

## Kommunikation Motorsport

Jürgen Pippig  
Telefon: +49 (0)841 89 34200  
E-Mail: motorsport-media@audi.de

Eva-Maria Veith  
Telefon: +49 (0)841 89 33922  
E-Mail: eva-maria.veith@audi.de

15. August 2008

## Gemischtes Doppel für den Audi R10 TDI

- **Zwei Rennen in Amerika innerhalb einer Woche**
- **Enormer Kontrast zwischen Mosport und Detroit**
- **Elektronik hilft bei Abstimmung und Rennstrategie**

**Ingolstadt – Der Audi R10 TDI startet in der letzten August-Woche auf zwei Rennstrecken, die unterschiedlicher kaum sein könnten: Am 24. August gastiert die American Le Mans-Serie im kanadischen Mosport auf einer der schnellsten Strecken im Terminkalender. Nur sechs Tage später steht auf der Belle Isle in Detroit (USA) der langsamste Stadtkurs der US-Sportwagen-Rennserie auf dem Programm.**

Die beiden Audi R10 TDI des Teams Audi Sport North America sind nicht nur die einzigen Diesel-Fahrzeuge im hochkarätigen Starterfeld der US-Rennserie – sie sind auch vollgepackt mit modernster Elektronik, die immer komplexer wird. So kommt in Mosport eine neue Version der elektronischen Reifendruck-Überwachung zum Einsatz, wie sie in ähnlicher Form inzwischen auch bei Audi Serienfahrzeugen zu finden ist.

„In diesem Fall geht es um einen sehr wichtigen Sicherheitsaspekt“, erklärt Christian Weck, Projektleiter Le Mans-Prototypen (LMP) bei Audi Sport in Ingolstadt. „Es hilft sehr, dass wir die Fahrer im Falle eines Druckabfalls im Reifen vorwarnen können. Die neue Version arbeitet mit einer noch höheren Abtastfrequenz als bisher.“

Die Reifendrucke sind nur vier von insgesamt fast 100 Parametern, die während der Fahrt des R10 TDI von Sensoren erfasst und per Telemetrie an



die Box gefunkt werden. Sicherheitsrelevant sind zudem Bremsverschleiß und Bremstemperaturen, aerodynamische Daten oder Veränderungen der Bodenfreiheit, die auf eine Beschädigung am Fahrwerk schließen lassen.

Auch bei der Rennstrategie hilft die Elektronik: Mit vorprogrammierten Kennfeldern der Bosch Motronic MS14 lassen sich Motorleistung und Kraftstoffverbrauch während des Rennens regulieren. Mit der entsprechenden „Mix“-Stufe kann der Kraftstoffverbrauch reduziert werden. Das kann helfen, einen zusätzlichen Tankstopp einzusparen.

Beim Boxenstopp spielt die Elektronik ebenfalls eine wichtige Rolle: Die sogenannte „Start Funktion“ steuert den Startvorgang des Motors nach dem Boxenstopp und liefert für kurze Zeit eine konstante Drehzahl von 5.000 Umdrehungen. Der Fahrer kann sich ganz auf den optimalen Einsatz der Kupplung konzentrieren.

Selbst bei der Vorbereitung einer Veranstaltung ist die Elektronik nicht mehr wegzudenken: Jede Rennstrecke wird im Vorfeld bei Audi Sport simuliert. Der Computer berechnet die zu erwartende Rundenzeit und liefert einen Vorschlag für die Getriebeübersetzung. Reifenpartner Michelin erhält ebenfalls relevante Daten, auf deren Basis er Vorgaben für den Reifendruck und die Sturzwerte macht.

In die Simulation mit einbezogen werden die verschiedenen Fahrwerks- und Aerodynamikvarianten, die es für den Audi R10 TDI gibt und die zwischen den beiden Fahrzeugen des Teams Audi Sport North America durchaus unterschiedlich ausfallen können. So bevorzugen die Tabellenführer Lucas Luhr und Marco Werner ein Auto, das sehr gut einlenkt. Dafür nehmen sie ein „leichtes“ Heck in Kauf. Emanuele Pirro tendiert eher zu einem untersteuernden Fahrzeug.

Der Italiener startet in Mosport gemeinsam mit seinem Landsmann Dindo Capello, der in diesem Jahr vor allem in der Le Mans-Serie in Europa aktiv ist. In Detroit kommt erneut Marcel Fässler zum Einsatz. Der Schweizer soll nach seinem gelungenen Einstand mit Platz zwei in Road America weitere Rennerfahrung am Steuer des Diesel-Sportwagens sammeln.



