



Kommunikation Motorsport

Jürgen Pippig

Telefon: +49 (0)841 89 34200

E-Mail: motorsport-media@audi.de

www.audi-motorsport.info

Eva-Maria Veith

Telefon: +49 (0)841 89 33922

E-Mail: eva-maria.veith@audi.de

Audi R18 TDI beim Debüt auf Platz drei

- **Capello/Kristensen/McNish erzielen Podiumsergebnis in Spa**
- **Plätze drei, vier und fünf beim ersten Renneinsatz des R18 TDI**
- **Starke Vorstellung in der Anfangsphase blieb unbelohnt**

Ingolstadt/Spa-Francorchamps, 7. Mai 2011 – Das Audi Sport Team Joest erlebte beim Renndebüt des neuen Audi R18 TDI in Spa-Francorchamps (Belgien) eine Achterbahnfahrt der Gefühle: Nach einem perfekten Qualifying und einer tollen Show in der Anfangsphase des Rennens belegten die drei Audi R18 TDI die Plätze drei, vier und fünf.

Zu Beginn des Rennens sahen die 34.600 Zuschauer eine starke Vorstellung des neuen LMP1-Sportwagens der AUDI AG. André Lotterer übernahm am Start die Führung und verteidigte diese bis kurz vor seinem ersten Boxenstopp. Auch der von der Pole-Position gestartete Timo Bernhard und Allan McNish (trotz eines Drehers in der Startrunde) mischten in der ersten Stunde an der Spitze mit und lieferten sich im dichten Verkehr begeisternde Duell mit der Konkurrenz.

Doch kleinere Zwischenfälle, die in der Summe große Auswirkungen hatten, warfen alle drei Audi R18 TDI zurück. Der anfangs klar führende André Lotterer musste beim ersten Boxenstopp zurückgeschoben werden und verlor so wertvolle Zeit. Sein Teamkollege Benoît Tréluyer kam außerplanmäßig an die Box, weil sich auf dem linken Vorderreifen ein ungewöhnlich großes Stück Gummiabrieb gesammelt hatte. Kurz danach wiederholte sich dieses Phänomen, worauf der Franzose ins Kiesbett rutschte und zwei Runden verlor. Marcel Fässler klagte anschließend über ein anspruchsvoll zu fahrendes Auto – auch er hatte mit Pickup zu kämpfen. Am Ende belegte der Audi R18 TDI mit der Startnummer „2“ den fünften Platz.

Auch der von der Pole-Position gestartete Timo Bernhard hatte Pech: Im Kampf um die Spitze wurde er im schnellen Streckenabschnitt „Blanchimont“ am Heck von einem langsameren Fahrzeug touchiert. Dabei wurden die Heckhaube und der Diffusor beschädigt. Romain Dumas und Mike Rockenfeller hatten anschließend mit einem unterschiedlichen Fahrverhalten in Links- und Rechtskurven zu kämpfen.



Auch die Startnummer „1“ musste kurz vor dem Ziel wie die beiden anderen Audi R18 TDI noch einmal zum Nachtanken kurz an die Box kommen. Mit zwei Runden Rückstand wurden Bernhard/Dumas/Rockenfeller Vierte.

Das erste Podiumsergebnis für den neuen Audi R18 TDI erzielten Dindo Capello, Tom Kristensen und Allan McNish, die bei der Le-Mans-Generalprobe in Spa wie im Vorjahr den dritten Platz belegten. Doch auch die Besetzung der Startnummer „3“ wurde unter Wert geschlagen. Ein Dreher von Allan McNish in der Startrunde blieb noch ohne Folge: Der Schotte kämpfte sich von Platz 16 schnell wieder an die Spitze heran. Dindo Capello aktivierte in seinem Stint versehentlich den Geschwindigkeits-Begrenzer für die Boxengasse und verlor dadurch rund 20 Sekunden. Nach einer Korrektur des Reifendrucks an der Vorderachse war Tom Kristensen in der Schlussphase auf dem Vormarsch: Der Le-Mans-Rekordsieger hatte schon den zweitplatzierten Peugeot im Visier, als eine Stunde vor Rennende der linke Hinterreifen plötzlich Luft verlor und ein außerplanmäßiger Boxenstopp notwendig wurde. Mit einer Runde Rückstand wurden Capello/Kristensen/McNish schließlich Dritte.

Stimmen nach dem Rennen

Dr. Wolfgang Ullrich (Audi-Motorsportchef): „Natürlich ist das Ergebnis des Rennens in Spa für uns enttäuschend, denn der Audi R18 TDI ist bei seinem Debüt ganz klar unter Wert geschlagen worden. Wir waren Peugeot im puren Speed ebenbürtig, aber es gab einfach zu viele kleine Dinge, die schiefgegangen sind – und zwar leider bei allen drei Fahrzeugen. Das war schon etwas frustrierend. Wir nehmen als positive Erkenntnis mit nach Hause, dass wir ein schnelles Auto haben, das wir aber noch besser nutzen müssen. Wir haben heute unter Rennbedingungen sehr viel gelernt. Diese Erkenntnisse müssen wir nun bis Le Mans umsetzen.“

Dindo Capello (Audi R18 TDI #3): „Es war ein schwieriges Rennen für mich. In meinem ersten Stint hatte ich mit dem Auto wirklich zu kämpfen. Die Vorderachse hatte überhaupt keinen Biss. Ich hatte das Gefühl, viel zu wenig Abtrieb oder jede Menge Pickup auf den Vorderreifen zu haben. Komisch war, dass sich das Auto gegen Ende meines zweiten Stints plötzlich wieder normal anfühlte. Das war etwas verwirrend.“

Tom Kristensen (Audi R18 TDI #3): „Das war ein ereignisreiches Wochenende. Wir hatten im Rennen anfangs ein paar Probleme. Aber das Auto wurde immer besser, nachdem wir den Reifendruck angepasst haben. Ich war auf dem Vormarsch, als ich leider einen schleichenden Plattfuß bekam. In Turn 1 fiel der Druck plötzlich stark



ab. Ich musste mit diesem Handicap leider eine ganze Runde absolvieren, habe aber das Auto heil an die Box gebracht. Das war nicht einfach, aber (unser Ingenieur) Howden (Haynes) hat einen tollen Job gemacht und mir immer den aktuellen Reifendruck durchgegeben. Der schleichende Plattfuß hat trotzdem unser Rennen zerstört, denn so mussten wir am Ende noch einen zusätzlichen Boxenstopp zum Nachtanken absolvieren. Dass ich fast zeitgleich zum Plattfuß auch noch einen ‚Kuss‘ von einem GT-Fahrzeug bekam, spielte da schon fast keine Rolle mehr.“

Allan McNish (Audi R18 TDI #3): „Ein Podium ist immer ein gutes Ergebnis, auch mit Blickrichtung Meisterschaft. Aber um ehrlich zu sein: Es ist etwas frustrierend, dass wir nach den Startplätzen eins, zwei und drei durch kleinere Probleme auf den dritten Platz zurückgeworfen wurden. Denn der Audi R18 TDI war in seinem ersten Rennen auf Anhieb konkurrenzfähig. Es war phasenweise ein sehr enger Kampf zwischen uns und Peugeot. Leider ging er am Ende nicht zu unseren Gunsten aus.“

Timo Bernhard (Audi R18 TDI #1): „Das war ein sehr hartes Rennen heute. Das Positive ist, dass wir sehr viele Sachen mit Hinblick auf Le Mans mitnehmen, denn das war ein Test unter Rennbedingungen. Unserem Auto hat heute etwas das Rennglück gefehlt. Das war schade, denn am Anfang konnte ich gut mitmischen. Ich lag die ganze Zeit auf Platz zwei und drei, es hat eigentlich alles gepasst. Doch dann hat mich leider ein LMP2-Auto am Heck berührt. Dadurch war die Heckhaube defekt. Bei 55 Autos im Feld kann so etwas passieren.“

Romain Dumas (Audi R18 TDI #1): „Das war ein ziemlich verrückter Tag. Wir waren das ganze Wochenende stark. Das Qualifying lief großartig und wir waren die ersten eineinhalb Stunden im Rennen sehr gut. Der Kampf mit unserem Haupttrivalen war toll. Leider wurden wir durch Kleinigkeiten zurückgeworfen, die am Ende den Unterschied ausgemacht haben. Im letzten Jahr war es hier ähnlich – und Le Mans dann umso besser.“

Mike Rockenfeller (Audi R18 TDI #1): „Wir haben uns vor dem Rennen einiges ausgerechnet. Timo (Bernhard) hat am Anfang toll gekämpft. Bis zur Berührung mit dem LMP sah alles gut aus. Die Heckhaube wurde gewechselt, aber wir haben uns gegen den Wechsel des gesamten Heckteils entschieden, obwohl mehr beschädigt war. Dadurch war das Auto für Romain (Dumas) und mich sehr schwierig zu fahren. Wir sind eigentlich nur rumgerollt. Ich habe dann versucht, Diesel zu sparen, aber auch das hat nicht ganz gepasst. Positiv ist, dass wir viel gelernt haben. Und wir waren konkurrenzfähig. Wenn wir die Fehler für Le Mans ausmerzen, sollte es für uns nicht so schlecht aussehen.“



Marcel Fässler (Audi R18 TDI #2): „Mein Auto war übersteuernd. Irgendwie hat sich die Balance der Aerodynamik verschoben. Vor allem der zweite Stint war schwierig. Ich hatte drei haarige Momente, einen in Blanchimont, zweimal in Eau Rouge. Deshalb musste ich einsehen, dass es nicht sinnvoll ist, weiter zu attackieren. Ich habe zum Schluss das Tempo rausgenommen. Von hinten drohte keine Gefahr. Nach vorne war auch nicht mehr zu machen. Für mich war es einfach wichtig, das Auto nach Hause zu bringen.“

André Lotterer (Audi R18 TDI #2): „Der Start war toll. Ich lag gut in Führung. Etwas schwieriger wurde es, als die Reifen schmieriger wurden. Dadurch kamen die anderen wieder etwas näher ran. Der Kampf mit dem Peugeot war ganz nett. Beim Boxenstopp haben wir etwas Zeit verloren, weil wir das Auto zurückschieben musste. Anschließend konnte ich wieder attackieren und auf den Peugeot etwas aufholen. Doch ‚Ben‘ hatte später viel Pech mit ganz komischen Sachen. Zweimal hatte er riesengroßen Pickup auf den Reifen. Wir müssen noch viele Kleinigkeiten bis Le Mans regeln, um dort gut gerüstet zu sein.“

Benoît Tréluyer (Audi R18 TDI #2): „Das Auto war richtig gut, ehe wir das Problem mit dem Pickup bekommen haben. Ich musste außerplanmäßig an die Box, kurz danach trat es noch einmal auf. Wahrscheinlich haben wir das aufgesammelt, weil wir die GT-Autos neben der Ideallinie überholen mussten. Ich weiß es nicht. Wir werden es herausfinden und eine Lösung finden. Das Gute und Positive ist, dass das Auto schnell ist. Ich konnte fast immer auf die Peugeot aufholen, wenn es normal lief. Natürlich wäre es schön gewesen, dieses Rennen zu gewinnen. Aber unser großes Ziel heißt Le Mans – darauf müssen und werden wir uns weiter konzentrieren.“

Ralf Jüttner (Technischer Direktor Audi Sport Team Joest): „Wir hatten uns mehr von diesem Rennen versprochen, aber es gab einige merkwürdige Probleme: Kontakte, Pickup auf den Reifen und derartige Dinge. Mechanisch haben die Autos gehalten. Wir haben heute eine lange Liste für Le Mans mitgenommen, die wir abarbeiten werden. Das war ein Lauf zur Meisterschaft, den wir gerne gewonnen hätten. Die Peugeot waren schnell und hatten fast keine Probleme.“



Ergebnis

1. Gené/Wurz/Davidson (Peugeot) 161 Rd. in 6:02.03,799 Std.
2. Montagny/Sarrazin/Minassian (Peugeot) + 42,965 Sek.
3. Capello/Kristensen/McNish (Audi R18 TDI) - 1 Rd.
4. Bernhard/Dumas/Rockenfeller (Audi R18 TDI) - 2Rd.
5. Fässler/Lotterer/Tréluyer (Audi R18 TDI) - 3 Rd.
6. Collard/Tinseau/Jousse (Pescarolo-Judd) - 5 Rd.
7. Jani/Prost (Lola-Toyota) - 5 Rd.
8. Lamy/Bourdais/Pagenaud (Peugeot) - 6 Rd.
9. Belicchi/Boullion (Lola-Toyota) - 6 Rd.
10. Lapierre/Duval/Panis (Peugeot) - 9 Rd.

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. Audi produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Changchun (China) und Brüssel (Belgien). Ende 2007 startete die CKD-Produktion des Audi A6 , Anfang 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. 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.