



**Kommunikation Motorsport**

Eva-Maria Veith

Telefon: +49 841 89-33922

E-Mail: [eva-maria.veith@audi.de](mailto:eva-maria.veith@audi.de)

[www.audi-motorsport.info](http://www.audi-motorsport.info)

[www.audi-newsroom.de](http://www.audi-newsroom.de)

## **Audi begrüßt LMP1-Effizienzreglement**

- **Neues LMP1-Regelwerk setzt Maßstäbe im Rennsport**
- **Audi R18 e-tron quattro effizienter als je zuvor**
- **WEC-Regeln stehen für grundlegend neues Denken im Motorsport**

**Ingolstadt, 17. Februar 2014 – Was sich zur Saison 2014 im Technischen Reglement der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC ändert, darf zu Recht als Revolution bezeichnet werden. Erstmals wird nicht mehr die Leistung eines Rennwagens gezielt begrenzt, sondern der Energieverbrauch limitiert und zugleich neue konstruktive Freiheiten geschaffen. So wird technische Kreativität belohnt, damit in Le Mans am 15. Juni der effizienteste Rennwagen gewinnt.**

„Die Klasse der LMP-Sportprototypen ist ideal, um die Effizienztechnologien von Audi im Rennsport zu beweisen“, unterstreicht Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich. „Diese Kategorie ist systematisch zu einer technologisch führenden Klasse entwickelt worden. Dafür werden die weltweit anspruchsvollsten Rennwagen entwickelt. Dass die Effizienzziele im LMP1-Rennsport weitgehend deckungsgleich mit den Anforderungen an aktuelle und künftige Automobile sind, passt exakt zum Anspruch von Audi.“

Seit die Marke mit den Vier Ringen im Jahr 1999 in den LMP1-Rennsport eingestiegen ist, hat sich die Effizienz der Sportprototypen aus Ingolstadt und Neckarsulm stetig verbessert. Zu den größten Schritten im Antriebssektor zählten die Einführung der Benzin-Direkteinspritzung TFSI (2001), der Diesel-Technologie TDI (2006) und der Diesel-Hybrid-Technologie e-tron quattro (2012). Hinzu kamen unzählige Detailoptimierungen in allen anderen Bereichen der Rennwagen. „2014 aber ändert sich das Denken grundlegend“, sagt Dr. Martin Mühlmeier, Leiter Technik von Audi Sport. „Traditionell sind Technische Reglements im Motorsport darauf ausgerichtet, die Leistung der Motoren zu begrenzen – zum Beispiel durch Faktoren wie Hubraumlimits, relativ eng gesteckte Grenzen für Aufladungssysteme oder durch Luftmengenbegrenzer. Die absolute für ein Rennen zur Verfügung stehende Kraftstoffmenge war dagegen nur indirekt über das Tankvolumen begrenzt, so auch im modernen LMP1-Rennsport. Nun aber wird uns eine maximale Energiemenge pro Runde vorgegeben. Daraus müssen wir das Beste machen. Mit



diesem Schritt ist es der FIA, dem ACO und allen Beteiligten gelungen, ein reinrassiges Effizienz-Reglement auf die Beine zu stellen und dennoch spannenden Sport und abwechslungsreiche Rennen zu ermöglichen.“

Im neuen Reglement geht es vereinfacht gesagt darum, wer eine vorgegebene Menge Kraftstoff in jeder Runde am besten nutzt, um damit in einem Zeitraum (wie etwa den 24 Stunden Renndauer in Le Mans) am weitesten zu kommen und so zu gewinnen. Eine Tabelle regelt, welche Energiemenge jedem Antriebskonzept zugeteilt wird. Zulässig sind Diesel- und Ottomotoren, im Falle der werksseitig engagierten Hersteller sind außerdem Hybrid-Systeme in vier verschiedenen Leistungsklassen vorgeschrieben. Pro Rennrunde ist für jede dieser Klassen eine maximale Energiemenge definiert.

Daraus ergibt sich eine spannende sportliche Konstellation. „Wettbewerbsfähig ist nur, wer seinen Verbrauch optimal im Griff hat, sich möglichst nah an der zulässigen Energiegrenze bewegt und dabei dank effizienter Fahrweise auch noch am schnellsten ist“, erklärt Chris Reinke, Leiter LMP bei Audi Sport. Wird die zur Verfügung stehende Energiemenge pro Runde nicht genutzt, verfällt sie, denn sie darf nicht in der folgenden Runde zusätzlich aufgebraucht werden. Das ist ein prinzipieller Unterschied zum bisherigen Regelwerk, das den Verbrauch im Rennen nicht limitiert hat.

Mit welchen Lösungen die Ingenieure das neue Ziel erreichen, ist seit diesem Jahr deutlich freizügiger. Audi hat sich für einen neu entwickelten V6-TDI-Motor entschieden und für das Antriebssystem e-tron quattro. Im spannenden Kampf der Konzepte peilt die Marke mit dem R18 e-tron quattro ihren 13. Sieg in Le Mans an.

– Ende –

**Hinweis für die Redaktionen:** Bis zum Rennen in Le Mans im Juni liefern wir Ihnen jeden Montag neue Hintergrund-Informationen zum R18-Projekt und zum Audi-Engagement beim berühmtesten Langstrecken-Rennen der Welt, das in diesem Jahr am 14./15. Juni ausgetragen wird. Nächste Woche: Das Fahren verändert sich.



Der Audi-Konzern hat im Jahr 2013 rund 1.575.500 Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert. Von Januar bis Ende September 2013 erreichte das Unternehmen bei einem Umsatz von rund € 37 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 3,74 Mrd. Das Unternehmen ist global in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Brüssel (Belgien), Bratislava (Slowakei), Martorell (Spanien), Kaluga (Russland), Aurangabad (Indien), Changchun (China) und Jakarta (Indonesien). Seit Ende 2013 fertigt die Marke mit den Vier Ringen zudem in Foshan (China), ab 2015 in São José dos Pinhais (Brasilien) sowie ab 2016 in San José Chiapa (Mexiko). 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die quattro GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und der Sportmotorradhersteller Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien). Das Unternehmen beschäftigt derzeit weltweit knapp 73.000 Mitarbeiter, davon rund 50.000 in Deutschland. Von 2014 bis 2018 plant es Gesamtinvestitionen in Höhe von rund € 22 Mrd. – überwiegend in neue Produkte und nachhaltige Technologien. Audi steht zu seiner unternehmerischen Verantwortung und hat Nachhaltigkeit als Maßgabe für Prozesse und Produkte strategisch verankert. Das langfristige Ziel lautet CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität.