



AUDI AG
Kommunikation Motorsport
D-85045 Ingolstadt
Telefon +49 (0)841 89-34200
Telefax +49 (0)841 89-38617

April 2015

Audi in der WEC 2015

Audi in der WEC 2015	2
Interview Chris Reinke	4
Die Marke Audi Sport	6
Technologietransfer	7
Audi R18 e-tron quattro	8
Technische Daten Audi R18 e-tron quattro	11
Fahreraufgebot	12
Audi Sport Team Joest	42
FIA WEC so stark wie nie	44
Die FIA-WEC-Läufe	46
Erfolgsbilanz Audi in Le Mans	51
Die Partner von Audi Sport in der FIA WEC	55
Termine Saison 2015	58
Kontakte Audi Kommunikation Motorsport	59

Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Pressemappe.



Audi in der WEC 2015

Audi will den 14. Sieg in Le Mans

Die Spannung steigt: In der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft (World Endurance Championship– WEC) kämpfen in der Saison 2015 zum ersten Mal vier Automobilhersteller um Gesamterfolge. Audi will nach 2012 und 2013 zum dritten Mal den Titel gewinnen. Beim Saisonhöhepunkt, den 24 Stunden von Le Mans, geht es für die Marke mit den Vier Ringen bereits um den 14. Sieg seit der Saison 2000. Darauf bereitet sich Audi Sport mit einem deutlich weiterentwickelten R18 e-tron quattro vor.

Die Bedeutung der FIA WEC steigt in ihrer vierten Saison weiter. Mit den erstmals vier engagierten Automobilherstellern in der LMP1-Kategorie und weiteren Marken in den übrigen Klassen ist die Weltmeisterschaft bei den größten Unternehmen der Autoindustrie so populär wie noch nie. Die Zuschauerzahlen sind im Vorjahr um rund 18 Prozent auf 561.300 Besucher an acht Rennstrecken weltweit gestiegen, die Zahl der bei den Veranstaltungen akkreditierten Medien wuchs in der Summe um fast 15 Prozent auf 3.995 im Vorjahr. Auch die Regionen, in denen Audi 2015 mit der FIA WEC startet, sind besonders wertvoll und wichtig: In jedem einzelnen der acht Märkte Belgien, China, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Japan, dem Mittleren Osten und in den USA hat Audi im Vorjahr seine Auslieferungen gesteigert. Im Schnitt betrug dieses Wachstum pro Land 8,3 Prozent, die Summe in diesen Ländern beträgt 1.306.830 Automobile. Das entspricht 75 Prozent aller 2014 weltweit ausgelieferten Modelle von Audi. Erstmals startet die WEC 2015 auch in Deutschland. Der vierte Lauf wird am 30. August auf dem Nürburgring ausgetragen.

„Audi war in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC von Anfang an dabei“, sagt Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich. „Wir waren 2012 der erste LMP1-Hersteller, der sich zur WEC bekannt hat. Und wir sind mit zwei WM-Titeln und 13 Rennsiegen in 24 Läufen seit Gründung der Weltmeisterschaft vor drei Jahren auch der erfolgreichste. Wir freuen uns, dass die Zahl der Gegner immer höher und hochkarätiger wird. Unsere technologische Pionierrolle in Le Mans haben wir fortgesetzt: Nachdem Audi 2006 die erste Marke war, die mit Dieselantrieb gewonnen hat, sind wir bis heute der einzige Hersteller, der mit Hybridantrieb gesiegt hat. Seit 2012 ist der Audi R18 e-tron quattro in Le Mans ungeschlagen. In Vorbereitung auf 2015 haben wir alles getan, um diese Serie fortsetzen zu können.“



Technologisch hat Audi den R18 e-tron quattro beim Hybridantrieb, bei der Aerodynamik und beim Umgang mit den Reifen weiterentwickelt. Die Ingenieure haben die Hybrid-Energie – also die Menge der Energie, die der Rennwagen beim Bremsen zurückgewinnt – verdoppelt. So stehen in Le Mans künftig 4 statt 2 Megajoule zur Verfügung. Der Elektromotor an der Vorderachse, der diese Energie umsetzt, leistet nun über 200 kW (272 PS), rund 17 Prozent mehr als im Vorjahr.

Mit der für Audi neuen Hybrid-Klasse geht eine geringere verfügbare Menge an Dieselmotorkraftstoff einher – so verlangt es das Reglement. Obwohl das V6 TDI-Aggregat nun 2,5 Prozent weniger Kraftstoff erhält, hat Audi diesen Nachteil überkompensiert und erreicht ein Leistungsniveau von über 410 kW (558 PS). Daraus ergibt sich eine zeitweilige System-Gesamtleistung des Hybrid-Sportwagens von 610 kW (830 PS). Auch aerodynamisch präsentiert sich das Modell deutlich weiterentwickelt. Zugleich haben die Ingenieure gemeinsam mit Reifenpartner Michelin einem verringerten Reifenverschleiß und der optimalen Leistungsfähigkeit der Pneu in diesem Jahr noch mehr Aufmerksamkeit gewidmet.

Fahrerisch hat sich die Mannschaft von Audi nach dem Rücktritt des neunmaligen Le-Mans-Siegers Tom Kristensen nur minimal verändert. Die aktuellen Le-Mans-Sieger und Weltmeister von 2012 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer (CH/D/F) starten im sechsten Jahr in Folge gemeinsam für Audi. Lucas di Grassi (BR) sowie Loïc Duval (F), der Weltmeister von 2013, teilen sich erstmals mit Oliver Jarvis (GB) ein Cockpit, der für Audi bereits drei Mal in Le Mans am Start war. Bei den 6 Stunden von Spa und den 24 Stunden von Le Mans wird das Audi Sport Team Joest einen dritten Hybrid-Sportwagen einsetzen. Wie im Vorjahr sind Filipe Albuquerque (P) und Marco Bonanomi (I) verpflichtet. Sie erhalten erstmals Unterstützung von René Rast. Der junge Deutsche hat eine bemerkenswerte Rennsport-Karriere im Volkswagen-Konzern absolviert, im Vorjahr hat er die 24 Stunden auf dem Nürburgring und in Spa gewonnen und ist nun in das LMP-Programm von Audi aufgestiegen.



Interview

Chris Reinke: „Neue Schwerpunkte für 2015“

Im Interview erläutert der Leiter LMP von Audi Sport die Ambitionen für 2015.

Sie haben für das Jahr 2015 eine Evolution des Le-Mans-Siegers Audi R18 e-tron quattro vorgestellt. Weshalb?

Erst 2014 hat die FIA WEC ein grundlegend neues, revolutionäres Effizienz-Reglement eingeführt. Dieses Regelwerk bietet noch viel Luft nach oben. Keiner der engagierten Hersteller hat beispielsweise 2014 die Grenzen der angebotenen Energieklassen ausgenutzt. Wir haben uns auf die Weiterentwicklung konzentriert und die Energiemenge unseres Hybridsystems von 2 auf 4 Megajoule verdoppelt. Einen neuen Schwerpunkt haben wir auf die Aerodynamik gelegt, weil wir dort Potenzial sehen. Bereits nach den ersten Tests haben uns die Fahrer bestätigt, dass sich der überarbeitete Rennwagen anfühlt wie ein neues Modell.

Vor einem Jahr war Audi in Le Mans stark und hat einen Doppelsieg gefeiert, allerdings die FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC nicht gewonnen. Wie wollen Sie in diesem Jahr Le Mans gewinnen und um den Titel kämpfen?

Audi hat Le Mans 13 Mal gewonnen. Wir wissen nur zu gut, dass man einen Sieg dort nicht planen kann. Wir tun alles, um drei perfekt vorbereitete R18 e-tron quattro auf höchstem technischem Niveau am Start zu haben – mit drei Fahrermannschaften, die ihre Aufgaben auch unter Druck fehlerlos beherrschen. Eine gute Strategie, eine geschlossene Mannschaftsleistung, das Wetter und die nötige Portion Glück sind nur einige weitere Faktoren bei diesem komplexen Rennen. Für die WEC haben wir auch in diesem Jahr unterschiedliche Aerodynamik-Varianten entwickelt. So können wir uns den jeweiligen Anforderungen am besten anpassen. Ein wesentlicher Grund, weshalb uns im Vorjahr der Titel entgangen ist, waren die fehlenden Punkte aus Silverstone. Dort sind uns die schnellsten Rundenzeiten in Qualifying und Rennen gelungen, aber wir mussten beim Saisonauftakt den ersten und einzigen Totalausfall in der WEC hinnehmen. Wer um den Titel fahren will, muss alles tun, um eine solche Situation zu vermeiden.

Die Regeln sind nicht zum Vorteil des Audi R18 e-tron quattro. Wie schwierig wird es in diesem Jahr?

Die Verantwortlichen bei FIA, WEC und ACO haben die schwierige Aufgabe zu bewältigen, gänzlich unterschiedliche technische Konzepte auszubalancieren –



darunter auch Diesel- und Ottoantriebe. Das Reglement ist so festgeschrieben, dass bis Le Mans keine Änderung der Einstufungen vorgesehen ist. Danach wiederum erfolgt die Anpassung der neu homologierten Fahrzeug-Generation. Wir wünschen uns, dass der TDI-Antrieb so konkurrenzfähig eingestuft wird, dass wir Rennen gewinnen können. Vier Hersteller kämpfen in diesem Jahr in der LMP1-Klasse gegeneinander. Wir hoffen auf abwechslungsreiche Rennen.

Fahrerisch hat sich Audi Sport teilweise neu aufgestellt. Was heißt das?

Tatsächlich sind zwei unserer drei Teams noch nie in dieser Konstellation gefahren. Nur Marcel Fässler, André Lotterer und Benoît Tréluyer bilden auch im sechsten Jahr in Folge unverändert ein Team. Schaut man sich die Änderungen etwas genauer an, fallen sie aber weniger gravierend aus. Nach dem Rücktritt unserer Le-Mans-Legende Tom Kristensen ist ein Platz an der Seite von Loïc Duval und Lucas di Grassi frei geworden. Oliver Jarvis, der in diesem Jahr zum vierten Mal mit uns in Le Mans antritt, ist eine ideale Ergänzung zu Loïc und Lucas. Damit ist ein Generationenwechsel bei Audi abgeschlossen, denn Tom Kristensen war nach Dindo Capello und Allan McNish der dritte Fahrer eines erfolgreichen Trios, der verdient in den Rennsport-Ruhestand getreten ist. Im dritten Auto fahren Filipe Albuquerque und Marco Bonanomi zum zweiten Mal miteinander in Le Mans. Sie kennen sich aus den GT-Programmen von Audi Sport customer racing aber schon länger. Marco hat zum Beispiel mithilfe von Filipe einen GT-Titel in Italien gewonnen. Auch René Rast stammt aus diesem Umfeld und versteht sich bestens mit seinen beiden neuen Teamkollegen. Sein Le-Mans-Debüt beendete er 2014 auf Anhieb als Vierter seiner Klasse. Insofern bringt die Mannschaft viel mehr Erfahrung mit, als es die neuen Fahrerpaarungen auf den ersten Blick vermuten lassen.

Zum ersten Mal startet die WEC 2015 in Deutschland. Was erwarten Sie?

Alle Langstrecken-Fans geraten bei einem Sportwagen-Rennen auf dem Nürburgring ins Schwelgen. Es gab etwa 30 Jahre lang eine große Tradition der 1.000-Kilometer-Rennen in der Eifel. Leider sind in den letzten zwei Jahrzehnten nur noch vereinzelt Sportprototypen auf dem Nürburgring gefahren – Audi hat zum Beispiel 2004 gewonnen. Wir wünschen uns, dass möglichst viele Zuschauer das attraktive Angebot annehmen und uns vor Ort unterstützen. Für uns ist der Lauf in der Eifel am 30. August das Ende der ersten Saisonhälfte und der Abschied aus Europa, denn dann stehen vier Übersee-Rennen auf dem Programm. Natürlich wollen wir uns mit einem guten Ergebnis vom Heimpublikum in die Übersee-Saison verabschieden.



Die Marke Audi Sport

Audi Sport – Prädikat für Sportlichkeit

Seit 35 Jahren steht Audi Sport für Erfolge der Vier Ringe im Motorsport. Vom legendären Ur-quattro für die Rallye-Weltmeisterschaft im Jahr 1981 bis zu den aktuellen Le-Mans-Prototypen und DTM-Rennwagen hat Audi Sport alle Rennsportwagen in Ingolstadt entwickelt. Aus der Rennsport-Abteilung der AUDI AG ist inzwischen eine eigene Marke geworden, unter der das Unternehmen seine gesamte sportliche Kompetenz bündelt.

Der Umzug der Sportabteilung in das neue Kompetenz-Center Motorsport (KCM) in Neuburg im vergangenen Herbst war gleichzeitig der Beginn einer neuen Zeitrechnung: Dieser Bereich der Technischen Entwicklung bei Audi ist unter Leitung von Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich in Neuburg für das Werks-Motorsport-Engagement in der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) und der DTM verantwortlich.

Auch Audi Sport customer racing hat seit 2015 seinen Sitz in Neuburg. Romolo Liebchen ist für den Kundensport mit dem erfolgreichen GT3-Sportwagen Audi R8 LMS zuständig.

Zur Marke „Audi Sport“ gehören außerdem die ebenfalls in Neuburg beheimatete Audi driving experience und ab sofort auch die von der quattro GmbH entwickelten sportlichsten Audi-Serienmodelle: der Audi R8*, dessen zweite Generation im Sommer 2015 auf den Markt kommt, und die stetig wachsende Palette der RS-Modelle*, die aktuell aus RS 3, RS Q3, RS 4, RS 5, RS 6 und RS 7 besteht.

Schon seit dem vergangenen Jahr ist das Logo von Audi Sport mit der markanten roten Raute zunehmend an Rennstrecken und in der Werbung sichtbar. 2015 erfolgt der nächste Schritt mit der konsequenten Einführung der Marke Audi Sport im Handel. „Audi Sport steht für erfolgreichen Motorsport, wegweisende Technologien und Sportlichkeit mit Top-Performance“, sagt Horst Hanschur, Leiter der Vertriebsstrategie bei Audi. „Es war ein logischer Schritt, den Kunden auch unsere sportlichsten Serienmodelle künftig mit diesem Prädikat anzubieten. Schließlich gibt es keinen anderen Automobilhersteller, bei dem der Technologietransfer zwischen Motorsport und Serie konsequenter und direkter ist als bei Audi.“



Technologietransfer

Vom Rennsport auf die Straße

Audi entwickelt im Rennsport Technologien für die Straße – seit 1980. Der Allradantrieb des ersten Audi quattro fand sukzessive seinen Weg in alle Großserien-Baureihen bei Audi. Seit 16 Jahren entwickelt Audi auch in Le Mans wegweisende Technologien, die für den Endverbraucher sinnvoll sind.

Beispiel 1: Die FSI-Technologie debütierte 2001 in Le Mans. Der LMP-Rennwagen Audi R8 gewann damit die vier Ausgaben des Langstrecken-Rennklassikers in den Jahren 2001, 2002, 2004 und 2005. Die Benzin-Direkteinspritzung ermöglicht ein feinfühligeres Ansprechverhalten und verringert den Kraftstoffverbrauch. Seit Audi diese Technik in Serie einführte, hilft sie im Straßenverkehr millionenfach, die CO₂-Emissionen zu verringern.

Beispiel 2: Die TDI-Technologie war die nächste Pionierleistung von Audi in Le Mans. Als erster Hersteller gewann die Marke das 24-Stunden-Rennen mit einem Dieselantrieb. Die Verbindung von Dynamik und Sparsamkeit hat Audi durch die technische Entwicklung auf die Spitze getrieben. Die Verbrennung wird immer effizienter, auch dank steigender Einspritzdrücke. Inzwischen arbeiten die Injektoren im Rennsport mit 3.000 bar.

Beispiel 3: Der Hybridantrieb e-tron quattro debütierte 2012 in Le Mans. Drei Mal in Folge gewann Audi damit das 24-Stunden-Rennen. Die Energie-Rückgewinnung verhilft dem LMP-Rennwagen zu noch größerer Leistungsfähigkeit. Zwischen 2006 und 2014 verringerte Audi den Kraftstoffverbrauch des TDI-Antriebs in Le Mans um 38 Prozent, während die Rundenzeiten heute deutlich besser sind als damals. 2014 debütierte das erste e-tron-Serienmodell, der Audi A3 Sportback e-tron*.

Beispiel 4: Die Lichttechnologie erleichtert nicht nur Rennfahrern das Leben. Matrix-LED-Scheinwerfer weisen den Piloten in Le Mans seit 2012 den Weg, 2014 kam das Audi Laserlicht hinzu. Diese Vorboten einer hellen Zukunft, die die aktive Sicherheit verbessern, helfen auch den Kunden der Marke im Straßenverkehr. Beide Technologien werden inzwischen in Serie gebaut.

Audi R18 e-tron quattro

Neuer Audi R18 e-tron quattro noch effizienter

Audi startet mit einem grundlegend überarbeiteten R18 e-tron quattro in die Saison 2015. In der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC und bei den 24 Stunden von Le Mans als Saisonhöhepunkt tritt Audi mit einem leistungsfähigeren Hybrid-Sportwagen jetzt in der 4-Megajoule-Klasse an.

Doppelt so viel Hybrid-Energiemenge, eine fundamental überarbeitete Aerodynamik, der nächste Schritt beim Leichtbau und viel Detailarbeit kennzeichnen die jüngste, fünfte Generation des Audi R18. „Die Möglichkeiten des Reglements, das seit 2014 für LMP-Sportwagen gilt, sind noch lange nicht ausgeschöpft. Es hält so viel Potenzial bereit, dass Spielraum für künftige Weiterentwicklungen bleibt“, sagt Jörg Zander, der neue Leiter Technik von Audi Sport. „Wir erwarten, dass der technische Fortschritt unter dem hohen Konkurrenzdruck von inzwischen vier engagierten Automobilherstellern die Rundenzeiten in dieser Saison deutlich verbessert – und das bei verringertem Kraftstoffverbrauch.“

Der neue R18 e-tron quattro unterscheidet sich optisch klar von seinem Vorgänger, auch wenn seine Grundstruktur eng mit ihm verwandt ist. Das frische Erscheinungsbild ergibt sich aus einer neuen Luftführung um und durch den Vorderwagen, im Bereich der Seitenkästen und am Heck des LMP1-Prototyps. Große Lufteinlässe in den vorderen Radhäusern verringern den Luftwiderstand der Karosserie und führen zu einem ganz neuen Design der Scheinwerfer. Die Lichteinheiten verfügen über Matrix-LED-Technologie in Verbindung mit dem Audi Laserlicht – zwei Innovationen, die die aktive Sicherheit im Straßenverkehr verbessern und die inzwischen auch die Audi-Kunden für ihr Serienmodell bestellen können.

Während Audi das Monocoque – die zentrale Sicherheitszelle des Rennwagens – vom Vorgängermodell übernommen hat, präsentiert sich die vordere Haube mit Frontflügel und Radhäusern neu gestaltet. Da dieses Karosserieelement auch die vordere Crashstruktur einschließt, hat Audi für die Saison 2015 einen neuen Crashtest absolviert. Eine geänderte Luftführung durch die Seitenkästen mit neuen Kühleranordnungen für Motor und Hybridsystem optimiert den Luftwiderstand nochmals. Dazu trägt auch die Motorabdeckung bei, die das Aggregat noch enger umschließt und sich bereits unmittelbar hinter dem Cockpit stark verjüngt.



Auch in diesem Jahr bereitet Audi für die Strecken im FIA-WEC-Kalender zwei Karosserievarianten vor. In Verbindung mit einem optimierten Fahrwerk und einer engen Kooperation mit Reifenpartner Michelin hat Audi so die Leistungsfähigkeit seines Sportprototyps weiter verbessert.

Hybrid-Pionier Audi geht auch bei der Energie-Rückgewinnung den nächsten Schritt. Als bislang einziger Hersteller hat das Unternehmen die 24 Stunden von Le Mans mit Hybrid-Sportwagen gewonnen. Seit 2012 ist der R18 e-tron quattro bei dem französischen Langstrecken-Klassiker ungeschlagen. Für dieses Jahr verdoppelten die Ingenieure die zurückgewonnene Energiemenge von 2 auf 4 Megajoule pro Rennrunde in Le Mans. Beim Bremsen wird Energie rekuperiert, die das System beim Beschleunigen wieder an der Vorderachse einspeist. Die E-Maschine, die diese Aufgabe bewältigt, leistet nun mehr als 200 kW (272 PS). Das ist ein deutliches Plus im Vergleich zum Vorjahr. Audi hat deshalb auch die Kapazität des Energiespeichers vergrößert. Der Drehmassenspeicher, der neben dem Fahrer abgekapselt im Cockpit sitzt, kann bis zu 700 Kilojoule Energie aufnehmen, die er wieder an die E-Maschine abgibt – das sind etwa 17 Prozent mehr als 2014.

Trotz dieser Leistungssteigerungen ist es Audi gelungen, das Mindestgewicht von nur 870 Kilogramm zu erreichen – und das in der derzeit komplexesten Rennwagen-Kategorie weltweit. Mit der verbesserten Hybridleistung geht allerdings eine Einschränkung für den Verbrennungsmotor einher. Laut Sportgesetz muss die begrenzte Kraftstoff-Energiemenge nochmals geringer ausfallen, wenn sich die Ingenieure für eine höhere Hybridleistung entscheiden. So muss der R18 e-tron quattro mit 2,5 Prozent weniger Dieselmotorkraftstoff pro Runde auskommen als noch 2014.

Nicht zuletzt deshalb hat Audi Sport den Vierliter-V6-TDI-Motor mit viel Detailarbeit weiterentwickelt, um die optimierten Verbrauchswerte zu erreichen. Das wohl effizienteste Aggregat im Feld leistet nun 410 kW (558 PS). Durch seine optimierte Verbrennung haben es die Entwickler geschafft, den Leistungsverlust, der durch die geringere Kraftstoffmenge bedingt ist, mehr als auszugleichen. Neu ist zudem, dass in diesem Jahr nur noch fünf Motoren pro Rennwagen in der gesamten Saison verwendet werden dürfen. Der noch sparsamere Antrieb setzt einen großen Trend fort. 2006 debütierte der TDI-Motor von Audi in Le Mans und feierte bis 2014 acht Siege. Während die Rundenzeiten sich immer weiter verbesserten, sank der Kraftstoffverbrauch in diesem Zeitraum um 38 Prozent.



Damit unterstreicht auch die jüngste Generation des R18 auf vielen Feldern, welchem Zweck der Motorsport bei Audi dient. Seit dem ersten Audi quattro von 1980 hat die Marke den Renn- und Rallyesport konsequent genutzt, um Zukunftstechnologien zu entwickeln, die später in Serie gehen – vom Allradantrieb quattro über die Benzin-Direkteinspritzung TFSI, die Weiterentwicklung des TDI-Antriebs bis hin zu Innovationen wie dem Matrix-LED-Licht und dem Audi Laserlicht. Auf dem Automobilsalon in Genf stellte Audi im März zwei weitere Neuheiten vor, die einen Bezug zum Rennsport haben. Zum ersten Mal zeigte die Marke mit dem Q7* ein Hybridmodell, das das Prinzip e-tron quattro mit einem TDI-Antrieb kombiniert. Und der neue R8* ist das erste Modell mit Audi Space Frame in Multimaterialbauweise. Neben Aluminium enthält der Rahmen auch ein Bauteil aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK), dem Werkstoff, der aus dem Rennsport schon lange nicht mehr wegzudenken ist.



Technische Daten Audi R18 e-tron quattro (2015)

Stand: März 2015

Modell	Audi R18 e-tron quattro (2015)
Fahrzeug	
Fahrzeugtyp	Le Mans Prototyp (LMP1)
Monocoque	Verbundfaser-Konstruktion aus Carbonfasern mit Aluminium-Wabenkern und Zylon-Seitenpanels, getestet nach den strengen FIA-Crash- und Sicherheitsstandards, Heckcrasher aus CFK
Batterie	Lithium-Ionen-Batterie
Motor	
Motor	Audi TDI, V6-Motor mit Turboaufladung, 120-Grad-Zylinderwinkel, 4 Ventile pro Zylinder, 1 Garrett-VTG-Turbolader, Diesel-Direkteinspritzung TDI, Aluminium-Zylinder-Kurbelgehäuse voll tragend
Hubraum	4.000 ccm
Leistung	über 410 kW (558 PS)
Drehmoment	über 850 Nm
Hybrid-System	
Speicherart	Elektrischer Schwungrad-Speicher GKN, nutzbare Speicherkapazität über 700 kJ
Motor-Generator-Einheit (MGU)	Eine MGU an der Vorderachse, wassergekühlt mit integrierter Leistungselektronik, über 200 kW
Antrieb / Kraftübertragung	
Antriebsart	Heckantrieb, Traktionskontrolle (ASR), Allradantrieb e-tron quattro im Hybrid-Betrieb
Kupplung	CFK-Kupplung
Getriebe	Sequenzielles, elektrisch betätigtes 7-Gang-Renngetriebe
Differenzial	Sperrdifferenzial hinten
Getriebegehäuse	CFK mit Titan-Inserts
Antriebswellen	Gleichlauf-Tripode-Verschiebe-Gelenkwellen
Fahrwerk / Lenkung / Bremse	
Lenkung	Elektronunterstützte Zahnstangen-Lenkung
Fahrwerk	Vorne und hinten Einzelrad-Aufhängung an Doppel-Querlenkern, Pushrod-System an VA und Pullrod-System an HA mit einstellbaren Stoßdämpfern, zwei Rad-Halteseile pro Rad
Bremsen	Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Monoblock-Leichtmetall-Bremssättel, belüftete Kohlefaser-Bremsscheiben vorn und hinten
Felgen	OZ-Schmiedefelgen aus Magnesium
Reifen	Michelin Radial, vorn: 31/71-18, hinten: 31/71-18
Gewichte / Abmessungen	
Länge	4.650 mm
Breite	1.900 mm
Höhe	1.050 mm
Mindestgewicht	870 kg
Tankinhalt	54,2 Liter

Fahreraufgebot

Vier Weltmeister und fünf Le-Mans-Sieger

Audi hat neun Einsatzfahrer und einen Reservepiloten für die 24 Stunden von Le Mans nominiert. Die Mannschaft vereint zahlreiche Siege aus der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC und der DTM sowie den 24 Stunden von Le Mans auf sich.

