



**Kommunikation Motorsport**

Eva-Maria Veith

Telefon: +49 173 9393522

E-Mail: [eva-maria.veith@audi.de](mailto:eva-maria.veith@audi.de)

[www.audi-motorsport.info](http://www.audi-motorsport.info)

[www.audi-newsroom.de](http://www.audi-newsroom.de)

## **Erstmals vereint: die 13 Le-Mans-Sieger von Audi**

- **Effizienz-Technologien seit 2001 im Audi R8**
- **Pionierleistungen mit dem TDI-Dieselantrieb**
- **R18 e-tron quattro mit Hybridtechnologie in Le Mans ungeschlagen**

**Ingolstadt, 15. Mai 2015 – Noch 29 Tage bis zu den 24 Stunden von Le Mans: Audi bereitet sich intensiv darauf vor, beim härtesten Langstreckenrennen der Welt um den 14. Sieg zu kämpfen. Seit dem Jahr 2000 hat die Marke das Rennen 13 Mal gewonnen. In diesem Jahr versammelt Audi zum ersten Mal alle seine Le-Mans-Siegermodelle zu einem Gruppenfoto. Jedes einzelne von ihnen steht dabei für „Vorsprung durch Technik“.**

Begonnen hat die Siegesserie mit dem Audi R8 im Jahr 2000. „Nach einem Lehrjahr Erfahrung in Le Mans haben wir die Saison 2000 mit einer völligen Neukonstruktion begonnen“, sagt Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich. „Von der Gewichtsverteilung bis zur Kühlung, dem Fahrwerk, der Aerodynamik und vielen anderen Aspekten ist uns ein ausgewogenes Auto gelungen.“ Mehr noch: Das Audi Sport Team Joest und später auch die Kundenteams der Marke erhielten einen Rennwagen, über den die Mechaniker noch heute voller Freude sprechen. Er war modular aufgebaut, robust sowie einfach und damit rasch zu reparieren. Ein besonderer Clou: Da das Getriebe von LMP-Rennwagen hoch belastet ist und damals als anfällige Baugruppe galt, hat Audi einen modularen Hinterwagen – bestehend aus Getriebe und Hinterachse – entwickelt, der sich mit Schnellverschlüssen binnen Minuten tauschen ließ.

Ein großer Fortschritt beim Antrieb war die FSI-Technologie im Jahr 2001. Die Benzin-Direkteinspritzung optimierte den Verbrauch, wirkte sich günstig auf das Ansprechverhalten des Rennwagens aus und fand kurz darauf Einzug in die Serienmodelle von Audi. Zwischen 2000 und 2005 gewann der R8 fünf Mal in Le Mans, jedes Mal zählte „Mister Le Mans“ Tom Kristensen zum Fahrerteam.



2006 löste Audi eine technische Revolution aus: Der R10 TDI war der erste Le-Mans-Sieger mit Dieselantrieb. Bis heute haben nur noch LMP-Rennwagen mit Dieselmotor den Rennsport-Klassiker an der Sarthe gewonnen – darunter acht Mal ein Audi. „Die Herausforderung bestand darin, einen Dieselantrieb mit mehr als 650 PS für den Rennsport zu entwickeln“, so Dr. Ullrich. Eine ebenso große Aufgabe war es, dieses V12-Aggregat in einen LMP-Rennwagen zu integrieren. Gewicht, die Achslasten und der Kühlbedarf in einer aerodynamisch besonders sensiblen Rennsport-Klasse stellten hohe Anforderungen an die Ingenieure. Drei Mal in Folge gewann der R10 TDI seit 2006 in Le Mans.

Mit einem bis heute bestehenden Bestwert ist der R15 TDI verknüpft: Der Rennwagen mit V10-TDI-Antrieb und Lithium-Ionen-Bordnetzbatterie knackte 2010 den 39 Jahre alten Distanzrekord an der Sarthe. Ein Jahr später debütierte der Audi R18 TDI. Auch er war auf Anhieb ein Sieger. „Mit diesem geschlossenen Rennwagen begann für Audi eine neue Ära in Le Mans“, sagt Dr. Ullrich. „Das Reglement schrieb uns vor, den Hubraum des Motors von 5,5 auf 3,7 Liter zu verkleinern. Die aerodynamische Effizienz des geschlossenen Rennwagens gewann in der Gesamtheit aller Faktoren deshalb noch einmal an Bedeutung.“ Die optimierte Aerodynamik half, die Rundenzeiten zu verbessern, obwohl der Rennwagen weniger Leistung als sein Vorgänger hatte und deutlich weniger verbrauchte.

Alle LMP1-Rennwagen von Audi tragen seitdem das Kürzel R18, auch wenn sich dahinter immer wieder neue Modellgenerationen verbergen. Den nächsten großen Schritt brachte der R18 e-tron quattro von 2012, der erste Hybrid-Sportwagen der Marke. Audi setzte als erster Sieger mit Hybridantrieb den nächsten Meilenstein in Le Mans und gewann 2013 mit einer deutlichen Weiterentwicklung dieses Modells erneut. Ein V6-TDI-Aggregat trieb die Hinterachse an, ein Hybridsystem die Vorderachse, die gesamte Steuerung war vollelektronisch. „Noch nie hat Audi einen so komplexen Rennwagen entwickelt“, sagt Dr. Ullrich. Lediglich ein Jahr später folgte der bislang größte Umbruch im Reglement: Pro Runde stand jedem LMP1-Rennwagen nur noch eine begrenzte Menge Kraftstoff und Hybridenergie zur Verfügung. Audi entwickelte deshalb einen grundlegend neuen, noch effizienteren R18 e-tron quattro. Er gewann das Rennen 2014, war schneller als sein Vorgänger und verbrauchte dennoch 22 Prozent weniger Kraftstoff. Besser lässt sich „Vorsprung durch Technik“ kaum darstellen.

– Ende –

Der Audi-Konzern hat im Jahr 2014 rund 1.741.100 Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert. 2014 hat das Unternehmen bei einem Umsatz von € 53,8 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 5,15 Mrd. erreicht. 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 und Foshan (China) sowie Jakarta (Indonesien). Noch



in diesem Jahr startet die Marke mit den Vier Ringen ihre Fertigung in Curitiba (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 mehr als 80.000 Mitarbeiter, davon rund 58.000 in Deutschland. Von 2015 bis 2019 plant es Gesamtinvestitionen in Höhe von € 24 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 CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität.