



Kommunikation Motorsport

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

Daniel Schuster
Telefon: +49 (0)841 89 38009
E-Mail: daniel2.schuster@audi.de

Start frei für den Audi A5 DTM

- **Am Sonntag beginnt in Hockenheim die DTM 2012**
- **Erster Renneinsatz des neuen DTM-Fahrzeugs der AUDI AG**
- **Timo Scheider: „Der Start ist immer eine Herausforderung“**

Ingolstadt, 26. April 2012 – Es ist soweit: Am Sonntag beginnt auf dem Hockenheimring die 26. DTM-Saison. Für den neuen Audi A5 DTM und seine Konkurrenten kann dabei schon der Start entscheidend sein. Der zweifache DTM-Champion Timo Scheider über die hohe Kunst des Startens in der DTM.

Sonntag, 14 Uhr. Es ist der vielleicht spannendste Moment eines DTM-Wochenendes: der Start. Die Fans auf den Tribünen halten den Atem an, Millionen von TV-Zuschauern blicken genauso gebannt auf die Bildschirme wie die Mannschaften in den Boxen. Und der Puls der Fahrer in den Cockpits der DTM-Fahrzeuge steigt beim Aufleuchten der roten Lichter der Startampel auf bis zu 160 Herzschläge pro Minute.

Der Start kann ein DTM-Rennen entscheiden, den Vorteil einer Pole-Position, den man sich in den Trainingssitzungen und im Qualifying erarbeitet hat, in Sekundenbruchteilen zunichte machen oder dem Fahrer den vielleicht schon entscheidenden Vorsprung auf dem Weg in die erste Kurve verschaffen. „Der Start ist immer wieder eine neue Herausforderung und sorgt für viel Adrenalinausstoß“, sagt der zweifache DTM-Champion Timo Scheider. „Du kannst nie voraussagen, was wirklich passiert. Der Start kann hervorragend sein, aber auch eine Katastrophe. Mit einem perfekten Start kann man auf einer schlechten Position eine ganze Menge gewinnen – von einem guten Startplatz aber auch alles verlieren. Deshalb heißt es: trainieren, trainieren, trainieren. Und selbst dann passieren Fehler. Ich glaube, ich kann noch viele, viele Jahre fahren – die Anspannung beim Start wird immer da sein.“

Läuft alles perfekt, dann beschleunigt ein Audi A5 DTM in weniger als drei Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Um das zu erreichen, wird der Ablauf immer wieder



trainiert. Bei Testfahrten im Winter genauso wie bei Startübungen am Ende der Boxengasse während eines DTM-Wochenendes.

Audi hat die Technik des Startens in den vergangenen Jahren perfektioniert – trotz eines sehr restriktiven Reglements, das nahezu alle technischen Hilfsmittel, die den Startvorgang vereinfachen würden, ausschließt. Eine perfekt funktionierende Technik ist dennoch die Grundvoraussetzung. So ließ sich Martin Tomczyk auf dem Weg zu seinem Meistertitel im vergangenen Jahr vor jedem Rennen eine neue Kupplung einbauen – nur so war er sich sicher, exakt das richtige Gefühl für die sensible Technik zu haben.

Die Startprozedur ist komplex und verlangt vom Fahrer viel Gefühl und volle Konzentration. Sie beginnt damit, das Auto exakt innerhalb der vorgesehenen Markierungen auf der Strecke zu positionieren. Der Fahrzeuingenieur hilft dabei per Funk. Anschließend aktiviert der Pilot die Handbremse – und zwar nicht mehr über einen Hebel hinter dem Lenkrad wie beim Vorgängermodell A4 DTM, sondern per Knopfdruck am Lenkrad.

Ist der Bremskreislauf geschlossen, kann der Fahrer den ersten Gang einlegen und langsam die Kupplung kommen lassen. „Vorspannen“ nennen das die DTM-Piloten. Und in der Regel erfolgt das Vorspannen beim Aufleuchten der ersten roten Lichts der Startampel. „Irgendwann spürt man dann durch das Fallen der Drehzahl oder das Setzen des Autos, dass die Kupplung langsam anfängt zu schließen“, beschreibt Timo Scheider. „Dann müssen wir etwas Gas dazugeben, um den Motor nicht abzuwürgen, und halten dann die Stellung von Gaspedal und Kupplung. Ab der dritten Ampel fange ich an, die richtige Drehzahl aufzubauen. Das darf nicht zu früh erfolgen. Das Schwierige ist, dass man nie weiß, wie lange die Ampel braucht, ehe sie von rot auf aus geht.“

Im ersten Moment des Anfahrens lässt der Fahrer lediglich den Knopf für die Handbremse los. Die Fußstellung auf Gas und Kupplung bleibt für die ersten Meter unverändert, um mit möglichst wenig Wheelspin loszufahren. „Erst ab 50, 60, 70 km/h, je nach Gripzustand der Strecke, lässt man die Kupplung ganz los und beschleunigt so hart und gut, wie es eben geht“, verrät der DTM-Routinier. „Anschließend geht es darum, seine Position zu verteidigen oder die richtige Lücke zu finden. Das Durchschalten der Gänge erfolgt dabei nach Gefühl. Die Schalllampen nehme ich nur peripher wahr.“

Manchmal würde sich der DTM-Champion das Launch-Control-System wünschen, über das die sportlichen Audi-Modelle mit S tronic-Getriebe verfügen und das den



Ampelstart nahezu vollautomatisch mit perfekter Beschleunigung erfolgen lässt. „Speziell, wenn man auf der Pole steht, ist der Druck, die Position nicht zu verlieren, sehr groß“, weiß Scheider aus Erfahrung. „Mir ist es dabei auch schon passiert, dass ich zu viel gewollt habe und den Motor beim Vorspannen abgewürgt habe – oder zu viel Wheelspin hatte.“ Der Faktor Mensch bleibt beim DTM-Start eben der alles entscheidende.

Tickets für die DTM 2012 gibt es im Audi-Ticket-Shop im Internet unter www.audi.de/dtm. Die ARD überträgt das Rennen im „Ersten“ am Sonntag ab 13:40 Uhr live aus Hockenheim.

– 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.