



Kommunikation Motorsport

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

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

Historischer Triumph: Audi gelingt der erste Sieg eines Hybrid-Fahrzeugs in Le Mans

- **Audi R18 e-tron quattro auf den ersten beiden Plätzen**
- **Insgesamt elfter Erfolg für Audi bei den 24 Stunden von Le Mans**
- **Audi R18 ultra komplettiert Dreifachsieg des Audi Sport Team Joest**

Ingolstadt/Le Mans, 17. Juni 2012 – Der AUDI AG ist ein weiterer technologischer Meilenstein im Motorsport gelungen: Bei der 80. Auflage der berühmten 24 Stunden von Le Mans triumphierte zum ersten Mal ein Fahrzeug mit Hybridantrieb – der Audi R18 e-tron quattro.

Rund 200.000 Zuschauer erlebten ein faszinierendes Rennen mit den für Le Mans so typischen Dramen und Zwischenfällen und einer eindrucksvollen Demonstration von „Vorsprung durch Technik“: Die vier Audi R18 des Audi Sport Team Joest waren die schnellsten und zuverlässigsten Fahrzeuge und belegten nach 24 Stunden die Positionen eins, zwei, drei und fünf.

„Mit diesem neuerlichen Erfolg beim wichtigsten Langstrecken-Rennen der Welt haben unsere Ingenieure ihre hohe technische Kompetenz besonders eindrucksvoll bewiesen“, erklärte Rupert Stadler, Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG, der das Rennen selbst vor Ort verfolgte. „Wir haben mit dem e-tron quattro in Kombination mit ultra-Leichtbau eine völlig neue Technologie an den Start gebracht und damit auf Anhieb gewonnen – das ist alles andere als selbstverständlich, gerade in Le Mans. Man hat auch an diesem Wochenende wieder gesehen, was bei diesem Rennen alles passieren kann und wie wichtig eine perfekte Vorbereitung ist.“

Eine Chance auf den insgesamt elften Le-Mans-Sieg der Marke hatten alle vier Audi R18. Die Nase vorne hatten nach 378 Runden schließlich erneut die Vorjahressieger Marcel Fässler (CH), André Lotterer (D) und Benoît Tréluyer (F) am Steuer des Audi R18 e-tron quattro mit der Startnummer „1“. Dindo Capello (I), Tom Kristensen (DK) und Allan McNish (GB) sorgten mit ihrem zweiten Platz für einen Doppelsieg des Allradantriebs der Zukunft, bei dem der konventionelle Antrieb intelligent mit einer elektrisch angetriebenen Achse kombiniert wird. Diese Technik, bei der die



Kardanwelle durch Stromkabel ersetzt wird, erprobt Audi auch bereits für den Einsatz in der Serie.

Le-Mans-Rookie Marco Bonanomi (I), Oliver Jarvis (GB) und Mike Rockenfeller (D) komplettierten im besten konventionell angetriebenen Audi R18 ultra den vierten Dreifachsieg für Audi bei den 24 Stunden von Le Mans nach 2000, 2002 und 2010. Romain Dumas (F), Loïc Duval (F) und Marc Gené (E) kamen mit dem zweiten R18 ultra auf Platz fünf ins Ziel.

Im Heck aller vier Audi R18 arbeitete die neueste Ausbaustufe des 2011 erstmals in Le Mans eingesetzten kompakten V6-TDI-Motors mit VTG-Mono-Turbolader. Auch das neue ultra-leichte Getriebe mit Kohlefasergehäuse – ein Novum bei einem Le-Mans-Sportwagen – überstand den Härtetest in Le Mans über die Distanz von 5.151 Kilometern in allen vier Fahrzeugen problemlos. Der ultra-Leichtbau ist wie der Allradantrieb quattro eine Kernkompetenz des Unternehmens.

Die beiden Audi R18 e-tron quattro verkörpern diese beiden Technologien in einer besonders extremen Form – und sie waren bei der 80. Auflage des Langstrecken-Klassikers von Anfang an die Hauptdarsteller. Nur am Samstagabend mussten sie einmal für wenige Runden die Führungsposition einem der beiden Toyota Hybrid überlassen. Nach den vorzeitigen Ausfällen der schärfsten Konkurrenten lieferten sich die beiden R18 e-tron quattro die ganze Nacht hindurch bis Sonntagmittag ein packendes Duell um den Sieg, bei dem die Führung mehrfach wechselte und die beiden Diesel-Hybrid-Sportwagen oft nur um wenige Sekunden getrennt waren.

Ein Unfall von Allan McNish in den schnellen Porsche-Kurven sorgte weniger als drei Stunden vor dem Ziel für die Vorentscheidung. Dem Audi Sport Team Joest gelang es, den im Bereich der Frontpartie stark beschädigten R18 e-tron quattro in rekordverdächtiger Zeit zu reparieren und so den zweiten Platz zu retten. In der Anfangsphase hatte die Startnummer „2“ bereits fast eine Runde verloren, nachdem sich ein massives Stück Gummiabrieb im Bereich der Hinterradaufhängung festgesetzt hatte.

Auch der Siegerwagen mit der Chassisnummer R18-208H und dem Spitznamen „Electra“ blieb nicht von Zwischenfällen verschont. Marcel Fässler touchierte am Sonntagmorgen zweimal die Streckenbegrenzung: das erste Mal nach einem Dreher bei hoher Geschwindigkeit; das zweite Mal, als er in der Mulsanne-Kurve einem quer auf der Strecke stehenden GT-Fahrzeug ausweichen musste. Benoît Tréluyer, der unter einer starken Erkältung litt, die er sich am Freitag bei der verregneten



Fahrerparade in der Innenstadt von Le Mans eingefangen hatte, drehte sich einmal in der Boxeneinfahrt.

Der drittplatzierte Audi R18 ultra mit der Startnummer „4“ verlor gleich zu Beginn des Rennens eine Runde durch einen Check der Hinterradaufhängung. Am späten Sonntagvormittag blieb zweimal ein Gang stecken, was jeweils durch das Ein- und Ausschalten der Zündung vom Fahrer behoben werden konnte. Anschließend lief der R18 wieder einwandfrei und ermöglichte Marco Bonanomi und Oliver Jarvis die erste Podiumsplatzierung in Le Mans gemeinsam mit Mike Rockenfeller, der ein Jahr nach seinem schweren Unfall auf das Podium zurückkehrte.

Gleich durch zwei fast identische Ausrutscher verlor der Audi R18 ultra #3, mit dem Loïc Duval die schnellste Runde des Rennens drehte, seine Siegchance. Am Samstagabend kam Romain Dumas in der ersten Schikane beim Übrunden eines GT-Fahrzeugs auf den schmutzigen Teil der Strecke und rutschte gegen die Streckenbegrenzung. Dasselbe Missgeschick passierte Marc Gené Sonntagmittag. In beiden Fällen gelang es dem Audi Sport Team Joest, den R18 in kürzester Zeit wieder zu reparieren. Insgesamt gingen aber zwölf Runden verloren.

„Das war ein Rennen, wie man es wohl nur in Le Mans erleben kann“, erklärte Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich nach der Zieldurchfahrt seiner vier Audi R18. „Man darf sich in Le Mans einfach nicht zu früh freuen, was man speziell am Sonntagmittag wieder gesehen hat. Alle Welt sprach schon von einem Vierfachsieg und plötzlich haben zwei unserer Autos fast gleichzeitig Unfälle. Dass es die Mannschaft in diesem Rennen immer wieder geschafft hat, die Fahrzeuge nach den Ausrutschern so schnell zu reparieren, spricht ganz eindeutig für das Audi Sport Team Joest, das in Le Mans einfach eine Bank ist. Insgesamt kann ich nur den Hut vor der gesamten Mannschaft von Audi Sport ziehen, die ein Jahr extrem hart gearbeitet hat, um diesen Triumph möglich zu machen. Es war eine sehr große Herausforderung, in so kurzer Zeit ein Hybrid-Fahrzeug zu entwickeln, das schnell ist und gleichzeitig auch in der Lage, 24 Stunden durchzuhalten. Dass wir es wie 2001 mit dem TFSI-Motor und 2006 mit dem TDI gleich wieder im ersten Anlauf geschafft haben, beweist ganz einfach, welche technische Kompetenz bei Audi vorhanden ist. Das ist heute ein großer Tag für Audi Sport, für Audi und den e-tron quattro.“

Mit dem elften Sieg in Le Mans vergrößerte Audi seine Führung in der Langstrecken-Weltmeisterschaft. Dindo Capello, Tom Kristensen und Allan McNish eroberten mit ihrem zweiten Platz die Führung in der Fahrer-Weltmeisterschaft zurück.



– Ende –

Der Audi-Konzern hat im Jahr 2011 1.302.659 Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert. 2011 erreichte das Unternehmen bei einem Umsatz von € 44,1 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 5,3 Mrd. Audi produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Changchun (China) und Brüssel (Belgien). Der Audi Q7 wird in Bratislava (Slowakei) produziert. Im Juli 2010 startete nach Audi A4 und A6 die CKD-Produktion des Audi Q5 in Aurangabad in Indien. Seit Mai 2010 rollt der Audi A1 und seit 2012 der neue A1 Sportback im Werk Brüssel vom Band. Der Audi Q3 wird seit Juni 2011 in Martorell (Spanien) produziert. 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 S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien), die AUDI BRUSSELS S.A./N.V. (Brüssel/Belgien) und die quattro GmbH (Neckarsulm). Vorbehaltlich einer positiven Entscheidung der zuständigen Kartellbehörden wird auch der italienische Sportmotorradhersteller Ducati Motor Holding S.p.A. zum Audi-Konzern gehören. Audi beschäftigt derzeit weltweit rund 64.000 Mitarbeiter, davon rund 48.000 in Deutschland. Um den „Vorsprung durch Technik“ nachhaltig zu sichern, plant die Marke mit den Vier Ringen von 2012 bis 2016 insgesamt € 13 Mrd. zu investieren, überwiegend in neue Produkte und den Ausbau der Produktionskapazitäten. Aktuell erweitert Audi seinen Standort in Győr (Ungarn) und produziert ab Ende 2013 auch in Foshan (China) sowie ab 2016 in Mexiko.

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 Audi Stiftung für Umwelt. Im Verständnis von „Vorsprung durch Technik“, das weit über seine Produkte hinaus geht, richtet das Unternehmen seine Aktivitäten auf ein großes Ziel aus – die ganzheitliche CO₂-neutrale Mobilität.