



AUDI AG
Kommunikation Motorsport
D-85045 Ingolstadt
Telefon +49 (0)841 89-34200
Telefax +49 (0)841 89-38617

Juli 2016

Audi in der WEC 2016

Audi in der WEC 2016	2
Technologietransfer	4
Audi R18	5
Technische Daten Audi R18	12
Fahreraufgebot	13
Audi Sport Team Joest	35
FIA WEC 2016	37
Die FIA-WEC-Läufe	39
Erfolgsbilanz	44
Partner	48
Termine	51
Kontakte Audi Kommunikation Motorsport	52

Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Pressemappe.



Audi in der WEC 2016

Audi mit stärkstem und sparsamstem Sportwagen

Audi erwartet in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft (World Endurance Championship – WEC) die bislang härteste Saison seit Beginn der Rennserie im Jahr 2012. Nach zwei Weltmeistertiteln in den Jahren 2012 und 2013 trifft die Marke mit den Vier Ringen auf die Weltmeister der vergangenen beiden Jahre – Toyota und Porsche. Die jüngste Generation des Audi R18 besitzt ein neues technisches Konzept. Er ist so stark und zugleich so sparsam und damit so effizient wie noch keiner seiner Vorgänger. Der LMP1-Rennwagen tritt bei neun Weltmeisterschaftsläufen an, darunter die 24 Stunden von Le Mans.

Die FIA WEC ist eine von fünf Automobil-Weltmeisterschaften des Automobil-Weltverbandes FIA und wird auf vier Kontinenten ausgetragen. Die Rennserie für Le-Mans-Prototypen und serienbasierte GT-Sportwagen wächst in ihrer fünften Saison weiter. Erstmals umfasst der Kalender der Weltmeisterschaft neun Läufe – hinzugekommen ist das Rennen in Mexiko am 3. September. Damit ergänzt ein weiterer Wachstumsmarkt von Audi das Programm der Rennserie. Die Marke mit den Vier Ringen hat ihren Absatz in dem lateinamerikanischen Staat im Vorjahr um 9,3 Prozent gesteigert. 2016 beginnt dort die Produktion des Audi Q5*.

Auch die übrigen Läufe finden vor Zuschauern statt, die sich mit den Vier Ringen identifizieren. Beispielsweise verbuchte Audi bei seinen Auslieferungen in den USA 2015 einen Zuwachs von 11,1 Prozent, in Deutschland um 5,7 Prozent, in Frankreich um 5,2 Prozent und in Großbritannien um 5,0 Prozent. „Wir freuen uns über diesen parallelen Trend von Sport und Marktentwicklung“, sagt Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich. „Die FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC ist ein zentraler Baustein unseres Motorsport-Programms. Es passt perfekt, wenn wir starke Märkte mit unserem Engagement unterstützen können. Zugleich freuen wir uns über den Zuspruch des lokalen Publikums zu unseren Auftritten.“

Damit Audi auch 2016 wieder um Siege und WM-Titel kämpfen kann, hat die Mannschaft von Jörg Zander, dem Leiter Technik bei Audi Sport, einen neuen Audi R18 konzipiert. Vom zentralen Monocoque über das Fahrwerk und die Aerodynamik bis zum Hybridsystem präsentiert sich der LMP1-Sportwagen mit den Vier Ringen grundlegend überarbeitet. Einen Systemwechsel haben die Ingenieure beim Antrieb vollzogen: Das Hybridsystem verfügt erstmals über eine Lithium-Ionen-Batterie als



Energiespeicher. Sie löst den Drehmassenspeicher ab, auf den Audi von 2012 bis 2015 vertraut hat. Das Ergebnis: Der elektrische Antrieb der Vorderachse bietet 350 Kilowatt Leistung – gut doppelt so viel wie zuvor. Zugleich wird der V6-TDI-Motor, der die Hinterachse antreibt, nochmals sparsamer. Das Effizienzreglement schreibt vor, dass er mit 9,79 Prozent weniger Energie auskommen muss als im Vorjahr. Dennoch haben die Ingenieure den Verlust teilweise kompensiert. So leistet das effiziente und leistungsfähige Aggregat 378 kW (514 PS). Eine Systemleistung von 1.000 PS bedeutet, dass Audi mit dem bislang stärksten Sportprototypen in seiner Unternehmensgeschichte startet, der zugleich über den sparsamsten LMP1-Antrieb der Marke verfügt.

Audi vertraut die hochkarätige Technik einer erfahrenen Mannschaft an. Auch 2016 setzt das seit 1999 mit Audi verbundene Audi Sport Team Joest die Rennwagen ein. In der FIA WEC treten zwei Audi R18 an. Aus Gründen der Kostenbegrenzung gilt das auch in Le Mans, wo zuvor meist drei Rennwagen mit den Vier Ringen am Start waren. Bis heute hat Audi den Langstrecken-Klassiker 13 Mal gewonnen. Fahrerisch setzen Dr. Wolfgang Ullrich und sein Team auf Kontinuität. Marcel Fässler (CH), André Lotterer (D) und Benoît Tréluyer (F) waren 2012 Weltmeister. Sie haben in den ersten vier Jahren der FIA WEC zehn Rennen gewonnen – mehr als jeder andere Fahrer. In der Saison 2016 werden die WEC-Rekordhalter gemeinsam mit der Nummer „7“ an den Start gehen. Die Nummer „8“ teilen sich Lucas di Grassi (BR), Oliver Jarvis (GB) und Loïc Duval (F), der Weltmeister von 2013. Bereits im Verlauf ihrer ersten gemeinsamen Saison im Jahr 2015 stieg ihre Leistungskurve stetig an – sie wollen nun angreifen. Ein siebter Fahrer komplettiert den Kader: René Rast (D) hat bei zwei Renneinsätzen in der vergangenen Saison und bei Tests gute Leistungen gezeigt. Er ist 2016 der Reservefahrer von Audi für die 24 Stunden von Le Mans.



Technologietransfer

Für noch mehr Effizienz und Sicherheit

Seit Audi mit dem quattro die Rallye-Weltmeisterschaft gewonnen hat, dient das Motorsport-Programm der Marke vor allem einem Zweck: Serienrelevante Technologie zu erproben, um noch sparsamere und sicherere Automobile zu entwickeln.

Beispiel 1: Die Benzinmotoren von Audi sind auch aufgrund der Direkteinspritzung FSI ausgesprochen sparsam. Diese Idee debütierte im Rennsport. 2001 gewann der LMP-Rennwagen Audi R8 erstmals mit einem FSI-Antrieb die 24 Stunden von Le Mans, 2002, 2004 und 2005 folgten drei weitere Siege. Die Rennfahrer profitierten vom feinfühligere Ansprechverhalten und dem geringeren Verbrauch. Im Straßenverkehr hilft die Technik millionenfach, die CO₂-Emissionen zu verringern.

Beispiel 2: Seit 2012 startet Audi in Le Mans mit Hybridantrieb und gewann damit drei Mal in Folge. Das System der Energie-Rückgewinnung steigert die Effizienz des Audi R18 deutlich. Trotz sinkender Kraftstoffmengen pro Runde fahren die Rennwagen immer schneller. Zwischen 2011 und 2015 sank der Verbrauch des V6 TDI im Audi R18 um 32 Prozent, während sich die Rundenzeiten um 3,8 Prozent verbesserten. 2014 debütierte das erste e-tron-Serienmodell, der Audi A3 Sportback e-tron*.

Beispiel 3: Leichtbau. Dank modernster Werkstoffe und innovativer Konstruktionen wiegt ein moderner LMP1-Rennwagen nur noch 875 Kilogramm, obwohl seit 2012 ein aufwendiger Hybridantrieb verpflichtend ist. Zugleich ist die aktuelle Generation der Sportprototypen sicherer als je zuvor. Das gilt für Prüflasten und Crashtests ebenso wie für die Schutzmaßnahmen gegen Cockpit-Intrusionen und wegfliegende Räder. Auch in der Serie setzt Audi konsequent auf Leichtbau: So wiegt etwa der neue Audi A4* um bis zu 120 Kilogramm weniger als sein Vorgänger.

Beispiel 4: Die aktive Sicherheit profitiert von neuesten Lichttechnologien. Die Audi Matrix-LED-Scheinwerfer verbessern in Le Mans seit 2012 die Sicht der Audi-Piloten, seit 2014 leuchtet das Audi Laserlicht die Straße nochmals besser aus. Davon profitieren inzwischen auch die Kunden der Marke, denn beide Technologien sind heute für Serienmodelle verfügbar.

Audi R18

Innovationsschub für neuen Hybrid-Sportwagen

Für die FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC und die 24 Stunden von Le Mans setzt Audi zur Saison 2016 deutliche Schwerpunkte: Der von Grund auf neu konzipierte Audi R18 hat fast keine Schraube mehr mit seinem Vorgänger gemeinsam. Sein Aerodynamik-Konzept einschließlich einer neuen Sicherheitszelle ist radikaler, der Hybridantrieb erstmals batteriebetrieben, das V6-TDI-Aggregat überarbeitet, hinzu kommen neue Systemlösungen. So präsentiert sich der LMP1-Sportwagen von Audi stärker und nochmals deutlich effizienter als sein Vorgänger. Der neue R18 ist der bislang stärkste Rennwagen von Audi und benötigt zugleich weniger Kraftstoff als alle seine Vorgänger.

Mehr als 1.000 PS Leistung aus TDI- und Hybridantrieb, zehn Prozent weniger Kraftstoffverbrauch als zuvor – Audi erreicht unter dem Effizienz-Reglement neue Bestwerte. Das Regelwerk der FIA WEC gibt den Automobilherstellern seit 2014 Anreize, immer effizientere Rennwagen zu bauen. Ab der Saison 2016 intensiviert sich dieser Wettkampf weiter: Dann sinkt die Obergrenze für den Kraftstoffverbrauch deutlich um mehr als 10 Megajoule pro Runde in Le Mans. „Das Ergebnis ist ein Rennwagen, der noch besser mit der Energie haushaltet. Dieses Ziel verfolgen wir auch bei unseren Automobilen im Straßenverkehr“, sagt Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich. „Diese Art von Motorsport bleibt ein Vorbild für den Automobilbau. Serienrelevanz ist für Audi seit 35 Jahren ein Kernthema aller Rennsport-Programme.“

Um die Effizienz des Audi R18 zu steigern, waren alle Entwickler bei Audi Sport gefragt. Durch den Wechsel in die 6-Megajoule-Klasse gewinnt das Hybridsystem reglementbedingt nun 50 Prozent mehr Energie zurück als zuvor. Das Aerodynamik-Konzept ist fundamental neu. Fast alle Fahrzeugsysteme präsentieren sich ebenfalls verfeinert oder neu konzipiert. Dadurch verringert sich der Energieverbrauch, der Rennwagen wird leichter und die Aufteilung sowie Anordnung der Baugruppen – das sogenannte „Packaging“ – lässt sich noch günstiger gestalten. Dabei ist ein R18 entstanden, der sich schon optisch deutlich von seinem Vorgänger unterscheidet.



Neue Struktur für optimierte Aerodynamik

Keine anderen Rennwagen verkörpern den Gedanken auf Effizienz optimierter Aerodynamik so konsequent wie die futuristisch anmutenden LMP1-Sportwagen. Beim Blick auf den neuen Audi R18 fällt ein deutlich geändertes Erscheinungsbild ins Auge: Die Proportionen von Vorderwagen und Kabine innerhalb der Fahrzeug-Gesamtlänge haben sich verändert, die auffällige Nase des Rennwagens fällt deutlich schlanker aus als zuvor.

„Die neuen Proportionen beeinflussen die Gewichtsverteilung und die Aerodynamik“, erläutert Jörg Zander, Leiter Technik von Audi Sport. „Unser wichtigstes Anliegen war es, den Luftfluss zu verbessern.“ Am Vorderwagen muss der Luftstrom über den Rennwagen und zwischen die Radhäuser geleitet werden, durch die Karosserie in die Kühlkanäle fließen und den Unterboden optimal anströmen. „Dabei sollen sich keine Luftwirbel bilden, denn das kostet Energie“, so Zander. Unerwünschte Verwirbelungen und turbulente Strömungen würden die Energie im Luftfluss reduzieren und den Widerstand erhöhen. Je geringer der Raum ist, den das Monocoque – die zentrale tragende Struktur und die Sicherheitszelle des Rennwagens – in diesem Bereich einnimmt, umso größer sind die Freiräume für einen verlustarmen Luftfluss. Dank der neuen Proportionen führt der neue Audi R18 die Luft noch günstiger. Sie strömt den Unterboden dadurch optimal an. Am Heck tritt die Luft durch den Diffusor wieder aus. Damit erzeugt sie unter dem Auto einen wesentlichen Teil des Anpressdrucks, von dem der Rennwagen bei Kurvenfahrt profitiert. Audi hat ein neues Monocoque entwickelt, die Proportionen innerhalb der vorgegebenen Maximallänge von 4.650 Millimetern verändert und alle Baugruppen entsprechend ausgelegt.

