



Kommunikation Motorsport

Jürgen Pippig

Telefon: +49 160 90430634

E-Mail: juergen.pippig@audi.de

www.audi-motorsport.info

Wichtiger Test für den Audi RS 5 DTM

- **Mehr als 7.000 Testkilometer an vier Tagen in Barcelona**
- **Alle acht Audi-DTM-Piloten im Einsatz**
- **Timo Scheider: „Optionsreifen haben mich positiv überrascht“**

Ingolstadt/Barcelona, 29. März 2013 – Noch fünf Wochen, dann beginnt auf dem Hockenheimring die neue DTM-Saison. Bei Testfahrten auf dem Circuit de Catalunya in Barcelona/Spanien spulden die Audi-DTM-Piloten in der Osterwoche mit dem Audi RS 5 DTM über 7.000 Testkilometer ab und gewannen dabei wichtige Erkenntnisse.

Beim ersten der beiden offiziellen DTM-Tests vor dem Saisonauftakt waren die vier Audi RS 5 DTM zum Teil mit zusätzlicher Messtechnik bestückt, um möglichst viele Daten zu sammeln, die nun bei Audi Sport in Ingolstadt und den drei Audi Sport Teams Abt Sportsline, Phoenix und Rosberg analysiert werden. Alle acht Audi-Piloten testeten dabei auch die sogenannten Optionsreifen, die für einen kurzen Zeitraum im Rennen schnellere Rundenzeiten ermöglichen sollen, und das „Drag Reduction System“ (DRS), mit dem der Heckflügel per Knopfdruck am Lenkrad flach gestellt werden kann. Beides soll 2013 in der DTM möglicherweise zum Einsatz kommen.

Jeder der acht Audi-Piloten testete je zwei Tage in Barcelona. Mit 346 Runden am fleißigsten war dabei der zweimalige DTM-Champion Timo Scheider, der am letzten der vier Testtage auch die schnellste Rundenzeit eines Audi RS 5 DTM auf der 2,977 Kilometer langen Rennstrecke erzielte (1.06,844 Minuten).

Mattias Ekström, Jamie Green und Adrien Tambay arbeiteten in Barcelona mit ihren neuen Renningenieuren zusammen. Die vier Audi RS 5 DTM führen in den Designs, wie sie in der Saison 2013 von Jamie Green (Red Bull), Miguel Molina (Audi RS 5), Mike Rockenfeller (Schaeffler) und Adrien Tambay (Audi ultra) pilotiert werden. Die Designs der anderen vier Audi RS 5 DTM werden bei den DTM-Testfahrten in Hockenheim vom 9. bis 12. April zu sehen sein. Dort ist am ersten Testtag auch eine Tribüne für Zuschauer geöffnet.



Stimmen der Audi-Piloten

Filipe Albuquerque (303 Runden/1.07,257 Minuten): „Es war schön, endlich wieder im Auto zu sitzen und zu sehen, in welche Richtung Audi Sport den RS 5 DTM im Winter weiterentwickelt hat. Das Ergebnis gefällt mir grundsätzlich gut. An den ersten beiden Testtagen hatten wir ein paar Schwierigkeiten mit dem Auto, die wir aber verstanden und gelöst haben – ab dem dritten Tag waren wir auf demselben Niveau wie die anderen. Generell waren die Bedingungen auf der Strecke in Barcelona etwas schwierig. Die Optionsreifen und DRS sind definitiv der richtige Weg. Die ITR tut etwas, um die Action auf der Strecke zu verbessern. Das verdient Anerkennung. DRS wird es uns erlauben, näher an den Vordermann heranzufahren und Tür an Tür zu kämpfen.“