„Wir haben im Lauf der Jahre immer wieder erlebt, wie wichtig es ist, dass eine Mannschaft nicht nur leistungsstark ist, sondern auch gut miteinander harmoniert und sich gegenseitig unterstützt“, sagt Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich. „Ich bin mir sicher, dass wir auch für 2015 ein gutes Team geschmiedet haben.“

Wie gut sich die aktuellen Fahrer verstehen und wie eng ihre Erfolge miteinander verwoben sind, zeigt ein Blick auf ihre sportlichen Laufbahnen. Die Piloten vereinen nicht weniger als elf Le-Mans-Siege auf sich, verteilt auf Marcel Fässler, André Lotterer, Benoît Tréluyer, Loïc Duval und Reservefahrer Mike Rockenfeller. Die vier Erstgenannten waren jeweils bereits FIA-WEC-Weltmeister, Lotterer bringt einen DTM-Titel sowie die 24-Stunden-Rennsiege auf dem Nürburgring und in Daytona in die Bilanz ein. Fässler/Lotterer/Tréluyer haben Le Mans seit 2011 drei Mal gewonnen. Oliver Jarvis hat mit Audi einen Sieg bei den 12 Stunden in Sebring und einen Klassenerfolg bei den 24 Stunden von Daytona errungen. Einer seiner Teamkollegen in Daytona war Filipe Albuquerque, der auch den Vizetitel in der Italienischen GT-Meisterschaft mit Audi erzielt hat und das prestigeträchtige Race of Champions gewonnen hat. Sein damaliger Teamkollege Marco Bonanomi errang 2011 am Steuer des Audi R8 LMS den Titel in Italien. Beide kennen wiederum ihren neuen Teamkollegen René Rast aus den GT-Programmen von Audi bestens. Der Deutsche hat im R8 LMS ultra 2014 die 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring und in Spa sowie das ADAC GT Masters gewonnen. Fässler/Lotterer/Tréluyer bestreiten die gesamte WEC-Saison mit der Startnummer 7. Sie erleben ihr sechstes gemeinsames Jahr bei Audi. Historisch gesehen hatte nur eine Fahrerkombination im Zeichen der Vier Ringe länger Bestand: Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish waren von 2006 bis 2012 sechseinhalb Jahre lang ein Team. Im Cockpit der Nummer 8 wechseln sich Lucas di Grassi/Loïc Duval/Oliver Jarvis ab. Einen dritten Rennwagen mit der Nummer 9 setzt das Audi Sport Team Joest bei den 6 Stunden von Spa und den 24 Stunden von Le Mans für Filipe Albuquerque/Marco Bonanomi/René Rast ein.



Filipe Albuquerque

Niemals aufgeben

Am Rennsamstag in Le Mans wird Filipe Albuquerque 30 Jahre alt. Bereits seit seinem 25. Lebensjahr fährt er für Audi. Nach drei Jahren in der DTM begann im vergangenen Jahr seine Sportwagen-Karriere.

Es ist typisch für Filipe Albuquerque, dass er den Wechsel vom Tourenwagen in den Le-Mans-Prototyp konzentriert, aber unbeschwert vollzogen hat. „Ich freue mich, mein Können weiterentwickeln zu können und meiner Karriere eine neue Richtung zu geben“, sagte der Portugiese, als sich ihm die Chance bot, nach einer Phase im Formel-Rennsport sowie im Audi-DTM-Tourenwagen schließlich in die Sportwagen-Szene einzusteigen. Bei den 6 Stunden von Spa, den 24 Stunden von Le Mans und bei vielen Tests sammelte er am Steuer des Audi R18 e-tron quattro erste Sportwagen-Erfahrungen. Parallel dazu sicherte er sich in der European Le Mans Series mit dem Privatteam Jota Sport den Vizetitel.

Auf die Frage, was der beste Rat war, den er je erhalten hat, antwortet Albuquerque: „Niemals aufgeben.“ Kaum ein Motto charakterisiert den 1,74 Meter großen Rennfahrer besser als diese beiden Wörter. Der aus der Universitätsstadt Coimbra stammende Portugiese begreift alle Herausforderungen stets positiv, ist meist mit einem Lachen auf den Lippen anzutreffen und zählt zu den kontaktfreudigen Personen in der Rennsport-Szene. Kommt er in ein neues Umfeld, versucht er sich auch abseits der Strecke möglichst rasch einzufinden. Für ihn war es selbstverständlich, Deutsch zu lernen, als er zu Audi kam. Wie tief seine Lust auf Neues in seinem Charakter verwurzelt ist, umschreibt seine Antwort auf die Frage nach einem historischen Ereignis, das er gern miterlebt hätte: „Ich wäre am liebsten mit dem mittelalterlichen Seefahrer Vasco da Gama auf eine Entdeckungsfahrt gegangen.“

Seine Partnerin Joana sorgt in seinem Privatleben für den Ausgleich zum hektischen Treiben im Rennsport. Dass sie eine talentierte Köchin ist, schätzt er besonders. „Alles, was sie kocht, schmeckt fantastisch. Aber ihr Lachs ist besonders lecker“, schwärmt der Rennfahrer. Seine Liebe zu kulinarischen Spezialitäten pflegt Filipe Albuquerque auch im weiteren persönlichen Umfeld: Zu seinem Bekanntenkreis zählt der argentinische Star-Koch Chakall.



Biografie

Filipe Albuquerque (P)

Geburtsdatum: 13. Juni 1985

Geburtsort: Coimbra (P)

Wohnort: Coimbra (P)

Familienstand: ledig

Größe/Gewicht: 1,74 m/65 kg

Motorsport seit: 1994 (Audi-Fahrer seit 2011)

Le-Mans-Starts: 1

Karriere

1994-2004 Kart

1998 1. Platz Klasse Iniciados Portugal-Cup, 2. Platz Klasse Iniciados Nationale Kart-Meisterschaft

2000 3. Platz Portugal-Cup, 3. Platz Nationale Kart-Junior-Meisterschaft

2002 2. Platz Europäische ICA-Kart-Meisterschaft, 2. Platz Italienische ICA-Kart-Meisterschaft

2003 10. Platz Formel-A-Kart-Weltmeisterschaft

2005 3. Platz Deutsche Formel Renault, bester Rookie; 5. Platz Formel Renault Eurocup, bester Rookie; 6. Platz Spanische Formel-3-Meisterschaft, bester Rookie

2006 1. Platz Formel Renault NEC, 1. Platz Formel Renault Eurocup

2007 4. Platz World Series by Renault 3.5, bester Rookie; zwei GP2-Rennen, Formel-1-Testfahrer Red Bull und Toro Rosso

2008 Vier Rennen A1GP-Serie

2009 3. Platz A1GP-Serie, 1. Platz Race of Champions Iberia, zwei Läufe Italienische GT-Meisterschaft (Audi R8 LMS)

2010 1. Platz Race of Champions, 2. Platz Italienische GT-Meisterschaft (Audi R8 LMS)

2011 12. Platz DTM (Audi A4 DTM)

2012 11. Platz DTM (Audi A5 DTM)

2013 18. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 1. Platz GT-Klasse 24 Stunden Daytona (Audi R8 GRAND-AM)

2014 24 Stunden Le Mans (Audi R18 e-tron quattro), 6. Platz 6 Stunden Spa (Audi R18 e-tron quattro), 2. Platz European Le Mans Series, 22. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro)



2015 6 Stunden Spa, 24 Stunden Le Mans (Audi R18 e-tron quattro), European Le Mans Series

www.filipealbuquerque.com

www.facebook.com/filipe.albuquerque1

Twitter @AlbuquerqueFil



Marco Bonanomi

Fit für alle Herausforderungen

Marco Bonanomi ist seit 2011 in das LMP-Programm von Audi eingebunden. Für die Saison 2015 fühlt sich der Italiener so fit wie noch nie.

Die Chancen, Marco Bonanomi nach einem Sportwagen-Rennen erschöpft anzutreffen, dürften gegen null tendieren. Der 30 Jahre alte Audi-Pilot weiß nur zu genau, wie wichtig die körperliche Verfassung im Rennsport ist. Entsprechend intensiv fällt sein Training aus. „Ich habe noch einmal an meinem Fitnessprogramm gearbeitet, um optimal vorbereitet zu sein“, sagt Bonanomi. „Im Winter habe ich einen Schwerpunkt auf Triathlon gelegt.“ Diese Ausdauer-Disziplin ergänzt der Audi-Pilot um ähnlich geartete Wettbewerbe. So hat er im März einen Duathlon absolviert, der die Disziplinen Radfahren und Laufen verbindet.

Marco Bonanomi bestreitet für Audi neben Testfahrten die beiden FIA-WEC-Rennen in Spa und in Le Mans. Doch sein persönlicher Rennkalender enthält zwischen April und Oktober noch elf weitere Einsatztermine, denn der R18 e-tron quattro ist nicht der einzige Rennwagen von Audi, den er fährt. Mit dem Team I.S.R. aus der Tschechischen Republik bestreitet der Italiener im Audi R8 LMS ultra alle Läufe zur Blancpain Endurance Series ebenso wie zur Blancpain Sprint Series, zwei der anspruchsvollsten GT3-Rennserien weltweit.

Neben den harten sportlichen Ansprüchen und der rasanten Welt des Rennsports gibt es auch andere Seiten an Marco Bonanomi. Bevor er eine Profi-Karriere im Rennsport begann, hat er eine Ausbildung zum Grafiker erfahren. Auch ein soziales Engagement kennzeichnet seine Persönlichkeit. Der Italiener wirbt für Cancro Primo Aiuto, eine gemeinnützige Krebshilfe-Organisation aus der Lombardei.



Biografie

Marco Bonanomi (I)

Geburtsdatum: 12. März 1985

Geburtsort: Lecco (I)

Wohnort: Colle Brianza (I)

Familienstand: ledig

Größe/Gewicht: 1,76 m/69 kg

Motorsport seit: 1998 (Audi-Fahrer seit 2011)

Le-Mans-Starts: 2

Karriere

1998-2000 Kart

1998 4. Platz Klasse 60 ccm Italienische Kart-Meisterschaft

1999 4. Platz Klasse 100 ccm Italienische Junior-Kart-Meisterschaft

2000 1. Platz Klasse 100 ccm Italienische Allstars-Kart-Meisterschaft

2001 4. Platz Formel Renault-2000-Winterserie

2002 Formel Renault-2000-Meisterschaft

2003 4. Platz Italienische Formel-3-Meisterschaft

2004 Formel 3 Euro Serie

2005 11. Platz Formel 3 Euro Serie

2006 2. Platz Formel 3000-Euroserie

2007 World Series by Renault 3.5

2008 GP2 Asien, World Series by Renault 3.5

2009 GP2 Asien, 2. Platz Formel 3000-Euroserie

2010 2. Platz Italienische GT3-Meisterschaft (Audi R8 LMS)

2011 Audi-Testfahrer (Audi R18 TDI), 1. Platz Italienische GT3-Meisterschaft (Audi R8 LMS)

2012 1. Platz 24 Stunden Zolder (Audi R8 LMS ultra), 3. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 ultra)

2013 Audi-Reservefahrer 6 Stunden Spa, 24 Stunden Le Mans (Audi R18 e-tron quattro)

2014 24 Stunden Le Mans (Audi R18 e-tron quattro), 6. Platz 6 Stunden Spa (Audi R18 e-tron quattro), 22. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro)

2015 6 Stunden Spa, 24 Stunden Le Mans (Audi R18 e-tron quattro), Blancpain Sprint Series, Blancpain Endurance Series (Audi R8 LMS ultra)



www.marcobonanomi.com
www.facebook.com/marcobonanomi.racing
Twitter @MarcoBonanomi



Lucas di Grassi

Südamerikanischer Hoffnungsträger

Lucas di Grassi kam 2012 aus der Formel 1 zu Audi und hat den LMP-Rennsport mit seinen Herausforderungen sehr zu schätzen gelernt. Seit 2014 zählt der Brasilianer zum Stammangebot von Audi in der WEC.

Seine Pokalsammlung ist deutlich gewachsen, seit Lucas di Grassi bei Audi unter Vertrag steht. Sieben Mal stand er bereits bei Sportwagen-Rennen auf dem Podium, darunter auch vier zweite Plätze. Natürlich will der Rennfahrer aus São Paulo möglichst bald auch gewinnen. Sein Team ist sich sicher, dass das nur eine Frage der Zeit ist. „Bei Audi treffe ich auf optimale Voraussetzungen, um erfolgreich zu sein“, sagt der 30 Jahre alte Brasilianer. „Ich fühle mich wohl in der Mannschaft von Audi Sport und habe mit Loïc Duval und Oliver Jarvis zwei starke und erfahrene Mitstreiter.“

Auch abseits der Rennstrecke ist Lucas di Grassi für Audi eine Bereicherung. Ob in Interviews oder im Umgang mit seinen vielen Fans: Der Audi-Pilot ist ein gern gesehener Gesprächspartner. Neben seiner Muttersprache Portugiesisch spricht er Englisch, Italienisch, Spanisch und besitzt Grundkenntnisse in Französisch. In seiner brasilianischen Heimat hat der Rennfahrer an der IBMEC Business University studiert und ist Mitglied des Hochbegabten-Vereins MENSA.

Lucas di Grassi, der Ende 2013 seine Lebensgefährtin Anna geheiratet hat, lebt in Monaco. In der Region findet er gute Bedingungen, um seine Ausdauer-Sportarten zu praktizieren. Triathlon zählt zu seinen bevorzugten Übungen. Dabei lässt er sich auch ganz spontan begeistern. Als di Grassi auf dem Weg zum FIA-WEC-Rennen in Bahrain im November 2014 bemerkte, dass im benachbarten Dubai ein Triathlon ausgetragen wird, legte er kurz entschlossen einen Zwischenstopp ein, besorgte sich ein Fahrrad und stürzte sich in den Wüsten-Wettbewerb. Als er zum Wintersport in Aspen im US-Bundesstaat Colorado war, zog ihn ausgerechnet seine Rennsport-Leidenschaft auf glatten Untergrund: Auf einem Kart mit Spike-Reifen tobte er sich auf einem vereisten Parcours aus. Sein größtes sportliches Ziel aber bleibt, als erster Brasilianer die 24 Stunden von Le Mans zu gewinnen. Und in der FIA Formula E fährt er in der Saison 2014/2015 um den Titel.



