



Kommunikation Motorsport

Eva-Maria Veith

Telefon: +49 173 9393522

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

www.audi-motorsport.info

www.audi-newsroom.de

Enttäuschung für Audi im Qualifying in Austin

- **Startreihe zwei und drei für die Audi-Piloten**
- **Probleme mit dem Rundensignal verhindern reguläres Qualifying**
- **Optimismus für das Rennen nach guter Arbeit in Freien Trainings**

Ingolstadt/Austin, 19. September 2014 – Audi ist voller Optimismus in das Qualifying zum vierten Lauf der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC in Austin gestartet. Nach zwei Bestzeiten in den Freien Trainings sah sich die Mannschaft von Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich und Chris Reinke, Leiter LMP, auch für das abschließende Zeittraining gut vorbereitet. Ein nicht funktionierendes Rundensignal aber beendete alle Hoffnungen auf einen Platz in Startreihe eins.

Bereits in den ersten gezeiteten Runden des Qualifyings stellten Le-Mans-Sieger Marcel Fässler im Audi R18 e-tron quattro Nummer 2 und Loïc Duval im Schwesterauto mit der Nummer 1 Unregelmäßigkeiten fest. Die aufwendigen Steuerungssysteme für den Kraftstoffverbrauch und das Hybridsystem erhielten offensichtlich falsche Signale, die optimale Rundenzeiten unmöglich machen. Da die Gründe für das fehlerhafte Rundensignal im nur 25-minütigen Zeittraining nicht gefunden und behoben werden konnten, musste sich Audi mit den Startplätzen vier von Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer (CH/D/F) und Platz sechs von Lucas di Grassi/Loïc Duval/Tom Kristensen (BR/F/DK) begnügen.

Doch die Freien Trainings geben Audi Grund zur Hoffnung: Sobald der Defekt behoben ist, sollten die Hybrid-Sportwagen um Spitzenpositionen kämpfen können. Im ersten Freien Training in Austin erreichte Marcel Fässler die Bestzeit vor Teamkollege Lucas di Grassi. Im dritten Freien Training lag Loïc Duval vor Marcel Fässler. Bei trockenem Wetter im ersten und im dritten Training sowie heftigem Regen im zweiten Durchgang hat Audi sich gründlich auf die an diesem Wochenende im Süden von Texas herrschenden höchst unterschiedlichen Bedingungen vorbereitet. Hohe Luftfeuchtigkeit, Temperaturen von mehr als 30 Grad Celsius, Regenschauer und eine Gewitterneigung sorgen für schwierige Prognosen. Bei einem Langstrecken-Rennen von sechs Stunden Dauer sind jedoch auch aus den



aktuellen Startpositionen Spitzenergebnisse möglich.

Das Startsignal wird in Texas am Samstag um 17 Uhr Ortszeit (00.00 Uhr MESZ) gegeben. Eurosport in Deutschland überträgt das Rennen in voller Länge.

Stimmen nach dem Qualifying

Dr. Wolfgang Ullrich (Audi-Motorsportchef): „Wir hatten kein Pech, sondern unsere beiden Autos haben nicht so funktioniert, wie sie hätten funktionieren sollen. Es gab ein Problem mit dem Rundensignal. Bei den komplexen Systemen ist ein korrekter Rundenablauf extrem wichtig, aber das hat im Qualifying bei beiden Autos nicht funktioniert.“

Chris Reinke (Leiter LMP): „Das ist ein ernüchterndes Ergebnis für uns, denn wir hatten keine Möglichkeit, das volle Potenzial auszunutzen. Das Problem an beiden Rennwagen werden wir bis zum Rennen beheben. Dann können wir mit voller Leistungsstärke angreifen.“

Ralf Jüttner (Teamdirektor Audi Sport Team Joest): „Wir hatten Probleme mit dem Rundensignal. Die Systeme sind bei diesen Autos sehr komplex. Für die Fahrer muss es sich so angefühlt haben, als hätten sie ein ganz anderes Auto als zuvor in den Trainings gefahren. Am Samstag ist das Rennen, dann zählt alles. Bis dahin werden wir unseren Fahrern wieder einwandfreie Autos zur Verfügung stellen.“

