



Kommunikation Motorsport

Jürgen Pippig
Telefon: +49 (0)841 89 34200
E-Mail: motorsport-media@audi.de
www.audi-motorsport.info

Eva-Maria Veith
Telefon: +49 (0)841 89 33922
E-Mail: eva-maria.veith@audi.de

Abschied vom Audi R15 TDI in Sebring

- **Auftakt zur ILMC-Saison 2011 in Florida (USA)**
- **Letzter Einsatz des Audi R15 TDI**
- **Alpinestars und Castrol neue Partner im Sportwagen-Programm**

Ingolstadt, 11. März 2011 – Bei den 12 Stunden Sebring startet Audi am 19. März in die Sportwagen-Saison 2011. Zum letzten Mal kommt dabei der Audi R15 TDI zum Einsatz, der technisch an die in diesem Jahr gültigen neuen Regularien angepasst werden musste und intern den Projektnamen „R15 plus plus“ trägt. Timo Bernhard/Romain Dumas/Mike Rockenfeller (D/F/D), die Le-Mans-Sieger des Vorjahres, sowie Dindo Capello/Allan McNish/Tom Kristensen (I/GB/DK), Le-Mans-Gewinner von 2008, steuern die beiden Diesel-Rennsportwagen.

Für das Audi Sport Team Joest beginnt im März eine lange Sportwagen-Saison: Bis November stehen sieben Rennen, das Testwochenende in Le Mans und zahlreiche Testfahrten mit dem Audi R15 TDI und dem neuen Audi R18 auf dem Programm, der in Sebring jedoch noch nicht zum Einsatz kommt. Um die Vorbereitung auf die 24 Stunden von Le Mans am 11./12. Juni nicht zu unterbrechen, läuft das Test- und Entwicklungs-Programm mit dem R18 auch parallel zum Saisonauftakt des Intercontinental Le Mans Cup 2011 (ILMC) weiter.

Bei den 12 Stunden von Sebring erlebt dafür ein Auto seinen Abschied, das in seiner Urform dort vor zwei Jahren debütierte: der Audi R15 TDI. Er feierte seine Premiere 2009 mit einem Sieg – dem neunten von Audi seit dem Jahr 2000 bei dieser traditionsreichen Veranstaltung im US-Bundesstaat Florida.

Beim zweiten Auftritt in Sebring startet der Diesel-Rennsportwagen unter völlig anderen Voraussetzungen. 2011 gilt ein neues Technisches Reglement des Automobile Club de l'Ouest (ACO), für das Audi den geschlossenen R18 entwickelt hat. Ältere Modelle wie der R15 TDI dürfen nur noch in modifizierter Form mit stark eingeschränkter Motorleistung starten. Welche Chancen diese Fahrzeuge gegen die neuen Modelle haben, ist völlig offen.



Drastische Einschnitte bei der Technik

Das neue Reglement für LMP1-Prototypen limitiert den Hubraum für neue Modelle wie den Audi R18, der im Mai sein erstes Rennen bestreiten wird, auf 3,7 Liter. Ältere Fahrzeuge wie der Audi R15 TDI werden entsprechend eingebremst. So muss der 5,5-Liter-V10-Motor des Audi R15 TDI die Außenluft nun über zwei Luftmengenbegrenzer von 33,5 Millimeter Durchmesser ansaugen – das sind vier Millimeter weniger als zuvor. Gleichzeitig ist der Ladedruck um 23 Prozent auf 2.000 Millibar reduziert worden, nachdem zuvor noch 2.590 Millibar erlaubt waren. Der Kraftstofftank darf lediglich 65 statt zuvor 81 Liter Diesel fassen, ebenso ist der Durchfluss in der Betankungsanlage um fünf auf 28 Millimeter reduziert worden. „Die Beschränkungen am Motor spürten die Fahrer im Test in Florida nur zu deutlich. Da fehlen gleich mehrere Dutzend Pferdestärken“, erklärt Ralf Jüttner, Technischer Direktor des Audi Sport Team Joest. „Die Verringerung des Tankvolumens klingt zunächst drastisch, doch der Motor verbraucht natürlich auch weniger. Und der langsamere Durchfluss am Tank bedeutet, dass die Stopps trotz des geringeren Tankvolumens keineswegs kürzer werden.“

Bewährte Fahrer, neue Partner

Seine Abschiedsvorstellung auf dem Flughafenkurs in Florida gibt der Audi R15 TDI in den Händen zweier erfolgreicher Fahrerkombinationen. Timo Bernhard und Romain Dumas, die 2008 in Sebring gewonnen haben, teilen sich das Auto mit der Startnummer „1“ mit Mike Rockenfeller. Die Nummer „2“ steuern Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish, die Sebring-Gewinner von 2009.

Mit von der Partie sind in Sebring erstmals zwei neue Partner: Neben Bosch, Mahle, Michelin und TAG Heuer sind ab 2011 Alpinestars, Spezialist für Motorsport- und Extremsportbekleidung sowie Streetwear, und der Schmierstoffhersteller Castrol Partner des Sportwagen-Programms von Audi. Mit Castrol kehrt dabei ein alter Bekannter an die Seite von Audi Sport zurück, denn bereits in der DTM, bei den Supertourenwagen und im Rallyesport waren beide Unternehmen gemeinsam und sehr erfolgreich am Start.

Themen des Wochenendes

- Wie schnell ist der R15 TDI, der eigentlich „R15 plus minus“ heißen müsste, nach der Anpassung an das neue Reglement?



- Kann Audi mit seinen versierten Fahrern die Zuverlässigkeit des etablierten R15 TDI auf dem harten Kurs von Sebring ausspielen?
- Wie fällt die Balance zwischen modifizierten Fahrzeugen des Jahrgangs 2010 wie dem Audi R15 TDI und neuen LMP1-Modellen aus?

Stimmen der Verantwortlichen

Dr. Wolfgang Ullrich (Audi-Motorsportchef): „Sebring ist die Strecke, auf der bisher praktisch alle unsere neuen Sport-Prototypen ihren ersten Renneinsatz hatten – und dabei auch stets gewonnen haben. Für das R18-Projekt wäre es aber zu diesem frühen Zeitpunkt ein zu großer logistischer Aufwand gewesen, in Sebring zu starten. Deshalb feiern wir nun den Abschied vom R15 TDI. Wir wissen, dass wir mit dem nochmals angepassten R15 TDI nicht über die gleiche Basis wie jene Gegner verfügen, die in Sebring schon mit einem neuen LMP1-Auto starten. Dennoch möchten wir möglichst viele Punkte für den Intercontinental Le Mans Cup sammeln. Bei den 12 Stunden von Sebring gibt es über das Fahrzeug hinaus viele Faktoren, die am Ende den Ausschlag geben: das meist sehr heiße Wetter, der dichte Verkehr, spezifische Rennsituationen mit den typischen Gelbphasen, die Leistung des Teams und natürlich unsere versierten Fahrerpaarungen. Deshalb ist bei diesem Rennen auch mit einem alten Fahrzeug alles möglich.“

Ralf Jüttner (Technischer Direktor Audi Sport Team Joest): „Ich freue mich, dass wir wieder dabei sind. Es war 2010 schon ein merkwürdiges Gefühl, in Sebring zu testen, aber nicht am Rennen teilzunehmen. Nun beginnt unsere Sportwagen-Saison in Florida. Dort wollen wir dem Audi R15 TDI in seiner letzten Baustufe ein würdiges Ende bereiten. Das Auto ist dem neuen Reglement angepasst worden und tritt gegen andere angepasste, aber auch gegen neue Autos an. Als wir diese Baustufe des R15 TDI zusammen mit dem R18 getestet haben, hatten wir einen guten Eindruck von beiden Autos. Zudem kommt es in Sebring neben dem Tempo auch auf Konstanz und ausgereifte Technik an. Und schließlich haben fünf unserer sechs Fahrer in Sebring das Rennen in den vergangenen drei Jahren einmal gewonnen.“

Fakten und Stimmen der Audi-Fahrer

Timo Bernhard (30/D), Audi R15 TDI #1 (Audi Sport Team Joest)

