



**Kommunikation Motorsport**

Virginia Brusch

Telefon: +49 151 52817968

E-Mail: [virginia.brusch@audi.de](mailto:virginia.brusch@audi.de)

[www.audi-mediacyber.com](http://www.audi-mediacyber.com)

## **Audi-Pilot René Rast: „Jetzt geht es um die Detailarbeit“**

- **Interview mit dem derzeit Zweitplatzierten der DTM-Fahrerwertung**

**Neuburg a. d. Donau, 14. Oktober 2020 – Der amtierende DTM-Champion René Rast blickt zurück auf den kräftezehrenden Rennmarathon der Motorsportsaison 2020 und auf seinen Doppelerfolg am vergangenen Wochenende in den ersten beiden von vier Rennen in Belgien. Zudem gibt der 33-jährige Audi-DTM-Pilot des Audi Sport Team Rosberg eine Einschätzung, was im Kampf um den DTM-Fahrtitel ausschlaggebend sein könnte.**

### **In dem besonderen DTM-Jahr 2020, wie feiert man als Rennfahrer nach einem so erfolgreichen Wochenende?**

An der Rennstrecke selbst ist es natürlich nicht mehr wie früher möglich. Das liegt ganz einfach an den strengen Corona-Maßnahmen, die richtigerweise von der ITR und von Audi beschlossen wurden. Dafür hatten wir Montagabend ein schönes Abendessen im kleinen Familienkreis.

### **Was ist deine Motivation im Motorsport?**

Mein Hauptantrieb ist natürlich zu gewinnen. Mein Ziel ist immer, vor allen anderen zu liegen. Das ist mir dieses Jahr nicht immer gelungen, aber vielleicht gibt es ja am Ende der Saison ein Happy End.

### **Wie lädst du zwischen den Rennen deine Energiereserven wieder auf?**

Wenn ich Zeit mit meiner Familie verbringe, kann ich abschalten. Ich bin dann gedanklich weg vom Motorsport. Ein, zwei Tage nach einem Rennwochenende reichen mir meistens schon, um den Akku wieder aufzuladen und mich anschließend wieder voll auf das nächste Rennen fokussieren zu können. Und so ein Wochenende wie jetzt in Zolder gibt mir noch mal einen extra Energieschub, wenn ich weiß, dass ich wieder voll um die Meisterschaft mitkämpfe.

### **Hat man zwischen zwei direkt aufeinanderfolgenden Rennwochenenden überhaupt Zeit für Pausen?**

Dazwischen hat man so gut wie keine Zeit, sich auszuruhen. Montag habe ich eine Pause eingelegt. Heute bin ich aber schon wieder im Motorsport-Rhythmus. Datenanalyse am Laptop, Berichte lesen. Und ich tausche mich mit meinem Renningenieur Florian (Rinkes) aus, damit wir für das nächste Wochenende vielleicht noch besser aufgestellt sind.



**Angesichts der sehr kompakten Rennkalender gab es vor der Saison Bedenken wegen der Fitness der Fahrer. Wie hast du das Jahr bisher mental und körperlich verkraftet?**

Insgesamt war es ok. Auch wenn ich zugeben muss, dass ich speziell nach dem August einen Dämpfer hatte. Schon in den Monaten davor stand viel Vorbereitung für meinen Einsatz in der Formel E auf dem Plan. Direkt nach dem DTM-Auftakt in Spa folgten die sechs Formel-E-Rennen. Am Ende war ich im August nur zwei Tage zu Hause. Das hat schon sehr viel Energie gekostet. Aber jetzt bin ich wieder voll da. Obwohl wir fast jede Woche DTM-Rennen gefahren sind, hatte ich endlich wieder mehr Zeit durchzuatmen.

**Am ersten Rennwochenende in Zolder hast du mit deinen zwei Siegen ein deutliches Ausrufezeichen im Titelkampf gesetzt. Habt ihr vor der Reise nach Belgien als Team noch mal mehr Arbeit als sonst investiert?**

Nach den Rennen am Nürburgring hatten wir zwei Wochenenden Zeit, um noch einmal die zurückliegenden Events zu analysieren. Gut möglich, dass wir dadurch einen Schritt nach vorn gemacht haben. Aber ich glaube, ein großer Faktor ist, dass uns die kälteren Temperaturen mehr in die Karten spielen. Wir hatten sonst eher Probleme mit überhitzenden Reifen. Bei den jetzigen Verhältnissen baut der Reifen nun ganz anders ab, und davon scheinen wir zu profitieren.

**Hast du in deiner Karriere schon einmal einen ähnlichen Schreckmoment erlebt wie kurz vor dem Rennstart am vergangenen Sonntag?**

Ich habe schon viele Rennen erlebt, aber ich kann mich ehrlich gesagt nicht an etwas Vergleichbares erinnern. Es fällt mir nur ein Rennen im ADAC GT Masters ein. Auf der Runde in die Startaufstellung ist damals das ABS ausgefallen. Wir haben alles versucht, es wieder zum Laufen zu bekommen, aber es hat nicht funktioniert. Das Rennen musste ich daher ohne ABS fahren. Aber dass ein Auto kurz vor dem Start Feuer fängt, hatte ich so auch noch nicht erlebt.

**Die Szene war auch ein Beispiel für Teamwork. Ist es nach deiner Erfahrung typisch für den Motorsport, dass jeder jedem hilft?**

Ja, so habe ich es erlebt. In so einer Situation versucht jeder, dem anderen zu helfen. Am Sonntag kam von allen Seiten Unterstützung. Natürlich von den anderen Audi-Teams, aber auch von BMW, die gleich einen kleinen Feuerlöscher parat hatten. Es zeichnet für mich den Motorsport aus, dass sich in solchen Momenten im Fahrerlager alle gegenseitig helfen – egal ob Markenkollege oder von der Konkurrenz.

**Haben wir im vergangenen Sonntagsrennen dein bislang bestes DTM-Startmanöver gesehen?**

Rein von der Zeit von null auf hundert Stundenkilometer war es eigentlich kein guter Start, das habe ich mir in den Daten schon angesehen. Aber in Relation zu den schwierigen Streckenbedingungen vielleicht schon. Ich muss aber auch sagen, dass viel Glück dazugehörte. Denn Timo (Glock) und Sheldon (van der Linde) sind vor mir nicht gut weggekommen, und ich bin ohne Unfall in Kurve eins davongekommen. Es hätte auch ganz anders laufen können.



**Für das zweite DTM-Event in Zolder werden wieder ähnliche Streckenbedingungen erwartet. Stimmt dich das zuversichtlich?**

Ja, denn die kälteren Streckentemperaturen scheinen uns besser zu liegen. Wir waren vor allem in den Long Runs bärenstark, aber auch im Qualifying. Von daher bin ich sehr optimistisch, dass wir in Zolder erneut gute Ergebnisse einfahren können. Auch mit Blick auf das Finale im November könnte es noch mal interessant werden, denn bis dahin wird es sicher nicht wärmer. Somit sind viele Dinge gegeben, die den Titelkampf noch spannender gestalten.

**Du hast die vergangenen sechs Rennen auf dem Podium beendet. Wie kommt es, dass du immer zum Saisonende noch mal zulegen kannst?**

Es hängt vor allem damit zusammen, dass wir unser Setup im Verlauf der Saison stetig weiterentwickeln. Mit jedem Rennen kann ich meinen Fahrstil besser auf das Auto einstellen. Und gleichzeitig kommt mir mein Team mit der Abstimmung entgegen, indem es immer besser versteht, was ich benötige, um schnell zu sein. An den Wochenenden davor hatte ich manchmal das Gefühl, zwei unterschiedliche Autos zu fahren – so viel haben wir von den einen auf den anderen Tag geändert. In Zolder hatten wir zum ersten Mal das Gefühl, dass jetzt unser Grundgerüst steht. Das gibt uns Selbstvertrauen und die nötige Ruhe. Jetzt geht es um die Detailarbeit. Ich glaube, an dem Punkt sind wir jetzt angelangt. Und es stimmt, in den vorherigen DTM-Jahren ist uns das auch geglückt.

**Erstmals seit 1987 ist die DTM nur einmal in der Saison in Hockenheim zu Gast. Geht ihr als Team anders in das Finale als in den vergangenen Jahren?**

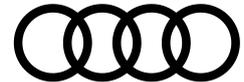
Ich denke nicht, dass es uns vor allzu große Probleme stellen wird. Es war natürlich in den vergangenen Jahren einfacher, wenn wir schon den ITR-Test und die Auftaktrennen in Hockenheim als Gradmesser hatten. Für das Finale waren wir dann meist schon recht aussortiert. Jetzt könnte es, was die Setups angeht, interessant werden. Auch wenn jedes Team mittlerweile verstanden haben sollte, wie man das Beste aus den jeweiligen Autos rauskitzeln kann.

**Vor dem erwarteten Showdown um die Fahrermeisterschaft sind Nico (Müller), Robin (Frijns) und du noch einmal im Audi R8 LMS bei den 24 Stunden von Spa im Einsatz. Hast du Sorge, dass der Wechsel in den GT3-Boliden die Vorbereitung auf das DTM-Finale beeinträchtigt?**

Vor Zolder saß ich sogar in zwei anderen Rennautos. Erst im R8 LMS beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring und dann im Formel-E-Auto beim Testen in Italien. Daher sollte es kein Problem darstellen, zumal die Zeit vor dem Finale ausreichen wird, um mich wieder auf das Fahren im DTM-Auto einzustellen.

**Wie sieht deine Taktik in den verbleibenden Rennen für die mögliche Titelverteidigung aus?**

Wir wollen natürlich da weitermachen, wo wir in Zolder aufgehört haben. Indem wir uns auf unsere Stärken konzentrieren und vor allem versuchen, keine Fehler zu machen – das ist das A und O. Aber es wird letztlich von den Rennverläufen abhängen, wie viel Risiko wir gehen. Nicht immer macht es Sinn, für einen Sieg alles in die Waagschale zu werfen. Wir haben in Zolder



gesehen, wie schnell man Punkte verlieren kann. Wenn jedoch Nico oder Robin vor mir liegen, werde ich selbstverständlich alles daransetzen, noch vor den beiden ins Ziel zu kommen. Und sollte ich vorne liegen, muss ich abwägen, wie viel Risiko Sinn macht. Es wird auf jeden Fall ein spannender Showdown.

- Ende -

---

Der Audi-Konzern mit seinen Marken Audi, Ducati und Lamborghini ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment. Er ist weltweit in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an 16 Standorten in 11 Ländern. 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die Audi Sport GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien).

2019 hat der Audi-Konzern rund 1,845 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 8.205 Sportwagen der Marke Lamborghini und 53.183 Motorräder der Marke Ducati an Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2019 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von € 55,7 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 4,5 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit 90.000 Menschen für das Unternehmen, davon 60.000 in Deutschland. Mit neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und attraktiven Services wird Audi zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität.

---