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

Audi ist bereit für das Rennen des Jahres

- **Drei Audi R18 TDI bei der 79. Auflage der 24 Stunden von Le Mans**
- **Erfolgreiche abschließende Testfahrten**
- **Audi greift nach dem zehnten Le-Mans-Sieg**

Ingolstadt, 3. Juni 2011 – Exakt 183 Tage nach der Weltpremiere in Ingolstadt wird es für den neuen Audi R18 TDI so richtig ernst: Wenn am 11. Juni um 15 Uhr die Startampel bei den legendären 24 Stunden von Le Mans auf Grün springt, geht es für Audi um die Chance auf den zehnten Sieg beim bedeutendsten Langstreckenrennen der Welt.

Neunmal hat Audi die 24 Stunden von Le Mans in den vergangenen zwölf Jahren gegen teilweise stärkste Konkurrenz gewonnen und damit seine Rolle als Technologie-Führer unterstrichen. Immer wieder waren Erfolge der Marke mit den vier Ringen begleitet von technischen Innovationen. 2001 kombinierte Audi Turboaufladung mit Direkteinspritzung. Der TFSI, der den Audi R8 nahezu unschlagbar machte, spielt heute in der Serie beim Downsizing eine bedeutende Rolle. 2006 gelang Audi der erste Le-Mans-Erfolg eines Dieselfahrzeugs. Und beim Dreifachsieg im Vorjahr, bei dem der seit 39 Jahren bestehende Distanzrekord überboten wurde, kamen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG) zum Einsatz.

Auch der Audi R18 TDI steckt voller technischer Innovationen – vom kompakten 3,7-Liter-V6-TDI mit Mono-VTG-Lader über die Voll-LED-Scheinwerfer bis zum ultra-Leichtbau, der in Le Mans 2011 auch visuell dargestellt wird: Die drei Fahrzeuge des Audi Sport Team Joest zeigen viel puristische Kohlefaser. Karbonfaser-verstärkter Kunststoff (CFK) gilt als wichtiges Material bei der bevorstehenden Elektrifizierung von Serienfahrzeugen. Bei Audi ist das extrem leichte und hochfeste Material im Motorsport schon seit den 80er-Jahren im Einsatz.

Trotz reduzierter Motorleistung durch die 2011 vorgeschriebenen kleineren, hochaufgeladenen Motoren erreicht der Audi R18 TDI in Le Mans dank einer effizienten Aerodynamik fast dieselbe Höchstgeschwindigkeit wie das

Vorgängermodell R15 TDI. Auch die Rundenzeiten, die auf der 13,629 Kilometer langen Rennstrecke schon während des Testtages Anfang Mai erzielt wurden, waren eindrucksvoll. Inzwischen, so die Hochrechnungen der Techniker von Audi Sport, sollte der neue LMP1-Sportwagen noch weitere Fortschritte bei Speed und Konstanz gemacht haben.

6.000 Kilometer ohne Probleme

Bei den letzten Testfahrten im Anschluss an das Renndebüt des R18 TDI beim 1000-Kilometer-Rennen in Spa-Francorchamps konzentrierte sich die Mannschaft in Monza und Le Castellet vor allem auf die Zuverlässigkeit und eine möglichst konstante Performance. Eine Distanz von 6.000 Kilometern galt es als Bewährungsprobe für Le Mans zu absolvieren – rund 600 Kilometer mehr als beim Rekordsieg im Vorjahr. Der R18 TDI meisterte diese Vorgabe klaglos. Und auch bei der Feinabstimmung gelang dem Team noch einmal ein vielleicht entscheidender letzter Schritt.

Die drei Einsatzfahrzeuge mit den Chassisnummern R18-104 (Timo Bernhard/Romain Dumas/Mike Rockenfeller), R18-106 (Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer) und R18-105 (Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish) wurden nach dem Rennen in Spa-Francorchamps bei Audi Sport in Ingolstadt komplett zerlegt und mit höchster Akribie neu aufgebaut. Schließlich kann das kleinste Detail die Arbeit von Monaten zunichte machen.

Von Spielberg nach Le Mans

Inzwischen sind die drei Audi R18 TDI bereits in Le Mans eingetroffen, wo sie am Montagnachmittag ab 16:20 Uhr bei der öffentlichen Technischen Abnahme im Stadtzentrum von Le Mans den Technischen Kommissaren vorgeführt werden. Audi ist als vorletztes Team an der Reihe, da ein Teil der Mannschaft direkt vom DTM-Rennen in Spielberg nach Le Mans kommt – darunter auch Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich und Mike Rockenfeller, einer der drei Vorjahressieger.

Erstmals auf der Rennstrecke in Aktion sind die Fahrzeuge am Mittwochnachmittag ab 16 Uhr beim Freien Training. Am selben Abend steht das erste Qualifying auf dem Programm, endgültig steht die Startaufstellung erst am Donnerstag um Mitternacht fest. Der Start des Rennens erfolgt am Samstag um 15 Uhr.

Unterstützt wird Audi bei seinem zehnten Werkseinsatz in Le Mans von starken Partnern: Alpinestars, Bosch, Castrol EDGE, MAHLE, Michelin, O.Z. und TAG Heuer

sind dabei zum großen Teil weitaus mehr als klassische Sponsoren. Die meisten von ihnen unterstützen Audi Sport seit vielen Jahren auch technisch – unter anderem Bosch als Lieferant zahlreicher wichtiger Komponenten des Motors und der Elektronik und Michelin als bewährter Reifenausrüster. Beide nutzen Le Mans genau wie Audi für den Technologietransfer zwischen Motorsport und Serie.

Im Vorfeld des Rennens werden die Zuschauer vor Ort auch wieder einen Blick auf die Zukunft des Automobils und der 24 Stunden von Le Mans werfen können: Im Rahmen der Präsentation „Le Mans vers le futur“ werden der Audi e-tron Spyder und der Audi Q5 hybrid zu sehen sein – beides Beispiele zukünftiger Elektrifizierung des Antriebs, die von Audi konsequent vorangetrieben wird.

Am Vortag wird Audi in Le Mans zudem einen besonders aufregenden neuen Straßen-Sportwagen präsentieren: den R8 GT Spyder, der in vielen Details ultra-Leichtbau widerspiegelt.

Die Schriftzüge „Audi ultra lightweight technology“ sind auch rund um die Rennstrecke zu sehen. Rund 1.200 Gäste und damit mehr als je zuvor erwartet Audi am Rennwochenende. Dafür wurde im Bereich der Bremszone nach Start und Ziel ein zusätzliches mobiles Audi Terminal errichtet, von dem die Gäste der Marke einen völlig neuartigen Blick auf die Strecke genießen können. Insgesamt rechnet der Veranstalter mit mehr als 250.000 Zuschauern. Millionen von Fans weltweit werden das „Rennen des Jahres“ vor den Fernsehschirmen verfolgen.

Stimmen vor den 24 Stunden von Le Mans

Dr. Wolfgang Ullrich (Audi-Motorsportchef): „Le Mans ist jedes Jahr eine ganz neue Herausforderung und jedes Mal ein ganz anderes Rennen. Das gilt 2011 insbesondere aufgrund des neuen Reglements. Das Downsizing der Motoren stellt neue technische Anforderungen, die gut zum roten Faden passen, der sich durch unser Motorsport-Engagement zieht: nämlich dass wir bei den 24 Stunden von Le Mans zukunftsorientierte Technik im Rennsport erproben, die wir später unseren Kunden zugänglich machen können. Außerdem ist Le Mans eines der drei wichtigsten Rennen, die es auf der Welt gibt. Dass man dabei fast die Distanz einer ganzen Formel-1-Saison an einem einzigen Wochenende mit ein und demselben Auto ohne technische Änderungen absolviert, macht das Ganze so spezifisch. Die neun Audi-Siege seit 2000 sind kein Zufall. Doch trotz optimaler Vorbereitung gibt es im Sport allgemein und in Le Mans speziell keine Erfolgsgarantie. Es ist unser Ziel, mit dem innovativen R18 TDI um den zehnten Le-Mans-Sieg für Audi zu kämpfen. Im Vorfeld haben wir alles dafür getan, was wir tun konnten.“

