



**Kommunikation Motorsport**

Jürgen Pippig  
Telefon: +49 (0)841 89 34200  
E-Mail: [juergen.pippig@audi.de](mailto:juergen.pippig@audi.de)  
[www.audi-motorsport.info](http://www.audi-motorsport.info)

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

## **Audi bringt den quattro zurück auf die Rennstrecke**

- **Weltpremiere in München: der neue Audi R18 e-tron quattro**
- **Allradantriebener Diesel-Hybrid für die 24 Stunden von Le Mans**
- **Audi-ultra-Leichtbau Basis für den Einsatz der Hybrid-Technologie**

**Ingolstadt/München, 29. Februar 2012 – Der Motorsport dient der AUDI AG einmal mehr als Wegbereiter einer neuen Technologie: Der neue Le-Mans-Rennwagen der Marke mit den vier Ringen ist nicht nur der weltweit erste LMP1, der einen hocheffizienten TDI-Motor mit einem Hybridsystem kombiniert. Mit ihm feiert auch der quattro-Antrieb sein Comeback auf der Rennstrecke – in einer ganz neuen Form.**

Audi R18 e-tron quattro heißt der neue Le-Mans-Prototyp, der am 5. Mai beim 6-Stunden-Rennen in Spa-Francorchamps (Belgien) sein Renndebüt gibt und am 16./17. Juni bei den berühmten 24 Stunden von Le Mans (Frankreich) um den Gesamtsieg kämpft. Auf eine faszinierende Weise verbindet Audi dabei zwei Technologien zu einer neuen Antriebsart, die auch bereits für einen zukünftigen Serieneinsatz erprobt wird: e-tron quattro.

Hinter dieser Bezeichnung verbirgt sich der Allradantrieb der nächsten Generation, bei dem Audi die Vorteile des bewährten quattro-Antriebs mit den Potenzialen der Elektromobilität verbindet. Dabei wird eine Fahrzeugachse konventionell angetrieben, die zweite von Elektromotoren.

„Audi hat sich im Motorsport bisher immer ganz bewusst für Rennserien und Kategorien entschieden, die einen engen Bezug zu Serie und damit eine technische Relevanz für die Audi-Kunden haben“, erklärt Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich, der den neuen Audi R18 e-tron quattro am Mittwochabend bei seiner Weltpremiere im Audi Training Center am Flughafen München persönlich auf die Bühne fuhr – rein elektrisch und nahezu lautlos. „quattro, TFSI und TDI sind drei gute Beispiele, wie der Motorsport die Serienentwicklung befruchtet hat. Mit dem e-



tron quattro verhält es sich ähnlich: Wir testen eine ganz neue Technologie auf der Rennstrecke, ehe sie bei Audi in die Serie kommt.“

Beim Audi R18 e-tron quattro wird an der Vorderachse Bewegungsenergie in den Bremsphasen zurückgewonnen. Sie wird elektrisch in einen Schwungradspeicher eingespeist und beim Beschleunigen ab einer Geschwindigkeit von 120 km/h wieder abgerufen. In diesen Vorgang ist ausschließlich die Vorderachse eingebunden. Das über 375 kW (510 PS) starke V6-TDI-Aggregat gibt seine Kraft weiterhin an die Hinterräder. Beide Systeme zusammen ergänzen sich zum neuen Antriebsprinzip e-tron quattro.

### **Projektstart im Februar 2010**

Das Projekt e-tron-quattro für den Motorsport begann im Februar 2010. Von den ersten Konzeptideen bis zum ersten Testeinsatz vergingen gerade eineinhalb Jahre. „Das ist für eine Technologie, die so noch nie im Motorsport erprobt worden ist und in dieser Form auch noch nicht in der Serie existiert, ein relativ kurzer Zyklus“, betont Dr. Martin Mühlmeier, Leiter Technik bei Audi Sport. „Entsprechend groß ist die Herausforderung.“

Parallel zum Audi R18 e-tron quattro entwickelte Audi Sport den Audi R18 ultra – denn Audi fährt bei den 24 Stunden von Le Mans und in der neu geschaffenen FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) in diesem Jahr zweigleisig – den Audi R18 des Modelljahres 2012 gibt es mit und ohne Hybridantrieb. Der Clou: Beide Fahrzeuge sind von der Basis her völlig identisch, deshalb hält sich der logistische Aufwand für Audi Sport und das Einsatzteam in Grenzen.

