



**Kommunikation Motorsport**

Jürgen Pippig  
Telefon: +49 (0)841 89 34200  
E-Mail: [motorsport-media@audi.de](mailto:motorsport-media@audi.de)  
[www.audi-motorsport.info](http://www.audi-motorsport.info)

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

## **Podium für Audi beim ILMC-Finale in China**

- **Timo Bernhard/Marcel Fässler in Zhuhai auf Platz drei**
- **Allan McNish/Tom Kristensen vorzeitig ausgeschieden**
- **Doppelerfolg für den Audi R8 LMS in der GTC-Klasse**

**Ingolstadt/Zhuhai, 13. November 2011 – Zum Abschluss des Intercontinental Le Mans Cup (ILMC) erzielte das Audi Sport Team Joest beim Saisonfinale in China mit dem in Le Mans siegreichen Audi R18 TDI ein weiteres Podiumsergebnis. Timo Bernhard und Marcel Fässler beendeten das 6-Stunden-Rennen in Zhuhai auf Rang drei. Allan McNish und Tom Kristensen mussten mit dem „Schwesterauto“ in Folge einer unverschuldeten Kollision vorzeitig aufgeben.**

Wie schon so oft in diesem Jahr fehlte dem Audi Sport Team Joest in Zhuhai das nötige Quäntchen Glück, denn zu Beginn des Rennens bestimmten die beiden Audi R18 TDI das Tempo. Schon in der ersten Runde konnten Allan McNish und Timo Bernhard einen der beiden Peugeot überholen und die Plätze zwei und drei übernehmen. In Runde 18 gingen beide Audi-Piloten auch am bis dahin führenden Peugeot von Sébastien Bourdais vorbei.

Doch über die Doppelspitze konnte sich die Audi-Mannschaft nicht lange freuen: Allan McNish verlor schon frühzeitig eine Runde, als beim ersten Tankstopp in Folge einer unverschuldeten Berührung mit einem GT-Fahrzeug das Heckteil des Audi R18 TDI gewechselt werden musste. Folgeschwerer war der Fehler eines Konkurrenten aus der LMP1-Kategorie, der sich vor Turn 1 verbremste und in das Heck des vor ihm fahrenden Audi rutschte. Dabei wurde ein Kabelbaum durchtrennt. Der dadurch ausgelöste Kurzschluss verursachte irreparable Schäden an der Bordelektrik des R18 TDI. Nach mehreren außerplanmäßigen Boxenstopps zog das Audi Sport Team Joest das Fahrzeug nach drei Stunden und 46 Minuten zurück.

Timo Bernhard und Marcel Fässler fuhren lange Zeit an der Spitze des Feldes. Gegen Rennmitte verlor der Audi R18 TDI mit der Startnummer „1“ aber zu viel Zeit, weil die Reifen im zweiten Stint unerwartet stark abbauten. Beim Versuch, den führenden Peugeot zu überholen und sich so zurück zu runden, drehte sich Marcel



Fässler in der schnellen Zielkurve kurz vor Rennende spektakulär. Der Le-Mans-Sieger konnte den R18 TDI jedoch abfangen, ohne die Streckenbegrenzung zu berühren und brachte den dritten Platz ins Ziel. Für Bernhard und Fässler war es nach Imola und Silverstone das dritte gemeinsame Podiumsergebnis in der ILMC.

### **Doppelsieg für den Audi R8 LMS in der GTC-Klasse**

In der GTC-Klasse verbuchte Audi in Zhuhai einen Dreifacherfolg: Audi Sport customer racing China feierte bei seinem ersten Auftritt mit dem Audi R8 LMS einen souveränen Sieg. DTM-Pilot Edoardo Mortara gewann bei seinem GT-Debüt gemeinsam mit dem Hongkong-Chinesen Darrel O'Young und dem Schweizer Alexandre Imperatori. Platz zwei ging an den Audi R8 LMS der Audi race experience. Der GT3-Kundensportwagen von Audi hat am kommenden Wochenende beim GT-Rennen im benachbarten Macau einen weiteren Auftritt in China.

### **Stimmen nach dem Rennen**

**Dr. Wolfgang Ullrich (Audi-Motorsportchef):** „In den ersten zwei Stunden waren wir absolut dabei. Doch leider konnten wir den guten Speed, den wir hier hatten, beim Finale nicht in einen Sieg umsetzen – und das ist sicherlich für alle im Team enttäuschend. Mit dem Auto Nummer ,1' haben wir am Ende des zweiten Doppelstints sehr viel Zeit verloren, die wir nicht mehr aufholen konnten, obwohl wir später wieder ziemlich konstant die Zeiten der beiden führenden Peugeot gefahren sind. Deshalb war es zum Schluss nicht mehr möglich anzugreifen. Das Fahrzeug Nummer ,2' wurde unverschuldet in einen Auffahrunfall verwickelt und hat dadurch ein elektrotechnisches Problem bekommen, das wir nicht beheben konnten. Das war natürlich enttäuschend.“

**Timo Bernhard (Audi R18 TDI #1):** „Das Tempo war heute auf jeden Fall da – wie bei eigentlich allen Rennen zuvor. Schade, denn wir haben im ersten Stint die Führung übernommen und nach dem zweiten waren wir knapp zehn Sekunden in Führung. Leider mussten wir dann im zweiten Teil von Marcells Doppelstint feststellen, dass der Reifen stark abgebaut hat. Genau die Zeit, die wir zu diesem Zeitpunkt verloren haben, hat uns am Ende auch gefehlt. Das konnten wir nicht mehr kompensieren, denn dazu ist das Leistungsniveau in der ILMC zu hoch. Ich denke aber, dass Marcel (Fässler) und auch ich heute einen guten Job gemacht haben. Die Pace war gut, wir sind immer sauber durch das Feld gekommen.“

**Marcel Fässler (Audi R18 TDI #1):** „Grundsätzlich war es leider nicht mein Wochenende, denn ich habe mich hier ein bisschen schwer getan. Das Rennen



begann gut und Timo (Bernhard) hat gute Arbeit abgeliefert. Wir waren richtig konkurrenzfähig. Leider ist bei meinem Doppelstint am Ende der Reifen in seiner Leistungsfähigkeit eingebrochen. In den letzten zehn Runden auf diesem Reifen haben wir einfach zu viel Zeit verloren. Schade, denn mit Rang drei sind wir nicht zufrieden, auch wenn es heute offenbar das Maximum darstellte, das drin war.“

**Tom Kristensen (Audi R18 TDI #2):** „Ein frustrierendes Ende für unser ‚gelbes‘ Auto. Bis heute war es ein perfektes Wochenende. Die Tests im Regen und im Trockenen, das Qualifying – alles lief nach Plan oder sogar besser. Vom Start weg waren Allan (McNish) und Timo (Bernhard) sehr schnell unterwegs. Doch als Allan vom Rebellion-Auto am Heck getroffen wurde, hat das offenbar einen Kurzschluss verursacht. Wir mussten mehrmals die Batterie wechseln, doch das hat das Problem nicht behoben. Das war schade, denn wir waren definitiv schnell genug, um das Rennen gewinnen zu können – und das war ganz klar unser Ziel. Es war ein charakterbildendes Jahr.“

**Allan McNish (Audi R18 TDI #2):** „Ich denke jeder im Team hat herausragende Arbeit abgeliefert. Deswegen ist es so enttäuschend, dass wir mit unseren Audi R18 TDI aufgeben mussten. Wir hatten ein richtig gutes Tempo, Tom (Kristensen) und ich waren beide sehr zufrieden mit dem Setup. Tom hat dazu ein großartiges Qualifying gefahren. Wir sind also mit viel Selbstvertrauen und einem guten Gefühl in das Rennen gestartet und haben von Beginn an Druck auf unsere Gegner von Peugeot ausgeübt und sind in Führung gegangen. Leider hat mich schon im ersten Stint ein GT-Fahrzeug berührt, woraufhin wir reglementbedingt das Heck des Fahrzeugs tauschen mussten. Doch das eigentliche Problem entstand erst, nachdem ich von einem Prototyp am Heck getroffen wurde. Das hat den Kabelbaum durchtrennt und einen Kurzschluss im Auto verursacht, der nicht behoben werden konnte. Ich bin ein bisschen traurig, denn ich war zuversichtlich, dass wir hier einen Sieg hätten erzielen können – und mit dieser Meinung war ich im Team nicht alleine. Audi Sport wird in der Zukunft gestärkt zurückkehren, das ist sicher.“