Neu sind auch die Ausmaße und Position der vorgeschriebenen Öffnungen in den Radhäusern der Vorderachse. Ihr Zweck ist es, unerwünschte aerodynamische Auftriebseffekte bei seitlicher Anströmung zu vermindern. Ihre Flächen vergrößern sich um 45 Prozent gegenüber der Saison 2015.

Kreative Detaillösungen im Chassis

Dieses neue Konzept verlangt in vielen weiteren Bereichen Innovationen. Beispiel Radaufhängung: Durch das neue Monocoque haben sich die Anlenkpunkte für die Vorderachse deutlich verändert. Damit die neuen Aufnahmepunkte sich mit der Lage der Antriebswelle des Hybridsystems vereinbaren lassen, sind sie neu angeordnet.



Die Fahrwerkskinematik ist stark überarbeitet. Neu konzipierte Querlenker übernehmen nun die Radführung. Die Hub- und Wank-Feder-Dämpfer-Elemente werden an der Vorderachse über Schubstreben (Pushrods) betätigt. Die Kinematik an der Hinterachse ist ebenfalls optimiert. Wie schon beim Vorgänger werden die Feder-Dämpfer-Elemente über Zugstreben (Pullrods) angesteuert. Eine optimale Balance des Rennwagens in allen Geschwindigkeitsbereichen garantieren die Ausgleichselemente des Linked Suspension Systems (LSS) im Fahrwerk.

Neu konstruiert ist auch das Getriebe. Die Simulationen von Audi zeigen: Auch in Verbindung mit sechs statt wie bisher sieben Gängen erlaubt der optimierte Motor eine sehr gute Spreizung mit geringen Drehzahlsprüngen. So haben die Ingenieure das Gewicht der Kraftübertragung weiter gesenkt. Auch in der übrigen Fahrzeugstruktur hat Audi den Leichtbau konsequent weiter verfolgt, zugleich aber die hohe Torsionssteifigkeit des Chassis gewahrt.

Neue Lösungen bei den Aktuatoren einzelner Systeme des Audi R18 senken das Gewicht ebenfalls. Beim Vorgänger waren noch elektrische Aktuatoren in den Systemen Lenkung, Bremse, Getriebe und Motor aktiv. Der neue Audi R18 setzt auf ein gänzlich neu entwickeltes Hochdruck-Zentralhydrauliksystem. Das Reglement schreibt 875 Kilogramm Mindestgewicht für die LMP1-Hybrid-Sportwagen vor. Audi überschreitet diesen Wert trotz eines deutlich leistungsfähigeren und damit zwangsläufig auch etwas schwereren Hybridsystems nicht.

Neue Wege beim Hybridantrieb

Der Hybridpionier Audi, der als erster Hersteller die 24 Stunden von Le Mans mit einem Energie-Rückgewinnungssystem gewonnen hat, vertraute von 2012 bis 2015 auf einen Drehmassenspeicher. Nun ist die Zeit reif für den nächsten Schritt: Eine Batterie nimmt zukünftig die Energie auf. Das elektro-kinetische weicht damit einem elektro-chemischen Speicherverfahren. „Der Drehmassenspeicher hat sich für die kleineren Energieklassen durchaus bewährt“, erläutert Thomas Laudenbach, Leiter Elektrik, Elektronik, Energiesysteme von Audi Sport. „Da wir ab sofort aber noch mehr Energie verarbeiten müssen, lag ein Technologiewechsel nahe.“ Der bisherige Drehmassenspeicher garantierte eine hohe Leistungsdichte. Nun muss auch eine günstige Energiedichte erreicht werden, denn Audi wechselt in eine höhere Hybrid-Energieklasse. Die Energiemenge steigt ab der Saison 2016 um 50 Prozent auf 6 Megajoule. Vergleicht man diesen Wert mit der Zahl aus der Saison 2014,



verdreifachten die Ingenieure die zurückgewonnene Energiemenge in diesem Zeitraum sogar.

Audi vertraut beim Hybrid-Energiespeicher erstmals auf einen Lithium-Ionen-Akkumulator. Bereits seit 2009 basieren die Bordnetz Batterien der LMP-Sportwagen mit den Vier Ringen auf dieser Technologie. Die seriennahen Zellen des neuen Hybridspeichers verfügen über eine fortschrittliche und leistungsfähige Zellchemie und sind in Reihe geschaltet. Das System ist innerhalb der hochfesten Sicherheitsstruktur im Monocoque untergebracht und noch einmal separat gekapselt. Elektrische und elektronische Sicherheitssysteme kontrollieren diverse Werte – von einzelnen Zellen bis zum Hochvolt-Gesamtsystem – und greifen im Bedarfsfall ein. Die Logik der Abschaltung umfasst selbstverständlich auch eine Unfallerkennung.

Die Energie, die das System speichert, entsteht in einer MGU (Motor Generator Unit) an der Vorderachse. Der Audi R18 wandelt die Drehbewegung der Vorderräder beim Bremsen vor einer Kurve in elektrische Energie um und führt sie dem Speicher zu. So nutzt der Hybrid-Sportwagen Energie, die sonst verloren wäre. Beschleunigt der Rennfahrer nach der Kurve wieder, fließt der Strom in umgekehrter Richtung und treibt die MGU an. So hilft die Vorderachse des R18, den Rennwagen wieder zu beschleunigen. Ein vom Motor-Kühlsystem unabhängiger Niedertemperaturkreislauf kühlt die Batteriezellen, die MGU sowie die Leistungselektronik.

Ab der Saison 2016 gilt neben den bekannten Energieklassen erstmals auch eine streckenspezifische Leistungsbegrenzung: Die MGU darf zwar beliebig viel Energie rekuperieren, beim Rennen in Le Mans aber nur noch 300 kW (408 PS) Leistung beim Beschleunigen abgeben. Audi hat seine MGU auf mehr als 350 kW (476 PS) Leistung ausgelegt, um möglichst viel Energie zurückzugewinnen. Der Grund: Selbst beim Bremsen aus hohem Tempo dauern die Bremsphasen eines LMP1-Rennwagens nur rund drei bis fünf Sekunden. Die hohe Systemleistung hilft, in kurzer Zeit die erforderliche Energie effizient zurückzugewinnen. In Le Mans darf das System anschließend beim Beschleunigen nur noch 300 kW abgeben. Daher steht die Energie aus dem Hybridsystem entsprechend für einen längeren Zeitraum zur Verfügung. Bei den übrigen Läufen zur FIA WEC gilt dieses Limit nicht.

Mit der Entscheidung für die 6-Megajoule-Klasse präsentiert Audi seine bislang leistungsstärkste MGU. Begonnen hat Audi 2012 mit rund 150 kW (204 PS) elektrischer Leistung. Bis heute hat sich dieser Wert weit mehr als verdoppelt. Konzeptionell sind die bisherige und die neue MGU miteinander verwandt,



Leistungselektronik, Stator und Rotor sind jedoch neu entwickelt. Diese Generation des Hybridantriebs steht für hohe Leistung und ein starkes Drehmoment, entsprechend steigen die Belastungen für die vordere Kraftübertragung. Um das Drehmoment möglichst verlustfrei zu übertragen, vertraut Audi an der Vorderachse auf ein Sperrdifferenzial.

Weniger Energie für kraftvollen und noch effizienteren V6-TDI-Antrieb

Die Entwickler des Hybridantriebs durften die Leistung steigern. Die Motoreningenieure um Ulrich Baretzky stehen zur Saison 2016 vor der umgekehrten Herausforderung. Das 4-Liter-V6-Aggregat erhält deutlich weniger Kraftstoff, somit sinkt zunächst seine Leistung. Dabei sind zwei Faktoren zu berücksichtigen: Audi ist in eine höhere Hybrid-Energieklasse gewechselt – das Reglement teilt Rennwagen, die viel Energie zurückgewinnen, weniger Kraftstoff zu. Dieser Aspekt wirkt sich mit einem Minus von rund drei Prozent aus. Parallel greift eine weitere Neuerung. Das Tempo der LMP1-Rennwagen steigt ständig. Um es zu kontrollieren, teilen die Verantwortlichen des Automobil-Weltverbandes FIA, der WEC und des Le-Mans-Veranstalters ACO den Hybrid-Rennwagen deutlich weniger Kraftstoff-Energie zu. „Das ist eine Entwicklung, die wir als Hersteller grundsätzlich unterstützen, um die Rundenzeiten zu kontrollieren“, sagt Dr. Wolfgang Ullrich.

Der V6-TDI-Motor geht in seinem Basiskonzept auf das Jahr 2011 zurück. Er gilt mit seinem zweiflutigen VTG-Monoturbolader, 120 Grad Zylinderbankwinkel, der Abgasseite innerhalb des V-Winkels sowie innovativen Detaillösungen als eher ungewöhnlich. Das anfängliche Hubraumvolumen von 3,7 Liter ist 2014 auf vier Liter gewachsen. „Wir verwenden das prinzipielle Motorkonzept jetzt im sechsten Jahr in Folge. Das zeigt, wie gut die Grundidee noch immer ist“, sagt Ulrich Baretzky. „Durch Effizienzsteigerungen kompensieren wir die geringere Kraftstoffmenge teilweise wieder.“

Unter anderem fällt der Turbolader leichter aus und besitzt einen höheren Wirkungsgrad. Auch äußerlich ändert sich der V6 TDI, denn einzelne Komponenten sind nun anders angeordnet, um Raum für das neue Aerodynamik-Konzept zu schaffen. Die vorgeschriebene Begrenzung des Ladedruckfaktors auf 4 verändert das Drehmoment von über 850 Newtonmetern nicht. Die gestiegene Effizienz lohnt sich, denn auch das Tankvolumen des Rennwagens sinkt weiter – um acht Prozent auf 49,9 Liter.

Gesamtkonzept deutlich effizienter

Bemerkenswert sind die Effizienzsteigerungen des Rennwagens im historischen Vergleich: Der aktuelle V6 TDI kommt mit 32,4 Prozent weniger Kraftstoff aus als die erste Generation von 2011. Noch nachhaltiger sind die Fortschritte im Vergleich zum Jahr 2006. Damals setzte Audi in Le Mans erstmals auf die TDI-Technologie. Dank dieser Technik hat die Marke mit den Vier Ringen zwischenzeitlich acht Siege, einen Distanzrekord und zwei Weltmeistertitel errungen. Heute verbraucht der LMP1-Rennwagen von Audi mit dem aktuellen Antrieb 46,4 Prozent weniger Kraftstoff in Le Mans. Er erzielt dennoch zehn bis 15 Sekunden besseren Rundenzeiten als vor einem Jahrzehnt. All dies ist möglich dank der Summe aller Fortschritte, insbesondere in den Bereichen Aerodynamik, Leichtbau und Antrieb.

Ausgeprägte Sicherheit

Maßstäbe setzen die LMP1-Rennwagen auch in Zukunft bei der Sicherheit. Die hohen Anforderungen im Reglement ergänzt Audi durch eigene Forschungsleistungen, die weit über diese Vorschriften hinausreichen. Im Bereich der aktiven Sicherheit – also der Gefahrenerkennung und Unfallvermeidung – steht den Audi-Piloten eine Fülle an Hilfsmitteln zur Verfügung. Während der Fahrer-Informationsbildschirm zur Anzeige von Flaggensignalen der Rennleitung im Cockpit vorgeschrieben ist, unterstützt Audi seine Fahrer mit mehreren weiteren Lösungen: Die Matrix-LED-Scheinwerfer optimieren in Verbindung mit dem Audi Laserlicht den Lichtkegel der bis zu 340 km/h schnellen Rennwagen. Seit 2015 können Kunden von Audi das Laserlicht auch in der zweiten Generation des Audi R8 bestellen. Die Matrix-LED-Technik setzt sich bei einer steigenden Zahl von Baureihen durch.

Eine besonders gute Sicht nach hinten ermöglicht ein leichtes und sparsames Kamerasystem in Verbindung mit einem hochmodernen AMOLED-Bildschirm, der als digitaler Rückspiegel fungiert. Seit der Saison 2001 behalten Fahrer und Boxenmannschaft den Luftdruck der Pneu mit einem Reifendruck-Kontrollsystem im Auge. Und schließlich regelt der Audi R18 die Bremskraftverteilung bezüglich des Hybridsystems im jeweiligen Betriebszustand automatisch.

Ist ein Unfall einmal nicht zu vermeiden, greifen die Systeme der passiven Sicherheit. Das Monocoque besteht aus einer hochfesten CFK-Struktur mit Aluminium-Wabenkern und verfügt über eine vordere Crashnase zur Energieaufnahme. Audi setzte 2011 als Erster ein einteiliges Monocoque im Rennsport ein. Zusätzlich ist



diese Zelle seitlich geschützt: In die Cockpitwände integrierte Zylon-Schichten verhindern das Eindringen von Objekten. Bei rückwärtigen Unfällen nimmt eine CFK-Struktur am Getriebe die Aufprallenergie auf. Doppelte Radhalteseile haben sich seit der Saison 2014 bestens bewährt und verringern die Gefahr, dass sich die Räder bei Unfällen vom Rennwagen lösen. Sie haben aufgrund der Drehbewegung eine hohe kinetische Energie. Die Hochvolt-Schutzsysteme sorgen für sicher beherrschbare elektrische Ströme im Hybridsystem. In keiner anderen Motorsport-Disziplin schützt so viel Hochtechnologie den Fahrer vor oder bei Unfällen.

Ob Leistungsfähigkeit, Sicherheit der Rennwagen oder Förderung von Effizienz und Innovationen: In der Summe aller technologischen Eigenschaften bleibt die LMP1-Klasse weltweit einzigartig. Sie bleibt damit von höchster Relevanz für die Automobil-Zukunft.



Technische Daten Audi R18 (2016)

Stand: März 2016

Modell	Audi R18 (2016)
Fahrzeug	
Fahrzeugtyp	Le Mans Prototyp (LMP1)
Monocoque	Verbundfaser-Konstruktion aus Carbonfasern mit Aluminium-Wabenkern und Zylon-Seitenpanels, getestet nach den strengen FIA-Crash- und Sicherheitsstandards, Front- und Heckcrasher aus CFK
Bordnetz-Batterie	Lithium-Ionen-Batterie
Motor	
Motor	Audi TDI, V6-Motor mit Turboaufladung, 120-Grad-Zylinderwinkel, 4 Ventile pro Zylinder, 1 Garrett-VTG-Turbolader, Diesel-Direkteinspritzung TDI, Aluminium-Zylinder-Kurbelgehäuse voll tragend
Hubraum	4.000 ccm
Leistung	Über 378 kW (514 PS)
Drehmoment	Über 850 Nm
Hybridsystem	
Speicherart	Elektrochemisch durch Lithium-Ionen-Batterie, nutzbare Speicherkapazität über 2 MJ
Motor-Generator-Einheit (MGU)	Eine MGU an der Vorderachse, integriertes Sperrdifferenzial. Niedertemperatur-Kühlkreislauf für MGU, integrierte Leistungselektronik und Energiespeicher. Leistung MGU: über 350 kW bei Rekuperation/Boost (300 kW bei Boost in Le Mans)
Leistungsklasse	ERS 6 MJ (Wert gültig für Rennstrecke Le Mans)
Antrieb/Kraftübertragung	
Antriebsart	Heckantrieb, Traktionskontrolle (ASR), Allradantrieb e-tron quattro im Hybridbetrieb
Kupplung	CFK-Kupplung
Getriebe	Sequenzielles 6-Gang-Renngetriebe
Differenzial	Sperrdifferenzial hinten
Getriebegehäuse	CFK mit Titan-Inserts
Antriebswellen	Gleichlauf-Tripode-Verschiebe-Gelenkwellen
Fahrwerk/Lenkung/Bremse	
Lenkung	Zahnstangen-Servolenkung
Fahrwerk	Vorn und hinten Einzelrad-Aufhängung an unteren und oberen Querlenkern, Pushrod-System an der Vorderachse und Pullrod-System an der Hinterachse mit einstellbaren Stoßdämpfern, zwei Radhalteseile pro Rad
Bremsen	Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Monoblock-Leichtmetall-Bremssättel, belüftete Kohlefaser-Bremsscheiben vorn und hinten
Felgen	OZ-Schmiedefelgen aus Magnesium
Reifen	Michelin Radial, vorn: 31/71-18, hinten: 31/71-18
Gewichte/Abmessungen	
Länge	4.650 mm
Breite	1.900 mm
Höhe	1.050 mm
Mindestgewicht	875 kg
Tankinhalt	49,9 Liter



Fahreraufgebot

Kompakt und leistungsstark

Audi hat sein Fahreraufgebot für die Saison 2016 verändert. Sechs Einsatzpiloten – darunter vier Le-Mans-Sieger – sowie ein Ersatzfahrer bilden die Mannschaft für die FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC und die 24 Stunden von Le Mans.

In der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC geht Audi mit zwei R18 auf Titeljagd. Audi und Konzernschwester Porsche haben sich auf maximale Kosteneffizienz verständigt. Deshalb treten sie auch bei den 24 Stunden von Le Mans mit je zwei statt wie zuletzt drei Rennwagen an. „Wir haben zwei starke Fahrermannschaften am Start. Seit vielen Jahren beweisen sie mit Audi ihre Leistungsfähigkeit“, sagt Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich. „Unsere Piloten respektieren sich und treiben sich gegenseitig zu Höchstleistungen an.“

Die individuellen, aber auch die gemeinsamen Bilanzen ihrer Karrieren lassen keine Zweifel: Die Audi-Piloten zählen zu den Besten der Welt. Nicht weniger als vier Le-Mans-Siege und zwei Weltmeistertitel sind im Team vereint. Marcel Fässler, André Lotterer und Benoît Tréluyer haben die 24 Stunden von Le Mans bereits drei Mal gewonnen. Sie waren 2012 FIA-WEC-Weltmeister und sind mit zehn WEC-Laufsiegen die erfolgreichsten Fahrer in der Weltmeisterschaft. Loïc Duval war ein Jahr darauf Weltmeister und hat 2013 ebenfalls die 24 Stunden von Le Mans gewonnen. Sein Teamkollege Oliver Jarvis hat für Audi bereits einen Gesamtsieg bei den 12 Stunden von Sebring sowie einen Klassensieg bei den 24 Stunden von Daytona gefeiert. Lucas di Grassi bildet mit Duval und Jarvis ein starkes Team. Es existiert in dieser Formation erst seit 2015. Seit der zweiten Saisonhälfte des vergangenen Jahres hat es regelmäßig die eigenen Teamkollegen herausgefordert. Di Grassi hat sein Können mit alternativen Antrieben auch in der FIA Formula E unter Beweis gestellt: In der ersten Saison hat er den Titelkampf bis zum Finale offengehalten.

René Rast komplettiert den Kader als siebter Fahrer. Er zeigte im Vorjahr bei seinen Sportwagen-Einsätzen in Spa und Le Mans auf Anhieb gute Leistungen. Er steht als Ersatzfahrer für Le Mans zur Verfügung und setzt parallel dazu seine erfolgreiche GT3-Karriere fort. In dieser Disziplin hat er mit Audi bereits die 24-Stunden-Rennen in Spa und auf dem Nürburgring gewonnen.



Lucas di Grassi

Im Angriffsmodus

Wer Lucas di Grassi auf der Rennstrecke studiert, bekommt ein gutes Gefühl für seine sportliche Einstellung. Der Brasilianer nimmt alle Herausforderungen an. Er wahrt auch in hektischen Rennsituationen einen kühlen Kopf, ist stets zum Angriff bereit und setzt sein Können intelligent ein.

Lucas di Grassi im Zweikampf – das war in der Saison 2015 Rennen für Rennen sehenswert. Zum Beispiel beim Heimspiel von Audi auf dem Nürburgring im Kampf um ein Podiumsergebnis. Mit einer spannenden Paarung aus Angriffslust und fehlerfreier Routine legt sich der Südamerikaner mit seinen Gegnern an. Nie gibt er auf und kämpft fast immer um Podiumsplätze. Elf Mal hat der frühere Formel-1-Pilot inzwischen für Audi einen Pokal geholt. Ein Sieg, vier zweite und sechs dritte Plätze stehen nach Le Mans 2016 in seiner Bilanz.

Sein besonderes Können im Cockpit von Rennwagen mit alternativen Antrieben beweist di Grassi seit 2015 mit zwei Rennwagen. Neben dem Diesel-Hybridrennwagen von Audi in der FIA WEC steuert er auch einen elektrisch angetriebenen Monoposto. Er startet für das Team Abt Schaeffler Audi Sport in der FIA Formula E. In den beiden ersten Jahren der neuen Serie kämpfte er bis zum Finale um den Titel.

Über diese reiche Rennsport-Erfahrung hinaus ist der Brasilianer für Audi auch abseits der Strecke ein vielseitiger Repräsentant. Neben seiner Muttersprache Portugiesisch beherrscht er Englisch, Italienisch, Spanisch und verfügt über Grundkenntnisse in Französisch. In seiner Heimat hat der aus São Paulo stammende Rennfahrer an der IBMEC Business University studiert und ist Mitglied der Hochbegabten-Vereinigung MENSA.

Zusammen mit seiner Ehefrau Anna lebt Lucas di Grassi in Monaco. Als Ausgleichssportart zum Renngeschäft sammelt er im Triathlon neue Kräfte. Im vergangenen Winter tobte er sich auch in Colorado beim Eiskartfahren auf einer gefrorenen Piste aus. Sein großes Ziel bleibt, als erster Brasilianer die 24 Stunden von Le Mans zu gewinnen.



Biografie

Lucas di Grassi (BR)

Geburtsdatum: 11. August 1984

Geburtsort: São Paulo (BR)

Wohnort: Monaco (MC)

Familienstand: verheiratet

Größe/Gewicht: 1,79 m/75 kg

Motorsport seit: 1997 (Audi-Fahrer seit 2012)

Le-Mans-Starts: 4

Karriere

1997–2001 Kart, Panamerikanischer Kart-Meister (2000)

2002 2. Platz Brasilianische Formel-Renault-Meisterschaft

2003 2. Platz Südamerikanische Formel-3-Meisterschaft

2004 Britische Formel-3-Meisterschaft, 3. Platz GP Macau, Formel 3 Masters

2005 1. Platz GP Macau, 3. Platz Formel 3 Euro Serie, 3. Platz Formel 3 Masters, Formel-1-Test

2006 GP2-Serie, Formel-1-Test

2007 2. Platz GP2-Serie, Formel-1-Testfahrer

2008 3. Platz GP2-Serie, Formel-1-Reservefahrer

2009 3. Platz GP2-Serie, Formel-1-Reservefahrer

2010 Formel 1

2011 Formel-1-Reifentestfahrer, ILMC-Tests

2012 Formel-1-Reifentestfahrer, 24 Stunden Nürburgring, 3. Platz WEC São Paulo (Audi R18 ultra)

2013 2. Platz 12 Stunden Sebring, 3. Platz WEC Spa, 3. Platz 24 Stunden Le Mans (jeweils Audi R18 e-tron quattro)

2014 2. Platz 24 Stunden Le Mans, 4. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (jeweils Audi R18 e-tron quattro), FIA Formula E

2015 4. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 3. Platz WEC Austin (jeweils Audi R18 e-tron quattro), 3. Platz FIA Formula E

2016 FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 1. Platz WEC Spa, 3. Platz 24 Stunden Le Mans (jeweils Audi R18), 2. Platz FIA Formula E

www.lucasdigrassi.com.br

www.facebook.com/lucasdigrassiofficial



Twitter @LucasdiGrassi



Loïc Duval

Mit Audi zum Durchbruch

Schon früh in seiner Karriere bewies Loïc Duval, dass er zu den Schnellsten zählt. Als er 2012 zu Audi kam, erhielt er auch das entsprechende Material, sein Können in Siege umzusetzen.