„Der von Audi erfundene TDI-Motor ist nach wie vor der effizienteste Antrieb der Welt“, sagt Dr. Wolfgang Ullrich. „Wir sind überzeugt, dass im TDI noch mehr Potenzial steckt. Deshalb setzt Audi im Motorsport wie in der Serie nicht allein auf den Hybrid, sondern parallel auch auf die Weiterentwicklung des konventionellen Antriebs.“

### **Innovation im Bereich der Kraftübertragung**

Der Zwilling Bruder des R18 e-tron quattro macht seiner Typenbezeichnung „R18 ultra“ dabei alle Ehre: Er ist der leichteste Le-Mans-Prototyp, der bei Audi Sport je gebaut wurde. Um das zusätzliche Gewicht des Hybridsystems zu kompensieren, stand bei der Weiterentwicklung des 2011 in Le Mans siegreichen R18 TDI das Thema ultra-Leichtbau im Vordergrund. Eine echte Innovation gibt es dabei neben



zahlreichen anderen Detailoptimierungen im Bereich der Kraftübertragung: Für den R18 wurde ein neues Getriebe mit CFK-Gehäuse entwickelt – eine Premiere auf der Langstrecke.

„Der neue R18 ultra ist eine deutliche Evolution des Le-Mans-Siegerwagens aus dem Vorjahr“, bilanziert Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich. „Die Eindrücke unserer Fahrer waren vom ersten Moment an sehr positiv. Und ohne den gewichtsoptimierten R18 ultra wären wir nicht in der Lage gewesen, den R18 e-tron quattro zu realisieren, der abgesehen vom Hybridsystem absolut baugleich ist.“

### **Le Mans 2012: zwei R18 e-tron quattro und zwei R18 ultra**

Bei den 24 Stunden von Le Mans 2012 setzt das Audi Sport Team Joest je zwei R18 e-tron quattro und zwei R18 ultra ein. Die beiden Hybridfahrzeuge werden vom Siegertrio des Vorjahres, Marcel Fässler (CH), André Lotterer (D) und Benoît Tréluyer (F) sowie den insgesamt 13-fachen Le-Mans-Siegern Dindo Capello (I), Tom Kristensen (DK) und Allan McNish (GB) pilotiert. Neuverpflichtung Loïc Duval (F) startet gemeinsam mit Timo Bernhard (D) und Romain Dumas (F) mit einem R18 ultra, ebenso Marco Bonanomi (I), Oliver Jarvis (GB) und Mike Rockenfeller (D).

In selber Formation bestreitet das Audi Sport Team Joest auch den Weltmeisterschaftslauf in Spa-Francorchamps (Belgien) am 5. Mai, der gleichzeitig als Generalprobe für die 24 Stunden von Le Mans dient. Nur Mike Rockenfeller wird bei diesem Rennen wegen einer Terminüberschneidung mit der DTM fehlen.

Nach den 24 Stunden von Le Mans plant Audi in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) den Einsatz je eines R18 e-tron quattro und eines R18 ultra. Als Fahrer wurden bislang André Lotterer und Allan McNish nominiert.

Beim WM-Auftakt in Sebring (USA) am 17. März vertraut das Audi Sport Team Joest noch einmal auf den bewährten R18 TDI aus dem Vorjahr, die von Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish sowie Timo Bernhard/Romain Dumas/Loïc Duval pilotiert werden.

– Ende –



**Hinweis für die Redaktionen:**

Eine umfangreiche Pressemappe zum Audi R18 e-tron quattro und dem Audi R18 ultra inklusive der technischen Daten steht unter [www.audi-motorsport.info](http://www.audi-motorsport.info) als PDF zum Download zur Verfügung. Dort finden Sie auch Fotos, O-Töne, TV-Footage und weiteres Material zum Motorsport-Programm der AUDI AG.

Der Audi-Konzern hat im Jahr 2011 rund 1.302.650 Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert. Von Januar bis Ende September 2011 erreichte das Unternehmen bei einem Umsatz von € 32,4 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 3,96 Mrd. Audi produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Changchun (China) und Brüssel (Belgien). Der Audi Q7 wird in Bratislava (Slowakei) produziert. Im Juli 2010 startete nach Audi A4 und A6 die CKD-Produktion des Audi Q5 in Aurangabad in Indien. Seit Mai 2010 rollt der Audi A1 und seit 2012 der neue A1 Sportback im Werk Brüssel vom Band. Der Audi Q3 wird seit Juni 2011 in Martorell (Spanien) produziert. 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 63.000 Mitarbeiter, davon rund 47.900 in Deutschland. Um den „Vorsprung durch Technik“ nachhaltig zu sichern, plant die Marke mit den Vier Ringen von 2012 bis 2016 über € 13 Mrd. zu investieren, überwiegend in neue Produkte sowie Personal und Ausbau der Produktionskapazitäten. Aktuell erweitert Audi seinen Standort in Győr (Ungarn) und produziert ab Ende 2013 auch in Foshan (China). 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. Unter dem Begriff „Audi balanced mobility“ richtet das Unternehmen seine Aktivitäten auf ein großes Ziel aus – die ganzheitliche CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität.