



Kommunikation Motorsport

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

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

11. Juni 2009

Romain Dumas über Le Mans und den Audi R15 TDI

- **Unterschiedliche Schlüsselstellen bei Nässe und im Trockenen**
- **TDI Power eröffnet neue Überholmöglichkeiten**
- **Anpassung an zwei unterschiedliche Arten von Asphalt**

Ingolstadt/Le Mans – Romain Dumas bestreitet seit 2001 die 24 Stunden von Le Mans. Am 13. und 14. Juni erlebt der Franzose bei seinem neunten Einsatz eine Premiere: Beim Debüt des Audi R15 TDI in Le Mans nimmt Dumas zum ersten Mal den Kurs mit einem Diesel-Prototyp in Angriff. Im Interview erklärt der 31 Jahre alte Franzose, inwiefern er die 13,629 Kilometer lange Strecke mit Audi neu erlernen muss und worauf es ankommt.

Im Freien Training sind Sie in Le Mans zum ersten Mal mit einem Diesel-Prototyp gestartet. Wie verlief Ihre Begegnung?

Romain Dumas: „Alles lief ganz gut, obwohl die Bedingungen im Regen nicht gerade einfach waren. Meine ersten Runden waren nicht schlecht. Ziel war es natürlich, den Kurs in diesem Auto kennenzulernen, ohne dabei Fehler wie beispielsweise Dreher zu begehen.“

Welche Kurven sind der Schlüssel zu einer guten Rundenzeit?

„Vor allem im Regen kommt es darauf an, die Schikanen auf der Hunaudières-Geraden gut anzubremsen. Dort kann man Zeit gewinnen, aber auch gravierende Fehler begehen. Im Trockenen ist die Porsche-Kurve eine Schlüsselstelle. Sie ist extrem schnell, dort kann man die Rundenzeit entscheidend beeinflussen.“

Wo bieten sich die besten Überholmöglichkeiten auf diesem Kurs?

„Bei dieser Frage würde ich wiederum die Bremszonen für die Schikanen nennen. Ein ambitionierter Fahrer kann sich dort beim Anbremsen gut innen



vorbeischieben. Überholen ist deshalb besonders effizient, weil man dort am wenigsten Zeit verliert.“

Der Asphalt ist auf dieser Kombination aus temporärer und dauerhafter Rennstrecke sehr unterschiedlich. Wie wirkt sich das aus?

„Diese Unterschiede machen sich vor allem bei schlechten Gripverhältnissen bemerkbar, also im Regen. Auf dem permanenten Circuit Bugatti, den wir teilweise befahren, ist die Haftung sehr gut. Sobald man auf die Hunaudières-Gerade fährt, wird es deutlich rutschiger. Man muss sich also prinzipiell auf zwei unterschiedliche Situationen einstellen.“

Wie findet man bei Nacht die richtigen Bremspunkte auf dieser Hochgeschwindigkeitsstrecke, auf der Rundenschnitte von mehr als 230 km/h möglich sind?

„Das ist überall eine schwierige Aufgabe. Insbesondere die idealen Bremspunkte aus Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h vor den Schikanen auf der langen Geraden sind schwierig zu finden. Und die Referenzpunkte verändern sich vom Tag zur Nacht hin. Tagsüber sieht man Markierungen, im Dunkeln nicht mehr. Man muss sich neue Anhaltspunkte suchen. Auf den ersten Runden fühlt es sich bei Nacht so an, als sei man viel schneller unterwegs! Man muss sich also gleich zu Beginn besonders rasch umgewöhnen.“

Der TDI-Motor bietet viel mehr Drehmoment als ein Ottomotor. Wie wirkt sich das in Le Mans aus?

„Ich kann mit dem Audi R15 TDI andere Autos an Stellen überholen, an denen ich in früheren Jahren im Prototyp mit Benzinmotor selbst überholt worden bin ... Es ist eindrucksvoll, wie schnell das Auto auf den Geraden ist. Daran muss man sich wirklich gewöhnen. Ebenso musste ich grundsätzlich meinen Fahrstil anpassen: Der Diesel erzeugt fast keinen Lärm, sein Schleppmoment beim Bremsen ist ganz anders als bei einem Benziner – die Umstellung ist nicht einfach. Zum Glück haben die Ingenieure eine sensationelle Traktionskontrolle entwickelt. Trotz des enormen Drehmoments kommt man mit sehr gut kontrollierbarem Leistungseinsatz aus den Kurven heraus. Das vermittelt viel Vertrauen.“

- Ende -

Fotos und weitere Informationen erhalten Sie unter www.audi-motorsport.info



Die AUDI AG hat im Jahr 2008 1.003.469 Automobile verkauft und damit das 13. Rekordjahr in Folge erzielt. Das Unternehmen erreichte mit einem Umsatz von € 34,2 Mrd. und einem Vorsteuerergebnis von € 3,2 Mrd. neue Bestwerte. Audi produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Changchun (China) und Brüssel (Belgien). Ende 2007 startete die CKD-Produktion des Audi A6 und Anfang Oktober 2008 die des Audi A4 in Aurangabad in Indien. Das Unternehmen ist in mehr als 100 Märkten weltweit tätig. 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die Automobili Lamborghini Holding S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die quattro GmbH (Neckarsulm). Audi beschäftigt derzeit weltweit rund 58.000 Mitarbeiter, davon 46.500 in Deutschland. Um den „Vorsprung durch Technik“ nachhaltig zu sichern, investiert die Marke mit den vier Ringen jedes Jahr rund € 2 Mrd. Bis 2015 will Audi die Anzahl seiner Modelle auf 42 deutlich erweitern. Die Marke Audi wird 2009 hundert Jahre alt. Am 16. Juli 1909 gründete August Horch das Unternehmen in Zwickau und nannte es, in Anlehnung an die lateinische Übersetzung seines Familiennamens, Audi.