Marcel Fässler (Audi R18 e-tron quattro #2): „Für mich war das Qualifying schwierig, da wir mit dem Rundensignal Probleme hatten. Das hat mich während des Fahrens schon etwas abgelenkt. Wir sind deutlich unter Wert geschlagen worden. Wir haben versucht, aus der Situation noch das Beste zu machen. Um unsere Durchschnittsrundenzeit zu verbessern, bin ich daher ein zweites Mal ins Auto gestiegen. Es wäre natürlich toll gewesen, aus der ersten Startreihe ins Rennen zu gehen, aber auch aus der zweiten ist noch viel möglich. Das Rennen wird sehr interessant.“

André Lotterer (Audi R18 e-tron quattro #2): „Es war ein schwieriges Qualifying, das leider nicht rund lief. Der Grund waren Probleme mit dem Rundensignal. Dadurch konnten wir nicht das maximale Potenzial ausschöpfen. Aber das Rennen ist lang und wir haben ein gutes Auto. Ich freue mich auf den Samstag.“

Benoît Tréluyer (Audi R18 e-tron quattro #2): „Wir hatten ein Problem mit dem Rundensignal. Das hat uns sehr beeinträchtigt, da das Auto darauf angewiesen ist. Wir werden den Fehler bis morgen lösen. Es ist besser, ein solches Problem im



Zeittraining als im Rennen zu haben. Denn das, was zählt, ist natürlich das Rennen.“

Lucas di Grassi (Audi R18 e-tron quattro #1): „Wir hatten kein gutes Qualifying, da wir Probleme mit dem Rundensignal hatten. Das ist wirklich sehr enttäuschend, da wir im dritten Freien Training noch Bestzeit gefahren sind und auch in den anderen Sitzungen schnell waren. Ich bin mir sicher, dass wir bis morgen die Probleme beheben und ein sauberes Rennen haben werden. Dann liegen wir bestimmt auch wieder weiter vorn.“

Loïc Duval (Audi R18 e-tron quattro #1): „Wir hatten uns auf das Qualifying gefreut, da unsere Zeiten im Training sehr gut waren. Leider hatten wir Probleme mit dem Rundensignal, was unser Zeittraining sehr beeinträchtigte. Aber ich bin sicher, dass wir alles bis morgen lösen werden. Auch wenn wir von Platz sechs starten, ist mit unserem wettbewerbsfähigen Auto in einem so langen Rennen noch alles möglich. Wir sind sehr entschlossen, weiter nach vorn zu fahren.“

Tom Kristensen (Audi R18 e-tron quattro #1): „Es ist toll, nach Le Mans endlich wieder im Auto zu sitzen – vor allem auf einer so schönen und modernen Strecke wie dem Circuit of the Americas. Das Auto lief in den Trainingssitzungen perfekt und das Team hat toll gearbeitet – egal ob in den Sitzungen am schwülen Nachmittag oder beim Gewitter im Abendtraining. Das lässt auf ein tolles Rennen hoffen, auf das wir uns schon sehr freuen, auch wenn das Zeittraining nicht optimal verlief.“

Ergebnis Qualifying

1. Buemi/Davidson/Lapierre (Toyota) 1.49,093 Min.
2. Dumas/Jani/Lieb (Porsche) 1.50,283 Min.
3. Bernhard/Hartley/Webber (Porsche) 1.50,302 Min.
4. Fässler/Lotterer/Tréluyer (Audi R18 e-tron quattro) 1.50,340 Min.
5. Conway/Sarrazin/Wurz (Toyota) 1.50,363 Min.
6. Di Grassi/Duval/Kristensen (Audi R18 e-tron quattro) 1.51,456 Min.
7. Belicchi/Kraihamer/Leimer (Rebellion-Toyota) 1.54,665 Min.
8. Canal/Pla/Rusinov (Morgan-Nissan) 1.56,075 Min.
9. Bradley/Howson/Matsuda (Oreca-Nissan) 1.56,371 Min.
10. Brown/Dalziel/Sharp (HPD-Honda) 1.57,262 Min.

– Ende –



Der Audi-Konzern hat im Jahr 2013 rund 1.575.500 Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert. Als eines der erfolgreichsten Modelle wurde der Audi A3 von einer internationalen Journalisten-Jury zum „World Car of the Year 2014“ gewählt (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1–3,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 165–85). 2013 erreichte das Unternehmen bei einem Umsatz von € 49,9 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 5,03 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 rund 76.000 Mitarbeiter, davon mehr als 53.400 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 ist CO₂-neutrale Mobilität.