



#### **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)

## **Le Mans aus Sicht der französischen Audi-Fahrer**

- **Romain Dumas und Benoît Tréluyer über den „Circuit des 24 Heures“**
- **13,629 Kilometer zum Teil auf gesperrten Landstraßen**
- **Tempo 330 auf der Hunaudières-Geraden**

**Ingolstadt/Le Mans, 9. Juni 2011 – Romain Dumas und Benoît Tréluyer sind die beiden französischen Werksfahrer im Sportwagen-Aufgebot von Audi. Sie belegten im Vorjahr Rang eins und zwei in Le Mans und sind prädestiniert, die Strecke in ihrer Heimat im Dialog vorzustellen.**

#### **Courbe und Chicane Dunlop**

**Romain Dumas:** „In Le Mans geht es gleich mit einem schönen Spektakel los. Schon die erste Kurve nach Start und Ziel geht mit Vollgas. Das sind im fünften Gang im Audi R18 TDI immerhin 275 km/h. Aber Vollgas heißt nicht, dass die Stelle einfach wäre. Man muss im Scheitelpunkt der Rechtskurve zu bremsen beginnen, um die Dunlop-Schikane gut zu erwischen. Man ist dort immer wieder zu schnell aber die Kurve geht nur mit 100 km/h im zweiten Gang.“

**Benoît Tréluyer:** „Ein großer Vorteil ist, dass diese Passage bei Nacht exzellent beleuchtet ist. Das erleichtert das Anbremsen deutlich. Da man mit sehr hohem Tempo ankommt und dort die GT-Fahrzeuge viel langsamer sind, muss man gut aufpassen. Unter dem Bogen durch geht es mit Vollgas weiter rechts den Berg hinab.“

#### **Virage de la Chapelle**

**Benoît Tréluyer:** „Unten im Rechtsknick der Virage de la Chapelle biegt der Circuit Bugatti nach rechts ab. Beim 24-Stunden-Rennen fahren wir weiter geradeaus.“

#### **S du Tertre Rouge**

**Benoît Tréluyer:** „Dann folgt das S du Tertre Rouge, eine extrem schnelle Kurve. Beim Anbremsen gibt es Wellen, das Auto wird leicht nervös. Das musste ich einmal leidvoll erfahren, bevor ich zu Audi kam, als ich dort einen großen Unfall hatte.“



### **Virage du Tertre rouge**

**Romain Dumas:** „Man fährt mit Tempo 190 km/h durch die Virage du Tertre Rouge und biegt auf die lange Gerade ein. Deshalb ist es besonders wichtig, viel Tempo mitzunehmen. Denn was am Anfang fehlt, holt man so leicht nicht mehr auf.“

**Benoît Tréluyer:** „In dieser schnellen Rechtskurve ist entscheidend, auf die hohen Randsteine an der Außenseite zu achten. Sie können den Unterboden sehr leicht beschädigen.“

### **Ligne droite des Hunaudières**

**Benoît Tréluyer:** „Die Gerade ist eine öffentliche Landstraße, die nur für das 24-Stunden-Rennen gesperrt wird. Unser Audi R18 TDI wird bis zur ersten Schikane rund 320 km/h schnell. Dann müssen wir den richtigen Bremspunkt finden.“

### **Ralentisseur PlayStation**

**Romain Dumas:** „Ganz genau. Es gibt dort Schilder, die als Anhaltspunkte dienen können. Tagsüber orientiere ich mich aber lieber am Asphalt. Er wechselt an einer Stelle seine Farbe. Das ist der entscheidende Punkt.“

**Benoît Tréluyer:** „Auch wenn man mit ziemlich hohem Tempo ankommt, ist diese Rechts-Links-Schikane relativ einfach. Man bremst bis auf 100 km/h ab und muss zurück in den zweiten Gang.“

### **Ralentisseur Michelin**

**Benoît Tréluyer:** „Auf der nächsten Geraden erreichen wir wieder über 300 km/h vor der zweiten Schikane. Sie ist schwieriger als die erste, weil das Heck eher zum Ausbrechen tendiert.“

**Romain Dumas:** „Dafür gibt es zwei Gründe: Zum einen wechselt dort der Asphaltbelag, zum anderen gibt es deutliche Bodenwellen. Man muss also genau aufpassen.“

### **Courbe des Hunaudières**

**Benoît Tréluyer:** „Im letzten Teil der Hunaudières-Geraden kommt eine ganz leichte Rechtskurve. Wir nehmen sie als solche kaum wahr, weil wir noch voll aus der vorherigen Schikane herausbeschleunigen.“

### **Virage de Mulsanne**

**Romain Dumas:** „Dann kommt Mulsanne. Während die Bundesstraße geradeaus in einen Kreisverkehr führt, biegen wir vorher leicht rechts ab auf dem Weg zum scharfen Mulsanne-Knick. Und genau in dieser leichten Rechtskurve beginnt unsere Bremszone.“



**Benoît Tréluyer:** „Beim Anbremsen wird das Heck wirklich sehr leicht. Die Mulsanne-Kurve ist eine Stelle, die man nachts erstaunlicherweise schon von weitem erkennen kann, und zwar am Geruch: Der dort so typische Duft vom Barbecue der Zuschauer weht sogar ins Cockpit.“

#### **Virage d’Indianapolis**

**Romain Dumas:** „Vom zweiten Gang geht es auf der nächsten Geraden wieder bis hoch in den sechsten. Rechts und links stehen Bäume – das flößt Respekt ein. Wir sind über 300 km/h schnell, wenn wir die leichte Rechtskurve von Indianapolis ansteuern. In dieser überhöhten Rechtskurve bremsen wir voll die 90-Grad-Linkskurve an. Es ist für mich eine der eindrucksvollsten Kurvenkombinationen der ganzen Strecke. Man sollte nicht zuviel riskieren, denn die Mauern stehen nahe an der Strecke.“

**Benoît Tréluyer:** „Für die Zuschauer ist es eine schöne Stelle, weil wir mit gewaltig viel Tempo ankommen. Auch die rot glühenden Karbonbremsen sind ein Spektakel, vor allem nachts.“

#### **Virage d’Arnage**

**Benoît Tréluyer:** „Die Straßenkreuzung von Arnage ist die langsamste Stelle. In dieser 90-Grad-Rechtskurve kommt auch die Aerodynamik nicht zum Tragen.“

**Romain Dumas:** „Vorsicht an dieser Kreuzung! Sie sieht so harmlos aus und wird nur mit 75 km/h durchfahren. Und doch kann einiges passieren. Der Asphalt ist erstaunlich schlecht. Bei Regen ist die Haftung gleich null. Direkt am Kurvenausgang steht ein Reifenstapel. Hier sollte man sich besser nicht verbremesen.“

#### **Virage Porsche**

**Benoît Tréluyer:** „Mit der Porsche-Rechtskurve beginnt eine sehr schnelle Sequenz. Man biegt von der öffentlichen Straße wieder auf die Rennstrecke ab. Wegen der Topografie ist die Kurvenfolge aber nicht einsehbar. Dafür riecht man wiederum die Barbecues der Fans.“

#### **Virage du Pont**

**Romain Dumas:** „Die Porsche-Kurve leitet eine Reihe von Kurven ein, in der ein möglicher Fehler den nächsten bedingt. Es folgt mit der Virage du Pont eine erste Linkskurve, dann direkt die nächste, die ins S du Karting überleitet. Die erste geht voll, bei der zweiten muss man leicht lupfen. Die Ideallinie muss absolut passen, ebenso braucht man dort ein besonders gutes Auto.“

**Benoît Tréluyer:** „Richtig, denn diese Stelle verzeiht keine Fehler. Seit dem Testtag wissen wir: Im Audi R18 TDI ist sie sehr gut zu durchfahren.“



### **S du Karting**

**Benoît Tréluyer:** „Weiter geht es mit dem S du Karting. Es ist ganz schön schwierig. Aufpassen bei den hohen Randsteinen auf der Innenseite! Und das Heck wird dort bei jedem Auto ganz schön leicht. Eindrucksvoll sind an dieser Stelle die großen Zuschauermassen.“

**Romain Dumas:** „Nur mit einem sauberen, flüssigen Stil kommt man schnell durch diese langgezogene Rechtskurve. Ein gutes Auto und ein starker Fahrer machen dort den Unterschied. Den Randsteinen sollte man fern bleiben, denn die gelben ‚Bananen‘ aus Beton können das Auto beschädigen.“

### **S Ford**

**Benoît Tréluyer:** „Am Ende einer Geraden folgt eine letzte Schikane, bevor wir auf den Circuit Bugatti zurückkehren. Bei der Anfahrt muss man aufpassen: Autos, die nach rechts in die Boxengasse abbiegen, müssen natürlich einen früheren Bremspunkt setzen. Auf jeden Fall ist uns dort der Jubel der Gäste von Audi sicher. Sie beobachten uns von der VIP-Lounge direkt rechts neben der Strecke.“

**Romain Dumas:** „Man muss diese Links-Rechts-Kombination aus rund 280 km/h sehr hart anbremsen und kann auch ein wenig über die Randsteine fahren, aber nicht zu sehr.“

### **Virage du Raccordement**

**Benoît Tréluyer:** „Danach geht es in einer langsamen Links-Rechts-Kombination zurück auf Start und Ziel. Rund dreieinhalb Minuten brauchen wir, um diese 13,629 Kilometer hinter uns zu bringen. Ganz schön schnell, oder?“

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.