Ralf Jüttner (Technischer Direktor Audi Sport Team Joest): „Der Audi R18 TDI war ein riesiger Schritt innerhalb des Sportwagen-Projekts. Es herrschte hoher Zeitdruck in der gesamten Entwicklung dieses ehrgeizigen Konzeptes. Zudem hat das Audi Sport Team Joest seinen Personalstamm vergrößert. Die gesamte Mannschaft hat zusammengehalten, war in den letzten Monaten selten zu Hause und hat eine harte Zeit erlebt. Während wir zuletzt in Le Castellet getestet haben, hat ein anderer Teil der Crew in Ingolstadt bei der Fertigung der Teile ebenfalls super mitgearbeitet. Jetzt sind alle heiß auf Le Mans. Gemeinsam haben wir den Stand erreicht, den man sich vor einem 24-Stunden-Rennen wünscht. Wir kehren mit der unverändert starken Fahrermannschaft des Vorjahres zurück. Das sind neun bekannte Größen, auf die wir uns verlassen können. Ebenso wissen wir, was wir mit dem R18 TDI erwarten dürfen. Beim Vortest haben wir gesehen, dass er dorthin passt, wofür er entwickelt wurde. Es gibt aber keinen Grund, unvorsichtig zu werden. Uns steht ein harter Kampf bevor. Meine persönliche Vorhersage: Jedes Auto, das über einen regulären Boxenstopp hinaus auch nur für ein paar Minuten in der Garage gewartet werden muss, spielt wohl keine Rolle mehr im Kampf um den Sieg."

Timo Bernhard (30/D), Audi R18 TDI #1 (Audi Sport Team Joest)

- Erzielte im Vorjahr seinen ersten Sieg in Le Mans
- Geht mit Audi zum dritten Mal bei dem 24-Stunden-Klassiker an den Start

„Zum ersten Mal starten wir in Le Mans mit der Nummer ‚1'. Im Vorjahr sind wir eher als Underdogs oder Geheimtipp nach Le Mans gereist. In diesem Jahr wird man uns am Sieg messen. Wir stehen im Fokus und sind die Gejagten. Das wünschen wir uns auch! Zehn Jahre ist es her, dass ich zum ersten Mal in meiner Karriere ein 24-Stunden-Rennen bestritten habe, und zwar am Nürburgring. Aber trotz der Routine beginnt das Spiel immer wieder von vorn. In diesem Jahr erwarte ich ein sehr enges Rennen zwischen Audi und Peugeot. Uns stehen 24 Stunden bevor, in denen der kleinste Fehler entscheiden kann. Ich habe mit Audi Sport und dem Team Joest eine sehr starke Mannschaft hinter mir. Bis zuletzt haben die Crew, meine Teamkollegen und ich alles optimiert und angepasst. Zudem gab es den Vortest im April, den es in den beiden Jahren davor bei Audi in Le Mans nicht gab. Wir kommen gründlich vorbereitet zum wichtigsten Rennen des Jahres."

Romain Dumas (33/F), Audi R18 TDI #1

- Feierte ebenso wie Timo Bernhard bei seinem dritten Start mit Audi in Le Mans im Vorjahr den Sieg
- Genießt seit dem Vorjahr besondere Aufmerksamkeit bei seinen Landsleuten als erster französischer Le-Mans-Sieger seit 1999

„Ich komme mit einem guten Gefühl nach Le Mans. All unsere Tests liefen gut. Seit dem Rennen in Spa haben wir die Abstimmung des R18 TDI nochmals verbessert. Das Auto ist jetzt noch etwas leichter zu fahren. Sehr gerne würden wir Audi erneut einen Sieg bescheren. Ich hätte auch nichts dagegen, wenn ich wieder in diesem Auto sitzen würde ... Bis zur Rennwoche werde ich noch ein wenig Sport treiben. Die wichtigste physische Grundlage für die harte Rennwoche habe ich aber schon mit dem Marathon-Lauf in Paris im April gelegt. In Le Mans treffen wir auf den gleichen Hauptgegner wie in den Jahren zuvor. Ebenso wie wir startet er mit einer Neukonstruktion. Das wird ein hartes Rennen. Am Samstag und am Sonntag in Le Mans gilt: auf der Strecke bleiben und keinen einzigen Fehler machen."

Mike Rockenfeller (27/D), Audi R18 TDI #1

- Reist direkt vom DTM-Rennen in Spielberg zur Abnahme nach Le Mans
- Bestreitet für Audi ebenso wie Marcel Fässler zwei 24-Stunden-Rennen binnen zwei Wochen in Le Mans und auf dem Nürburgring
- Absolviert sechs Rennwochenenden in Folge für Audi

„In Le Mans mit der Nummer ‚1' zu starten, ist natürlich sehr schön, aber es bedeutet nur einen relativ geringen Unterschied zu früher. Der Druck, dass man dieses Rennen einmal gewinnen muss, besteht zwar nicht mehr. Aber an der Konkurrenzsituation für 2011 ändert es nichts. Ich bin schon gespannt, wie eng es in diesem Jahr wird. Allein das Aufgebot von Audi mit seinen neun Fahrern ist schon sehr ausgeglichen. Dazu kommt die gewohnt starke Konkurrenz. Direkt vor der Le-Mans-Woche starte ich mit der DTM in Österreich. Ab Sonntagnachmittag nach dem Rennen in Spielberg bin ich aber ganz auf Le Mans umgepolt. Ich freue mich riesig auf die 24 Stunden, wir sind gut vorbereitet. Der wichtigste Augenblick ist immer der Sonnenaufgang am Sonntagmorgen. Wenn man die Nacht gut überstanden hat und sich in aussichtsreicher Position befindet, steht eine besonders spannende Schlussphase bevor."

Marcel Fässler (34/CH), Audi R18 TDI #2

- Bestreitet mit Le Mans, Nürburgring und Spa-Francorchamps in diesem Jahr drei 24-Stunden-Rennen für Audi
- Teilt sich nach Le Mans bei den verbleibenden ILMC-Rennen ein Cockpit mit Timo Bernhard

„Le Mans wird in diesem Jahr wieder klasse. Bei unserem letzten Test zwei Wochen vor dem Rennen haben wir noch einmal einen Schritt nach vorne gemacht. Zum Vorjahr gibt es gleich mehrere große Unterschiede: Nicht nur der Audi R18 TDI ist ganz neu. Wir haben ihn im April beim Vortest auch zum ersten Mal auf der Strecke von Le Mans erlebt. Deshalb gehen wir jetzt schon unter anderen Voraussetzungen ins erste Freie Training. Auch ich persönlich habe sehr viele Kilometer im R18 TDI abgespult. Ich glaube, in diesem Jahr wird es noch wichtiger, absolut fehlerfrei und schnell zu fahren. Im Vergleich zum Vorjahr ist für uns im Auto Nummer ‚2' im Endergebnis natürlich nur noch eine Steigerung denkbar. Da die Le-Mans-Woche sehr anstrengend ist, muss man mit seinen Kräften wirklich gut haushalten."

André Lotterer (30/D), Audi R18 TDI #2

- Startet erst zum dritten Mal in Le Mans
- Hat die Zeit vor dem Rennen in Südfrankreich und Belgien verbracht

„Für Le Mans habe ich mir in diesem Jahr eine ganz spezielle Vorbereitung ausgedacht. Ich verzichte nach meinem Sieg in der Formel Nippon auf einen weiteren Einsatz in Japan direkt am Wochenende vor Le Mans. Stattdessen konzentriere ich alle meine Kräfte darauf, mit Audi erfolgreich zu sein. Nach unserem Test habe ich ein wenig Zeit in Südfrankreich zusammen mit meinem Teamkollegen Benoît Tréluyer verbracht. Dann habe ich in Belgien die Natur mit dem Fahrrad genossen, um Energie zu tanken. Es war wertvoll, in dieser wichtigen Phase vor dem Rennen das eigene Leben so führen zu können, wie man es selbst will. Sportlich und technisch reisen wir sehr gut vorbereitet nach Le Mans. Das Auto ist schnell, wir haben im April in Le Mans und beim jüngsten Test viel gelernt. Außerdem fahren meine beiden Teamkollegen jetzt mit derselben Sitzeinlage wie ich, was uns bei den Boxenstopps helfen wird."

Benoît Tréluyer (34/F), Audi R18 TDI #2

- Stammt aus Alençon 50 Kilometer nördlich von Le Mans
- Startet ebenso wie André Lotterer erst zum zweiten Mal für Audi in Le Mans

„Wir kommen wunderbar vorbereitet nach Le Mans. Die Tests sind sauber beendet und alle kommen mit einem guten Gefühl zum 24-Stunden-Rennen. Den R18 TDI haben wir nun ausführlich kennengelernt. Von außen für die Fans ist die geschlossene Karosserie der größte Unterschied. Natürlich müssen auch wir Fahrer uns darauf einstellen. Doch die größte Differenz zum R15 TDI ist eine andere: Unser

neues Auto ist viel einfacher zu fahren. Das ist ein großer Vorteil für dieses Langstreckenrennen. Uns steht die wichtigste Woche des ganzen Jahres bevor. Ich gönne mir davor eine ganz freie Woche, in der ich mich gut erhole. Ich reise zuversichtlich nach Le Mans. Das vergangene Jahr war unser Lehrjahr als neues Fahreraufgebot im Team. Es wäre toll, wenn wir uns in diesem Jahr im Endergebnis um einen Platz verbessern könnten …“

Dindo Capello (46/I), Audi R15 TDI #3

- Hat drei Siege bei dem 24-Stunden-Rennen an der Sarthe auf seinem Konto
- Feiert fünf Tage nach dem Rennen seinen 47. Geburtstag

„Die Vorfreude auf das größte Rennen des Jahres steigt. Beim letzten Test ist uns mit dem Audi R18 TDI noch einmal ein Schritt nach vorn gelungen. Das spürt man sofort: Es ist jetzt leichter, konstant schnell zu fahren. Die Woche in Le Mans wird wie immer lang. Und das lange Warten auf das Rennen baut höheren Druck auf, als wenn man im Auto sitzt und fährt. Jetzt gönne ich mir Entspannung vor dem Rennen und verzichte deshalb auch auf den nächsten Einsatz mit dem Audi R8 LMS in der Italienischen GT-Meisterschaft in Misano.“

Tom Kristensen (43/DK), Audi R18 TDI #3

- Ist mit acht Siegen bei nur 14 Starts ewiger Rekordhalter des seit 1923 ausgetragenen Rennens
- Startet zum sechsten Mal in Folge in Le Mans als Teamkollege von Dindo Capello und Allan McNish

„Jedes Jahr ist Le Mans das wichtigste Rennen im Kalender, und jedes Jahr bleiben die Ziele für Audi dieselben: Es geht um den Sieg. Mit dem neuen Audi R18 TDI wird es garantiert wieder eine spannende Ausgabe dieses Klassikers. In jeder Woche, die wir mit dem Auto gefahren sind, konnten wir es immer wieder verbessern. Die Tests liefen sehr gut, was uns ein gutes Gefühl vor dem Rennen gibt. Audi Sport hat ganze Arbeit geleistet. Jetzt liegt es an dem Team und an uns Fahrern, im Rennen etwas daraus zu machen. Ein kleines Missverständnis hat uns im Vorjahr aus dem Kampf um den Sieg geworfen. Für dieses Jahr wünschen wir uns ein fehlerfreies Rennen. Wir sind bereit, alles zu geben.“

Allan McNish (41/GB), Audi R18 TDI #3

- Gelang vor 13 Jahren sein erster Sieg in Le Mans
- Erlebt in diesem Jahr seine 30. Saison im Rennsport (inklusive seiner Kartzeit)

„Le Mans wird diesmal noch schwieriger als zuvor, und das aus einer Reihe von Gründen. Beim offiziellen Testtag im April lagen die ersten fünf Autos innerhalb einer Sekunde. Und das bei 13,6 Kilometer Rundenlänge! Ich glaube, dass das Tempo von Audi und Peugeot im Qualifying und im Rennen sehr ähnlich sein wird.

Das bedeutet, dass wir unsere Boxenstopps sicher und absolut präzise umsetzen müssen und eine gute Rennstrategie benötigen. Es geht um Rundenzeiten, aber auch um den effizienten Umgang mit Kraftstoff und Reifen. Seit November haben wir Tests gefahren, in denen es um Rundenzeiten und um Haltbarkeit ging. Am Testtag in Le Mans waren wir Erster und Zweiter, beim Renndebüt in Spa Dritter. Wir haben alle Vorbereitungen abgeschlossen und konzentrieren uns voll auf das Rennen."

Die Audi-Fahrer in Le Mans

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; Le-Mans-Siege: 1; Le-Mans-Starts: 5; Pole-Positions: 0; Schnellste Runden: 0.

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; Le Mans-Siege: 3; Le-Mans-Starts: 12; Pole-Positions: 3; Schnellste Runden: 0.

Romain Dumas (F): * 14.12.1977 in Alès (F); Wohnort: Basel (CH); ledig; Größe: 1,74 m; Gewicht: 60 kg; Audi-Fahrer seit 2009; Le-Mans-Siege: 1; Le-Mans-Starts: 10; Pole-Positions: 0; Schnellste Runden: 0.

Marcel Fässler (CH): * 27.5.1976 in Einsiedeln (CH); Wohnort: Gross (CH); verheiratet mit Isabel, vier Töchter (Shana, Elin, Yael, Delia); Größe 1,78 m; Gewicht 78 kg; Audi-Fahrer seit 2008; Le-Mans-Siege: 0 (bestes Ergebnis: 2.); Le-Mans-Starts: 5; Pole-Positions: 0; Schnellste Runden: 0.

Tom Kristensen (DK): * 07.07.1967 in Hobro (DK); Wohnort: Monaco (MC); ledig (Lebensgefährtin: Hanne), zwei Söhne (Oliver und Oswald) und eine Tochter (Carla Marlou); Größe: 1,74 m; Gewicht: 72 kg; Audi-Fahrer seit 2000; Le-Mans-Siege: 8; Le-Mans-Starts: 14; Pole-Positions: 1; Schnellste Runden: 3.

André Lotterer (D): * 19.11.1981 in Duisburg (D); Wohnort: Tokio (J); Ledig; Größe 1,84 m; Gewicht 74 kg; Audi-Fahrer seit 2010; Le-Mans-Siege: 0 (bestes Ergebnis: 2.); Le-Mans-Starts: 2; Pole-Positions: 0; Schnellste Runden: 0.

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: 60 kg; Audi-Fahrer seit 2000; Le-Mans-Siege: 2; Le-Mans-Starts: 11; Pole-Positions: 1; Schnellste Runden: 2.

Mike Rockenfeller (D): * 31.10.1983 in Neuwied (D); Wohnort: Altnau (CH); ledig; Größe 1,75 m; Gewicht 67 kg; Audi-Fahrer seit 2007; Le-Mans-Siege: 1; Le-Mans-Starts: 6; Pole-Positions: 0; Schnellste Runden: 0.

Benoît Tréluyer (F): * 7.12.1976 in Alençon (F); Wohnort: Gordes (F); verheiratet mit Melanie, 1 Sohn (Jules); Größe 1,78 m; Gewicht 68 kg; Audi-Fahrer seit 2010; Le-Mans-Siege: 0 (bestes Ergebnis: 2.); Le-Mans-Starts: 6; Pole-Positions: 0; Schnellste Runden: 0.

Alle Sieger der 24 Stunden von Le Mans (seit 2000)

2000 Biela/Kristensen/Pirro (Audi)
2001 Biela/Kristensen/Pirro (Audi)
2002 Biela/Kristensen/Pirro (Audi)
2003 Capello/Kristensen/Smith (Bentley)
2004 Ara/Capello/Kristensen (Audi)
2005 Kristensen/Lehto/Werner (Audi)
2006 Biela/Pirro/Werner (Audi)
2007 Biela/Pirro/Werner (Audi)
2008 Capello/Kristensen/McNish (Audi)
2009 Brabham/Gené/Wurz (Peugeot)
2010 Bernhard/Dumas/Rockenfeller (Audi)

