



Kommunikation Motorsport

Eva-Maria Veith

Telefon: +49 (0)841 89-33922

E-Mail: eva-maria.veith@audi.de

www.audi-motorsport.info

www.audi-newsroom.de

Effiziente Audi-Fahrer in der WEC gefragt

- **Ab 2014 Zeitstrafen für ineffizientes Fahren**
- **Audi-Piloten erreichen bei Tests bereits die Vorgaben**
- **Dr. Wolfgang Ullrich: „Die Fans werden spannenden Sport erleben“**

Ingolstadt, 24. Februar 2014 – Der Motorsport verändert sich: Wenn der neue Audi R18 e-tron quattro in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC gegen seine Konkurrenten antritt, wird den Audi-Werksfahrern eine entscheidende zusätzliche Qualität abverlangt. Sie müssen die Rennen nicht nur wie bisher fehlerfrei, schnell, zuverlässig und intelligent bewältigen, sondern auch höchst effizient. Sonst drohen Strafen.

Das neue Reglement im Langstrecken-Rennsport fordert seinen Tribut. Nicht nur die Ingenieure von Audi Sport mussten bei jedem Bauteil auf maximale Effizienz achten. Auch die Bedienung des neuesten Sportwagens aus Ingolstadt und Neckarsulm erfordert Feingefühl. „Rundenzeiten auf das Zehntel genau zu reproduzieren, zeichnet Profi-Rennfahrer wie unsere Piloten seit Langem aus“, weiß Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich. „2014 verlangen wir unseren WEC-Piloten allerdings noch mehr ab. Runde um Runde müssen sie ein exaktes Verbrauchsziel erfüllen und dabei weiterhin um die beste Position auf der Strecke kämpfen. Die Fans werden also auch in Zukunft spannenden Sport erleben.“

Zwei Beispiele für die neuen Maßgaben: Nur eine limitierte Menge Energie pro Runde darf durch das Hybrid-System in den Antrieb des Autos eingespeist werden – je nach Klasse 2, 4, 6 oder 8 Megajoule pro Runde in Le Mans. Bei Überschreitung drohen im Wiederholungsfall 10, 40 oder sogar 60 Sekunden Stop-and-Go-Strafe. Das gleiche Strafmaß gilt auch, wenn die zulässige Kraftstoffmenge pro Runde wiederholt überschritten wurde. Ebenso werden die Durchflussmenge des Kraftstoffs und der Ladedruck des Motors kontrolliert. „Es geht für Fahrer und Ingenieure darum, die Komplexität der neuen Regeln zu erfassen und sie optimal auf Rennsituationen anzuwenden“, erklärt Leena Gade, die als Renningenieurin für Audi die 24 Stunden von Le Mans 2011 und 2012 gewonnen hat. „Dazu ist ein fehlerfreier Informationsfluss nötig. Wir müssen den Fahrern regelmäßig über Funk mitteilen, ob sie innerhalb dieser Limits bleiben.“



Wie das funktioniert, erprobte die Mannschaft von Audi Sport erfolgreich bei Tests. Läuft ein Fahrer vor einer Kurve auf einen langsameren Vordermann auf, kann es sich lohnen, ihm zunächst kraftstoffsparend zu folgen und erst hinter der Kurve zu überholen. Das sanftere Anfahren einer Kurve hat aber auch Auswirkungen auf das Fahrverhalten. „Die Fahrer setzen Reifen und Fahrwerk dadurch nicht mehr so gezielt unter Last“, beobachtete Leena Gade. „Deshalb reagiert das Auto natürlich fahrdynamisch anders.“

Audi-Werksfahrer Lucas di Grassi, der schon frühzeitig in die Tests des neuen Rennwagens eingebunden war, empfindet die neue Aufgabe als sehr reizvoll. „Es kommt mir nicht so vor, als müsste ich meinen Fahrstil jetzt grundlegend verändern“, analysiert der Brasilianer. „Schon in der Vergangenheit gab es Situationen, in denen wir auf den Verbrauch achten mussten, um bestimmte Rennstrategien umzusetzen. Jetzt fahren wir so schnell wie möglich, dürfen aber eine gesetzte Verbrauchsgrenze nie aus den Augen verlieren. Überschreiten wir das Limit doch einmal, haben wir zwei Runden Zeit, um diesen Überschuss durch einen geringeren Verbrauch wieder zu kompensieren. Zu unseren Aufgaben kommt also eine weitere anspruchsvolle Herausforderung hinzu, und zwar effizient und schnell zu sein.“

Müssen die Fans befürchten, dass die Rennfahrer 2014 sehr abwartend agieren, um Energie zu sparen? „Keine Sorge“, so Lucas di Grassi. „Selbst bei sehr unterschiedlichem Verbrauch ähneln sich die Rundenzeiten stark und deshalb sind wir mit ähnlichem Tempo unterwegs. Es geht prinzipiell darum, an einigen Stellen viel Energie zu sparen, ohne über eine Runde nennenswert langsamer zu fahren – zum Beispiel, indem wir früher vom Gas gehen. Ich bin beeindruckt, wie gut und präzise Audi Sport diese Aufgaben schon gelöst hat und uns immer mit konkreten Berechnungen und Ratschlägen helfen kann. Unser Sport macht auch in Zukunft sehr viel Spaß. Nur dass wir dabei weniger Energie verbrauchen als je zuvor.“

– Ende –

Hinweis für die Redaktionen: Bis zum Rennen in Le Mans am 14./15. Juni liefern wir Ihnen jeden Montag neue Hintergrund-Informationen zum R18-Projekt und zum Audi-Engagement beim berühmtesten Langstrecken-Rennen der Welt. Nächste Woche: Homologation.



Der Audi-Konzern hat im Jahr 2013 rund 1.575.500 Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert. Von Januar bis Ende September 2013 erreichte das Unternehmen bei einem Umsatz von rund € 37 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 3,74 Mrd. Das Unternehmen ist global in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Brüssel (Belgien), Bratislava (Slowakei), Martorell (Spanien), Kaluga (Russland), Aurangabad (Indien), Changchun (China) und Jakarta (Indonesien). Seit Ende 2013 fertigt die Marke mit den Vier Ringen zudem in Foshan (China), ab 2015 in São José dos Pinhais (Brasilien) sowie ab 2016 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 der Sportmotorradhersteller Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien). Das Unternehmen beschäftigt derzeit weltweit knapp 73.000 Mitarbeiter, davon rund 50.000 in Deutschland. Von 2014 bis 2018 plant es Gesamtinvestitionen in Höhe von rund € 22 Mrd. – überwiegend in neue Produkte und nachhaltige Technologien. Audi steht zu seiner unternehmerischen Verantwortung und hat Nachhaltigkeit als Maßgabe für Prozesse und Produkte strategisch verankert. Das langfristige Ziel lautet CO₂-neutrale Mobilität.