Mattias Ekström (300 Runden/1.07,354 Minuten): „Ich habe zum ersten Mal seit 2001 einen neuen Renningenieur, deshalb war mir bei diesem Test besonders wichtig, dass wir uns aufeinander einspielen und die gleiche Wellenlänge mit der Mannschaft bekommen. Das ist uns sehr gut gelungen. Wir hatten produktive Tage mit 300 gefahrenen Runden, in denen wir viel gelernt haben. Die Vorfreude steigt, wenn man endlich wieder mit den Autos der Konkurrenz gemeinsam auf der Strecke ist. Ich glaube, die Fans können sich auf ein spannendes Jahr freuen. Wie die Kräfteverhältnisse genau sind, wissen wir zwar erst beim Auftakt in Hockenheim. Aber mein Eindruck ist, dass es sehr eng zugehen wird. Die Optionsreifen und ein richtig eingesetztes DRS können ihren Teil dazu beitragen.“

Jamie Green (268 Runden/1.07,171 Minuten): „Nach einem nicht perfekten ersten Testtag in Barcelona war mein zweiter Tag ein guter. Wir konnten unseren Plan durchziehen und alles erledigen, was wir auf der Liste hatten. Das ist ein schönes Gefühl. Die Strecke war trocken, es gab keine Unterbrechungen und keinerlei technische Probleme. Wir sind viele Kilometer gefahren. Das ist derzeit besonders wichtig für mich. Denn um ein Gefühl für den Audi RS 5 DTM zu bekommen, hilft nur eins: viele Runden. Dasselbe gilt für die Zusammenarbeit mit meinem Renningenieur und meinem Dateningenieur – dafür waren die Tests in Barcelona eine gute Gelegenheit. Auch der DRS-Flügel macht einen positiven Eindruck. Der Effekt wird nicht so groß sein wie in der Formel 1 und das Überholen nicht leicht. Aber DRS wird beim Überholen helfen. Auch über die Optionsreifen, die deutlich schneller sind als die Standardreifen, haben wir viel gelernt.“

Miguel Molina (327 Runden/1.07,112 Minuten): „Es war ein tolles Gefühl, nach einem langen und harten Winter endlich wieder im Rennauto zu sitzen. Der Test war aus meiner Sicht erfolgreich. Es ging weniger um schnelle Zeiten, sondern darum, unser volles Testprogramm abzuarbeiten. Das ist uns gelungen und wir haben viele Erkenntnisse und Daten gesammelt, die uns in der Vorbereitung auf die Saison



weiterbringen – auch in Bezug auf die Options-Reifen und DRS: Beides wird die Rennen noch interessanter machen. Für mich ist jeder Einsatz in Barcelona etwas ganz Besonderes: Hier habe ich damals in einem Formel-Auto meine Motorsportkarriere begonnen und bin jedes Mal stolz, als professioneller Rennfahrer zurückzukehren. Vor allem mit diesem Auto: Meinen Audi RS 5 DTM finde ich einfach klasse.“

Edoardo Mortara (228 Runden/1.07,439 Minuten): „Klar ist es nach so einer langen Zeit schön, wieder mit dem Auto auf die Strecke gehen zu können. Aber ich hätte mir gewünscht, dass wir nach den Testtagen hier etwas weiter wären. Ich bin mit der Grundabstimmung des Autos noch nicht wirklich zufrieden. Da wartet noch ein wenig Arbeit bei den nächsten Tests in Hockenheim auf uns. Die wirklichen Kräfteverhältnisse innerhalb des DTM-Feldes einzusortieren, war hier aber ohnehin nicht möglich. Richtig gut hat mir DRS gefallen. Ich hoffe wirklich, dass wir in diesem Jahr mit dem System fahren. Das ist in meinen Augen der richtige Weg zu mehr Überholmanövern und damit zu noch interessanteren Rennen. In der Formel 1 funktioniert es ja auch. Das Gleiche gilt für die Optionsreifen.“