Infos zur Strecke

Streckenlänge: 13,629 km
Renndistanz: 24 Stunden
Streckenrekord Qualifying: Stéphane Sarrazin (Peugeot), 11.06.08, 3.18,513 Min. (247,16 km/h)
Streckenrekord Rennen: Loïc Duval (Peugeot), 13.06.10, 3.19,074 Min. (246,463 km/h)
Pole-Position 2010: Sébastien Bourdais (Peugeot), 09.06.10, 3.19,711 Min. (245,677 km/h)
Schnellste Runde 2010: Loïc Duval (Peugeot), 13.06.10, 3.19,074 Min. (246,463 km/h)

Romain Dumas über Le Mans: „Le Mans mit seiner Mischung aus Landstraßen und Rennstrecke ist ein ganz besonderer Kurs. Charakteristisch sind die langen Geraden. Sie verlangen nach einem Auto mit einer extremen Höchstgeschwindigkeit. Zudem gibt es sehr schnelle Kurven wie Indianapolis, in denen Abtrieb gefragt ist. Die Abstimmung bleibt also immer ein Kompromiss. Für mich gilt: Um auf dieser Strecke gut zu sein, braucht man ein Auto, das leicht zu fahren und sehr gut ausbalanciert ist. Bei mehr als 13 Kilometern Streckenlänge gibt es viele Überholmöglichkeiten, zum Beispiel vor den beiden Schikanen auf der Hunaudières-Geraden. Auch auf dem Weg zu den Porsche-Kurven kann man Gegner hinter sich lassen. Sie sind für mich die Schlüsselstelle: Es ist die schwierigste Passage der ganzen Strecke."

Stand ILMC-LMP1-Herstellerwertung nach 2 von 7 Läufen:
1. Peugeot 55 Punkte; 2. Audi, 38.

Stand ILMC-LMP1-Teamwertung nach 2 von 7 Läufen:
1. Peugeot Sport Total, 27 Punkte; 2. Audi Sport Team Joest, 19; 3. Team ORECA Matmut, 18 Punkte; 4. Rebellion Racing, 12.

Der Zeitplan in Le Mans

Sonntag, 5. Juni

14:30 – 19:00 Uhr	Technische und administrative Abnahme

Montag, 6. Juni

09:30 – 17:30 Uhr	Technische und administrative Abnahme (Audi Sport Team Joest 16:20 – 17:10 Uhr)

Dienstag, 7. Juni

17:00	Autogrammstunde

Mittwoch, 8. Juni

16:00–20:00 Uhr	Freies Training
22:00–24:00 Uhr	Qualifying

Donnerstag, 9. Juni

10:00 Uhr	ACO-Pressekonferenz
19:00–21:00 Uhr	Qualifying
22:00–24:00 Uhr	Qualifying

Freitag, 10. Juni

10:00–20:00 Uhr	Pitwalk
14:00 Uhr	Audi-Pressekonferenz
18:00–20:00 Uhr	Fahrerparade

Samstag, 11. Juni

09:00–09:45 Uhr	Warm-up
14:22 Uhr	Beginn Startprozedur
15:00 Uhr	Start

Sonntag, 12. Juni

15:00 Uhr	Ziel
ca. 15:30 Uhr	ACO-Pressekonferenz

Hinweis für die Redaktionen:
Die Audi-Pressekonferenz findet am Freitag, den 10. Juni, um 14 Uhr in der Audi Racing Arena im Parc du Raccordement statt. Dienstag, Mittwoch und Donnerstag stehen die Audi-Fahrer und die Verantwortlichen von Audi Sport und des Audi Sport Team Joest jeweils zwischen 14 und 15 Uhr bei einem „Meet the Audi Team“ in der Audi Team & Media Hospitality im Fahrerlager für Interviews zur Verfügung. Eine PDF-Version des Audi-MediaInfo-Booklets zum Audi-Engagement bei den Sportprototypen steht im Internet unter www.audi-motorsport.info zum Download zur Verfügung, ebenso umfangreiches Footage-Material zum Audi R18 TDI. Die kostenlose iPhone-App „Audi Sport“ hält Sie auch mobil auf dem Laufenden.

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.