- Feierte 2008 den Gesamtsieg in Sebring
 - Startet wieder zusammen mit seinen Le-Mans-Siegerkollegen
- „Mein Ziel, den ILMC zu bestreiten, ist wahr geworden. Das ist das Ergebnis einer schönen Kooperation zwischen Audi und Porsche, für die ich sehr dankbar bin. Und



den Auftakt für dieses Programm markieren die 12 Stunden von Sebring. Bei 59 Autos – darunter viele langsamere GT-Fahrzeuge – auf einer Strecke von nur fünf Kilometern kommt es auf gute Rundumsicht an. Viele Kurven sind sehr selektiv und schwer einzusehen. Insofern freue ich mich, dort noch mit dem offenen Audi R15 TDI zu starten. Beste Erinnerungen habe ich noch an Sebring 2008, als Romain Dumas, ein weiterer Teamkollege und ich den Gesamtsieg feierten.“

Romain Dumas (33/F), Audi R15 TDI #1 (Audi Sport Team Joest)

- Kehrt an den Ort seines 12-Stunden-Sieges von 2008 zurück
 - Sieht Sebring als eines der wichtigsten Sportwagen-Rennen
- „Sebring ist immer etwas ganz Besonderes. Das 12-Stunden-Rennen und die 24 Stunden von Le Mans sind für mich die beiden wichtigsten Sportwagen-Rennen der Welt. Schon traditionell ergeben sich in Florida bei einer hohen Teilnehmerzahl viele Safety-Car-Phasen. Dadurch ist das Rennen meistens bis zum Schluss offen. Schlecht für den, der in Führung liegt und immer wieder seinen Vorsprung einbüßt, gut für die Verfolger! Ich erwarte hohe Temperaturen. Zudem ist die wellige Strecke sehr hart für das Material und für uns Fahrer. Es kommt also auch auf Zuverlässigkeit an. Und da muss sich der Audi R15 TDI ganz gewiss nicht verstecken.“

Mike Rockenfeller (27/D), Audi R15 TDI #1 (Audi Sport Team Joest)

- Startet zum ersten Mal seit seinem Le-Mans-Erfolg wieder im Audi R15 TDI
 - Erlebt in den USA den Auftakt zu einer Saison mit 16 Rennen
- „Die Saison in Sebring zu beginnen, ist etwas ganz Besonderes. Dort erwartet uns ein riesiges Starterfeld. Zwölf Stunden lang gut durch diesen Verkehr zu kommen, wird ein Schlüssel zu einem guten Ergebnis sein. Und das würden wir dem Audi R15 TDI bei seinem letzten Einsatz natürlich sehr gerne bereiten. Für Timo (Bernhard), Romain (Dumas) und mich ist es zudem eine wichtige Vorbereitung, um erstmals wieder als Dreierteam zu starten. Schließlich werden wir uns in dieser Formation auch in Le Mans der Konkurrenz stellen.“

Dindo Capello (46/I), Audi R15 TDI #2 (Audi Sport Team Joest)

- Hat bereits vier Siege bei den 12 Stunden Sebring errungen
 - Gewann vor zehn Jahren zum ersten Mal den Langstrecken-Klassiker
- „Mit Sebring verbinde ich viele gute Erinnerungen. Auf diesem Kurs habe ich 1999 mein erstes Rennen mit einem LMP-Sportwagen mit Audi erlebt. Michele Alboreto, Stefan Johansson und ich fuhren mit dem Audi R8R aufs Podium – ein schönes Debüt. Vor genau zehn Jahren habe ich dort meinen ersten Sieg gefeiert, zusammen mit Laurent Aiello und mit Michele. Es war sein letzter Sieg im letzten Rennen für Audi. Dieses Podiumsphoto wird mir für immer in Erinnerung bleiben. Nun starten wir



zum letzten Mal mit dem R15 TDI, dessen Siegesserie 2009 in Sebring begann. Die Konkurrenz kommt mit ganz neuen Autos. Ich bin gespannt, wie gut wir am Ende sein werden.“

Tom Kristensen (43/DK), Audi R15 TDI #2 (Audi Sport Team Joest)

- Ist mit fünf Siegen erfolgreichster Fahrer aller Zeiten in Sebring
- Steuerte 2000, 2006 und 2009 beim Debüt neuer Audi-Rennwagen jeweils das Siegerauto in Sebring

„Ich liebe es, in den USA Rennen zu fahren, noch dazu in Sebring in einer unglaublichen Atmosphäre. Die reinen Zahlen unserer Erfolge interessieren mich wenig in meiner aktiven Karriere. Unsere neue Saison beginnt hier, und zwar ganz weit weg vom europäischen Winter. Das Rennen ist immer wieder schwierig. Die Strecke ist eine unglaubliche Herausforderung – nach alter Väter Sitte und sehr hart. Unterschiedliche Asphaltarten und andere Beläge, sehr viele Bodenwellen und Kurvenscheitelpunkte, die man nicht sehen kann – das perfekte Rezept, um Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und Ausdauer von Auto, Team und Fahrern zu testen. Wir haben hier in der Vergangenheit mit Neukonstruktionen schon gewonnen, zum Beispiel 2000 mit dem Audi R8, 2006 mit dem Audi R10 TDI und 2009 mit dem Audi R15 TDI.“

Allan McNish (41/GB), Audi R15 TDI #2 (Audi Sport Team Joest)

- Feierte den Debütsieg des R15 TDI vor zwei Jahren in Sebring
 - Hat eine bemerkenswerte Podiumsquote beim 12-Stunden-Rennen erzielt
- „Seinen vorläufig letzten Erfolg hat der R15 TDI im vergangenen Jahr bei dem Dreifachsieg in Le Mans eingefahren. Tom (Kristensen), Dindo (Capello) und ich haben in Sebring 2009 den Debüterfolg mit dem R15 TDI errungen und Tom und ich haben in China im November nur knapp einen weiteren Sieg verpasst. Wir wissen also, was der R15 TDI kann und wie sich seine Leistung definiert. Ich glaube, wir können die Konkurrenz herausfordern. Sebring ist eines der härtesten Rennen, das bei hohen Temperaturen und viel Luftfeuchtigkeit ausgetragen wird. Zum ersten Mal bin ich 1997 in Sebring gefahren. Das 12-Stunden-Rennen habe ich drei Mal gewonnen und stand bei sieben Starts insgesamt sechs Mal auf dem Podium. Es war also bisher ein erfolgreiches Pflaster für mich. Diesen Trend will ich 2011 fortsetzen.“

Die Audi-Fahrer in Sebring

Timo Bernhard (D): * 24.02.1981 in Homburg (D); Wohnort: Dittweiler (D); verheiratet mit Katharina; Größe 1,73 m; Gewicht: 61 kg; Audi-Fahrer seit 2009; Sebring-Siege: 1.



Dindo Capello (I): * 17.06.1964 in Asti (I); Wohnort: Canelli (I); verheiratet mit Elisabetta, ein Sohn (Giacomo); Größe: 1,72 m; Gewicht: 66 kg; Audi-Fahrer seit 1994; Sebring-Siege: 4.

Romain Dumas (F): * 14.12.1977 in Alès (F); Wohnort: Basel (CH); ledig; Größe: 1,74 m; Gewicht: 60 kg; Sebring-Siege: 1.

Tom Kristensen (DK): * 07.07.1967 in Hobro (DK); Wohnort: Monaco (MC); ledig (Partnerin: Hanne), zwei Söhne (Oliver und Oswald) und eine Tochter (Carla Marlou); Größe: 1,74 m; Gewicht: 72 kg; Sebring-Siege: 5.

Allan McNish (GB): * 29.12.1969 in Dumfries (GB); Wohnort: Monaco (MC); verheiratet mit Kelly, ein Sohn (Finlay), eine Tochter (Charlotte Amelie); Größe: 1,65 m; Gewicht: 58 kg; Sebring-Siege: 3.

Mike Rockenfeller (D): * 31.10.1983 in Neuwied (D); Wohnort: Altnau (CH); ledig (Lebensgefährtin: Susanne); Größe 1,75 m; Gewicht 67 kg; Sebring-Siege: 0.