Biografie

Lucas di Grassi (BR)

Geburtsdatum: 11. August 1984

Geburtsort: São Paulo (BR)

Wohnort: Monaco (MC)

Familienstand: verheiratet

Größe/Gewicht: 1,79 m/75 kg

Motorsport seit: 1997 (Audi-Fahrer seit 2012)

Le-Mans-Starts: 2

Karriere

1997-2001 Kart, Panamerikanischer Kart-Meister (2000)

2002 2. Platz Brasilianische Formel-Renault-Meisterschaft

2003 2. Platz Südamerikanische Formel-3-Meisterschaft

2004 Britische Formel-3-Meisterschaft, 3. Platz GP Macau, Formel 3 Masters

2005 1. Platz GP Macau, 3. Platz Formel 3 Euro Serie, 3. Platz Formel 3 Masters, Formel-1-Test

2006 GP2-Serie, Formel-1-Test

2007 2. Platz GP2-Serie, Formel-1-Testfahrer

2008 3. Platz GP2-Serie, Formel-1-Reservefahrer

2009 3. Platz GP2-Serie, Formel-1-Reservefahrer

2010 Formel 1

2011 Formel-1-Reifentestfahrer, ILMC-Tests

2012 Formel-1-Reifentestfahrer, 24 Stunden Nürburgring, 3. Platz 6 Stunden São Paulo (Audi R18 ultra)

2013 2. Platz 12 Stunden Sebring, 3. Platz 6 Stunden Spa, 3. Platz 24 Stunden Le Mans (jeweils Audi R18 e-tron quattro)

2014 2. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 e-tron quattro), 4. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro), FIA Formula E

2015 FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro), FIA Formula E

www.lucasdigrassi.com.br

www.facebook.com/lucasdigrassiofficial

Twitter @LucasdiGrassi

Loïc Duval

Der Rekordhalter

Als Loïc Duval 2013 mit Audi zum ersten Mal die 24 Stunden von Le Mans gewann, waren sich viele Beobachter einig: Sein Sieg war überfällig. Der Franzose zählt zu den schnellsten Rennfahrern seiner Heimat, hatte aber vor seiner Zeit mit Audi oftmals nicht das Material, das für einen Sieg erforderlich ist.

Er ist kein Mann der großen Worte: Wird Loïc Duval um eine Analyse gebeten, treffen seine Aussagen stets prägnant die Frage seines Gegenübers. Ähnlich präzise fallen seine Antworten auf der Strecke aus. Sein erstes Rennen mit Audi, die 6 Stunden von Spa 2012, gewann er. Seine erste vollständige Saison im Zeichen der Vier Ringe beendete er 2013 in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC auf Anhieb als Weltmeister. Mit Le Mans verbindet ihn sogar ein Rekord. 2010 hat der Franzose im Rennen die Strecke in 3.19,074 Minuten umrundet. Bis heute war niemand schneller. Welche Emotionen der Langstrecken-Klassiker wecken kann, wurde dem nüchternen Analytiker erst nach seinem Sieg bewusst. „Es war für mich auch nach vielen Jahren als Profi-Pilot überwältigend, wie groß das Interesse an uns gewesen ist“, sagte Duval, nachdem er 2013 eine lange PR-Tournee in seiner Heimat genossen hatte.

Viele Jahre seiner Karriere hat der Franzose in Japan verbracht. So ist es kein Wunder, dass er den anspruchsvollen Stadtkurs von Macau und die Grand-Prix-Strecke im japanischen Suzuka als die größten Herausforderungen betrachtet. Sein Lebensmittelpunkt aber liegt mitten in Europa. Der Audi-Fahrer, der in der Le-Mans-Woche 2015 seinen 33. Geburtstag feiert, ist nur rund 130 Kilometer entfernt von Le Mans in Chartres aufgewachsen. Mit Ehefrau Gaëlle und den Söhnen Hugo und Martin lebt Loïc Duval seit einigen Jahren in der Nähe von Genf.

Außerhalb des Motorsports verfolgt er am liebsten Fußball. Als eine französische Zeitung Duval bat, mit dem früheren Fußball-Nationaltorwart und heutigen Rennfahrer Fabien Barthez zum gemeinsamen Interview anzutreten, war der Audi-Fahrer sofort begeistert. Wenn er nicht kickt oder anderen Sport treibt, hört Duval gern Musik. Von den Black Eyed Peas über Stevie Wonder bis zu den Red Hot Chili Peppers findet sich ein breites Repertoire in seiner Sammlung.



Biografie

Loïc Duval (F)

Geburtsdatum: 12. Juni 1982

Geburtsort: Chartres (F)

Wohnort: Genf (CH)

Familienstand: verheiratet, zwei Söhne

Größe / Gewicht: 1,78 m / 70 kg

Le-Mans-Starts: 5 (1 Sieg)

Karriere

1992-2001 Kart

2000 1. Platz Trophée Laborde, 3. Platz Kart-Weltmeisterschaft Formel A

2002 1. Platz Formel Campus Frankreich

2003 1. Platz Formel Renault Frankreich

2004 11. Platz Formel 3 Euro Serie, Mitglied Renault Driver Development

2005 6. Platz Formel 3 Euro Serie, Mitglied Renault Driver Development

2006 4. Platz Formel Nippon, 11. Platz Super GT Japan, Rookie-Pilot A1 Team Frankreich

2007 2. Platz Super GT Japan, 4. Platz A1 GP mit A1 Team Frankreich, 6. Platz Formel Nippon

2008 2. Platz Formel Nippon, 4. Platz A1 GP mit A1 Team Frankreich, 8. Platz 24 Stunden Le Mans, 1. Platz Rookie-Wertung Le Mans (Prix Jean Rondeau)

2009 1. Platz Formel Nippon, 3. Platz Teamwertung Asian Le Mans Series, 5. Platz A1 GP mit A1 Team Frankreich

2010 1. Platz Super GT Japan, 3. Platz Formel Nippon, 24 Stunden Le Mans

2011 1. Platz 12 Stunden Sebring, 3. Platz Super GT Japan, 5. Platz 24 Stunden Le Mans

2012 1. Platz 6 Stunden Spa (Audi R18 ultra), 2. Platz 12 Stunden Sebring (Audi R18 TDI), 5. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 ultra), 6. Platz Formel Nippon

2013 1. Platz 24 Stunden Le Mans, 1. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 1. Platz 6 Stunden Silverstone, 1. Platz 6 Stunden Austin (jeweils Audi R18 e-tron quattro), 3. Platz Superformula

2014 7. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro), Superformula

2015 FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro)



www.loicduval.com

www.facebook.com/Loic.Duval.Official

Twitter @loicduval



Marcel Fässler

Schweizer Bank

Als Marcel Fässler 2010 zu Audi kam, brachte er internationale Erfahrungen aus der DTM, dem GT-Sport und dem LMP-Rennsport mit. Einen echten Durchbruch in seiner Karriere aber erreichte er erst im Zeichen der Vier Ringe. Welche Qualitäten in ihm stecken, bewies der Eidgenosse mit drei Le-Mans-Siegen und einem Weltmeistertitel innerhalb von nur vier Jahren. Im Team von Audi Sport ist er seit sechs Jahren eine feste Bank.

„Hier kann man abends schon ganz schön Party machen“, sagte Marcel Fässler in seiner ruhigen Art, als er vor einiger Zeit zum ersten Mal Teamkollege André Lotterer in Tokio besucht und mit ihm das Nachtleben der japanischen Metropole erkundet hat. Fast wirkte die Aussage aus seinem Mund wie ein Scherz. Und doch war sie ganz ernst gemeint, spiegelt die pulsierende asiatische Hauptstadt doch einen starken Kontrast zur Heimat Fässlers wider. Geboren 1976 in Einsiedeln im Kanton Schwyz, ist der Rennfahrer seiner ländlichen Heimat bis heute treu geblieben.

Mit Ehefrau Isabel und vier Töchtern lebt der Audi-Pilot in Gross, einem Viertel der Gemeinde Einsiedeln mit kaum mehr als 1.000 Einwohnern. Die malerische Idylle am Sihlsee verkörpert ein Stück pure Schweiz. Und so natürlich, wie seine Heimat ist, so hat sich auch Marcel Fässler seinen authentischen Charakter bewahrt. Er ist der erste Schweizer, der die 24 Stunden von Le Mans gewonnen hat, und er ist der erste Automobilweltmeister des Alpenlandes. Zu Kopf steigen ihm diese Erfolge allerdings nicht. Seine Familie erdet ihn, und in seiner Umgebung findet er ein perfektes Trainingsgebiet. Kanufahren auf dem Sihlsee, Mountainbike-Touren in der Natur, Passüberquerungen mit dem Rennrad, Joggen auf den Bergpfaden oder Langlauf-Skifahren auf der Loipe, die am eigenen Haus vorbeiführt – Marcel Fässler wohnt inmitten einer Art gigantischen Natur-Sportstadions.

„Nach der Hektik und der körperlichen Anstrengung an den Rennwochenenden ist es wichtig, zu Hause in Ruhe aufzutanken“, sagt der Profi-Sportler. „Das kann ich nirgendwo so gut wie in meiner Schweizer Heimat im Kreis meiner Familie.“



Biografie

Marcel Fässler (CH)

Geburtsdatum: 27. Mai 1976

Geburtsort: Einsiedeln (CH)

Wohnort: Gross (CH)

Familienstand: verheiratet, vier Töchter

Größe/Gewicht: 1,78 m/78 kg

Le-Mans-Starts: 9 (3 Siege)

Karriere

1985-1994 Kart

1993 3. Platz Winfield-Rennfahrschule Frankreich

1995 3. Platz Französische Formel Renault Campus

1996 3. Platz Französische Formel Renault, „Rookie of the Year“

1997 11. Platz Französische Formel-3-Meisterschaft, 1. Platz Formel-Campus-Einladungsrennen Macau

1998 4. Platz Französische Formel-3-Meisterschaft

1999 2. Platz Deutsche Formel-3-Meisterschaft

2000 4. Platz DTM

2001 4. Platz DTM

2002 4. Platz DTM

2003 3. Platz DTM

2004 9. Platz DTM

2005 11. Platz DTM

2006 4. Platz European Le Mans Series, 2. Platz 24 Stunden Spa, 24 Stunden Le Mans

2007 1. Platz 24 Stunden Spa, A1GP-Serie, European Le Mans Series, 24 Stunden Le Mans

2008 4. Platz FIA-GT-Meisterschaft, International GT Open, zwei Starts in der American Le Mans Series (Audi R10 TDI), 24 Stunden Le Mans

2009 1. Platz International GT Open, 3. Platz 24 Stunden Spa (Audi R8 LMS), 24 Stunden Le Mans

2010 2. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R15 TDI)

2011 1. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 TDI), Intercontinental Le Mans Cup (Audi R18 TDI), 3. Platz 24 Stunden Nürburgring (Audi R8 LMS)



2012 1. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 e-tron quattro), 1. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro), 1. Platz WEC Silverstone (Audi R18 e-tron quattro), 1. Platz WEC Bahrain (Audi R18 e-tron quattro), 6. Platz 24 Stunden Spa (Audi R8 LMS ultra)

2013 1. Platz 12 Stunden Sebring, 2. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 1. Platz 6 Stunden Spa, 1. Platz 6 Stunden São Paulo, 1. Platz 6 Stunden Shanghai, 5. Platz 24 Stunden von Le Mans (jeweils Audi R18 e-tron quattro)

2014 1. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 e-tron quattro), 2. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro)

2015 FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro)

www.mfspeed.ch

www.facebook.com/pages/Marcel-Fässler/433092060095169



Oliver Jarvis

Premier League

Für Oliver Jarvis erfüllt sich 2015 ein Traum: Er ist in die Stamm-Mannschaft des Sportwagen-Kaders von Audi aufgerückt und spielt so in der obersten Liga. Damit kämpft der Brite zum ersten Mal in seiner LMP-Karriere um einen Weltmeistertitel.

Der 31 Jahre alte Rennprofi steht vor einer entscheidenden Saison. Oliver Jarvis hat die Chance, seine Qualitäten in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC zu beweisen. Nur allzu leicht übersieht man dabei, was er im Sportwagen schon erreicht hat. Ein Jahr nach Beginn seiner DTM-Karriere bei Audi bestritt er 2009 am Steuer eines Audi R10 TDI sein erstes Sportwagen-Rennen für ein privates Team. Im Jahr darauf stand er zum ersten Mal bei den 24 Stunden von Le Mans am Start. Als bester Neuling erhielt er nach dem Qualifying die Trophäe „Rookie of the Year“.

Als Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich ihm 2012 erstmals die Chance gab, für das Werk die 24 Stunden von Le Mans zu bestreiten, bedankten sich Jarvis und seine Teamkollegen mit dem dritten Platz. Ein Jahr später stand er bei dem Rennen erneut auf dem Podium. Seine Langstrecken-Qualitäten bewies der Brite aus Burwell bei Cambridge 2013 bei zwei nordamerikanischen Klassikern: Im Audi R8 LMS gewann er die GT-Klasse der 24 Stunden von Daytona, zwei Monate später feierte er beim 12-Stunden-Rennen in Sebring im Audi R18 e-tron quattro den Gesamtsieg.

„Ich mag die Aufgabenstellung im Langstrecken-Rennsport sehr“, sagt der Engländer. „Ausdauer, Abwägen und taktisches Können, aber auch Runde um Runde am Limit fahren und Zweikämpfe wie in einem Sprintrennen bestehen – das sind spannende Herausforderungen.“ Ähnlich abwechslungsreich wie sein Beruf fällt auch das sportliche Training des stets freundlichen und auskunftsbereiten Briten aus. Crossfit lautet das Zauberwort für eine Vielfalt von Übungen, die Kraft- und Kardiotraining miteinander verbindet.

Eine ganz neue Rolle erfüllt Oliver Jarvis in seinem Privatleben. Seine langjährige Partnerin Chelsea brachte Ende 2014 Tochter Silva Olivia zur Welt. „Das ist eine wunderbare neue Erfahrung, die mein Leben komplettiert“, sagt der junge Familienvater.



Biografie

Oliver Jarvis (GB)

Geburtsdatum: 9. Januar 1984

Geburtsort: Burwell (GB)

Wohnort: Burwell (GB)

Familienstand: verlobt, eine Tochter

Größe/Gewicht: 1,80 m/70 kg

Le-Mans-Starts: 4

Karriere

1997 1. Platz Kart Nationen-Rennen (englisches Team), 1. Platz TV Masters, Britische Formel-JICA-Kart-Junior-Meisterschaft, McLaren Mercedes „Champions of the Future (JICA)“

1999 1. Platz Britische Formel-JICA-Kart-Junior-Meisterschaft, 1. Platz Ayrton-Senna-Memorial-Cup Suzuka

2002 Britische Formel-Ford-Winter-Meisterschaft, Britische Formel-Ford-Meisterschaft

2003 Britische Formel-Renault-Winter-Meisterschaft, Britische Formel-Ford-Meisterschaft, Formel-Ford-Festival

2004 Britische Formel-Renault-Meisterschaft, Britische Formel-Renault-Winter-Meisterschaft

2005 1. Platz Britische Formel-Renault-Meisterschaft; Sieg beim Förderpreis „McLaren Autosport BRDC Award“

2006 2. Platz Britische Formel-3-Meisterschaft (1. Platz Rookies-Klasse), A1GP World Cup of Motorsport für das A1 Team Great Britain

2007 1. Platz Formel-3-Grand-Prix Macau, 3. Platz Japanische Formel-3-Meisterschaft, A1GP World Cup of Motorsport für A1 Team Great Britain

2008 13. Platz DTM (Audi A4 DTM)

2009 9. Platz DTM (Audi A4 DTM), 3. Platz Lauf 1 Asian Le Mans Series (Audi R10 TDI)

2010 9. Platz DTM (Audi A4 DTM), 24 Stunden Le Mans (Audi R10 TDI)

2011 10. Platz DTM (Audi A4 DTM)

2012 3. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 ultra), FIA-GT1-Weltmeisterschaft (Audi R8 LMS ultra)



2013 1. Platz 12 Stunden Sebring, 3. Platz 6 Stunden Spa, 3. Platz 24 Stunden Le Mans (jeweils Audi R18 e-tron quattro), 1. Platz GT-Klasse 24 Stunden Daytona (Audi R8 GRAND-AM), 4. Platz 24 Stunden Spa (Audi R8 LMS ultra)

2014 24 Stunden Le Mans (Audi R18 e-tron quattro), Super GT

2015 FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro)

www.oliverjarvis.com

www.facebook.com/olly.jarvis.73

Twitter @ollyjarvis



André Lotterer

Weltbürger mit deutschen Wurzeln

Als André Lotterer 2010 zum Sportwagen-Team von Audi stieß, war es, als kehre ein verlorener Sohn in die westliche Rennsport-Welt zurück. Nach einer vielversprechenden Formel-Karriere im Nachwuchsbereich in Deutschland verfolgte das Talent eine Karriere in Asien und verschwand damit aus der Wahrnehmung vieler Journalisten und Teamchefs – zu Unrecht. Lotterer ist einer der schnellsten und zuverlässigsten Sportwagen-Piloten der Gegenwart.

Geboren in Duisburg, aufgewachsen in Belgien, ein Wohnsitz in Tokio, ein weiterer in Monaco – André Lotterer ist auf der ganzen Welt zu Hause. Nach seiner Formel-Karriere in Europa und einer Verpflichtung als Formel-1-Testfahrer verfolgte der Sohn eines früheren Tourenwagen-Teamchefs ab 2003 eine Karriere in Japan. Seither lebt er auch im Land der aufgehenden Sonne. Der Szene-Stadtteil Roppongi in Tokio bietet ihm den Luxus und die Exotik einer modernen Metropole. Von japanischer Essenskultur bis zu einem großen Kreis hingebungsvoller einheimischer Fans verinnerlicht André Lotterer längst ganz persönlich einen asiatischen Lebensstil. Und doch kehrt er immer wieder ins belgische Elternhaus zu Besuch zurück, genießt die Zeit in Monaco oder in einem Ferienhaus in der Provence.

Lotterer ist mehr als nur ein Mitglied des Audi-Fahrerkaders. Die Kraft der Vier Ringe hat der 33 Jahre alte Auto-Freak ganz tief aufgesogen. Liebend gern pilotiert er einen historischen Audi quattro bei Rallyes, bewegt die legendären Rallye-Modelle aus Ingolstadt für Fachzeitschriften, sorgt mit seinem Fahrstil in einem Audi Coupé aus den Achtzigerjahren bei historischen Tourenwagen-Rennen für Applaus oder bewegt im Straßenverkehr eines der seltensten Audi-Modelle: Er hat sich privat einen von nur rund 200 gebauten Audi Sport quattro von 1985 zugelegt.

Hinter seiner unbefangenen, noch immer jugendlichen Art verbirgt sich bisweilen, wie konzentriert und hart André Lotterer arbeitet. Drei Le-Mans-Siege zwischen 2011 und 2014 sind kein Zufall. Und sie verdeutlichen, was sich bei seinem ersten Le-Mans-Einsatz 2009 abgezeichnet hat: Als sich Minuten vor dem Start des Rennens ein Teamkollege beim Sprung über die Boxenmauer den Arm ausrenkte, bestritt Lotterer den 24-Stunden-Marathon am Steuer eines privaten Audi R10 TDI kurzerhand zu zweit mit einem Teamkollegen. Das Duo hielt durch und erreichte den beachtlichen siebten Platz.



Biografie

André Lotterer (D)

Geburtsdatum: 19. November 1981

Geburtsort: Duisburg (D)

Wohnort: Tokio (J)

Familienstand: ledig

Größe/Gewicht: 1,84 m/74 kg

Le-Mans-Starts: 6 (3 Siege)

Karriere

1989-1997 Kart, 1. Platz Junior-Kart-Weltmeisterschaft 1995

1998 1. Platz Formel BMW ADAC Junior Cup

1999 1. Platz Formel BMW ADAC, 5. Platz Formel-Renault-Eurocup

2000 4. Platz Deutsche Formel-3-Meisterschaft

2001 7. Platz Britische Formel-3-Meisterschaft, 2. Platz Formel-3-Masters Zandvoort

2002 Formel-1-Testfahrer, 3. Platz 24 Stunden Spa, ein ChampCar-Rennen

2003 4. Platz Formel Nippon, „Rookie of the Year“; Japanische GT-Meisterschaft

2004 2. Platz Formel Nippon, 8. Platz Japanische GT-Meisterschaft

2005 4. Platz Formel Nippon, 9. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft

2006 3. Platz Formel Nippon, 1. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft

2007 4. Platz Formel Nippon, 6. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft

2008 3. Platz Formel Nippon, 3. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft

2009 3. Platz Formel Nippon, 1. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft,

7. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R10 TDI), 24 Stunden Nürburgring, ein Rennen A1GP-Serie

2010 2. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R15 TDI), 2. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft, 2. Platz Formel Nippon

2011 1. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 TDI), 1. Platz Formel Nippon

2012 1. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 e-tron quattro), 1. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro), 1. Platz 6 Stunden Silverstone (Audi R18 e-tron quattro), 1. Platz 6 Stunden Bahrain (Audi R18 e-tron quattro), 4. Platz Formel Nippon, 6. Platz 24 Stunden Spa (Audi R8 LMS ultra)

2013 2. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 1. Platz 6 Stunden Spa, 1. Platz 6 Stunden São Paulo, 1. Platz 6 Stunden Shanghai, 5. Platz 24 Stunden Le Mans (jeweils Audi R18 e-tron quattro), 3. Platz 24 Stunden Spa (Audi R8 LMS ultra)



2014 1. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 e-tron quattro), 2. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro), Superformula
2015 FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro)

www.facebook.com/alotterer

Twitter @andre_lotterer



René Rast

Der Aufsteiger

Welche Möglichkeiten der Volkswagen-Konzern im Motorsport bietet, verkörpert René Rast wie kein Zweiter: Ihm gelang der Aufstieg vom Volkswagen Polo Cup sowie mit Seat, Porsche und dem GT3-Sportwagen-Programm von Audi in die LMP-Fahrmannschaft der Marke.

Als Audi im Dezember 2014 René Rast als Neuzugang im Le-Mans-Team verkündete, ging ein ehrgeiziger Anspruch in Erfüllung: Es ist möglich, innerhalb des Konzerns eine Motorsport-Karriere von den Anfängen bis in den internationalen Spitzensport zu verwirklichen. Der Prototyp dieses Aufstiegs ist René Rast. Wohl kein anderer Automobilhersteller ist weltweit auch im Motorsport so konsequent von der Breite bis zur Spitze aufgestellt wie der deutsche Konzern mit seinen Marken. Und kein anderer Rennfahrer hat diese Möglichkeiten bislang so konsequent genutzt wie der Westfale aus Minden.

Nachdem er sich im 150 PS starken Volkswagen Polo Cup, der für Einsteiger konzipiert war, 2005 durchgesetzt hat, erreichte er mit dem rund doppelt so starken Markenpokal-Rennwagen von Seat ein Jahr später den Vizetitel. Ihm gelang der Aufstieg in die Welt der Markenpokale von Porsche. Drei Titel im Porsche Supercup und zwei im deutschen Carrera Cup lassen keinen Zweifel: Sein Talent entfaltetete sich im GT-Sport weiter. Nach den Markenpokalen mit identischem Material war er bereit für den nächsten Schritt. Mit Audi bestritt er viele der härtesten GT3-Wettbewerbe überhaupt. 2014 gelang ihm seine beste Saison: Zum ersten Mal gewann er die 24 Stunden auf dem Nürburgring, zum zweiten Mal die 24 Stunden von Spa, und er setzte sich im ADAC GT Masters als einer der weltweit besten GT3-Rennserien durch – jeweils im Audi R8 LMS ultra. Und als sei das nicht genug, legte der Konzern-Musterschüler bereits den Grundstein für seinen nächsten Karriereschritt. Er nahm die Herausforderung der 24 Stunden von Le Mans mit einem Privatteam an und belegte in einem LMP2-Rennwagen auf Anhieb Platz vier in seiner Klasse.

„Es ist einfach fantastisch, mit dem Konzern einen solchen Aufstieg im Rennsport zu erleben“, sagt der 28 Jahre alte Rennfahrer, der in Frankfurt am Main lebt. „Auf die Le-Mans-Sportwagen freue ich mich ganz besonders. Im Audi R18 e-tron quattro kann ich meinen Fahrstil noch einmal weiterentwickeln und einige der schönsten Rennen der Welt fahren.“



Biografie

René Rast (D)

Geburtsdatum: 26. Oktober 1986
Geburtsort: Minden (D)
Wohnort: Frankfurt (D)
Familienstand: ledig
Größe/Gewicht: 1,79 m/64 kg
Motorsport seit: 1996 (Audi-Fahrer seit 2009)
Le-Mans-Starts: 1

Karriere

1996–2002 Kartsport

2002 1. Platz Deutscher ICA-Junioren-Kart-Cup

2003 Formel BMW ADAC

2004 Formel BMW ADAC

2005 1. Platz ADAC Volkswagen Polo Cup

2006 2. Platz Seat León Supercopa

2007 10. Platz Porsche Carrera Cup, 8. Platz 24 Stunden Nürburgring

2008 1. Platz Porsche Carrera Cup, 6. Platz Porsche Supercup

2009 2. Platz Porsche Supercup, VLN (Audi R8 LMS)

2010 1. Platz Porsche Supercup, ADAC GT Masters

2011 1. Platz Porsche Supercup, 5. Platz Porsche Carrera Cup, ADAC GT Masters (Audi R8 LMS)

2012 1. Platz Porsche Supercup, 1. Platz Porsche Carrera Cup, 1. Platz 24 Stunden Spa (Audi R8 LMS ultra), ADAC GT Masters (Audi R8 LMS ultra)

2013 2. Platz GT-Klasse 24 Stunden Daytona (Audi R8 GRAND-AM), 6. Platz FIA GT Series, 6. Platz ADAC GT Masters (Audi R8 LMS ultra), Blancpain Endurance Series (Audi R8 LMS ultra)

2014 1. Platz ADAC GT Masters (Audi R8 LMS ultra), 1. Platz 24 Stunden Nürburgring (Audi R8 LMS ultra), 1. Platz 24 Stunden Spa (Audi R8 LMS ultra), 6. Platz Blancpain GT Series (Audi R8 LMS ultra), 4. Platz LMP2-Klasse 24 Stunden Le Mans

2015 6 Stunden Spa, 24 Stunden Le Mans (Audi R18 e-tron quattro)

www.rene-rast.de

www.facebook.com/pages/René-Rast/438204456206325



Twitter: @renerastracing



Mike Rockenfeller

Der Allrounder

Ob Sportwagen oder Tourenwagen, ob Sprint oder 24-Stunden-Marathon: DTM-Champion und Le-Mans-Sieger Mike Rockenfeller zählt zu den komplettesten Rennfahrern der Welt.