## **Fakten & Zahlen**

### **Die Audi Fahrerteams in Mosport**

#1 Dindo Capello/Emanuele Pirro

#2 Lucas Luhr/Marco Werner

### **Die Audi Fahrerteams in Detroit**

#1 Marcel Fässler/Emanuele Pirro

#2 Lucas Luhr/Marco Werner

**Emanuele Pirro über Mosport:** „Mosport ist eine tolle Strecke vom alten Kaliber mit einer großen Historie und eine meiner Lieblingsstrecken. Alle Kurven sind sehr schnell. Dort zu fahren, ist eine echte Herausforderung. Der Audi R10 TDI ist sehr gut in Mosport, auch wenn man in den schnellen Kurven das hohe Gewicht spürt.“

**Marco Werner über Detroit:** „Detroit hat ein tolles Layout und wäre eine fantastische Rennstrecke, wenn der Asphalt etwas besser wäre. Es gibt nicht nur die für Stadtkurse typischen 90-Grad-Kurven, sondern auch abwechslungsreiche Passagen, in der eine Kurve auf die andere folgt und daher die Linie perfekt stimmen muss.“

## **Wissenswertes**

Mosport war 2000 Schauplatz des knappsten Zieleinlaufs in der Geschichte der American Le Mans-Serie: Dindo Capello und Allan McNish siegten damals mit lediglich 0,148 Sekunden Vorsprung ... Audi erzielte in Mosport bisher insgesamt fünf Gesamtsiege ... Dindo Capello hält in Mosport den Streckenrekord mit 1.05,829 Minuten ... Mosport ist die zweitschnellste Strecke im Kalender der American Le Mans-Serie ... Dindo Capello hat das Rennen in Mosport schon dreimal gewonnen, Emanuele Pirro und Marco Werner siegten dort bisher je einmal ... Detroit ist die langsamste Strecke im Kalender der American Le Mans-Serie ... Detroit ist erst zum zweiten Mal Schauplatz eines ALMS-Rennens.



## **Der Zeitplan in Mosport**

### **Freitag, 22. August**

- 14:25 – 14:55 Uhr Test Session (GT-Fahrzeuge)
- 14:55 – 15:55 Uhr Test Session
- 15:55 – 16:25 Uhr Test Session (Prototypen)

### **Samstag, 23. August**

- 09:35 – 10:35 Uhr Freies Training
- 13:30 – 14:30 Uhr Freies Training
- 14:40 – 15:00 Uhr Qualifying (GT-Fahrzeuge)
- 15:10 – 15:30 Uhr Qualifying (Prototypen)

### **Sonntag, 24. August**

- 10:05 – 10:30 Uhr Warm-up
- 15:05 – 17:50 Uhr Rennen (2:45 Stunden)

## **Der Zeitplan in Detroit**

### **Freitag, 29. August**

- 09:00 – 10:30 Uhr Freies Training
- 15:20 – 16:20 Uhr Freies Training
- 16:35 – 16:55 Uhr Qualifying (GT-Fahrzeuge)
- 17:05 – 17:25 Uhr Qualifying (Prototypen)

### **Samstag, 30. August**

- 09:50 – 10:15 Uhr Warm-up
- 14:35 – 17:20 Uhr Rennen (2:45 Stunden)

- Ende -

**Fotos und Informationen erhalten Sie unter [www.audi-motorsport.info](http://www.audi-motorsport.info)**

Die AUDI AG hat im Jahr 2007 insgesamt 964.151 Automobile verkauft und damit das zwölfte Rekordjahr in Folge erzielt. Mit Umsatzerlösen von € 33.617 Mio. und einem Ergebnis vor Steuern von € 2.915 Mio. erreichte das Unternehmen neue Höchstwerte. Audi produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Changchun (China) und Brüssel (Belgien). Ende 2007 startete die Produktion des Audi A6 in Aurangabad in Indien. Das Unternehmen ist in mehr als 100 Märkten weltweit tätig. 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem Automobili Lamborghini Holding S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die quattro GmbH (Neckarsulm). Audi beschäftigt derzeit weltweit rund 57.000 Mitarbeiter, davon 45.000 in Deutschland. Um den „Vorsprung durch Technik“ nachhaltig zu sichern, investiert die Marke mit den vier Ringen jedes Jahr mehr als € 2 Mrd. Bis 2015 will Audi die Anzahl seiner Modelle auf 40 deutlich erweitern.