



Kommunikation Motorsport

Jürgen Pippig

Telefon: +49 841 89-35550

E-Mail: juergen.pippig@audi.de

www.audi-motorsport.info

www.audi-newsroom.de

WEC-Vorfreude bei Audi-Pilot Filipe Albuquerque

- **Portugiese steht vor seinem Debüt in der FIA WEC**
- **Deutliche Unterschiede zum Tourenwagen-Programm in der DTM**
- **Vielseitige Vorbereitung zu Beginn der Sportwagen-Karriere**

Ingolstadt, 22. April 2014 – Audi-Werksfahrer Filipe Albuquerque (Portugal) steht vor einer großen Herausforderung: Er wechselt von den Tourenwagen auf die Langstrecke. Seinen ersten Einsatz im Diesel-Hybrid-Sportwagen Audi R18 e-tron quattro absolviert der Portugiese beim zweiten WEC-Lauf am 3. Mai in Spa (Belgien).

Albuquerque war drei Jahre für Audi in der DTM am Start und hat mit dem GT-Sportwagen Audi R8 GRAND-AM bereits einen Klassensieg bei den 24 Stunden von Daytona eingefahren. Seit dem Winter lernt er nun auch das dritte Rennsport-Programm von Audi kennen. Beim Saisonhöhepunkt der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, den 24 Stunden von Le Mans, teilt sich Albuquerque das Cockpit des R18 e-tron quattro mit Marco Bonanomi (Italien) und Oliver Jarvis (Großbritannien).

Schon bevor Filipe Albuquerque in seinen Audi R18 e-tron quattro mit der Startnummer 3 einsteigt, verlangt ihm seine neue Aufgabe andere Schwerpunkte ab. „Ich habe mein Fitnesstraining geändert. Ich wiederhole jetzt bestimmte Übungen häufiger, um meine Muskeln intensiver zu trainieren“, sagt der 28 Jahre alte Profi-Rennfahrer. „Die Seitenführungskräfte sind im LMP-Rennwagen viel höher, weil wir mehr Abtrieb haben und mit höheren Kurvengeschwindigkeiten unterwegs sind. Das setzt eine starke Nackenmuskulatur und eine gute Körperstabilität voraus.“

Gute Körperbeherrschung ist auch beim Ein- und Ausstieg gefragt, um den Fahrerwechsel im Langstrecken-Rennsport fehlerfrei und ohne Zeitverlust zu bewältigen. Nach dem Einstieg ins Cockpit empfängt ein komplexer Arbeitsplatz den Piloten. „Zuerst habe ich 37 Schalter und ihre Funktionen erlernt – das ist weit mehr als im DTM-Cockpit“, vergleicht der Umsteiger.



Während das Reglement der technischen Entwicklung in der DTM enge Grenzen setzt, gelten Sportprototypen als technologisch offenste und eine der fortschrittlichsten Klassen im weltweiten Profi-Rennsport. „Wir arbeiten mit einer weitaus größeren Zahl von Ingenieuren zusammen, denn der R18 e-tron quattro ist sehr komplex“, erklärt Albuquerque. „Audi hat mich auf diese Aufgabe hervorragend vorbereitet.“

Wenn Filipe Albuquerque mit dem R18 e-tron quattro startet, unterscheidet sich das Rennfahren deutlich von allem, was er gewohnt ist. „Der TDI-Motor ist extrem leise und das Drehzahlniveau viel niedriger als bei einem Benziner“, sagt der Portugiese. „Und der gesamte Hybrid-Antrieb mit dem starken Drehmoment unterstützt uns sehr gut bei Überholmanövern.“

Nicht ganz neu ist für Albuquerque der Kampf verschiedener Rennwagen-Klassen auf der Strecke. „In der DTM gibt es zwar nur eine Kategorie, aber ich habe mit Audi schon die GT-Klasse bei den 24 Stunden von Daytona gewonnen. Dort waren wir mit dem GT-Rennwagen im gleichen Feld wie die Prototypen unterwegs. In der WEC sind vier Klassen am Start“, so Albuquerque. „Deshalb erwischt man fast nie eine freie Runde. Mit einem LMP1-Rennwagen wie dem R18 e-tron quattro sind wir die schnellste Kategorie im Feld. Man muss immer wachsam sein und seine Linie auch an die langsameren Teilnehmer anpassen, denen man ausweichen muss.“ Um solche Reflexe noch besser einzuüben, startet Albuquerque parallel zur WEC in diesem Jahr auch in der European Le Mans Series für das Privatteam Jota Sport.

Ein entscheidender Erfolgsfaktor sind im Langstrecken-Rennsport die Teamkollegen. Mit Marco Bonanomi hat Albuquerque 2010 für Audi Sport Italia bereits einen Vizetitel gewonnen, mit Oliver Jarvis teilte er sich das Cockpit beim Daytona-Erfolg. „Wir müssen zu dritt eine gute Abstimmung erreichen. Wir haben ein sehr ähnliches Fahrgefühl und arbeiten gemeinsam an unserem Ziel, in Le Mans erfolgreich zu sein. Wir verstehen uns ausgezeichnet“, freut sich Filipe Albuquerque auf sein WEC-Debüt am 3. Mai in Spa.

– Ende –

Hinweis für die Redaktionen: Bis zum Rennen in Le Mans am 14./15. Juni liefern wir Ihnen jede Woche neue Hintergrund-Informationen zum R18-Projekt und zum Audi-Engagement beim berühmtesten Langstrecken-Rennen der Welt. Nächste Woche: Vorschau auf das zweite WEC-Saisonrennen in Spa.



Der Audi-Konzern hat im Jahr 2013 rund 1.575.500 Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert. 2013 erreichte das Unternehmen bei einem Umsatz von € 49,9 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 5,03 Mrd. Das Unternehmen ist global in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Brüssel (Belgien), Bratislava (Slowakei), Martorell (Spanien), Kaluga (Russland), Aurangabad (Indien), Changchun (China) und Jakarta (Indonesien). Seit Ende 2013 fertigt die Marke mit den Vier Ringen zudem in Foshan (China), ab 2015 in São José dos Pinhais (Brasilien) sowie ab 2016 in San José Chiapa (Mexiko). 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die quattro GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und der Sportmotorradhersteller Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien). Das Unternehmen beschäftigt derzeit weltweit mehr als 73.500 Mitarbeiter, davon mehr als 52.500 in Deutschland. Von 2014 bis 2018 plant es Gesamtinvestitionen in Höhe von rund € 22 Mrd. – überwiegend in neue Produkte und nachhaltige Technologien. Audi steht zu seiner unternehmerischen Verantwortung und hat Nachhaltigkeit als Maßgabe für Prozesse und Produkte strategisch verankert. Das langfristige Ziel lautet CO₂-neutrale Mobilität.