung. Hier spielen eher die hohen Geschwindigkeiten und die Belastungen eine Rolle. Da braucht es ein sehr gut ausbalanciertes Auto – nicht nur wegen des Streckenlayouts, sondern auch, um es den Fahrern zu ermöglichen, die ganzen 24 Stunden hindurch schnelle und konstante Rundenzeiten zu fahren“, erläutert Jean-Felix Bazelin, General Manager Dunlop Motorsport.