Es gäbe einige Gründe für Mike Rockenfeller, abgehoben zu sein. Neben dem DTM-Titel 2013 und dem Le-Mans-Sieg von 2010 zum Beispiel Triumphe bei den 24-Stunden-Klassikern auf dem Nürburgring und in Daytona. Oder Titelgewinne im Porsche Carrera Cup, der FIA-GT2-Meisterschaft und 2008 – der erste ganz wichtige Meilenstein als Audi-Werksfahrer – in der European Le Mans Series. Aber trotz all dieser Erfolge ist „Rocky“ sich treu geblieben: Der 31-Jährige aus Neuwied am Rhein hat nie seine Bodenhaftung verloren. Das eigene Wohnmobil an der Strecke zieht er einem Luxushotel vor. Er nimmt sich viel Zeit für seine Fans an der Strecke und ist ein geduldiger Gesprächspartner für die Medien. Seine Mitstreiter schätzen den Nordschleifen-Fan als verlässlichen Teamplayer, bei dem immer wieder Humor und ein spitzbübisches Lächeln aufblitzen, der sich aber nie in den Vordergrund spielt – es sei denn, mit seinen Leistungen auf der Strecke. Eines seiner Erfolgsrezepte: cool bleiben, sich auf seine Stärken verlassen und zupacken, wenn sich die Chance bietet.

2015 steht er zum siebten Mal in einem Le-Mans-Aufgebot. Neu ist die Rolle, die er in diesem Jahr einnimmt: Rockenfeller unterstützt das Audi-Engagement an der Sarthe als Reservefahrer. „Mein Fokus liegt auch 2015 eindeutig auf der DTM. Aber es freut mich, dass ich Audi nach zwei Jahren Le-Mans-Pause beim wichtigsten Langstreckenrennen der Welt zumindest als Reservefahrer unterstützen kann“, so Rockenfeller. Wie wichtig eine starke Besetzung auf dieser Position ist, musste Audi im Vorjahr erfahren, als Loïc Duval nach einem Trainingsunfall nicht starten konnte.

Starken Rückhalt erfährt „Rocky“ durch seine Eltern und durch seine langjährige Partnerin Susanne, die er 2014 geheiratet hat. In diesem vertrauten Kreis findet er die nötige Ruhe, um zwischen den Rennen neue Kräfte zu tanken. Seit ein paar Monaten gibt es einen weiteren Grund für Rockenfeller, sich auf sein Zuhause am schweizerischen Bodenseeufer zu freuen: Ehefrau Susanne und er sind stolze Eltern eines munteren Jungen geworden – eine ganz neue Herausforderung für den Motorsport-Allrounder.



Biografie

Mike Rockenfeller (D)

Geburtsdatum: 31. Oktober 1983
Geburtsort: Neuwied (D)
Wohnort: Landschlacht (CH)
Familienstand: verheiratet, ein Sohn
Größe/Gewicht: 1,75 m/68 kg
Motorsport seit: 1995 (Audi-Fahrer seit 2007)

Karriere

1995-00 Kart
1997 1. Platz DMV Junior Cup
2000 1. Platz Jörg van Ommen Kart Cup
2001 4. Platz Formel König
2002 10. Platz Porsche Carrera Cup
2003 2. Platz Porsche Carrera Cup, Porsche Supercup
2004 1. Platz Porsche Carrera Cup, Porsche Supercup
2005 1. Platz GT2-Klasse FIA-GT-Meisterschaft, 1. Platz GT2-Klasse 24 Stunden Le Mans, 1. Platz GT2-Klasse 24 Stunden Spa
2006 1. Platz 24 Stunden Nürburgring, 5. Platz GrandAm-Serie, 8. Platz GT2-Klasse American Le Mans Series
2007 12. Platz DTM (Audi A4 DTM), 24 Stunden Le Mans (Audi R10 TDI)
2008 1. Platz Le Mans Series (Audi R10 TDI), 4. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R10 TDI), 11. Platz DTM (Audi A4 DTM)
2009 3. Platz 12 Stunden Sebring (Audi R15 TDI), 14. Platz DTM (Audi A4 DTM), 24 Stunden Le Mans (Audi R15 TDI)
2010 1. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R15 TDI), 1. Platz 24 Stunden Daytona, 7. Platz DTM (Audi A4 DTM)
2011 6. Platz DTM (Audi A4 DTM), 24 Stunden Le Mans (Audi R18 TDI)
2012 4. Platz DTM (Audi A5 DTM), 3. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 ultra)
2013 1. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), ADAC Motorsportler des Jahres
2014 3. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)
2015 DTM (Audi RS 5 DTM), 3. Platz 24 Stunden Daytona

www.mike-rockenfeller.de

www.facebook.com/mikerockenfeller



Twitter @m_rockenfeller
instagram.com/mike_rockenfeller
www.youtube.com/channel/UCNeLjg3ZostpyYACzPqCIQ



Benoît Tréluyer

Zwischen Natur und Rennsport

Wenn Benoît Tréluyer von der Terrasse seines Hauses in Gordes auf ein weitläufiges Tal in der Provence blickt, erinnert die Szene fast an die Gedankenwelt eines Schriftstellers. Dort, wo der Lavendel blüht, ist der Audi-Pilot in historischer Naturstein-Architektur zu Hause. Das Umfeld Südfrankreichs nutzt er für Motocross-Ausflüge ebenso gern wie zur Zucht von Oliven, die er pressen lässt – ein Leben zwischen Motoröl und Olivenöl.

„Ich bin ein Bretone, und mein erster größerer Auslandsaufenthalt hat mich ausgerechnet nach Japan geführt“, blickt Benoît Tréluyer ein wenig schmunzelnd auf seine Herkunft und seine ersten Karriereschritte zurück. Er stammt aus Alençon, etwa 50 Kilometer nördlich von Le Mans in der Bretagne.

Nach erfolgreichen Anfängen im Formelsport erhielt der Nachwuchspilot die Chance auf eine Karriere in Japan. Zwölf Jahre seines Rennfahrerlebens verbrachte Tréluyer im Land der aufgehenden Sonne, zahlreiche Einzelerfolge sowie die Titel in der dortigen Formel 3, Formel Nippon und Super-GT-Meisterschaft kennzeichnen seine Karriere. Als Audi ihn 2010 verpflichtete, war sein Name vor allem Insidern bekannt. Für Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich ist der Franzose ein großer Gewinn. Seine unkomplizierte Natur, seine Schnelligkeit gepaart mit taktischer Intelligenz und sein Teamgeist sind nur einige der Eigenschaften, die ihn für den Langstrecken-Rennsport prädestinieren. „Meine Jahre in Japan haben mir geholfen, mich gut bei Audi einzufinden. Die Denk- und Arbeitsstile von Teams in Japan und in Deutschland ähneln sich durchaus“, vergleicht Tréluyer, der mit seinen Teamkollegen sieben WEC-Läufe und den Weltmeistertitel 2012 errungen hat.

Seine Anfänge im Motorsport hatte der talentierte Franzose auf zwei Rädern. Sechs Jahre lang fuhr Tréluyer Motocross-Wettbewerbe, bis heute liebt er Enduro-Motorräder. Seit vielen Jahren lebt er mit Ehefrau Melanie und ihrem gemeinsamen Sohn im malerischen Örtchen Gordes. Dort züchtet er Oliven, aus denen er Öl pressen lässt. Eine lang gehegte Idee hat Benoît Tréluyer im Winter 2014/2015 verwirklicht: Im Skigebiet Les Deux Alpes bei Grenoble ließ er sich ein Chalet so einrichten, dass es Ferienwohnungen ebenso wie ein großes Sportstudio beherbergt. Wer Interesse hat, kann das Sport-Chalet des Audi-Fahrers selbst mieten.



Biografie

Benoît Tréluyer (F)

Geburtsdatum: 7. Dezember 1976

Geburtsort: Alençon (F)

Wohnort: Gordes (F)

Familienstand: verheiratet, ein Sohn

Größe/Gewicht: 1,78 m/68 kg

Le-Mans-Starts: 10 (3 Siege)

Karriere

1983-89 Motocross

1990-94 Kart

1995 Formel Campus

1996 11. Platz Französische Formel-Renault-Meisterschaft

1997 6. Platz Französische Formel-Renault-Meisterschaft

1998 9. Platz Französische Formel-3-Meisterschaft

1999 3. Platz Französische Formel-3-Meisterschaft, 3. Platz Formel-3-Superprix
Korea

2000 5. Platz Japanische Formel-3-Meisterschaft, 4. Platz Formel-3-Masters

2001 1. Platz Japanische Formel-3-Meisterschaft, 2. Platz Formel-3-Grand-Prix
Macau, 3. Platz Formel-3-Superprix Korea, Japanische GT-Meisterschaft

2002 Japanische GT-Meisterschaft, Formel Nippon, 3. Platz GTS-Klasse 24 Stunden
Le Mans

2003 7. Platz Japanische GT-Meisterschaft, 2. Platz Formel Nippon

2004 11. Platz Japanische GT-Meisterschaft, 4. Platz Formel Nippon, 4. Platz 24
Stunden Le Mans

2005 11. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft, 6. Platz Formel Nippon

2006 8. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft, 1. Platz Formel Nippon

2007 11. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft, 2. Platz Formel Nippon, 6. Platz
LMP1-Klasse 24 Stunden Le Mans

2008 1. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft, 8. Platz Formel Nippon, 7. Platz
24 Stunden Le Mans

2009 4. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft, 2. Platz Formel Nippon, 24
Stunden Le Mans

2010 2. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R15 TDI), 7. Platz Japanische Super-GT-
Meisterschaft



2011 1. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 TDI), 2. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft

2012 1. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 e-tron quattro), 1. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro), 1. Platz 6 Stunden Silverstone (Audi R18 e-tron quattro), 1. Platz 6 Stunden Bahrain (Audi R18 e-tron quattro)

2013 1. Platz 12 Stunden Sebring, 2. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 1. Platz 6 Stunden Spa, 1. Platz 6 Stunden São Paulo, 1. Platz 6 Stunden Shanghai, 5. Platz 24 Stunden von Le Mans (jeweils Audi R18 e-tron quattro)

2014 1. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 e-tron quattro), 2. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro)

2015 FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro)

www.benoitreluyer.com

www.facebook.com/BenoitTreluyer

Twitter @BenoitTreluyer



Audi Sport Team Joest

Marathon-Experten aus dem Odenwald

1999 begann die Zusammenarbeit zwischen Reinhold Joest und Audi bei den LMP1-Sportprototypen. Der Teamchef brachte damals 30 Jahre persönliche Le-Mans-Erfahrung und vier Siege bei dem Klassiker in die Partnerschaft ein. Aus den vier Siegen sind inzwischen 15 Siege in Le Mans, viele weitere Erfolge und zwei Weltmeistertitel geworden.

Reinhold Joest ist ein Gentleman aus einer anderen Generation des Motorsports. 1969 wagte er sich zum ersten Mal mit einem Rennwagen nach Le Mans. Drei Mal stand er bis 1981 auf dem Podium, dann wechselte er auf die andere Seite der Boxenmauer. Noch größere Erfolge erzielte er als Teamchef: 1984, 1985, 1996 und 1997 besiegte der Privatier an der Sarthe die großen Herstellerteams. Seit 1999 ist er mit Audi erfolgreich.

Doch Reinhold Joest ist kein Mann, der in der Vergangenheit schwelgt. Der Teambesitzer geht mit der Zeit. Während viele Konkurrenten des Odenwälders längst die Rente genießen, lässt er es sich nicht nehmen, weltweit zu Rennen der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC zu reisen, den Austausch mit Audi, den Fahrern und den eigenen Teammitgliedern zu pflegen und ständig an der Optimierung seines Teams zu arbeiten. Als Teamdirektor gehört Ralf Jüttner seit mehr als zwei Jahrzehnten zur Mannschaft aus Wald-Michelbach. Der Ingenieur leitet die Einsätze und ist Technischer Direktor, seine Ehefrau Sigrun ist in der Logistik und Organisation des Teams tätig.

Was das geballte Know-how von Audi Sport und dem Audi Sport Team Joest auszeichnet, zeigt sich immer wieder bei den großen „Klassikern“ der Le-Mans-Geschichte. Jedes Rennen schreibt seine eigene Geschichte, doch einige bleiben in besonderer Erinnerung. 2008 hätte das Team allein aufgrund der normalen Rundenzeiten das 24-Stunden-Rennen nicht gewinnen können. Gewieft taktische Entscheidungen und viel Erfahrung bei Wechselwetter und Reifenwahl halfen, das Rennen zu gewinnen. Unvergessen auch die unermüdliche Arbeit 2014, als das Team erst in den frühen Morgenstunden in Le Mans die Führung übernahm, Rückschläge durch umso beherzteren Einsatz des Boxenteams überwand und am Ende erneut gewann. Kein anderes Team war in Le Mans bisher so erfolgreich.



Erfolgsbilanz

Die Erfolge von Joest Racing

Sieger 24 Stunden Le Mans

1984, 1985, 1996, 1997, 2000, 2001, 2002, 2006, 2007, 2008, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 (seit 2000 mit Audi)

Sieger FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC)

2012, 2013 (alle mit Audi)

Sieger American Le Mans Series

2000, 2001, 2002, 2003 (alle mit Audi)

Sieger Le Mans Series

2008 (Audi)

Sieger 12 Stunden Sebring

2000, 2001, 2002, 2003, 2006, 2007, 2009, 2012, 2013 (alle mit Audi)

Sieger ITC

1996

Sieger 24 Stunden Daytona

1980

Sieger 12 Stunden Bathurst

2011 (Audi)



FIA WEC 2015

So stark wie nie

Die FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC bestreitet 2015 ihre vierte Saison und präsentiert sich so stark wie noch nie. Vier Automobilhersteller in der LMP1-Klasse, ein verfeinertes Reglement und ein überarbeiteter Rennkalender verbessern den Sport nochmals.