Freundlich, direkt, prägnant: Der Stil von Loïc Duval im Interview ist so schnörkellos wie sein effizienter Fahrstil. Vier Jahre lang hielt er bei den 24 Stunden von Le Mans die Rundenbestzeit. Ausgerechnet sein Audi-Teamkollege André Lotterer brach diesen Rekord im Sommer 2015. Seine bislang erfolgreichste Saison hat Duval an der Seite von Allan McNish und Tom Kristensen erlebt. 2013 gewann das Trio die 24 Stunden von Le Mans und feierte am Jahresende den gemeinsamen Weltmeistertitel. „Das war eine sagenhafte Saison“, erinnert sich der Franzose. „In meiner Heimat ist das Interesse der Medien sprunghaft gestiegen.“

Der Profipilot, der in der Le-Mans-Woche 34 Jahre alt wurde, stammt aus Chartres – der Stadt des Lichts und des Parfüms, rund 130 Kilometer nordöstlich von Le Mans. Inzwischen lebt er mit Ehefrau Gaëlle und den Söhnen Hugo und Martin in der benachbarten Schweiz in Nyon nahe Genf.

Zu den Lieblingsstädten des Europäers zählt ausgerechnet Tokio. Neun Jahre seiner Karriere hat er in Japan verbracht. 2009 hat er dort mit der Formula Nippon die hochkarätigste einheimische Monoposto-Rennserie gewonnen. Echte Fahrerкурse wie Macau oder Suzuka zählen bis heute zu seinen Lieblingsstrecken. Neben dem Rennsport zählt Fußball zu den Leidenschaften des Franzosen. Ob bei offiziellen PR-Terminen, Spielen von Prominentenmannschaften oder einfach im privaten Umfeld – Duval ist ein leidenschaftlicher Kicker. Als historische Persönlichkeit fasziniert ihn der Seefahrer Christoph Kolumbus, als Roman die Reise „In 80 Tagen um die Welt“ von Jules Verne.

Seine ganz eigene Reise um die Welt führt ihn nicht nur mit der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC in neun Nationen. Darüber hinaus trat Loïc Duval ebenso wie Teamkollege Lucas di Grassi auch in der Saison 2015/16 in der Elektro-Rennserie FIA Formula E an.



Biografie

Loïc Duval (F)

Geburtsdatum: 12. Juni 1982

Geburtsort: Chartres (F)

Wohnort: Genf (CH)

Familienstand: verheiratet, zwei Söhne

Größe/Gewicht: 1,78 m/70 kg

Le-Mans-Starts: 7 (1 Sieg)

Karriere

1992–2001 Kart

2000 1. Platz Trophée Laborde, 3. Platz Kart-Weltmeisterschaft Formel A

2002 1. Platz Formel Campus Frankreich

2003 1. Platz Formel Renault Frankreich

2004 11. Platz Formel 3 Euro Serie, Mitglied Renault Driver Development

2005 6. Platz Formel 3 Euro Serie, Mitglied Renault Driver Development

2006 4. Platz Formel Nippon, 11. Platz Super GT Japan, Rookie-Pilot A1 Team Frankreich

2007 2. Platz Super GT Japan, 4. Platz A1 GP mit A1 Team Frankreich, 6. Platz Formel Nippon

2008 2. Platz Formel Nippon, 4. Platz A1 GP mit A1 Team Frankreich, 8. Platz 24 Stunden Le Mans, 1. Platz Rookie-Wertung Le Mans (Prix Jean Rondeau)

2009 1. Platz Formel Nippon, 3. Platz Teamwertung Asian Le Mans Series, 5. Platz A1 GP mit A1 Team Frankreich

2010 1. Platz Super GT Japan, 3. Platz Formel Nippon, 24 Stunden Le Mans

2011 1. Platz 12 Stunden Sebring, 3. Platz Super GT Japan, 5. Platz 24 Stunden Le Mans

2012 1. Platz WEC Spa (Audi R18 ultra), 2. Platz 12 Stunden Sebring (Audi R18 TDI), 5. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 ultra), 6. Platz Formel Nippon

2013 1. Platz 24 Stunden Le Mans, 1. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 1. Platz WEC Silverstone, 1. Platz WEC Austin (jeweils Audi R18 e-tron quattro), 3. Platz Superformula

2014 7. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro), Superformula

2015 4. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 3. Platz WEC Austin (jeweils Audi R18 e-tron quattro), FIA Formula E



2016 FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 1. Platz WEC Spa, 3. Platz 24
Stunden Le Mans (jeweils Audi R18), FIA Formula E

www.loicduval.com

www.facebook.com/Loic.Duval.Official

Twitter @loicduval



Marcel Fässler

Schweizer Uhrwerk

Marcel Fässler gehört zu einem Fahrertrio, das bei Audi seit 2010 Maßstäbe setzt: Keine andere Kombination war in so kurzer Zeit so erfolgreich. In der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC hat kein Konkurrent mehr Siege als Fässler und seine Teamkollegen André Lotterer und Benoît Tréluyer.

Müsste man den Beruf von Marcel Fässler erraten, so wäre die Trefferquote eher gering. In seiner ruhigen Art ist der vierfache Familienvater aus dem ländlichen Einsiedeln im Kanton Schwyz eher der Inbegriff eines in sich ruhenden Schweizers als eines entfesselten Profipiloten. Für sein Heimatland hat er 2012 den ersten Automobil-Weltmeistertitel eingefahren. Kaum ein anderer Pilot im Fahrerlager arbeitet so hart an seiner sportlichen Form wie Fässler. Er wurde in dieser Saison 40 Jahre alt, lässt in Sachen Fitness aber viele jüngere Konkurrenten hinter sich.

Das Bild von Wilhelm Tell auf der Rückseite seines Rennfahrerhelms steht symbolisch für die Einstellung des Rennfahrers. Ebenso wie der legendäre Schweizer Freiheitskämpfer verkörpert Fässler grundsätzliche Werte seiner Heimat. Äußerste Präzision zählt zu seinen Maßstäben. Seine sportliche Vielseitigkeit lebt der Audi-Pilot in seiner idyllischen Heimat aus. Vor seiner Haustür breitet sich der Sihlsee aus, der zum Kanufahren einlädt. Im umgebenden Gebirge sind anspruchsvolle Mountainbike-Touren und Passüberquerungen möglich. Die Bergpfade eignen sich für ehrgeizige Jogging-Einheiten und im Winter führen Langlauf-Loipen direkt am Hause Fässler entlang.

So kann sich der Eidgenosse, der seine größten Karriereerfolge im Zeichen der Vier Ringe feierte, in seiner Heimat perfekt vom Stress einer Weltmeisterschaft entspannen. Ehefrau Isabel und die vier Töchter des Paares bilden den familiären Ruhepol zu einem weltweiten Rennsport-Programm. Marcel Fässler setzt mit seinen Erfolgen Maßstäbe. Drei Mal hat er mit seinen Teamkollegen bereits die 24 Stunden von Le Mans gewonnen, 2012 war er Weltmeister. Und mit zehn Einzelsiegen in den ersten vier WEC-Jahren sind der Schweizer und seine Mitstreiter die erfolgreichsten Piloten im Feld.



Biografie

Marcel Fässler (CH)

Geburtsdatum: 27. Mai 1976

Geburtsort: Einsiedeln (CH)

Wohnort: Gross (CH)

Familienstand: verheiratet, vier Töchter

Größe/Gewicht: 1,78 m/78 kg

Le-Mans-Starts: 11 (3 Siege)

Karriere

1985–1994 Kart

1993 3. Platz Winfield-Rennfahrerschule Frankreich

1995 3. Platz Französische Formel Renault Campus

1996 3. Platz Französische Formel Renault, „Rookie of the Year“

1997 11. Platz Französische Formel-3-Meisterschaft, 1. Platz Formel-Campus-Einladungsrennen Macau

1998 4. Platz Französische Formel-3-Meisterschaft

1999 2. Platz Deutsche Formel-3-Meisterschaft

2000 4. Platz DTM

2001 4. Platz DTM

2002 4. Platz DTM

2003 3. Platz DTM

2004 9. Platz DTM

2005 11. Platz DTM

2006 4. Platz European Le Mans Series, 2. Platz 24 Stunden Spa, 24 Stunden Le Mans

2007 1. Platz 24 Stunden Spa, A1GP-Serie, European Le Mans Series, 24 Stunden Le Mans

2008 4. Platz FIA-GT-Meisterschaft, International GT Open, zwei Starts in der American Le Mans Series (Audi R10 TDI), 24 Stunden Le Mans

2009 1. Platz International GT Open, 3. Platz 24 Stunden Spa (Audi R8 LMS), 24 Stunden Le Mans

2010 2. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R15 TDI)

2011 1. Platz 24 Stunden Le Mans, Intercontinental Le Mans Cup (jeweils Audi R18 TDI), 3. Platz 24 Stunden Nürburgring (Audi R8 LMS)



2012 1. Platz 24 Stunden Le Mans, 1. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 1. Platz WEC Silverstone, 1. Platz WEC Bahrain (jeweils Audi R18 e-tron quattro), 24 Stunden Spa (Audi R8 LMS ultra)

2013 1. Platz 12 Stunden Sebring, 2. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 1. Platz WEC Spa, 1. Platz WEC São Paulo, 1. Platz WEC Shanghai, 5. Platz 24 Stunden von Le Mans (jeweils Audi R18 e-tron quattro)

2014 1. Platz 24 Stunden Le Mans, 1. Platz WEC Austin, 2. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (jeweils Audi R18 e-tron quattro)

2015 1. Platz WEC Silverstone, 1. Platz WEC Spa, 2. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 3. Platz 24 Stunden von Le Mans (jeweils Audi R18 e-tron quattro)

2016 FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18), 1. Platz GTLM-Klasse 24 Stunden Daytona, 1. Platz GTLM-Klasse 12 Stunden Sebring

www.mfspeed.ch

www.facebook.com/pages/Marcel-Fässler/433092060095169



Oliver Jarvis

Lust auf mehr

In der Saison 2015 bestritt Oliver Jarvis zum ersten Mal eine komplette Saison in der FIA WEC mit Audi. Nach einer deutlichen Aufwärtskurve in der zweiten Saisonhälfte 2015 erhofft sich der Brite für sein zweites Jahr mehr Punkte und Pokale.

Fast glaubte man, Petrus hätte es in der Saison 2015 auf Oliver Jarvis abgesehen gehabt: Sowohl in Japan als auch in China ging genau dann heftiger Regen nieder, als der Brite im Cockpit des Audi R18 e-tron quattro saß. Beide Male schlug sich Jarvis mit Bravour. „Das war harte Arbeit“, erinnert sich der 32 Jahre alte Rennfahrer. „Insgesamt hat meine erste volle WEC-Saison viel Spaß gemacht. Schön ist, dass wir als Team immer besser zusammengewachsen sind und unsere Leistungen gesteigert haben.“

Zum ersten Mal bestritt der Profi, der seit 2008 für Audi fährt, eine komplette WEC-Saison zusammen mit Lucas di Grassi und Loïc Duval, denn in den Jahren zuvor setzte Audi nach Le Mans kein drittes Auto mehr ein. 2012 und 2013 stand Jarvis mit Audi in Le Mans jeweils auf dem Podium. 2013 feierte er auch seinen ersten LMP-Sportwagen-Sieg bei den 12 Stunden von Sebring. Im gleichen Jahr gewann er für Audi im R8 LMS auch die GT-Klasse der 24 Stunden von Daytona. Seine erste WEC-Saison verlief nicht ganz nach Plan: Nur 16 von 52 möglichen Punkten aus den ersten beiden Rennen spiegelten die Ambitionen des Fahrertrios nur unzureichend wider. Umso konstanter die Leistungen in der zweiten Saisonhälfte. Jarvis und seine Mitstreiter waren regelmäßige Anwärter auf das Podium und errangen am Ende Tabellenplatz vier. „2016 wollen wir von Anfang an bei der Musik sein und unsere Langstrecken-Qualitäten beweisen“, sagt Jarvis, der auch im neuen Jahr mit seinen bisherigen Teamkollegen startet.

Wenn seine Gedanken einmal nicht um Rennsport kreisen, kann der Brite am besten im Kreis seiner Familie entspannen. Er lebt mit Ehefrau Chelsea in Burwell nahe Cambridge. Das Paar hat im September 2015 geheiratet und hat eine gemeinsame Tochter.



Biografie

Oliver Jarvis (GB)

Geburtsdatum: 9. Januar 1984

Geburtsort: Burwell (GB)

Wohnort: Burwell (GB)

Familienstand: verheiratet, eine Tochter

Größe/Gewicht: 1,80 m/70 kg

Le-Mans-Starts: 6

Karriere

1997 1. Platz Kart Nationen-Rennen (englisches Team), 1. Platz TV Masters, Britische Formel-JICA-Kart-Junior-Meisterschaft, McLaren Mercedes „Champions of the Future (JICA)“

1999 1. Platz Britische Formel-JICA-Kart-Junior-Meisterschaft, 1. Platz Ayrton-Senna-Memorial-Cup Suzuka

2002 Britische Formel-Ford-Winter-Meisterschaft, Britische Formel-Ford-Meisterschaft

2003 Britische Formel-Renault-Winter-Meisterschaft, Britische Formel-Ford-Meisterschaft, Formel-Ford-Festival

2004 Britische Formel-Renault-Meisterschaft, Britische Formel-Renault-Winter-Meisterschaft

2005 1. Platz Britische Formel-Renault-Meisterschaft; Sieg beim Förderpreis „McLaren Autosport BRDC Award“

2006 2. Platz Britische Formel-3-Meisterschaft (1. Platz Rookies-Klasse), A1GP World Cup of Motorsport für das A1 Team Great Britain

2007 1. Platz Formel-3-Grand-Prix Macau, 3. Platz Japanische Formel-3-Meisterschaft, A1GP World Cup of Motorsport für A1 Team Great Britain

2008 13. Platz DTM (Audi A4 DTM)

2009 9. Platz DTM (Audi A4 DTM), 3. Platz Lauf 1 Asian Le Mans Series (Audi R10 TDI)

2010 9. Platz DTM (Audi A4 DTM), 24 Stunden Le Mans (Audi R10 TDI)

2011 10. Platz DTM (Audi A4 DTM)

2012 3. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 ultra), FIA-GT1-Weltmeisterschaft (Audi R8 LMS ultra)



2013 1. Platz 12 Stunden Sebring, 3. Platz WEC Spa, 3. Platz 24 Stunden Le Mans (jeweils Audi R18 e-tron quattro), 1. Platz GT-Klasse 24 Stunden Daytona (Audi R8 GRAND-AM), 4. Platz 24 Stunden Spa (Audi R8 LMS ultra)

2014 24 Stunden Le Mans (Audi R18 e-tron quattro), Super GT

2015 4. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 3. Platz WEC Austin (jeweils Audi R18 e-tron quattro)

2016 FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 1. Platz WEC Spa, 3. Platz 24 Stunden Le Mans (jeweils Audi R18)

www.oliverjarvis.com

www.facebook.com/olly.jarvis.73

Twitter @ollyjarvis



André Lotterer

Der Vielseitige

André Lotterer passt in keine Kategorie – genau das macht ihn für Fans und Medien so interessant. Er hat deutsche Wurzeln, hat aber fast nie in Deutschland gelebt. Die Vier Ringe hat er auch privat verinnerlicht und findet dennoch Raum für andere Träume. Er ist ein überaus loyaler Rennfahrer, der zugleich auch das Image des Rebells pflegen kann. Und er ist ein Superstar zum Anfassen, einer der schnellsten und zuverlässigsten Sportwagen-Piloten.

Was bei anderen Piloten aufgesetzt wirken mag, ist bei ihm ganz natürlich: Die Loyalität zur Marke reicht weit über den Terminkalender und den aktuellen Dienstwagen hinaus. André Lotterer hat sich privat einen der seltensten Audi aller Zeiten gekauft – einen Audi Sport quattro, das ehemalige Basisauto für die Rallye-Weltmeisterschaft. Und wenn er historischen Motorsport betreibt, dann Tourenwagensport mit einem Audi Coupé aus den achtziger Jahren oder Rallyes mit einem Gruppe-B-Audi. Und doch bleibt genügend Raum für andere Träume. Sie stehen seinem Bekenntnis zur Marke nicht im Weg. Für eine Automobilzeitschrift lässt er sich durchaus inmitten seiner Sammlung alter amerikanischer Muscle-Cars ablichten. In seiner Freizeit restauriert er auch mal einen Sportwagen-Klassiker, der keine Vier Ringe im Kühlergrill hat. Zu einem Fototermin mit dem Audi R8* erscheint er in Steve-McQueen-T-Shirt und Lederjacke. Die Rolle des Markenbotschafters mit Bewegungsfreiheit ist Teil des Kosmos von André Lotterer.

Unterhalb dieser Oberfläche ist er ein Racer durch und durch. Sein Speed? Zehn Siege und ein WM-Titel mit seinen Teamkollegen seit 2012. Zehn schnellste Rennrunden im gleichen Zeitraum. Darunter auch die legendären 3.17,475 Minuten im Vorjahr in Le Mans – die schnellste je gefahrene Rennrunde an der Sarthe mit einem Schnitt von 248 km/h. Sein Gesichtsausdruck, wenn er dem Cockpit entsteigt? Ein jungenhaftes Lächeln und zurückhaltende Freude.

Das Leben von André Lotterer spielt sich in einem anderen Tempo-Kosmos ab. Es pendelt zwischen Monaco, seiner zweiten Heimat Tokio, der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC mit Audi und der japanischen Rennserie Superformula. Stillstand ist in diesem Leben nicht vorgesehen.



Biografie

André Lotterer (D)

Geburtsdatum: 19. November 1981

Geburtsort: Duisburg (D)

Wohnort: Tokio (J)

Familienstand: ledig

Größe/Gewicht: 1,84 m/74 kg

Le-Mans-Starts: 8 (3 Siege)

Karriere

1989–1997 Kart, 1. Platz Junior-Kart-Weltmeisterschaft 1995

1998 1. Platz Formel BMW ADAC Junior Cup

1999 1. Platz Formel BMW ADAC, 5. Platz Formel-Renault-Eurocup

2000 4. Platz Deutsche Formel-3-Meisterschaft

2001 7. Platz Britische Formel-3-Meisterschaft, 2. Platz Formel-3-Masters Zandvoort

2002 Formel-1-Testfahrer, 3. Platz 24 Stunden Spa, ein ChampCar-Rennen

2003 4. Platz Formel Nippon, „Rookie of the Year“; Japanische GT-Meisterschaft

2004 2. Platz Formel Nippon, 8. Platz Japanische GT-Meisterschaft

2005 4. Platz Formel Nippon, 9. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft

2006 3. Platz Formel Nippon, 1. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft

2007 4. Platz Formel Nippon, 6. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft

2008 3. Platz Formel Nippon, 3. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft

2009 3. Platz Formel Nippon, 1. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft,
7. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R10 TDI), 24 Stunden Nürburgring, ein Rennen
A1GP-Serie

2010 2. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R15 TDI), 2. Platz Japanische Super-GT-
Meisterschaft, 2. Platz Formel Nippon

2011 1. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 TDI), 1. Platz Formel Nippon

2012 1. Platz 24 Stunden Le Mans, 1. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft
WEC, 1. Platz WEC Silverstone, 1. Platz WEC Bahrain (jeweils Audi R18 e-tron
quattro), 4. Platz Formel Nippon, 6. Platz 24 Stunden Spa (Audi R8 LMS ultra)

2013 2. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 1. Platz WEC Spa, 1. Platz
WEC São Paulo, 1. Platz WEC Shanghai, 5. Platz 24 Stunden Le Mans (jeweils Audi
R18 e-tron quattro), 3. Platz 24 Stunden Spa (Audi R8 LMS ultra), 2. Platz
Superformula



2014 1. Platz 24 Stunden Le Mans, 1. Platz WEC Austin, 2. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (jeweils Audi R18 e-tron quattro), 3. Platz Superformula

2015 1. Platz WEC Silverstone, 1. Platz WEC Spa, 2. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 3. Platz 24 Stunden von Le Mans (jeweils Audi R18 e-tron quattro), 3. Platz Superformula

2016 FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18), Superformula

www.facebook.com/alotterer

Twitter [@andre_lotterer](https://twitter.com/andre_lotterer)



René Rast

Müheles zum Ziel

René Rast beeindruckt auf jeder neuen Stufe in seiner Karriereleiter mit Leistung – schon immer. Im Volkswagen-Konzern gelang dem Deutschen auf diese Weise eine bemerkenswerte Laufbahn, die ihn bis nach Le Mans führte. 2016 vertritt er die Farben von Audi als Le-Mans-Ersatzfahrer und als GT-Pilot.

150 PS starkes Einsteigermodell mit Frontantrieb im Markenpokal. Reinrassiger GT3-Sportwagen mit 560 PS. Le-Mans-Prototyp mit Allradantrieb und Hybridsystem: René Rast hat in mehr als einem Jahrzehnt im Volkswagen-Konzern viele Rennwagen pilotiert. Mit großem Erfolg, wie die Siege in den Markenpokalen VW Polo Cup, Porsche Carrera Cup und Porsche Supercup zeigen. Auch im Wettbewerb mit den Fahrern anderer Marken setzte er sich durch, so im ADAC GT Masters, bei den 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring, in Spa und in Daytona in seiner Klasse.

In der Saison 2015 wartete die bislang anspruchsvollste Aufgabe auf den gebürtigen Westfalen. Zum ersten Mal bestritt er für Audi zwei Läufe zur FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC. Bei den 6 Stunden von Spa erreichte er mit seinen Teamkollegen den vierten Platz. Bei den 24 Stunden von Le Mans kämpfte er um eine Position im Spitzenfeld, als ein Defekt mit Folgeschäden das Team bis auf den siebten Platz zurückwarf. In der Saison 2016 ist Rast als Reservepilot nominiert. Die Stammpiloten teilen sich die verbliebenen beiden Cockpits.

Das heißt allerdings nicht, dass René Rast keine Rennen mehr fährt. Im GT3-Sportwagen von Audi beweist der 29 Jahre alte Profi sein Talent rund um den Globus. Im Herbst 2015 errang er auf dem Straßenkurs von Macau Platz zwei. Im Januar 2016 gelang ihm der Sieg in der GTD-Klasse bei den 24 Stunden von Daytona mit drei Sekunden Vorsprung.

Die scheinbare Mühelosigkeit, mit der er seine Leistungen im Cockpit abrufft, überträgt er auch auf sein Umfeld. Fast beiläufig kommentiert er seinen Einsatz. Er hat im Gespräch mit seinem Team oder Journalisten stets ein Lächeln im Gesicht. Und er bleibt selbst dann charmant und offen, wenn eine hoffnungslose Rennsituation nun wirklich keinen Anlass dazu gibt. René Rast ist ein schneller, reifer und professioneller Sympathieträger.



Biografie

René Rast (D)

Geburtsdatum: 26. Oktober 1986
Geburtsort: Minden (D)
Wohnort: Bregenz (A)
Familienstand: ledig
Größe/Gewicht: 1,79 m/64 kg
Motorsport seit: 1996 (Audi-Fahrer seit 2009)
Le-Mans-Starts: 3

Karriere

1996–2002 Kart

2002 1. Platz Deutscher ICA-Junioren-Kart-Cup

2003 Formel BMW ADAC

2004 Formel BMW ADAC

2005 1. Platz ADAC Volkswagen Polo Cup

2006 2. Platz Seat León Supercopa

2007 10. Platz Porsche Carrera Cup, 8. Platz 24 Stunden Nürburgring

2008 1. Platz Porsche Carrera Cup, 6. Platz Porsche Supercup

2009 2. Platz Porsche Supercup, VLN (Audi R8 LMS)

2010 1. Platz Porsche Supercup, ADAC GT Masters

2011 1. Platz Porsche Supercup, 5. Platz Porsche Carrera Cup, ADAC GT Masters (Audi R8 LMS)

2012 1. Platz Porsche Supercup, 1. Platz Porsche Carrera Cup, 1. Platz 24 Stunden Spa (Audi R8 LMS ultra), 1. Platz GT-Klasse 24 Stunden Daytona, ADAC GT Masters (Audi R8 LMS ultra)

2013 2. Platz GT-Klasse 24 Stunden Daytona (Audi R8 GRAND-AM), 6. Platz FIA GT Series, 6. Platz ADAC GT Masters, Blancpain Endurance Series (jeweils Audi R8 LMS ultra)

2014 1. Platz ADAC GT Masters, 1. Platz 24 Stunden Nürburgring, 1. Platz 24 Stunden Spa, 6. Platz Blancpain GT Series (jeweils Audi R8 LMS ultra), 4. Platz LMP2-Klasse 24 Stunden Le Mans

2015 2. Platz FIA GT World Cup Macau (Audi R8 LMS), 4. Platz WEC Spa, 7. Platz 24 Stunden Le Mans (jeweils Audi R18 e-tron quattro)



2016 1. Platz GTD-Klasse 24 Stunden Daytona (Audi R8 LMS), Reservefahrer für die 24 Stunden von Le Mans (Audi R18), FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 24 Stunden Nürburgring (Audi R8 LMS), 24 Stunden Spa (Audi R8 LMS)

www.rene-rast.de

www.facebook.com/pages/René-Rast/438204456206325

Twitter: @renerastracing



Benoît Tréluyer

Zwei und vier Räder

Die wenigsten Automobil-Rennfahrer haben im Zweirad-Rennsport begonnen. Benoît Tréluyer ist eine der seltenen Ausnahmen von dieser Regel. Im Alter von sechs Jahren begann er im Motocross-Sport, dem er sieben Jahre lang treu blieb. Heute ist er mit vier Rädern ein gefeierter Weltmeister und dreimaliger Le-Mans-Sieger. Seine Liebe zum Zweirad pflegt er noch immer.

