



Kommunikation Motorsport

Jürgen Pippig

Telefon: +49 (0)841 89 34200

E-Mail: motorsport-media@audi.de

www.audi-motorsport.info

DTM-Countdown: Entwicklungsstopp entlastet das Audi-Budget

- **Noch fünf Wochen bis zum Start der DTM-Saison 2010**
- **Audi A4 DTM gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert**
- **Potenzial von mehr als 30 Prozent bei den Einsatzkosten**

Ingolstadt, 18. März 2010 – Die DTM-Saison 2010, die am 25. April auf dem Hockenheimring beginnt, steht im Zeichen höchster Effizienz: Audi startet mit den bereits bekannten Modellgenerationen des Audi A4 DTM und erwartet dadurch ein Potenzial für die Reduzierung der Einsatzkosten von mehr als 30 Prozent, ohne dass der Sport für Fans, Medien, Fahrer und Teams an Attraktivität verliert. Das Einfrieren der technischen Entwicklung aller Fahrzeuge in der DTM ermöglicht diesen Schritt.

Bislang sind der Audi A4 DTM vom Typ R14 aus der Saison 2008 und seine Weiterentwicklung, der R14 plus von 2009, ungeschlagen: Timo Scheider gewann mit den beiden jüngsten Modellgenerationen zweimal in Folge den Titel. Mit denselben Fahrzeugen startet Audi auch in der Saison 2010, denn ein im August 2009 in Stufen verfügbarer Entwicklungsstopp verhinderte die im Motorsport üblichen konstruktiven Änderungen von einem Modelljahr zum nächsten.

Damit setzt die populärste internationale Tourenwagen-Rennserie nicht zum ersten Mal Maßstäbe: Bereits zur Saison 2006 war die Entwicklung erstmals in der Geschichte der DTM weitestgehend eingefroren worden, um die Budgets zu entlasten. Aktuell ist die Entwicklung in drei Phasen drastisch eingeschränkt worden: Seit dem 17. August 2009 – dem Montag nach dem Rennen auf dem Nürburgring – durften die Aerodynamik und die vollständige Fahrzeugmechanik mit Ausnahme der Stoßdämpfer nicht mehr verändert werden. Die für die gesamte Rennsaison 2009 verplombten Motoren durften seither ebenfalls nicht mehr modifiziert werden. Seit dem 1. März 2010 sind auch die Stoßdämpfer festgeschrieben.



Aus der Phase bis zum Entwicklungsstopp stehen im Bereich der Aerodynamik nun drei verschiedene Konfigurationen bereit, die je nach Streckenanforderungen eingesetzt werden können. Abgesehen davon konzentrierte sich die Arbeit im Winter vor allem auf die optimale Nutzung der Dunlop-Reifen.

Um die Einhaltung aller Regeln überprüfen zu können, hat jeder Hersteller seine gesamten Teile jeweils in einem eigenen, vom Deutschen Motor-Sport-Bund (DMSB) zur Verfügung gestellten, versiegelten Container hinterlegt, der bei jedem Rennen vor Ort ist und die Referenzteile enthält. Ebenfalls sind die Konstruktionen in Form der CAD-Datensätze beim DMSB hinterlegt worden.

Der sonst übliche Aufbau von zumeist vier neuen Einsatzfahrzeugen für die neue Saison und die übliche Weiterentwicklung zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit entfielen somit, was eine deutliche Einsparung bei den Entwicklungskosten zur Folge hatte. Mattias Ekström, Martin Tomczyk, Markus Winkelhock und Alexandre Prémat steuern weiter ihre Einsatzfahrzeuge von 2009. Oliver Jarvis übernimmt das Fahrzeug von Tom Kristensen, Mike Rockenfeller fährt das bisherige Einsatzauto von Oliver Jarvis. DTM-Neuling Miguel Molina erhielt den A4, mit dem im vergangenen Jahr Katherine Legge unterwegs war, und die Britin das bisherige Fahrzeug von Mike Rockenfeller. Titelverteidiger Timo Scheider pilotiert den A4 DTM mit der Chassisnummer R14 plus 606.

Wenn die Audi-Werksfahrer im spanischen Valencia in der kommenden Woche von Mittwoch bis Samstag zu den offiziellen DTM-Testfahrten antreten, enthält die technische Gleichung bei der Abstimmungsarbeit zum ersten Mal viele Bekannte. Und doch beginnt die individuelle Arbeit auf der Suche nach Zehntel- und Hundertstelsekunden für jeden Fahrer und alle Ingenieure wieder ganz von vorn – zumal der Kurs in Valencia für die DTM Neuland ist.

Der Audi-Konzern hat im Jahr 2009 rund 950.000 Automobile der Marke Audi verkauft. Das Unternehmen erreichte bei einem Umsatz von € 29,8 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 1,6 Mrd. Audi produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Changchun (China) und Brüssel (Belgien). Ende 2007 startete die CKD-Produktion des Audi A6 und Anfang Oktober 2008 die des Audi A4 in Aurangabad in Indien. 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 58.000 Mitarbeiter, davon 45.400 in Deutschland. Um den „Vorsprung durch Technik“ nachhaltig zu sichern, plant die Marke mit den Vier Ringen von 2010 bis 2012 insgesamt € 5,5 Mrd. zu investieren, überwiegend in neue Produkte. Bis 2015 will Audi die Anzahl 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 neu gegründeten Audi Stiftung für Umwelt.