In der Welt des Automobil-Rennsports existieren für Tourenwagen, Formelfahrzeuge, Rallyeautos, Rallycross-Modelle und Sportwagen genau fünf Weltmeisterschaftsprädikate, die der Automobil-Weltverband FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) vergibt. Die FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC existiert seit 2012, wird bei acht Läufen auf drei Kontinenten ausgetragen und steht für 66 Stunden Hochleistungs-Ausdauersport pro Jahr. Allein bei den 24 Stunden von Le Mans absolvieren die Teams ohne Unterbrechung eine Distanz, die fast der Summe aller Formel-1-Rennen einer gesamten Saison entspricht. Technik, die sich in Le Mans durchsetzt, kombiniert Leistungsfähigkeit und Dauerhaltbarkeit auf einzigartige Weise. Damit ist diese Rennkategorie besonders wertvoll für den Technologietransfer, den Audi konsequent zwischen Motorsport und Großserie betreibt.

In der Saison 2015 wird der Wettbewerb noch intensiver. Erstmals begegnen sich mit Audi, Nissan, Porsche und Toyota vier Automobilhersteller in der LMP1-Klasse der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, auch in den drei kleineren Klassen herrscht starke Konkurrenz.

Um die Leistungsfähigkeit der unterschiedlichen technologischen Ansätze der Hersteller auszugleichen, gilt eine „Equivalence of Technology“. Diese Formel legt unter anderem fest, welche Mengen an fossiler Energie (also Benzin- oder Dieselmotoren) und Hybridenergie jeder Rennwagen pro Runde nutzen darf. Bis einschließlich der 24 Stunden von Le Mans im Juni gilt die Energiezuteilung aus dem vergangenen Jahr.

Neu in dieser Saison sind Begrenzungen in anderen Bereichen, um Kosten zu senken. Jeder Rennwagen in der LMP1-Hybrid-Kategorie darf nur noch fünf Motoren bei den acht Veranstaltungen verwenden. Wer diese Regel übertritt, dem wird eine 3-Minuten-Zeitstrafe bei 6-Stunden-Rennen oder eine 5-Minuten-Strafe bei den 24



Stunden von Le Mans auferlegt. Auch die Zahl der Reifen wird für jede Veranstaltung begrenzt. Im Freien Training sind vier Sätze erlaubt, für Qualifying und Rennen zusammen sechs Sätze (acht bei den Läufen in Bahrain und Shanghai).

Auch das Personal der Teams wird limitiert. Bei 6-Stunden-Rennen dürfen Teams mit zwei Rennwagen 65 operativ eingesetzte Personen benennen. Für mehr Gerechtigkeit auf der Strecke soll eine Ausgleichsregelung beim Fahrergewicht sorgen. Teams, deren Fahreraufgebot im Schnitt weniger als 80 Kilogramm wiegt, müssen im betroffenen Rennwagen die Differenz zu dieser Größe mit Ballastgewicht ausgleichen. In diesem Jahr greift auch eine Begrenzung der Testtage in Abhängigkeit von der Art der Tests.

Eine andere Neuerung betrifft das Zeittraining. Pro Fahrerteam werden zwei Piloten genannt, die am Qualifying teilnehmen. Die schnellste dort gefahrene Runde jedes der beiden Fahrer wird gewertet und aus diesen beiden Rundenzeiten eine Durchschnittszeit ermittelt, die die Startposition des Autos für das Rennen bestimmt. Bislang wurde für die Ermittlung dieses Durchschnittswertes neben der schnellsten auch die zweitschnellste Runde jedes Fahrers herangezogen.

2015 startet die FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC erneut in Asien, Europa und Nordamerika. Die Saison beginnt am 12. April wie im Vorjahr in Silverstone (Großbritannien), am 2. Mai steht das Gastspiel in Spa (Belgien) auf dem Programm. Die 24 Stunden von Le Mans (Frankreich) markieren am 13. und 14. Juni den Saisonhöhepunkt. Erstmals steht der Nürburgring am 30. August im Kalender der FIA WEC. Dort entwickelte sich zwischen 1953 und 1991 eine große Langstrecken-Renntradition in Deutschland. Die Übersee-Saison beginnt am 19. September. In Austin (Texas) steht der einzige nordamerikanische Lauf im Kalender, bevor die Reise die Teams am 11. Oktober nach Fuji (Japan) führt. In Shanghai (China) startet Audi am 1. November auf seinem größten Automobil-Markt, bevor drei Wochen später das Finale in Bahrain ausgetragen wird.



Die FIA-WEC-Läufe

Abwechslungsreiche Mischung

Die FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC steht für eine große Bandbreite: Den nicht permanenten Kurs in Le Mans mit dem höchsten Tempo-Durchschnitt der ganzen Saison müssen Teams und Fahrer ebenso beherrschen wie die Strecke von Bahrain in der Wüste oder einen Traditionskurs wie Spa-Francorchamps.

1. Lauf: 12. April, 6 Stunden Silverstone (GB)

Streckenlänge:

5,891 Kilometer

Siege der LMP-Rennwagen von Audi:

2004 Allan McNish/Pierre Kaffer, Audi R8; 2005 Allan McNish/Stéphane Ortelli, Audi R8; 2008 Dindo Capello/Allan McNish, Audi R10 TDI; 2012 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, Audi R18 e-tron quattro; 2013 Loïc Duval/Tom Kristensen/Allan McNish, Audi R18 e-tron quattro

Streckenbeschreibung von Oliver Jarvis:

„Silverstone ist für uns Fahrer eine Herausforderung, weil zu den traditionellen, schnellen Streckenstellen viele neuere, langsame Passagen hinzugekommen sind. Wenn wir die Rennwagen mit den Ingenieuren abstimmen, sind deshalb Kompromisse gefragt. Ein Auto, das für die schnellen Sektionen wie Maggotts oder Becketts optimal ist, ist aerodynamisch vielleicht nicht ideal für enge Kehren wie im ersten Streckensektor. Mir macht die Strecke viel Spaß, und vor meinem Heimpublikum zu fahren ist etwas Besonderes.“

2. Lauf: 2. Mai, 6 Stunden Spa-Francorchamps (B)

Streckenlänge:

7,004 Kilometer

Siege der LMP-Rennwagen von Audi:

2003 Seiji Ara/Tom Kristensen, Audi R8; 2004 Jamie Davies/Johnny Herbert, Audi R8; 2012 Romain Dumas/Loïc Duval/Marc Gené, Audi R18 ultra; 2013 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, Audi R18 e-tron quattro



Streckenbeschreibung von René Rast:

„Spa wird für mich in dieser Saison besonders spannend. Einerseits kenne ich die Strecke bestens, denn ich habe dort 2012 und 2014 die 24-Stunden-Rennen mit Audi gewonnen. Andererseits saß ich bei unseren Erfolgen im GT3-Rennwagen, jetzt starte ich im deutlich schnelleren LMP1-Modell. Es wird ein besonderer Nervenkitzel sein, die extremen Kurven wie Eau Rouge oder Blanchimont im R18 e-tron quattro zu durchfahren. Das ist eine perfekte Strecke für mein Debüt im LMP-Team von Audi.“

3. Lauf: 13.–14. Juni, 24 Stunden Le Mans (F)

Streckenlänge:

13,629 Kilometer

Siege der LMP-Rennwagen von Audi:

2000 Frank Biela/Tom Kristensen/Emanuele Pirro, Audi R8; 2001 Frank Biela/Tom Kristensen/Emanuele Pirro, Audi R8; 2002 Frank Biela/Tom Kristensen/Emanuele Pirro, Audi R8; 2004 Seiji Ara/Dindo Capello/Tom Kristensen, Audi R8; 2005 Tom Kristensen/JJ Lehto/Marco Werner, Audi R8; 2006 Frank Biela/Emanuele Pirro/Marco Werner, Audi R10 TDI; 2007 Frank Biela/Emanuele Pirro/Marco Werner, Audi R10 TDI; 2008 Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish, Audi R10 TDI; 2010 Timo Bernhard/Romain Dumas/Mike Rockenfeller, Audi R15 TDI; 2011 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, Audi R18 TDI; 2012 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, Audi R18 e-tron quattro; 2013 Loïc Duval/Tom Kristensen/Allan McNish, Audi R18 e-tron quattro; 2014 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, Audi R18 e-tron quattro

Streckenbeschreibung von Filipe Albuquerque:

„Als ich vor einem Jahr in Le Mans debütiert habe, hat mich die Tradition der Strecke und dieser seit 1923 ausgetragenen Veranstaltung überwältigt. So viele Zuschauer, so harte Gegner, dazu Journalisten und Fernsehteams aus aller Welt – das ist der Traum eines jeden Rennfahrers. Die Unterschiede zwischen Tag und Nacht, den permanenten Streckenteilen und den abgesperrten öffentlichen Straßen, langsamen Ecken wie den Schikanen und schnellen Kurven im letzten Streckenteil sind so extrem wie wohl nirgendwo sonst. Wenn Können, Konzentration, gute Arbeit und das nötige Glück nicht zusammentreffen, muss man ein Jahr warten bis zur nächsten Chance.“

4. Lauf: 30. August, 6 Stunden Nürburgring (D)

Streckenlänge:



5,137 Kilometer

Siege der LMP-Rennwagen von Audi:

2004 Allan McNish/Pierre Kaffer, Audi R8

Streckenbeschreibung von André Lotterer:

„Es ist schön, mit der WEC in Deutschland zu fahren. Auch wenn ich meine Heimat schon als Kind verlassen habe, freue ich mich für die einheimischen Fans, dass sie unsere Sportwagen und die FIA WEC zu Gesicht bekommen. Der Nürburgring hat es durchaus in sich. Die erste Sektion hat sehr langsame Kurven, ermöglicht aber viele verschiedene Fahrlinien. Das fördert Überholmanöver. Hinunter zur Kehre gibt es etwas schnellere Kurven. Die Kehre selbst ist langsam, danach geht es umso flüssiger bergauf. Die Gegengerade enthält einen schnellen Knick, dann eine enge Schikane und schließlich geht es zurück ins Ziel. Ich bin gespannt auf dieses Rennen.“

5. Lauf: 19. September, 6 Stunden Circuit of the Americas (USA)

Streckenlänge:

5,513 Kilometer

Siege der LMP-Rennwagen von Audi:

2013 Loïc Duval/Tom Kristensen/Allan McNish, Audi R18 e-tron quattro; 2014 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, Audi R18 e-tron quattro

Streckenbeschreibung von Marcel Fässler:

„Die Strecke ist noch jung, aber Austin ist schon ein großer Klassiker im Kalender. Wir fahren gern vor dem Publikum in Texas. Die Höhenunterschiede sind sehr ungewöhnlich für einen modernen Kurs. Mir gefallen die schnellen Passagen am Anfang am besten. Im weiteren Verlauf folgen sehr enge Kurven und eine lange Gerade. Vor einem Jahr haben meine beiden Teamkollegen und ich bei ungewöhnlichen Wetterkapriolen mit Rennunterbrechung den Sieg für Audi eingefahren.“

6. Lauf: 11. Oktober, 6 Stunden Fuji (J)

Streckenlänge:

4,563 Kilometer

Siege der LMP-Rennwagen von Audi:



–

Streckenbeschreibung von Benoît Tréluyer:

„Ich habe viele Jahre meiner Rennfahrer-Karriere in Japan verbracht. In Fuji habe ich die meisten Siege gefeiert. Die Lage der Strecke in den Bergen bedeutet, dass immer wieder unberechenbares Wetter herrschen kann. Und wenn es in Fuji regnet, rinnen kleine Bäche über den Asphalt. Dann ist es nahezu unmöglich, dort zu fahren. Ungewöhnlich im Vergleich zu anderen Strecken sind die fast eineinhalb Kilometer lange Gerade und die Omega-förmige Kurve mit dem Namen 100R. Jedes Mal, wenn wir mit der FIA WEC dort starten, besucht uns ein sehr fachkundiges und enthusiastisches Publikum. Wir fühlen uns dort sehr willkommen.“

7. Lauf: 1. November, 6 Stunden Shanghai (CN)

Streckenlänge:

5,451 Kilometer

Siege der LMP-Rennwagen von Audi:

2013 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, Audi R18 e-tron quattro

Streckenbeschreibung von Lucas di Grassi:

„In Shanghai gibt es Passagen wie nirgendwo sonst in der Rennsport-Welt. Die erste Kurve schließt sich schneckenförmig, im mittleren Streckenteil öffnet sich eine andere Kurve ebenfalls wie ein Schneckenhaus. Zwei lange Geraden, vier enge Kurven, für die wir in den ersten Gang schalten müssen, sowie harte Bremszonen sind typisch für die Anlage. Wir haben dort mit Audi auf dem größten Markt des Unternehmens schon intensive Rennen erlebt.“

8. Lauf: 21. November, 6 Stunden Bahrain (BRN)

Streckenlänge:

5,412 Kilometer

Siege der LMP-Rennwagen von Audi:

2012 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, Audi R18 e-tron quattro

Streckenbeschreibung von Loïc Duval:

„Das Finale ist ein physisch sehr hartes Rennen. In der Wüste herrschen relativ hohe Temperaturen, durch den Sand auf der Strecke ändert sich die Bodenhaftung der



Reifen oftmals. Nach mehreren langen Geraden folgen harte Anbremszonen für enge Kehren. Es gibt auch einige schnelle Sektionen und eine tückische Linkskurve vor der Gegengeraden. Die Strecke ist nur schwer einzusehen und fällt dort nach innen ab, sodass beim Bremsen leicht das linke Vorderrad blockieren kann. Eine besondere Atmosphäre entsteht dadurch, dass wir in die Nacht hineinfahren.“



Erfolgsbilanz

Audi in Le Mans – 13 Siege in 16 Jahren

Keine Marke hat in Le Mans in so kurzer Zeit so oft gewonnen wie Audi: Die Vier Ringe sind seit dem Jahr 1999 an der Sarthe nur drei Mal geschlagen worden.

Die Erfolgsquote von Audi sagt alles: In 81,25 Prozent der Fälle hat Audi das größte Langstreckenrennen der Welt gewonnen. „Vorsprung durch Technik“ war dabei in allen Jahren stets mehr als nur ein Claim. Bis heute nutzt das Unternehmen den 1923 erstmals ausgetragenen Wettbewerb, um neue Technologien zu erproben, zum sportlichen Erfolg zu führen und in der Großserie anzubieten.

Der Audi R8 setzte sich seit 2001 mit der Benzin-Direkteinspritzung TFSI durch, der Audi R10 TDI gewann 2006 als erster Diesel-Rennwagen den 24-Stunden-Klassiker. 2010 errang Audi einen Distanzrekord mit dem R15 TDI, der unter anderem eine Lithium-Ionen-Batterie an Bord hatte. Der Hybridantrieb e-tron quattro, Matrix-LED-Scheinwerfer und das Audi Laserlicht sind die Kennzeichen des Audi R18 e-tron quattro. Und immer mehr Erfindungen aus Le Mans finden ihren Weg in den Alltag der Verkehrsteilnehmer, verbessern dort aktive und passive Sicherheit sowie die Umweltbilanz der Kunden.

Die Rennen im Überblick

1999

Audi R8R (Audi Sport Team Joest)

- 3. #8 Frank Biela/Emanuele Pirro/Didier Theys, 360 Rd.
- 4. #7 Laurent Aiello/Michele Alboreto/Dindo Capello, 346 Rd.

Audi R8C (Audi Sport Team UK)

- #10 Perry McCarthy/Andy Wallace/James Weaver, 199 Rd.
- #9 Christian Abt/Stefan Johansson/Stéphane Ortelli, 55 Rd.

2000

Audi R8 (Audi Sport Team Joest)

- 1. #8 Frank Biela/Tom Kristensen/Emanuele Pirro, 368 Rd.
- 2. #9 Laurent Aiello/Allan McNish/Stéphane Ortelli, 367 Rd.
- 3. #7 Christian Abt/Michele Alboreto/Dindo Capello, 365 Rd.



2001

Audi R8 (Audi Sport Team Joest)

1. #1 Frank Biela/Tom Kristensen/Emanuele Pirro, 321 Rd.
2. #2 Laurent Aiello/Dindo Capello/Christian Pescatori, 320 Rd.

Audi R8 (Champion Racing)

- #3 Johnny Herbert/Ralf Kelleners/Didier Theys, 81 Rd.

Audi R8 (Johansson Motorsport)

- #4 Tom Coronel/Stefan Johansson/Patrick Lemarié, 35 Rd.

2002

Audi R8 (Audi Sport Team Joest)

1. #1 Frank Biela/Tom Kristensen/Emanuele Pirro, 375 Rd.
2. #2 Dindo Capello/Johnny Herbert/Christian Pescatori, 374 Rd.
3. #3 Michael Krumm/Philipp Peter/Marco Werner, 372 Rd.

Audi R8 (Audi Sport Japan Team Goh)

7. #5 Seiji Ara/Yannick Dalmas/Hiroki Katoh, 358 Rd.

2003

Audi R8 (Team ADT Champion Racing)

3. #6 Stefan Johansson/JJ Lehto/Emanuele Pirro, 372 Rd.

Audi R8 (Audi Sport Japan Team Goh)

4. #5 Seiji Ara/Jan Magnussen/Marco Werner, 370 Rd.

Audi R8 (Audi Sport UK)

- #10 Frank Biela/Perry McCarthy/Mika Salo, 18 Rd.

2004

Audi R8 (Audi Sport Japan Team Goh)

1. #5 Seiji Ara/Dindo Capello/Tom Kristensen, 379 Rd.

Audi R8 (Audi Sport UK Team Veloqx)

2. #88 Jamie Davies/Johnny Herbert/Guy Smith, 379 Rd.
5. #8 Frank Biela/Pierre Kaffer/Allan McNish, 350 Rd.

Audi R8 (Team ADT Champion Racing)

3. #2 JJ Lehto/Marco Werner/Emanuele Pirro, 368 Rd.

2005

Audi R8 (Team ADT Champion Racing)

1. #3 Tom Kristensen/JJ Lehto/Marco Werner, 370 Rd.
3. #2 Frank Biela/Allan McNish/Emanuele Pirro, 364 Rd.



Audi R8 (Audi PlayStation Team ORECA)

4. #4 Jean-Marc Gounon/Franck Montagny/Stéphane Ortelli, 362 Rd.

2006

Audi R10 TDI (Audi Sport Team Joest)

1. #8 Frank Biela/Emanuele Pirro/Marco Werner, 380 Rd.

3. #7 Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish, 367 Rd.

2007

Audi R10 TDI (Audi Sport Team Joest)

1. #1 Frank Biela/Emanuele Pirro/Marco Werner, 369 Rd.

– #2 Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish, 262 Rd.

– #3 Lucas Luhr/Alexandre Prémat/Mike Rockenfeller, 23 Rd.

2008

Audi R10 TDI (Audi Sport Team Joest)

1. #2 Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish, 381 Rd.

4. #3 Lucas Luhr/Alexandre Prémat/Mike Rockenfeller, 374 Rd.

6. #1 Frank Biela/Emanuele Pirro/Marco Werner, 367 Rd.

2009

Audi R15 TDI (Audi Sport Team Joest)

3. #1 Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish, 376 Rd.

17. #3 Timo Bernhard/Romain Dumas/Alexandre Prémat, 333 Rd.

– #2 Lucas Luhr/Mike Rockenfeller/Marco Werner, 104 Rd.

2010

Audi R15 TDI (Audi Sport Team Joest)

1. #9 Timo Bernhard/Romain Dumas/Mike Rockenfeller, 397 Rd.

2. #8 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, 396 Rd.

3. #7 Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish, 394 Rd.

2011

Audi R18 TDI (Audi Sport Team Joest)

1. #2 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, 355 Rd.

– #1 Timo Bernhard/Romain Dumas/Mike Rockenfeller, 116 Rd.

– #3 Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish, 14 Rd.



2012

Audi R18 e-tron quattro (Audi Sport Team Joest)

1. #1 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, 378 Rd.
2. #2 Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish, 377 Rd.

Audi R18 ultra (Audi Sport Team Joest)

3. #4 Marco Bonanomi/Oliver Jarvis/Mike Rockenfeller, 375 Rd.
5. #3 Romain Dumas/Loïc Duval/Marc Gené, 366 Rd.

2013

Audi R18 e-tron quattro (Audi Sport Team Joest)

1. #2 Loïc Duval/Tom Kristensen/Allan McNish, 348 Rd.
3. #3 Marc Gené/Lucas di Grassi/Oliver Jarvis, 347 Rd.
5. #1 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, 338 Rd.

2014

Audi R18 e-tron quattro (Audi Sport Team Joest)

1. #2 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, 379 Rd.
2. #1 Lucas di Grassi/Marc Gené/Tom Kristensen, 376 Rd.
- #3 Filipe Albuquerque/Marco Bonanomi/Oliver Jarvis, 25 Rd.



Partner

Die Partner von Audi Sport in der FIA WEC

Audi Sport kooperiert in der WEC mit kompetenten Partnern aus aller Welt.

Aethra

Aethra Sistemas Automotivos mit Sitz im brasilianischen Bundesstaat Minas Gerais ist eines der größten Werkzeugbau-Unternehmen in Lateinamerika. Vom Prototypenbau über Maschinenbau-Dienstleistungen, Soft-Tooling-Methoden, 5D-Laserschnittverfahren bis hin zu Schweißanlagen und Serienproduktion mit Just-in-Time-Logistik ist Aethra ein kompetenter Partner der Automobilindustrie.

Akrapovič

Akrapovič genießt breite Anerkennung als äußerst innovatives Unternehmen im Bereich der Materialtechnologie und Entwicklung von Premium-Auspuffanlagen. Die Marke steht für höchste Ansprüche an das Design, merkliche Leistungssteigerung und die Kreation eines unverkennbaren Auspuffsounds. Auch die Partnerschaft mit Audi Sport profitiert vom Know-how des slowenischen Unternehmens, das die Auspuffanlage des V6-TDI-Aggregats fertigt.

Bosch

Die Bosch-Gruppe ist ein international führendes Technologie- und Dienstleistungsunternehmen für Mobility Solutions, Industrial Technology, Consumer Goods sowie Energie- und Gebäudetechnik. Bosch steuert im Sportwagen-Programm von Audi Hochleistungskomponenten wie die Motorelektronik, Diesel-Einspritztechnik und Teile des Hybridsystems bei, das die Gesamteffizienz des Rennwagens optimiert.

Castrol

Mit Castrol hat Audi einen weiteren Technologieführer an seiner Seite. Ob mit innovativen Getriebeölen oder High-Performance-Motorölen: der globale Schmierstoffspezialist mit langjähriger Motorsport-Historie weiß, wie man das Maximum aus einem Rennwagen herausholt. Dank der Schmierstoffe von Castrol sind der V6-TDI-Motor des Audi R18 e-tron quattro und weitere Baugruppen perfekt gegen extreme Belastungen geschützt.



ITK Engineering

Die ITK Engineering AG ist seit 1994 Premium-Entwicklungspartner von Unternehmen der Automobilindustrie, der Luft- und Raumfahrt sowie der Medizintechnik. Im Rennsport nutzt Audi die langjährige Expertise von ITK Engineering in der modellbasierten Softwareentwicklung und virtuellen Absicherung, um den Antriebsstrang und das Hybridsystem für den Le-Mans-Sieger Audi R18 e-tron quattro zu entwickeln.

Mahle

Als führender globaler Entwicklungspartner der Automobil- und Motorenindustrie bietet Mahle eine einzigartige Systemkompetenz in den Bereichen Motorsysteme, Filtration, Elektrik/Mechatronik und Thermomanagement. Im Le-Mans-Projekt von Audi ist Mahle ein zuverlässiger Partner, der die extremen Anforderungen im TDI-Antrieb mit hochwertiger Kolbentechnologie erfolgreich zu bewältigen hilft.

Michelin

Michelin ist ein führender Reifenhersteller mit Sitz in Frankreich. Das Unternehmen liefert seine Produkte für Automobile ebenso wie für Flugzeuge, Zweiräder, Erdbewegungsmaschinen und landwirtschaftliche Geräte. Als Audi 1999 sein Le-Mans-Programm begann, war Michelin ein Partner der ersten Stunde. Die erfolgreiche Kooperation steht für 13 gemeinsame Siege an der Sarthe.

Oris

Seit 1904 stellt Oris in der Schweiz Uhren her, die ausschließlich mechanisch funktionieren. Der rote Rotor charakterisiert ihr eigenständiges Design. Seit der Saison 2014 sorgen die Schweizer Zeitmesser für perfektes Timing bei Audi Sport. Als individuelle Hommage an die Partnerschaft im Rennsport hat Oris mit der Audi Sport Limited Edition einen streng limitierten Chronographen entwickelt.

Weitere Partner von Audi Sport

Alpinestars

Hersteller von Lifestyle-Produkten, insbesondere professioneller Rennbekleidung

Audi Top Service

Persönliche Betreuung und maßgeschneiderte Lösungen für die Kunden von Audi



Gerolsteiner

Höchste Qualität für Mineralwasser und Erfrischungsgetränke

Hofmühl

Hofmühl pflegt eine über 500 Jahre alte Braukunst

OZ Racing

Hochwertige Felgen für Rennsport und Serie



Termine

Saison 2015

FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC

27.–28.03.	Prolog Le Castellet (F)
12.04.	6 Stunden Silverstone (GB)
02.05.	6 Stunden Spa-Francorchamps (B)
31.05.	Testtag Le Mans (F)
13.–14.06.	24 Stunden Le Mans (F)
30.08.	6 Stunden Nürburgring (D)
19.09.	6 Stunden Circuit of the Americas (USA)
11.10.	6 Stunden Fuji (J)
01.11.	6 Stunden Shanghai (CN)
21.11.	6 Stunden Bahrain (BRN)



Kontakte

Audi Kommunikation Motorsport

Jürgen Pippig

Leiter Kommunikation Motorsport

Tel. +49 (0)841 89-35550

Mobil +49 (0)160 90430634

E-Mail juergen.pippig@audi.de

Eva-Maria Veith

Kommunikation LMP

Tel. +49 (0)841 89-33922

Mobil +49 (0)173 9393522

E-Mail eva-maria.veith@audi.de



***Verbrauchs- und Emissionswerte**

Audi A3 Sportback e-tron: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 1,7–1,5;
Strom in Wh/km: 124,0–114,0; CO₂-Emission kombiniert: Benzin 39–35 g/km,
Stromverbrauch in kWh/100 km: kombiniert 12,4–11,4

Audi RS 3 Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,3–8,1; CO₂-
Emission kombiniert: 194–189 g/km

Audi RS Q3: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,4; CO₂-Emission
kombiniert: 198 g/km

Audi RS 4 Avant: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 10,7; CO₂-Emission
kombiniert: 249 g/km

Audi RS 5 Coupé: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 10,5; CO₂-Emission
kombiniert: 246 g/km

Audi RS 5 Cabriolet: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 10,7; CO₂-Emission
kombiniert: 249 g/km

Audi RS 6 Avant: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,6; CO₂-Emission
kombiniert: 223 g/km

Audi RS 7 Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,5; CO₂-Emission
kombiniert: 221 g/km

Audi R8: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,4-11,8; CO₂-Emission
kombiniert: 289–275 g/km

Audi Q7: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,3-5,7; CO₂-Emission
kombiniert: 193–149 g/km