**Ralf Jüttner (Technischer Direktor Audi Sport Team Joest):** „Das Saisonfinale der ILMC war wie die Saisonrennen zuvor: Es begann wirklich gut und wir hatten zu Anfang den Eindruck, dass wir schneller als unsere Konkurrenten waren. Das hat sich allerdings nach etwa zwei Stunden geändert. Wir haben am Ende des zweiten Stints viel Zeit verloren und doch hat sich unsere Strategie bis dorthin gelohnt. Den Peugeot kam jedoch anscheinend der zunehmende Gummiabrieb auf der Strecke zugute. Sie hatten bei diesen Bedingungen nicht mit derart abbauenden Reifen zu kämpfen, wie es bei uns der Fall war. Auch für das zweite Auto mit der Starnummer ‚2‘ war das Rennen hier in Zhuhai wie ein Spiegelbild der Saison. Den Schaden an der



Heckpartie nach dem Kontakt mit dem GT-Fahrzeug hat Allan (McNish) nicht einmal bemerkt und auch beim zweiten Kontakt mit dem LMP-Fahrzeug konnte er nichts ausrichten. Danach war das Rennen wegen eines in der Folge aufgetretenen Elektrikproblems für Allan und Tom (Kristensen) gelaufen. Einen großen Dank an die Mannschaft, die mit großer Moral angetreten ist. Uns bleibt nur, positiv in die Zukunft zu blicken.“

### **Ergebnis**

1. Bourdais/Davidson (Peugeot) 249 Rd. in 6:01.24,879 Std.
2. Montagny/Sarrazin (Peugeot) + 38,651 Sek.
3. Bernhard/Fässler (Audi R18 TDI) - 1 Rd.
4. Jani/Prost (Lola-Toyota) - 7 Rd.
5. Nicolet/Premat/Pla (Oak-Pescarolo-Judd) - 9 Rd.
6. Meyrick/Mücke/Primat (Lola-Aston Martin) - 10 Rd.
7. Lahaye/Moreau/Ragues (Oak-Pescarolo-Judd) - 11 Rd.
8. Mailloux/Ordonez/Vernay (Oreca-Nissan) - 21 Rd.
9. Farfus/Müller (BMW) - 28 Rd.
10. Priaulx/Alzen (BMW) - 29 Rd.
- ...
18. Mortara/O'Young/Imperatori (Audi R8 LMS) - 39 Rd. (1. GTC)
19. Lee/Gruber/Tak Mak (Audi R8 LMS) - 46 Rd (2. GTC)

– Ende –

Der Audi-Konzern hat im Jahr 2010 rund 1.092.400 Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert. Das Unternehmen erwirtschaftete bei einem Umsatz von € 35,4 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 3,3 Mrd. Im ersten Halbjahr 2011 hat der Audi-Konzern weltweit 652.970 Fahrzeuge mit den Vier Ringen verkauft und bei Umsatz (€ 21,5 Mrd.) sowie Operativem Ergebnis (€ 2,5 Mrd.) Rekordwerte erreicht. Audi produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Changchun (China) und Brüssel (Belgien). Ende 2007 startete die CKD-Produktion des Audi A6, Oktober 2008 die des Audi A4 und im Juli 2010 die des Audi Q5 in Aurangabad in Indien. Seit Mai 2010 rollt der neue Audi A1 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 Holding S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die quattro GmbH (Neckarsulm). Audi beschäftigt derzeit weltweit rund 60.000 Mitarbeiter, davon rund 46.600 in Deutschland. Um den „Vorsprung durch Technik“ nachhaltig zu sichern, plant die Marke mit den Vier Ringen von 2011 bis 2015 über € 11 Mrd. zu investieren, überwiegend in neue Produkte. Bis 2015 will Audi die Zahl seiner Modelle auf 42 erweitern.

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. Unter dem Begriff „Audi balanced mobility“ richtet das Unternehmen seine Aktivitäten auf ein großes Ziel aus – die ganzheitliche CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität.