

14 juni 2016
A16/29N

Lotterer op titelkoers voor een vierde zege in Le Mans

Interview met André Lotterer in de laatste rechte lijn naar de 24 Uren van Le Mans

De ene dag in Spanje, de andere in Japan: Audi Sport-piloot André Lotterer maakt deze weken heel wat kilometers af op allerlei circuits over heel de wereld. Doel: zich optimaal voorbereiden op de 24 Uren van Le Mans. Ambitie: de race een vierde keer winnen. Gesprek met het raspaard van Audi.



Kan je je op een andere manier voorbereiden op de 24 Uren van Le Mans, een race die vier keer langer duurt dan de 6 uren van Spa?

“Fysiek en mentaal ben je met Le Mans een half jaar lang bezig. Het is een countdown. Elke training, elke uithoudingsrace, elke fitnesssessie ben je ermee bezig. Je basisconditie moet er al zijn in januari, want eenmaal de wedstrijden er vanaf april bijkomen, heb je minder tijd om je conditie nog bij te spijkeren. Daarna is het zaak om stelselmatig op te bouwen naar Le Mans, intensiever te werken aan uithouding.

Buitenstaanders beseffen niet hoe groot de focus op Le Mans is. Ik maak er een zaak van om de energie die in mijn lichaam gestockeerd is, optimaal te benutten. Ik let er bijvoorbeeld op om geen overbodige verplaatsingen te maken, geen

energie te verspillen. In de drie maanden voor de start van Le Mans zal je me geen druppel alcohol zien drinken, zelfs geen onschuldig aperitiefje. Letterlijk elke dag zit Le Mans in mijn hoofd. Ik zit op een rechte lijn naar één welbepaald doel.”

Geeft dat extra stress, die enorm lange opbouw naar Le Mans, wetende dat iedere fan van Audi dit het belangrijkste autosportmoment van het jaar vindt?

“Eigenlijk niet, ik bekijk dat anders. Het is een bijkomende motivatie om in ‘the zone’ te zijn, het duwt me vooruit. Druk en stress, dat is negatieve energie. Of het nu om Le Mans gaat of om een koers rond de kerktoren: we zijn hier om onze job uit te oefenen, naar best vermogen. Aan 100% presteren, zo snel mogelijk rijden met de wagen die me gegeven wordt, daar draait het om. Punt aan de lijn.”

Audi Sport bracht dit seizoen een nieuwe wagen aan de start van het WEC-kampioenschap. Een grote aanpassing?

“De nieuwe R18 is de grootste verandering ooit bij Audi Sport. Het is in feite de vierde generatie van de wagen. De eerste zag het licht in 2011, er kwam een nieuwe versie het jaar nadien, in 2014 werd het model aangepast aan de nieuwe reglementering, dit seizoen is er dus opnieuw een volledig nieuwe wagen. De grootste wijzigingen in de nieuwe R18: het hybridesysteem. Dat betekent onder meer dat de Audi niet langer een vlieg wiel gebruikt om energie op te slaan, maar een lithium-ionaccu. Dat geeft veel meer hybride kracht, onze elektrische motor is veel krachtiger. Een tweede grote evolutie: het chassis, de aerodynamica is sterk geëvolueerd. En binnen de cockpit wordt alles meer hydraulisch aangestuurd, voordien was dat elektrisch.”



Bent u als piloot sterk betrokken bij de ontwikkeling van de wagen?

“Zeker, het is een voortdurend proces van feedback: Audi Sport ontwerpt de wagen, maar al tijdens die eerste fase is er een voortdurende wisselwerking met de zes fabriekspiloten. Dat start al bij het ontwerpen van de houten cockpitmodule, die nadien in plastic wordt gegoten. Zitten we goed, voelen we ons goed bij de schikking

van de instrumenten, wat met onze beenruimte? Dat gebeurt vanzelfsprekend achter de schermen, in het grootste geheim, ver van de schijnwerpers en lang voor de eerste kilometers worden gereden.

Audi heeft een carrosserie specifiek voor Le Mans, met 'low drag' (de 'low drag'-coëfficiënt is essentieel in de aerodynamica en staat voor de luchtweerstand: hoe lager de coëfficiënt, hoe hoger de topsnelheid van een wagen kan zijn) en 'low downforce' (de neerwaartse druk op de wagen; hoe lager de downforce, hoe hoger de mogelijke topsnelheid, ideaal voor de vele lange rechte tukken in Le Mans). Die ingrepen kunnen ons op een circuit als Le Mans tot 10 km/u extra topsnelheid opleveren."

Hoe kijkt u terug op de tumultueuze 6 Uren van Spa, waar Audi won maar uw team 'slechts' vijfde werd?

