Kommunikation Motorsport
Daniel Schuster
Telefon: +49 841 89-38009
E-Mail: daniel2.schuster@audi.de
www.audi-mediacenter.com

Dieter Gass: „Wettbewerb in der DTM ist extrem hart“

- **Noch zwei Wochen bis zum Beginn der neuen DTM-Saison**
- **Saisonstart am 7. und 8. Mai in Hockenheim**
- **Der Leiter DTM bei Audi Sport im Interview**

Ingolstadt, 20. April 2016 – Dieter Gass, Leiter DTM bei Audi Sport über die Ziele für die am 7. und 8. Mai in Hockenheim beginnende DTM-Saison 2016 und die Änderungen, die es im vergangenen Winter gab.

Im vergangenen Jahr war der Audi RS 5 DTM mit zehn Siegen bei 18 Rennen das erfolgreichste Auto. Trotzdem reichte es in der Fahrer-, Hersteller- und Teamwertung jeweils nur zum zweiten Platz …
Der Audi RS 5 DTM war ohne Zweifel das schnellste Auto. Dass wir trotzdem keinen Titel geholt haben, war deshalb besonders ärgerlich. Aufgrund unserer Erfolge bei den ersten Rennen hatten wir früh im Jahr sehr viel Gewicht in unseren Autos. Das war sicher ein Grund – aber nicht der einzige. Auf einigen Strecken haben wir einfach nicht das Maximum herausgeholt und zu oft Punkte liegenlassen. Wir haben im Winter intensiv daran gearbeitet, uns in diesen Bereichen zu verbessern.

Wie konnten Sie das Auto weiter verbessern, obwohl die Technik per Reglement „eingefroren“ ist?
Natürlich waren keine großen Schritte möglich, also war Detailarbeit angesagt. Wir haben viel Zeit mit Analysen verbracht und sind zuversichtlich, dass wir die richtigen Maßnahmen ergriffen haben. Unser Ziel war es, viele Setup-Optionen zu entwickeln, um bei den unterschiedlichsten Bedingungen immer optimal vorbereitet zu sein. Das ist bei der extremen Leistungsdichte in der DTM ganz entscheidend. So haben wir im Winter zum Beispiel an der Tool Box gearbeitet, die unseren Teams zur Verfügung steht. Wir wollen 2016, unabhängig von den Performance-Gewichten, konstantere Ergebnisse liefern.

Über die Performance-Gewichte wurde im vergangenen Jahr viel und kontrovers diskutiert. Warum braucht man diese überhaupt?
Aus Kostengründen ist derzeit keine Weiterentwicklung der Autos erlaubt. Deshalb

können wir als Hersteller nicht reagieren, wenn eine Marke aus irgendeinem Grund einen zu großen Vorteil hat. Die Performance-Gewichte sollen die Autos auf einem Niveau halten und so die Dominanz eines Herstellers verhindern. Im vergangenen Jahr war das System rund um die Performance-Gewichte leider generell nicht perfekt abgestimmt und hat stark in die Rennergebnisse eingegriffen. Für 2016 wurde das optimiert. Ich bin zuversichtlich, dass wir einen Weg gefunden haben und die Performance-Gewichte gut funktionieren.

Wie sieht der Weg aus?
Die Gewichte werden nun von Rennen zu Rennen angepasst – und zwar direkt nach dem Qualifying, basierend auf den Zeitabständen. Alle Autos einer Marke bekommen dasselbe Gewicht. Wir wollen schließlich keinen Fahrer bestrafen, sondern damit verhindern, dass ein Hersteller dominiert.

Auch beim Einsatz des Drag Reduction Systems – kurz DRS – gab es Veränderungen. Warum?
Prinzipiell führt das DRS wie erwartet zu mehr Überholmanövern. Aber es soll noch gezielter zum Überholen genutzt werden und nicht dazu, hinter einem schnelleren Auto herfahren zu können. Deshalb wird die Zahl der Aktivierungen limitiert.

Im vergangenen Jahr wurde das Format der DTM radikal geändert. Hat sich das neue Format bewährt?
Absolut! Zwei Rennen und ein Qualifying pro Rennen – das ist aus meiner Sicht der richtige Weg. Es ist zwar stressig für alle Beteiligten und wir haben nun mehr Startrunden, die immer besonders teuer sind. Aber die Fans bekommen doppelt so viel Action geboten. Wir arbeiten permanent daran, die DTM noch attraktiver zu machen. Deshalb war der Schritt hin zu zwei Rennen pro Wochenende definitiv der richtige.

2016 gibt es nur einen einzigen Rookie im gesamten Starterfeld der DTM. Wird die Leistungsdichte dadurch noch größer?
Das ist in der DTM kaum noch möglich. Wir gehen davon aus, dass das gesamte Feld wieder extrem eng zusammenliegt, auch weil technisch niemand einen großen Sprung machen konnte. Eine kleine Unbekannte sind sicher die Kollegen von Mercedes-Benz, die nach dem Modellwechsel in der Serie auch mit einem neuen DTM-Auto an den Start gehen. Das steht bei uns für 2017 an.

Oschersleben ist im DTM-Kalender 2016 durch Budapest ersetzt worden. Wie finden Sie das?
Ich persönlich finde das gut, auch wenn wir in Budapest 2014 nicht so stark waren. Diesen Eindruck möchten wir 2016 korrigieren. Das Rennen in Budapest war schon 2014 ein schönes Event mit vielen Zuschauern, trotz des eher ungünstigen Termins.

Die Begeisterung für die DTM ist dort sehr groß. Natürlich war sie das auch in Oschersleben, aber die Rennen war immer extrem teuer. Wir haben uns aufgrund der Streckencharakteristik regelmäßig die Autos kaputtgefahren.

Sie starten mit einem nahezu unveränderten Fahrerkader. Nur Nico Müller und Adrien Tambay haben die Teams getauscht. Was war der Grund für den Platztausch?
Es ist kein Geheimnis, dass wir uns von beiden vergangenes Jahr ein bisschen mehr erwartet haben, zumal beide auch schon gezeigt haben, dass sie mehr können. Ein Teamwechsel bringt häufig frischen Wind und neue Energie, um so die Situation zu verbessern. Darauf hoffen wir im Fall von Nico und Adrien.

Im Audi Sport Team Abt Sportsline bilden Mattias Ekström und Edoardo Mortara in diesem Jahr erstmals ein Team. Warum?
Als ein Team hätten die beiden 2015 die Teamwertung nach Punkten überlegen gewonnen. Wir wollen in diesem Jahr alle drei Titel holen – die Fahrer-, die Hersteller- und die Teamwertung. Deshalb haben wir es als sinnvoll erachtet, zwei potenzielle Punktesammler in einem Team zu vereinen.

Braucht man für den Fahrertitel eine Stallregie?
Stallregie ist im Motorsport ein legitimes Element der Rennstrategie, aber es darf nicht in eine Wettbewerbsverzerrung ausarten, oder über die Grenzen des guten Geschmacks hinausgehen.

– 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 zwölf Ländern. Im zweiten Halbjahr 2016 startet die Produktion des Audi Q5 in San José Chiapa (Mexiko). 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die quattro GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien).

2015 hat der Audi-Konzern rund 1,8 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 3.245 Sportwagen der Marke Lamborghini und rund 54.800 Motorräder der Marke Ducati an Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2015 hat die AUDI AG bei einem Umsatz von € 58,4 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 4,8 Mrd. erzielt. Zurzeit arbeiten weltweit rund 85.000 Menschen für das Unternehmen, davon rund 60.000 in Deutschland. Audi fokussiert sich auf neue Produkte und nachhaltige Technologien für die Zukunft der Mobilität.