Alle Sieger der 12 Stunden Sebring (seit 2000)

- 2000 Frank Biela/Tom Kristensen/Emanuele Pirro (Audi)**
- 2001 Dindo Capello/Laurent Aiello/Michele Alboreto (Audi)**
- 2002 Dindo Capello/Johnny Herbert/Christian Pescatori (Audi)**
- 2003 Frank Biela/Philipp Peter/Marco Werner (Audi)**
- 2004 Frank Biela/Pierre Kaffer/Allan McNish (Audi)**
- 2005 Tom Kristensen/JJ Lehto/Marco Werner (Audi)**
- 2006 Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish (Audi)**
- 2007 Frank Biela/Emanuele Pirro/Marco Werner (Audi)**
- 2008 Timo Bernhard/Romain Dumas/Emmanuel Collard (Porsche)
- 2009 Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish (Audi)**
- 2010 Anthony Davidson/Marc Gené/Alexander Wurz (Peugeot)

Infos zur Strecke

Streckenlänge: 5,954 km

Renndauer: 12 Stunden

Pole-Position 2010: Marc Gené, Peugeot 908 HDi FAP, 1.45,214 Minuten = 203,736 km/h (19.03.2010)



Schnellste Runde 2010: Sébastien Bourdais, Peugeot 908 HDi FAP, 1.44,972
Minuten = 204,206 km/h (20.03.2010)

Allan McNish über Sebring: „Der Kurs ist schnell, intensiv und wellig. Er verlangt 100 Prozent Konzentration. Ich mag die Anlage, weil es ein Kurs ganz im alten Stil ist. Die Strecke hat sich kaum verändert, seit Stirling Moss dort Mitte der fünfziger Jahre zum ersten Mal gestartet ist. Die Fahrbahn ist wellig und hat einige böse Randsteine. All das kennen wir so in Europa nicht, speziell nicht von den Strecken, auf denen auch die Formel 1 startet. Aber dadurch gewinnt Sebring viel Charakter. Zudem sorgt die riesige Menge an Fans für eine elektrisierende Atmosphäre.“

Zeitplan (Ortszeiten; MEZ -5 Stunden)

Donnerstag, 17. März

| | |
|-----------------|-----------------|
| 10:15–11:15 Uhr | Freies Training |
| 15:05–16:05 Uhr | Freies Training |
| 19:50–21:35 Uhr | Nachttraining |

Freitag, 18. März

| | |
|-----------------|----------------------------|
| 10:40–11:40 Uhr | Freies Training |
| 15:00–15:15 Uhr | Qualifying (GT-Fahrzeuge) |
| 15:15–15:30 Uhr | Qualifying (GTC-Fahrzeuge) |
| 15:35–15:50 Uhr | Qualifying (LMP1/LMP2) |
| 15:50–16:05 Uhr | Qualifying (LMPC) |

Samstag, 19. März

| | |
|-----------------|---------------------|
| 08:00–08:25 Uhr | Warm-up |
| 10:30–22:30 Uhr | Rennen (12 Stunden) |



Der Audi-Konzern hat im Jahr 2010 rund 1.092.400 Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert. Das Unternehmen erwirtschaftete bei einem Umsatz von € 35,4 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 3,3 Mrd. Audi produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Changchun (China) und Brüssel (Belgien). Ende 2007 startete die CKD-Produktion des Audi A6 , Anfang Oktober 2008 die des Audi A4 und im Juli 2010 die des Audi Q5 in Aurangabad in Indien. Seit Mai 2010 rollt der neue Audi A1 im Werk Brüssel vom Band. Das Unternehmen ist in mehr als 100 Märkten weltweit tätig. 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., die Automobili Lamborghini Holding S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die quattro GmbH (Neckarsulm). Audi beschäftigt derzeit weltweit rund 60.000 Mitarbeiter, davon rund 46.600 in Deutschland. Um den „Vorsprung durch Technik“ nachhaltig zu sichern, plant die Marke mit den Vier Ringen von 2011 bis 2015 über € 11 Mrd. zu investieren, überwiegend in neue Produkte. Bis 2015 will Audi die Zahl seiner Modelle auf 42 erweitern.

Audi nimmt seit langem auf vielen Ebenen seine gesellschaftliche Verantwortung wahr – im Sinne einer lebenswerten Zukunft für künftige Generationen. Umweltschutz, Ressourcenschonung, internationale Wettbewerbsfähigkeit und eine zukunftsfähige Personalpolitik bilden deshalb die Geschäftsgrundlage für den nachhaltigen Erfolg von Audi. Das umweltpolitische Engagement der AUDI AG manifestiert sich auch in der Audi Stiftung für Umwelt.