"Dat Audi won was natuurlijk prachtig. Onze wagen zat echter niet in het juiste 'frame' om de race te winnen; het was te warm, de bandenkeuze was niet perfect, aerodynamisch kwamen we net te kort... En dan waren er nog de verschillende race-incidenten die ons op de verkeerde momenten in de pits deden belanden. De betrouwbaarheid stond niet ter discussie, dat was het positieve – we hadden gewoon teveel pech. De zusterwagen, de #8, had geen problemen en won. Samengevat: goed dat ik alle tegenslag al in Spa heb gehad. Nu kan Le Mans alleen maar meevallen."

Terug naar Le Mans. Wat is er nodig om te winnen? Geluk, talent, technisch vernuft?

"Er zijn zoveel parameters die het succes bepalen, voorwaarden die vervuld moeten worden. Talent en ervaring schuif ik naar voren als de twee meest bepalende elementen. Geluk: daar denk je niet aan, dat ligt buiten je bereik en je macht. Een lekke band, natuurlijk heeft dat een invloed, maar dat geldt voor iedereen. Het komt erop aan alle aspecten waarop je zelf een controle kan uitoefenen 100% te optimaliseren. Vanaf de start is het motto: elke verloren seconde kan je niet meer inhalen."

Wat brengt talent bij, tijdens zo'n race?

"Het gaat niet enkel om snel kunnen rijden. Le Mans eist dat je je wagen gebruikt, haast uitbuit – om tot een milliseconde tijdwinst te boeken. In zoverre zelfs dat er geen marge meer is. Over de limiet gaan, al was het maar voor even, betekent een fout maken. anderzijds: de limiet niét opzoeken zou haast een misdaad zijn. Het betekent het verspillen van miljoenen euro's aan ontwikkeling en onderzoek."

Wat is het verschil tussen talent en ervaring?

"Ervaring is cruciaal om de vele valkuilen die Le Mans heeft, te vermijden. 'Arnage' is een goed voorbeeld. Een erg trage bocht die er gemakkelijk uitziet. Het is zo verleidelijk om snel te gaan met een bolide die tot 340 km/u haalt. Op dat moment is Arnage een erg verraderlijke bocht. Zo zijn er honderden momenten. De fracties van seconden waarin je beslist om een inhaalbeweging in te zetten. De manier waarop een circuit tijdens zo'n 24 uren lééft: voormiddag is anders dan valavond of nacht, het tarmac ligt er anders bij, de delen van het circuit net buiten de ideale lijn liggen er anders bij."



Wat maakt volgens u, die al sinds jaar en dag voor het merk met de vier ringen rijdt, de typische Audi-sfeer uit tijdens zo'n race?

“Allereerst is er dankzij Dr. Ullrich, hoofd van Audi Sport, een erg sterk menselijk aspect. Er wordt veel aandacht besteed aan teamspirit, er is veel ruimte voor onderlinge gesprekken om een hechte familiale, zelfs vriendschappelijke band te creëren. Dat sleept je door de moeilijke momenten. Er wordt niet met de vinger gewezen, er is niets dan steun en aanmoedigen. We worden op hetzelfde niveau geplaatst: piloten, ingenieurs, mechanici. Er is geen favoritisme of hiërarchie. Ik herinner me dat toen Tom Kristensen nog in het team zat, niemand hem anders behandelde omdat hij Le Mans acht keer gewonnen had.”



U won al drie keer in Le Mans. Een vierde overwinning behoort tot de mogelijkheden, niet?

“Het enige wat ik kan doen, is vertrouwen hebben in Le Mans. Je moet goed beseffen dat het erg uitzonderlijk is om de race één keer, laat staan drie keer, te winnen. Voor zelfgenoegzaamheid is geen plaats, telkens weer moet je aan de start verschijnen alsof je je allereerste overwinning zal najagen. Er zijn geen zekerheden, een derde winst garandeert geen vierde. Het komt erop neer om van het circuit je achtertuin te maken, je niet te laten afschrikken en zelfvertrouwen te tanken uit je ervaring. En respect te hebben voor de race.”

De Audi groep stelt wereldwijd ruim 85.000 personen te werk, waaronder 2.513 in België. In 2015 verkocht het merk met de vier ringen wereldwijd ca. 1,8 miljoen nieuwe wagens, waarvan er 32.365 ingeschreven werden in België. In ons land bereikte Audi in 2015 een marktaandeel van 6,46%. Van 2015 tot 2018 plant de onderneming een totale investering van ongeveer 24 miljard euro, voornamelijk in nieuwe producten en duurzame technologieën.