Wer Benoît Tréluyer nach einer Sommerpause im WEC-Fahrerlager begegnet, erkennt leicht, ob er wieder eine Motorrad-Tour ins Gelände gewagt hat – durchaus auch bei Wettbewerben. Ein paar Brandwunden oder Schnitte sind noch das geringste Tribut des unerschütterlichen Glaubens aller Motocrosser an kunstvolle Schwerelosigkeit.

In seiner südfranzösischen Heimat kann Tréluyer dieses Hobby perfekt ausüben. Sein Wohnort Gordes thront auf einem Felsvorsprung der Monts de Vaucluse. Darunter erstreckt sich das weitläufige Tal des Flusses Coulon, dessen Flanken sich bis zum Luberon-Gebirge erstrecken. Mit Ehefrau Melanie und Sohn Jules lebt der Audi-Fahrer, der aus der Bretagne stammt, in einem Natursteinhaus. Er genießt die Landschaft der Provence für allerlei Ausflüge mit motorisierten wie auch muskelbetriebenen Zweirädern. Auch kulinarisch weiß die Region zu verwöhnen: Im milden südfranzösischen Klima gedeihen auf dem Anwesen von Tréluyer Oliven. Ihr Öl passt perfekt zur mediterranen Küche der Region.

Sportlich hat sich der Franzose über einen langen Karriereweg in Japan bis an die Weltspitze gearbeitet. Bereits seit 2010 formt er mit André Lotterer und Marcel Fässler ein ausgeglichenes Trio. Es hat sich mit zehn Einzelsiegen – darunter drei Le-Mans-Erfolge – zur erfolgreichsten WEC-Fahrrermannschaft entwickelt. Am Ende der Saison 2016 wird dieses Aufgebot so lange bestehen wie zuvor kein anderes Audi-Fahrertrio.

Die internationalen Erfolge haben Tréluyers freundlichen Charakter kein bisschen beeinträchtigt. Mit seiner unkomplizierten Natur passt sich Ben, wie ihn alle nennen, perfekt ins Team ein. Immer stellt er sich in den Dienst der gemeinsamen Aufgabe. Bei Fans und Medien ist er ein beliebter und geachteter Gesprächspartner.



Biografie

Benoît Tréluyer (F)

Geburtsdatum: 7. Dezember 1976

Geburtsort: Alençon (F)

Wohnort: Gordes (F)

Familienstand: verheiratet, ein Sohn

Größe/Gewicht: 1,78 m/68 kg

Le-Mans-Starts: 12 (3 Siege)

Karriere

1983–89 Motocross

1990–94 Kart

1995 Formel Campus

1996 11. Platz Französische Formel-Renault-Meisterschaft

1997 6. Platz Französische Formel-Renault-Meisterschaft

1998 9. Platz Französische Formel-3-Meisterschaft

1999 3. Platz Französische Formel-3-Meisterschaft, 3. Platz Formel-3-Superprix
Korea

2000 5. Platz Japanische Formel-3-Meisterschaft, 4. Platz Formel-3-Masters

2001 1. Platz Japanische Formel-3-Meisterschaft, 2. Platz Formel-3-Grand-Prix
Macau, 3. Platz Formel-3-Superprix Korea, Japanische GT-Meisterschaft

2002 Japanische GT-Meisterschaft, Formel Nippon, 3. Platz GTS-Klasse 24 Stunden
Le Mans

2003 7. Platz Japanische GT-Meisterschaft, 2. Platz Formel Nippon

2004 11. Platz Japanische GT-Meisterschaft, 4. Platz Formel Nippon, 4. Platz 24
Stunden Le Mans

2005 11. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft, 6. Platz Formel Nippon

2006 8. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft, 1. Platz Formel Nippon

2007 11. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft, 2. Platz Formel Nippon, 6. Platz
LMP1-Klasse 24 Stunden Le Mans

2008 1. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft, 8. Platz Formel Nippon, 7. Platz
24 Stunden Le Mans

2009 4. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft, 2. Platz Formel Nippon, 24
Stunden Le Mans

2010 2. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R15 TDI), 7. Platz Japanische Super-GT-
Meisterschaft



2011 1. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 TDI), 2. Platz Japanische Super-GT-Meisterschaft

2012 1. Platz 24 Stunden Le Mans, 1. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 1. Platz WEC Silverstone, 1. Platz WEC Bahrain (jeweils Audi R18 e-tron quattro)

2013 1. Platz 12 Stunden Sebring, 2. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 1. Platz WEC Spa, 1. Platz WEC São Paulo, 1. Platz WEC Shanghai, 5. Platz 24 Stunden von Le Mans (jeweils Audi R18 e-tron quattro)

2014 1. Platz 24 Stunden Le Mans, 1. Platz WEC Austin, 2. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (jeweils Audi R18 e-tron quattro)

2015 1. Platz WEC Silverstone, 1. Platz WEC Spa, 2. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 3. Platz 24 Stunden von Le Mans (jeweils Audi R18 e-tron quattro)

2016 FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18)

www.benoittreluyer.com

www.facebook.com/BenoitTreluyer

Twitter @BenoitTreluyer

Audi Sport Team Joest

Die Dauerbrenner

Mehr als ein halbes Jahrhundert persönlicher Erfahrung bringt Reinhold Joest in die Zusammenarbeit mit Audi ein. Seit 1999 formen das Team aus dem Odenwald und die Marke mit den Vier Ringen eine feste Größe im Langstrecken-Rennsport.

Nur wenige andere Teams können auf eine so lange Historie zurückblicken. 1962 begann Reinhold Joest seine eigene Karriere im Motorsport, zwischen 1969 und 1981 fuhr er als Rennfahrer drei Podiumsplätze bei den 24 Stunden von Le Mans ein. Seine größten Erfolge aber feierte Joest als Teamchef. 1984, 1985, 1996 und 1997 besiegte der Privatier beim prestigeträchtigsten Langstrecken-Rennen der Welt die Teams der großen Automobilhersteller. Seit 1999 hat er den Klassiker elf Mal mit Audi gewonnen.

Der Teambesitzer vertraut seit mehr als zwei Jahrzehnten auf Ralf Jüttner. Der Ingenieur hält als Teamdirektor und Technischer Direktor die Fäden im Rennalltag in der Hand. Eines der Wesensmerkmale der Mannschaft aus Wald-Michelbach ist das große taktische Können. Audi und das Audi Sport Team Joest haben gemeinsam über Jahre hinweg viele große Sportwagen-Klassiker und Serien gewonnen – ob die 24 Stunden von Le Mans, die 12 Stunden von Sebring, das „Petit-Le-Mans“-Rennen oder die American Le Mans Series. Unvergessen bleiben strategische Meisterleistungen, die in fast aussichtslosen Situationen das Blatt zugunsten der Vier Ringe gewendet haben.

Viele Gesichter sind bereits seit Jahren, einige sogar seit Jahrzehnten für Reinhold Joest tätig. So hat der Teambesitzer eine Mannschaft aufgebaut, die in der Sportwagen-Disziplin seit Langem weltweit zur Spitze zählt. Das können nur wenige Konkurrenten für sich beanspruchen.



Erfolgsbilanz

Die Erfolge von Joest Racing

Sieger 24 Stunden Le Mans

1984, 1985, 1996, 1997, 2000, 2001, 2002, 2006, 2007, 2008, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 (seit 2000 mit Audi)

Sieger FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC)

2012, 2013 (alle mit Audi)

Sieger American Le Mans Series

2000, 2001, 2002, 2003 (alle mit Audi)

Sieger Le Mans Series

2008 (Audi)

Sieger 12 Stunden Sebring

2000, 2001, 2002, 2003, 2006, 2007, 2009, 2012, 2013 (alle mit Audi)

Sieger ITC

1996

Sieger 24 Stunden Daytona

1980

Sieger 12 Stunden Bathurst

2011 (Audi)



FIA WEC 2016

Intensiver Titelkampf

Die FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC startet mit vielen Neuerungen in ihre fünfte Saison. Das Jahr 2016 steht im Zeichen einer intensiveren Motorleistungs- und Kostenkontrolle. Gleichzeitig steigt der Wettbewerbsdruck der engagierten Hersteller.

72 Stunden Renngeschehen – 2016 wird die FIA WEC so präsent sein wie noch nie zuvor. Bei erstmals neun statt wie zuvor acht Läufen müssen die Automobilhersteller zweierlei beweisen: Ihre Technik soll nicht nur serienrelevant sein, sondern auch höchste Standfestigkeit aufweisen. Allein bei den 24 Stunden von Le Mans absolvieren die Teams rund 5.000 Kilometer. Das ist eine Distanz, die fast einer gesamten Formel-1-Saison entspricht. Zugleich gilt seit 2014 ein Effizienz-Reglement. Es hat den sparsamen Umgang mit Kraftstoff zur Voraussetzung für den Erfolg gemacht hat. Damit treibt der Langstrecken-Rennsport perfekt jene Technologien voran, die auch für die Großserie elementar sind: vom Leichtbau über den Verbrennungsmotor bis hin zum Hybridsystem, der Aerodynamik und Detaillösungen in anderen Bereichen.

Wie bemerkenswert die Fortschritte sind, zeigen die Rundenzeiten. Obwohl sich das Reglement kaum geändert hat, benötigte André Lotterer 2015 in Le Mans für seine schnellste Rennrunde 2,5 Prozent weniger Zeit als noch ein Jahr zuvor – als Ergebnis reiner Effizienzsteigerungen.

2016 sind die Hersteller in der führenden LMP1-Klasse noch stärker gefordert. Der Geschwindigkeitszuwachs soll durch eine geringere Energiemenge wieder abgebaut werden. So wollen es die Verantwortlichen beim Automobil-Weltverband FIA, beim Le-Mans-Veranstalter ACO und in der WEC. Deshalb stehen pro Runde 10 Megajoule weniger Kraftstoffenergie zur Verfügung. Das sind etwa 7,5 Prozent weniger als zuvor – ein deutlicher Einschnitt. In Le Mans darf das Hybridsystem zudem nicht mehr als 300 kW Leistung abgeben. Auch die aerodynamische Entwicklung wird stärker kontrolliert: 2016 sind höchstens drei Karosserievarianten im Lauf der Saison erlaubt, ein Jahr später nur noch zwei Entwicklungsstufen. Um Kosten zu sparen, greifen außerdem Begrenzungen bei den Tests und bei der Windkanal-Erprobung.



Auch das hohe Sicherheitsniveau der LMP1-Rennwagen verbessert sich nochmals. Größere Öffnungen in den Radhäusern der Vorderachse verringern das Risiko von Auftrieb. Solche Effekte entstehen bei seitlicher Anströmung. Ein weiterer Punkt betrifft das Cockpit. Hier ist die Polsterung zum Schutz des Fahrerkopfes großzügiger dimensioniert.

Technologisch schlägt nicht nur Audi zur Saison 2016 neue Wege ein. Auch die Konkurrenz legt nach. Audi erwartet ein Dreikampf mit Porsche und Toyota, der so hart ist wie noch nie zuvor. Jeder der drei Hersteller war in den vergangenen vier Jahren mindestens einmal FIA-WEC-Weltmeister in Fahrer- und Markenwertung.

Die Automobilhersteller messen sich in diesem Jahr bei neun Veranstaltungen in Asien, Europa, Nord- und Mittelamerika. Am 17. April beginnt die Saison wiederum in Silverstone (Großbritannien). Am 7. Mai folgt das Rennwochenende in Spa (Belgien). Als Saisonhöhepunkt stehen die 24 Stunden von Le Mans (Frankreich) am 18./19. Juni im Programm. Nach dem Deutschland-Gastspiel auf dem Nürburgring am 24. Juli startet die WEC am 3. September erstmals in Mexiko. Dem Lauf in Austin (USA) am 17. September schließen sich drei asiatische Rennen an. In Fuji (Japan) startet die FIA WEC am 16. Oktober, in Shanghai (China) am 6. November und beim Finale in Bahrain am 19. November.



Die FIA-WEC-Läufe

Erstklassiger Kalender

Die WEC fährt auch 2016 auf einigen der besten Rennstrecken der Welt. Die Klassiker in Silverstone und Spa zählen ebenso dazu wie der Traditionskurs in Fuji, die ungewöhnliche Anlage in Austin und der einzigartige Kurs von Le Mans.

1. Lauf: 17. April, 6 Stunden Silverstone (GB)

Streckenlänge:

5,891 Kilometer

Siege der LMP-Rennwagen von Audi:

2004 Allan McNish/Pierre Kaffer, Audi R8; 2005 Allan McNish/Stéphane Ortelli, Audi R8; 2008 Dindo Capello/Allan McNish, Audi R10 TDI; 2012 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, Audi R18 e-tron quattro; 2013 Loïc Duval/Tom Kristensen/Allan McNish, Audi R18 e-tron quattro; 2015 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, Audi R18 e-tron quattro

Streckenbeschreibung von Lucas di Grassi:

„Der Saisonauftakt in Silverstone steht für eine schöne Mischung. Ursprünglich war es einmal eine Hochgeschwindigkeits-Strecke auf einem ehemaligen Flughafen. Inzwischen sind mehrere enge Passagen im ersten Streckensektor hinzugekommen. Dadurch ist bei der Abstimmung des Rennwagens ein guter Kompromiss gefragt. Als Fahrer genießen wir die schnellen Kurven wie Maggotts oder Becketts ganz besonders. In einem LMP1-Rennwagen machen diese Passagen unglaublich Spaß.“

2. Lauf: 7. Mai, 6 Stunden Spa-Francorchamps (B)

Streckenlänge:

7,004 Kilometer

Siege der LMP-Rennwagen von Audi:

2003 Seiji Ara/Tom Kristensen, Audi R8; 2004 Jamie Davies/Johnny Herbert, Audi R8; 2012 Romain Dumas/Loïc Duval/Marc Gené, Audi R18 ultra; 2013 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, Audi R18 e-tron quattro; 2015 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, Audi R18 e-tron quattro; 2016 Lucas di Grassi/Loïc Duval/Oliver Jarvis, Audi R18



Streckenbeschreibung von Marcel Fässler:

„Der Kurs von Spa ist für jeden Rennfahrer etwas Besonderes. Die Strecke hat ihren traditionellen Charakter in die Neuzeit gerettet. Die vielen Höhenunterschiede im Verlauf jeder Runde machen richtig Spaß. Die berühmte Kurve Eau Rouge, aber auch die schnelle Doppel-Linkskurve bei Pouhon und die Blanchimont-Sektion auf dem Rückweg in Richtung Start und Ziel sind im Audi R18 fantastisch. Zwei Mal haben meine Teamkollegen und ich in den vergangenen drei Jahren in Belgien schon gewonnen.“

3. Lauf: 18.–19. Juni, 24 Stunden Le Mans (F)

Streckenlänge:

13,629 Kilometer

Siege der LMP-Rennwagen von Audi:

2000 Frank Biela/Tom Kristensen/Emanuele Pirro, Audi R8; 2001 Frank Biela/Tom Kristensen/Emanuele Pirro, Audi R8; 2002 Frank Biela/Tom Kristensen/Emanuele Pirro, Audi R8; 2004 Seiji Ara/Dindo Capello/Tom Kristensen, Audi R8; 2005 Tom Kristensen/JJ Lehto/Marco Werner, Audi R8; 2006 Frank Biela/Emanuele Pirro/Marco Werner, Audi R10 TDI; 2007 Frank Biela/Emanuele Pirro/Marco Werner, Audi R10 TDI; 2008 Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish, Audi R10 TDI; 2010 Timo Bernhard/Romain Dumas/Mike Rockenfeller, Audi R15 TDI; 2011 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, Audi R18 TDI; 2012 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, Audi R18 e-tron quattro; 2013 Loïc Duval/Tom Kristensen/Allan McNish, Audi R18 e-tron quattro; 2014 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, Audi R18 e-tron quattro

Streckenbeschreibung von Benoît Tréluyer:

„Als Franzose bei dieser Veranstaltung zu starten, ist jedes Jahr überwältigend. Kaum ein anderes Rennen hat eine solche Tradition. Die Zahl der Fans vor Ort ist sagenhaft und es kommen Medien aus aller Welt. Die Strecke verlangt uns großen Respekt ab. Ein Fehler wird hier viel härter bestraft als auf den meisten übrigen Kursen. Die Streckenlänge, der Wechsel zwischen Tag und Nacht, zwischen den öffentlichen Straßen und dem kurzen Teil auf dem Circuit Bugatti, die Erfolgsserie von Audi, der enorme Erwartungsdruck – dieses Rennen lässt wirklich niemanden kalt. Drei Mal schon haben meine Teamkollegen und ich mit Audi gewonnen. Und doch müssen wir uns jedes Jahr aufs Neue wieder mit den spezifischen Bedingungen auseinandersetzen. Und wir hoffen auf das nötige Rennglück.“



4. Lauf: 24. Juli, 6 Stunden Nürburgring (D)

Streckenlänge:

5,137 Kilometer

Siege der LMP-Rennwagen von Audi:

2004 Allan McNish/Pierre Kaffer, Audi R8

Streckenbeschreibung von André Lotterer:

„Am Nürburgring haben wir mit der FIA WEC vor einem Jahr eine schöne Deutschland-Premiere gezeigt. Die Fans waren begeistert von unserem Sport, die Ränge gut gefüllt. Die Strecke verbindet ganz unterschiedliche Sektionen miteinander. Im ersten Teil gibt es langsame Passagen, die viele Linien zulassen. Sie erleichtern das Überholen. Im weiteren Verlauf gibt es verschiedene mittelschnelle und schnelle Kurven, zum Beispiel auf der Gegengerade. Komplettiert wird eine Runde durch langsame Sektionen wie die Schikane und die letzte Kurve.“

5. Lauf: 3. September, 6 Stunden Mexiko (MEX)

Streckenlänge:

4,304 Kilometer

Siege der LMP-Rennwagen von Audi:

–

Streckenbeschreibung von Oliver Jarvis:

„Eine große Besonderheit in Mexiko ist die Höhe. Wir fahren 2.285 Meter über dem Meeresspiegel und die Luft ist spürbar dünner. Ungewöhnlich ist auch ein Streckenabschnitt, der durch ein Baseball-Stadion führt. Der Kurvenverlauf in diesem Bereich ist anspruchsvoll und die Stimmung in diesem Kessel garantiert einzigartig. Ich erinnere mich noch gut an die schöne Atmosphäre, als ich dort 2007 ein Rennen in einer Formel-Rennserie gewonnen habe. Wenn wir mit der FIA WEC am Start sind, dürfen sich die Fans auf viele Überholmanöver freuen. Die Bremszonen am Ende der drei Geraden sind dafür prädestiniert.“

6. Lauf: 17. September, 6 Stunden Circuit of the Americas (USA)

Streckenlänge:

5,513 Kilometer



Siege der LMP-Rennwagen von Audi:

2013 Loïc Duval/Tom Kristensen/Allan McNish, Audi R18 e-tron quattro; 2014 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, Audi R18 e-tron quattro

Streckenbeschreibung von Loïc Duval:

„Austin ist ein schöner Kurs. Die für eine moderne Rennstrecke eher seltenen Höhenunterschiede und die schnellen Passagen im ersten Sektor machen viel Spaß. Es gibt allerdings auch mehrere Kehren, wodurch ein sehr spezieller Rhythmus entsteht. Ungewöhnlich sind in Austin die hohe Zahl von 20 Kurven sowie die Fahrtrichtung gegen den Uhrzeigersinn. Wir treten in Texas immer wieder gerne an und haben dort schon großartige Rennen erlebt. Es gab Jahre, da war das Wetter unberechenbar. Wolkenbrüche haben vor zwei Jahren für eine Rennunterbrechung gesorgt. Meine besten Erinnerungen an die Strecke verbinde ich mit dem Jahr 2013. Damals haben meine Teamkollegen und ich dort für Audi gewonnen.“

7. Lauf: 16. Oktober, 6 Stunden Fuji (J)

Streckenlänge:

4,563 Kilometer

Siege der LMP-Rennwagen von Audi:

–

Streckenbeschreibung von Benoît Tréluyer:

„Japan ist meine zweite Rennsport-Heimat, denn dort bin ich 13 Jahre lang gefahren. An den Kurs in Fuji habe ich beste Erinnerungen, denn dort habe ich die meisten meiner Siege in Japan eingefahren. Die Strecke hat viele ungewöhnliche Merkmale. Zum Beispiel die fast eineinhalb Kilometer lange Start-und-Ziel-Gerade, eine langgezogene Kurve in Form eines Omega und die besonderen Bedingungen bei Regen. In der Gebirgsregion östlich des Mount Fuji ist das Wetter oft unbeständig. Wenn es regnet, laufen Bäche über die Strecke. Es ist kaum möglich, dann noch zu fahren. Erstklassig sind die Fans in Japan, die Sportwagen-Rennen lieben und auch die europäischen Fahrer sehr schätzen.“

8. Lauf: 6. November, 6 Stunden Shanghai (CN)

Streckenlänge:

5,451 Kilometer

Siege der LMP-Rennwagen von Audi:



2013 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, Audi R18 e-tron quattro

Streckenbeschreibung von Loïc Duval:

„Shanghai ist in jeder Hinsicht etwas Besonderes. Wir starten im größten Markt von Audi. Nirgendwo auf der Welt gibt es so ungewöhnliche Kurvenverläufe wie auf dieser Strecke. Nach Start und Ziel schließt sich die erste Rechtskurve schneckenförmig, dann folgen einige sehr schnelle Ecken. Im weiteren Verlauf öffnet sich Kurve 13 ebenfalls schneckenförmig. Zwei sehr lange Geraden erlauben hohe Geschwindigkeiten. Dann folgen harte Bremszonen. An vier Streckenstellen müssen wir sogar bis in den ersten Gang herunterschalten. Die Abstimmung unseres Rennwagens verlangt also viele Kompromisse.“

9. Lauf: 19. November, 6 Stunden Bahrain (BRN)

Streckenlänge:

5,412 Kilometer

Siege der LMP-Rennwagen von Audi:

2012 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, Audi R18 e-tron quattro

Streckenbeschreibung von Marcel Fässler:

„Unser einziges Rennen in der Wüste ist fast schon traditionell das Finale der WEC-Saison. Beim Fahren entwickelt sich ein abrupter Stop-and-Go-Rhythmus – auf drei lange Geraden folgen sehr enge Kehren. Es gibt auch zwei schnellere Kurvenfolgen im mittleren Teil der Strecke. Der Wüstensand, den der Wind auf die Strecke weht, verändert die Bodenhaftung deutlich. Typisch für Bahrain sind die hohen Temperaturen und die Lichtverhältnisse des Rennens. Wir fahren überwiegend bei Dunkelheit unter Flutlicht.“



Erfolgsbilanz

Audi in Le Mans – 13 Siege in 18 Jahren

Keine Marke hat in Le Mans in so kurzer Zeit so oft gewonnen wie Audi. Die Vier Ringe gaben sich seit dem Jahr 1999 an der Sarthe nur fünf Mal geschlagen, 13 Mal blieben sie unbesiegt.

Audi hat in Le Mans seit 1999 eine Ära geprägt: 72 Prozent aller Rennsiege gingen an die Sportwagen aus Ingolstadt und Neckarsulm. Ziel des Rennsport-Programms ist für Audi der Nutzen für den Endverbraucher: Die Technologien, die in Le Mans erfolgreich sind, versprechen auch „Vorsprung durch Technik“ im Straßenverkehr.

Bereits 2001 setzte Audi ein Zeichen, als sich zum ersten Mal die Benzin-Direkteinspritzung TFSI in Le Mans durchsetzte. Wenig später fand sie ihren Weg in die Großserie. Der Audi R10 TDI gewann 2006 als erster Rennwagen mit Dieselantrieb den Klassiker an der Sarthe. Bis heute ungebrochen ist der Distanzrekord des Audi R15 TDI von 2010. Eine Lithium-Ionen-Batterie zählte zu den Innovationen an Bord des offenen Sportwagens. Eine neue Epoche begann 2012 mit dem Hybridantrieb. Der Audi R18 e-tron quattro setzte sich drei Mal in Folge durch. Neben dem Antriebskonzept zeichneten ihn weitere innovative Details aus: die Matrix-LED-Scheinwerfer, das Audi Laserlicht und der digitale Rückspiegel mit AMOLED-Bildschirm. Die Lichttechnologien sind inzwischen auch für den Straßenverkehr erhältlich.

Die Rennen im Überblick

1999

Audi R8R (Audi Sport Team Joest)

3. #8 Frank Biela/Emanuele Pirro/Didier Theys, 360 Rd.

4. #7 Laurent Aiello/Michele Alboreto/Dindo Capello, 346 Rd.

Audi R8C (Audi Sport Team UK)

– #10 Perry McCarthy/Andy Wallace/James Weaver, 199 Rd.

– #9 Christian Abt/Stefan Johansson/Stéphane Ortelli, 55 Rd.



2000

Audi R8 (Audi Sport Team Joest)

1. #8 Frank Biela/Tom Kristensen/Emanuele Pirro, 368 Rd.
2. #9 Laurent Aiello/Allan McNish/Stéphane Ortelli, 367 Rd.
3. #7 Christian Abt/Michele Alboreto/Dindo Capello, 365 Rd.

2001

Audi R8 (Audi Sport Team Joest)

1. #1 Frank Biela/Tom Kristensen/Emanuele Pirro, 321 Rd.
2. #2 Laurent Aiello/Dindo Capello/Christian Pescatori, 320 Rd.

Audi R8 (Champion Racing)

- #3 Johnny Herbert/Ralf Kelleners/Didier Theys, 81 Rd.

Audi R8 (Johansson Motorsport)

- #4 Tom Coronel/Stefan Johansson/Patrick Lemarié, 35 Rd.

2002

Audi R8 (Audi Sport Team Joest)

1. #1 Frank Biela/Tom Kristensen/Emanuele Pirro, 375 Rd.
2. #2 Dindo Capello/Johnny Herbert/Christian Pescatori, 374 Rd.
3. #3 Michael Krumm/Philipp Peter/Marco Werner, 372 Rd.

Audi R8 (Audi Sport Japan Team Goh)

7. #5 Seiji Ara/Yannick Dalmas/Hiroki Katoh, 358 Rd.

2003

Audi R8 (Team ADT Champion Racing)

3. #6 Stefan Johansson/JJ Lehto/Emanuele Pirro, 372 Rd.

Audi R8 (Audi Sport Japan Team Goh)

4. #5 Seiji Ara/Jan Magnussen/Marco Werner, 370 Rd.

Audi R8 (Audi Sport UK)

- #10 Frank Biela/Perry McCarthy/Mika Salo, 18 Rd.

2004

Audi R8 (Audi Sport Japan Team Goh)

1. #5 Seiji Ara/Dindo Capello/Tom Kristensen, 379 Rd.

Audi R8 (Audi Sport UK Team Veloqx)

2. #88 Jamie Davies/Johnny Herbert/Guy Smith, 379 Rd.
5. #8 Frank Biela/Pierre Kaffer/Allan McNish, 350 Rd.

Audi R8 (Team ADT Champion Racing)



3. #2 JJ Lehto/Marco Werner/Emanuele Pirro, 368 Rd.

2005

Audi R8 (Team ADT Champion Racing)

1. #3 Tom Kristensen/JJ Lehto/Marco Werner, 370 Rd.
3. #2 Frank Biela/Allan McNish/Emanuele Pirro, 364 Rd.

Audi R8 (Audi PlayStation Team ORECA)

4. #4 Jean-Marc Gounon/Franck Montagny/Stéphane Ortelli, 362 Rd.

2006

Audi R10 TDI (Audi Sport Team Joest)

1. #8 Frank Biela/Emanuele Pirro/Marco Werner, 380 Rd.
3. #7 Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish, 367 Rd.

2007

Audi R10 TDI (Audi Sport Team Joest)

1. #1 Frank Biela/Emanuele Pirro/Marco Werner, 369 Rd.
- #2 Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish, 262 Rd.
- #3 Lucas Luhr/Alexandre Prémat/Mike Rockenfeller, 23 Rd.

2008

Audi R10 TDI (Audi Sport Team Joest)

1. #2 Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish, 381 Rd.
4. #3 Lucas Luhr/Alexandre Prémat/Mike Rockenfeller, 374 Rd.
6. #1 Frank Biela/Emanuele Pirro/Marco Werner, 367 Rd.

2009

Audi R15 TDI (Audi Sport Team Joest)

3. #1 Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish, 376 Rd.
17. #3 Timo Bernhard/Romain Dumas/Alexandre Prémat, 333 Rd.
- #2 Lucas Luhr/Mike Rockenfeller/Marco Werner, 104 Rd.

2010

Audi R15 TDI (Audi Sport Team Joest)

1. #9 Timo Bernhard/Romain Dumas/Mike Rockenfeller, 397 Rd.
2. #8 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, 396 Rd.
3. #7 Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish, 394 Rd.



2011

Audi R18 TDI (Audi Sport Team Joest)

1. #2 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, 355 Rd.
- #1 Timo Bernhard/Romain Dumas/Mike Rockenfeller, 116 Rd.
- #3 Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish, 14 Rd.

2012

Audi R18 e-tron quattro (Audi Sport Team Joest)

1. #1 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, 378 Rd.
2. #2 Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish, 377 Rd.

Audi R18 ultra (Audi Sport Team Joest)

3. #4 Marco Bonanomi/Oliver Jarvis/Mike Rockenfeller, 375 Rd.
5. #3 Romain Dumas/Loïc Duval/Marc Gené, 366 Rd.

2013

Audi R18 e-tron quattro (Audi Sport Team Joest)

1. #2 Loïc Duval/Tom Kristensen/Allan McNish, 348 Rd.
3. #3 Marc Gené/Lucas di Grassi/Oliver Jarvis, 347 Rd.
5. #1 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, 338 Rd.

2014

Audi R18 e-tron quattro (Audi Sport Team Joest)

1. #2 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, 379 Rd.
2. #1 Lucas di Grassi/Marc Gené/Tom Kristensen, 376 Rd.
- #3 Filipe Albuquerque/Marco Bonanomi/Oliver Jarvis, 25 Rd.

2015

Audi R18 e-tron quattro (Audi Sport Team Joest)

3. #7 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, 393 Rd.
4. #8 Lucas di Grassi/Loïc Duval/Oliver Jarvis, 392 Rd.
7. #9 Filipe Albuquerque/Marco Bonanomi/René Rast, 387 Rd.

2016

Audi R18 (Audi Sport Team Joest)

3. #8 Lucas di Grassi/Loïc Duval/Oliver Jarvis, 372 Rd.
4. #7 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer, 367 Rd.



Partner

Die Partner von Audi Sport in der FIA WEC

Audi Sport hat für sein Programm in der FIA WEC hochwertige Partnerschaften geschlossen.

Akrapovič

Akrapovič genießt breite Anerkennung als innovatives Unternehmen im Bereich der Materialtechnologie. Die Marke steht für höchste Ansprüche an das Design, für eine kontinuierliche Leistungssteigerung und für die Kreation eines unverkennbar tiefen und satten Auspuffsounds. Ein kompetentes Team aus mehr als 800 Mitarbeitern entwirft und fertigt alle Produkte passgenau für Motorräder und Automobile. Auch die Partnerschaft mit Audi Sport profitiert vom Know-how des slowenischen Unternehmens. Es fertigt die Auspuffanlage des V6-TDI-Aggregats.

Bosch

Die Bosch-Gruppe ist ein international führendes Technologie- und Dienstleistungsunternehmen. Bosch steuert im Sportwagen-Programm von Audi Hochleistungskomponenten wie das Motorsteuergerät, die Diesel-Einspritztechnik, das Datenmanagementsystem sowie zahlreiche Sensoren bei, die das Unternehmen von Grund auf neu entwickelt oder aus der automobilen Großserie motorsportspezifisch anpasst.

Castrol

Mit Castrol hat Audi einen weiteren Technologieführer an seiner Seite. Ob mit innovativen Getriebeölen oder High-Performance-Motorölen: Der globale Schmierstoffspezialist mit langjähriger Motorsport-Historie weiß, wie man das Maximum aus einem Rennwagen herausholt. Dank der Schmierstoffe von Castrol sind der V6-TDI-Motor des Audi R18 und weitere Baugruppen perfekt gegen extreme Belastungen geschützt.

ITK Engineering

„Intelligenz in Maschinen bringen“ – den Ansatz der Kybernetik hat sich die ITK Engineering AG zur Aufgabe gemacht. Als Lösungslieferant und Entwicklungspartner unterstützt ITK seit 1994 namhafte Unternehmen aus der Automobilindustrie, Medizin- und Bahntechnik, Robotik sowie Luft- und Raumfahrt. Im Motorsport nutzt Audi die langjährige Expertise von ITK in der modellbasierten Funktionsentwicklung,



Simulation und virtuellen Absicherung, um den Antriebsstrang und das Hybridsystem für den Audi R18 zu entwickeln.

Mahle

Als führender globaler Entwicklungspartner der Automobil- und Motorenindustrie bietet Mahle eine einzigartige Systemkompetenz in den Bereichen Motorsysteme, Filtration, Elektrik/Mechatronik und Thermomanagement. Im LMP-Projekt von Audi ist Mahle ein zuverlässiger Partner. Er hilft, die extremen Anforderungen im TDI-Antrieb mit hochwertiger Kolben- und Zylinderbeschichtungstechnologie sowie mit Lagerschalen erfolgreich zu bewältigen.

Michelin

Michelin ist ein führender Reifenhersteller mit Sitz in Frankreich. Das Unternehmen liefert seine Produkte für Automobile ebenso wie für Flugzeuge, Zweiräder, Erdbewegungsmaschinen und landwirtschaftliche Geräte. Als Audi 1999 sein Le-Mans-Programm begann, war Michelin ein Partner der ersten Stunde. Die erfolgreiche Kooperation steht für 13 gemeinsame Siege an der Sarthe und die FIA-WEC-Titel in den Jahren 2012 und 2013.

Oris

Seit 1904 stellt Oris in der Schweiz Uhren her, die ausschließlich mechanisch funktionieren. Der rote Rotor charakterisiert ihr eigenständiges Design. Seit der Saison 2014 sorgen die Schweizer Zeitmesser für perfektes Timing bei Audi Sport. Als individuelle Hommage an die Partnerschaft im Rennsport hat Oris mit Audi Sport bereits drei streng limitierte Chronografen gestaltet.

Weitere Partner von Audi Sport

Alpinestars

Hersteller von Lifestyle-Produkten, insbesondere professioneller Rennbekleidung

Gerolsteiner

Höchste Qualität für Mineralwasser und Erfrischungsgetränke

Hofmühl

Hofmühl pflegt eine über 500 Jahre alte Braukunst

OZ Racing



Hochwertige Felgen für Rennsport und Serie



Termine

Saison 2016

FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC

25.–26.03.	Prolog Le Castellet (F)
17.04.	6 Stunden Silverstone (GB)
07.05.	6 Stunden Spa-Francorchamps (B)
05.06.	Testtag Le Mans (F)
18.–19.06.	24 Stunden Le Mans (F)
24.07.	6 Stunden Nürburgring (D)
03.09.	6 Stunden Mexiko (MEX)
17.09.	6 Stunden Circuit of the Americas (USA)
16.10.	6 Stunden Fuji (J)
06.11.	6 Stunden Shanghai (CN)
19.11.	6 Stunden Bahrain (BRN)



Kontakte

Audi Kommunikation Motorsport

Stefan Moser

Leiter Kommunikation Motorsport

Tel. +49 (0)841 89-35550

Mobil +49 (0)152 57713467

E-Mail stefan1.moser@audi.de

Eva-Maria Becker

Kommunikation LMP

Tel. +49 (0)841 89-33922

Mobil +49 (0)173 9393522

E-Mail eva-maria.becker@audi.de



***Verbrauchs- und Emissionswerte**

Audi A3 Sportback e-tron: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 1,7–1,5;
Strom in Wh/km: 124,0–114,0; CO₂-Emission kombiniert: Benzin 39–35 g/km,
Stromverbrauch in kWh/100 km: kombiniert 12,4–11,4

Audi A4: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3–3,7; CO₂-Emission
kombiniert: 144–95 g/km

Audi R8: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,3–11,4; CO₂-Emission
kombiniert: 287–272 g/km

Audi Q5: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,9–4,8; CO₂-Emission
kombiniert: 181–126 g/km