Mike Rockenfeller (290 Runden/1.07,070 Minuten): „Wir haben an den beiden Tagen, die ich in Barcelona hatte, viel probiert und dabei auch viel gelernt. Grundsätzlich bin ich ganz zufrieden, aber mit all diesen neuen Dingen wie DRS-Flügel und Optionsreifen ist es extrem schwierig, die Zeiten einzuschätzen. Man weiß ja nicht, wer wann was benutzt. DRS funktioniert technisch bisher tadellos und bringt auch ordentlich was – mehr Geschwindigkeit auf den Geraden und auch eine bessere Rundenzeit. Es wird versucht, mehr Überholmöglichkeiten zu bieten – das ist für uns Fahrer toll und am Ende auch gut für die Zuschauer. Am zweiten Tag konnte ich auch die Optionsreifen ausprobieren. Das war sehr wichtig. Eine klare Aussage zu treffen, ist schwierig, weil sich die Bedingungen auf der Strecke immer wieder stark verändert haben. Barcelona war insgesamt sehr lehrreich. Nun freue ich mich schon auf den nächsten Test in eineinhalb Wochen in Hockenheim.“

Timo Scheider (346 Runden/1.06,844 Minuten): „Es war toll, nach einer so langen Zeit im Rennauto zu sitzen. Ich musste mich erst wieder an das DTM-Auto gewöhnen, aber das ist mir sehr gut gelungen. Es mag zwar wie ein Standardspruch klingen, aber wir haben unser Testprogramm zu 90 Prozent durchgezogen – wobei es extrem schwierig ist, Aussagen zu treffen: Teilweise war es sehr sonnig und warm, dann wieder bewölkt und kühler. Deshalb waren die Bedingungen auf der Strecke sehr unterschiedlich. Am Freitagnachmittag bin ich erstmals die Optionsreifen gefahren – und die haben mich extrem positiv überrascht: Mit diesen Reifen macht ein DTM-Auto noch mehr Spaß! Anschließend möchte man eigentlich gar nicht mehr auf den Standardreifen zurückwechseln. Auch der DRS-Flügel ist spürbar. Ich denke, es ist an der Zeit gewesen, etwas zu ändern. Die Fans wollen



Überholmanöver sehen. DRS und Optionsreifen werden dabei helfen.“

Adrien Tambay (310 Runden/1.07,274 Minuten): „Es war wichtig für mich, nach der langen Winterpause wieder ins Cockpit meines Autos zurückzukehren – vor allem aber auch, ein gutes Verhältnis mit meinem neuen Renningenieur aufzubauen. Das hat in Barcelona sehr gut geklappt. Franco (Chiocchetti) und ich haben viel Arbeit erledigt, aber auch noch eine Menge Arbeit vor uns. Deshalb freue ich mich schon jetzt auf den nächsten Test in Hockenheim und natürlich das erste Rennen. Viele Gelegenheiten, die Optionsreifen zu testen, haben wir nicht. Sie sollten aber gut für die Show und die Fans sein. Auch DRS ist eine gute Idee, wenn es richtig funktioniert. Man spürt es im Auto deutlich.“

– Ende –

Der Audi-Konzern hat im Jahr 2012 mehr als 1.455.100 Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert. 2012 erreichte das Unternehmen bei einem Umsatz von € 48,8 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 5,4 Mrd. Audi produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Changchun (China) und Brüssel (Belgien). Der Audi Q7 wird in Bratislava (Slowakei) gefertigt. Im November 2012 startete nach Audi A4, A6 und Q5 die CKD-Produktion des Audi Q7 in Aurangabad in Indien. Seit 2010 fährt 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. (Győr/Ungarn), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien), die AUDI BRUSSELS S.A./N.V. (Brüssel/Belgien), die quattro GmbH (Neckarsulm) und der Sportmotorradhersteller Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien). Audi beschäftigt derzeit weltweit mehr als 68.000 Mitarbeiter, davon rund 50.000 in Deutschland. Um den „Vorsprung durch Technik“ nachhaltig zu sichern, plant die Marke mit den Vier Ringen bis 2015 insgesamt rund € 11 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 San José Chiapa (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.