



Kommunikation Motorsport

Eva-Maria Veith

Telefon: +49 173 9393522

E-Mail: eva-maria.veith@audi.de

www.audi-motorsport.info

www.audi-newsroom.de

Audi mit verbrauchsgünstigstem Antrieb in Le Mans

- **Harte Konkurrenz im Kreis der Hybrid-Sportwagen**
- **Diesel-Hybrid Sportwagen R18 e-tron quattro mit sparsamstem Antrieb**
- **Prof. Dr.-Ing. Ulrich Hackenberg: „Wohl noch nie hat Audi in Le Mans vor einer so schwierigen Aufgabe gestanden“**

Ingolstadt, 9. Juni 2014 – Audi tritt seit 1999 in Le Mans an, um mit technologischen Innovationen sportliche Erfolge zu erzielen. Noch nie war ein LMP1-Rennwagen mit den Vier Ringen so leicht, so sparsam und so effizient wie der aktuelle Audi R18 e-tron quattro. Wie vom Reglement gefordert, muss sein Kraftstoffverbrauch auf 100 Kilometer um bis zu 30 Prozent niedriger ausfallen als bei den Vorgängermodellen. Unter diesen harten Rahmenbedingungen versucht Audi, am 14. und 15. Juni dennoch um seinen 13. Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans zu kämpfen.

Audi setzt mit seiner ultra-Technologie bei der Effizienz Maßstäbe: Die Benzin-Direkteinspritzung TFSI half seit 2001, den Kraftstoffverbrauch in Le Mans und später auch in den Serienautomobilen von Audi maßgeblich zu verringern. Seit 2006 sorgte Audi mit dem TDI-Antrieb und fünf Siegen in Le Mans für Furore. Seit 2012 ist der Diesel-Hybridantrieb des R18 e-tron quattro an der Sarthe ungeschlagen. Der nächste große Schritt ergibt sich 2014 aus dem Effizienz-Reglement. Grundlegend neue Regeln schreiben vor, dass Audi und seine Gegner im Kampf um den Gesamtsieg mit dem Kraftstoff haushalten müssen – bis zu 30 Prozent weniger steht in diesem Jahr zur Verfügung, je nach Konzept und Einstufung. Und dies erfordert einen hocheffizienten Rennwagen.

Audi hat für 2014 einen grundlegend neuen Sportprototyp entwickelt. Zu den führenden Innovationen zählt das Audi-Laserlicht. Die wegweisende Technologie verbessert die aktive Sicherheit weiter und hält zeitgleich auch im Audi R8 LMX Einzug (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l auf 100 km: 12,9; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 299). Antriebsseitig hat Audi im 25. Jahr des TDI-Motors ein



neues 4,0-Liter-V6-Aggregat für Le Mans entwickelt. Es ist konsequent auf Effizienz ausgelegt und hilft zusammen mit vielen weiteren Optimierungen des Rennwagens, etwa bei der Aerodynamik, Energie zu sparen. Im Vergleich zum Audi R10 TDI von 2006, dem ersten TDI in Le Mans mit einem 5,5-Liter-V12, verbraucht der aktuelle Rennwagen rund 40 Prozent weniger Kraftstoff – bei vergleichbaren Rundenzeiten.

Konkret stehen dem neuen R18 e-tron quattro pro Runde in Le Mans 138,7 Megajoule Kraftstoffenergie zur Verfügung. Das sind 6,16 Liter weniger pro 100 Kilometer, als die Otto-Motoren der Herausforderer Toyota und Porsche verbrauchen dürfen. Wenn die besten Teams wie zuletzt in der Saison 2012, als es nur kurze Safety-Car-Phasen gab, im Rennen 378 Runden weit kämen, dann stünden dem TDI-Hochleistungsmotor von Audi im Verlauf von 24 Stunden 317,52 Liter Kraftstoff weniger zur Verfügung als den Benzinern. So entsteht eine gut verständliche Vergleichssituation, die jeder Kunde aus dem Straßenverkehr kennt: Wie effizient ist ein Diesel und wie effizient ein Otto-Antrieb?

Verschärft wird die Situation in Le Mans durch die Summe aller Einstufungen. Ein komplexes Regelwerk bewertet die unterschiedlichen technischen Konzepte. Durch Energiezuteilungen und Kraftstoff-Durchflussmengen, aber auch durch die aus Verbrauch und Tankvolumen resultierenden Boxenstoppintervalle zielt das Reglement darauf ab, eine „Equivalence of Technology“ (Gleichwertigkeit der Technologie) zu erreichen.

„Wohl noch nie hat Audi in Le Mans vor einer so schwierigen Aufgabe gestanden wie in diesem Jahr“, sagt Prof. Dr.-Ing. Ulrich Hackenberg, Mitglied des Vorstands der AUDI AG für Technische Entwicklung. „Die aktuelle Einstufung bedeutet, dass die prinzipbedingten Effizienzvorteile des TDI-Motors nicht mehr ausreichen, um sich daraus auch einen Vorteil über die Renndistanz zu verschaffen. Dennoch stellen wir uns dieser Herausforderung, um unsere technologische Kompetenz zu beweisen. Mehr denn je kommt es in Le Mans auch auf die perfekte Darbietung einer geschlossenen Mannschaft an.“

Die Vorjahressieger Loïc Duval (F) und Tom Kristensen (DK), der mit neun Erfolgen Rekordhalter in Le Mans ist, teilen sich den R18 e-tron quattro mit der Startnummer 1 mit Lucas di Grassi (BR). Die Nummer 2 wird von Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer (CH/D/F) gesteuert, die den Langstrecken-Klassiker 2011 und 2012 für sich entschieden haben. In der Nummer 3 startet Le-Mans-Novize Filipe Albuquerque (P). Er teilt sich das Cockpit mit Marco Bonanomi (I) und Oliver Jarvis (GB), die bei dem 24-Stunden-Rennen bereits auf dem Podium standen.

Damit verfügt Audi über eine leistungsstarke, ausgeglichene Mannschaft, die in Summe 16 Le-Mans-Siege auf sich vereinen. Auf ihre Fahrer können sich Audi-



Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich und Chris Reinke, Leiter LMP bei Audi, ebenso verlassen wie auf das Audi Sport Team Joest. Dennoch wird der 16. Einsatz in Le Mans anspruchsvoller als je zuvor. Beim Testtag in Le Mans hat Audi am 1. Juni seine Vorbereitungsphase erfolgreich abgeschlossen. Wenn die 82. Ausgabe der 24 Stunden von Le Mans am 14. Juni um 15 Uhr beginnt, benötigt Audi neben allem Können auch das nötige Rennglück. Eurosport überträgt das Rennen in voller Länge. Auf www.audi-motorsport.com können die Zuschauer das Rennen auch aus der Cockpit-Perspektive des R18 e-tron quattro verfolgen. Ebenso sind diverse Telemetrie-Daten verfügbar.

Themen des Wochenendes

- Wie stark werden die einzelnen Hersteller und ihre Rennwagen-Konzepte in Le Mans sein?
- Kann Audi seine Erfolgsserie bei dem Klassiker fortsetzen?
- Wird der sparsamste Rennwagen am Ende auch vorn liegen?
- Wie ausgeglichen sind die Fahrerpaarungen von Audi?
- Wie viele Zuschauer besuchen den Klassiker in diesem Jahr?

Stimmen der Verantwortlichen

Dr. Wolfgang Ullrich (Audi-Motorsportchef): „Das Niveau der Veranstaltung ist mit nunmehr drei Marken in der LMP1H-Spitzenklasse noch einmal deutlich gestiegen. Dadurch wird keines der vergangenen Rennen abgewertet, weil in jedem Jahr besondere Anforderungen entstehen, und zwar nicht immer nur durch die Konkurrenz, sondern auch durch das Rennen selbst. Es gab schon Jahre in Le Mans, in denen wir erfolgreich waren, auch wenn unser Auto nicht das schnellste war. Erst im Rennen erkennen wir das wahre Bild. Wir wollen perfekt sein und mit Speed und Zuverlässigkeit um den Sieg kämpfen.“

Chris Reinke (Leiter LMP): „Die Vorbereitungszeit war sehr lang, wenn man bedenkt, dass das neue Reglement über Jahre hinweg entstanden ist und dass nach der Konzeptions- und Aufbauphase eine lange Erprobungsphase und die beiden ersten Rennen der Saison folgten. Das war eine sehr komplexe Aufgabe. Ich bin überzeugt davon, dass wir einen guten Rennwagen entwickelt haben. Jetzt freuen wir uns auf den direkten Vergleich aller Hersteller im Rennen.“

Ralf Jüttner (Teamdirektor Audi Sport Team Joest): „Le Mans 2014 wird eines der Rennen, bei dem wir uns keinen Fehler erlauben dürfen. Das Reglement will keinen Rennwagen, der der Konkurrenz beispielsweise bei den Rundenzeiten überlegen ist. Aber darum geht es nicht alleine. Unser Ziel ist es, den Fahrern ein Auto zu geben,



mit dem sie drei oder vier Stunden am Stück möglichst nahe am Limit fahren können, ohne zu ermüden. Dieser Aspekt entscheidet das Rennen. Also müssen wir im Team eine gute Abstimmung erarbeiten. Wir waren bereits früher in vergleichbaren Situationen, und uns ist schon damals der Null-Fehler-Job geglückt. Das wollen wir erneut versuchen.“

Fakten und Stimmen der Audi-Fahrer

Lucas di Grassi (29/BR), Audi R18 e-tron quattro #1 (Audi Sport Team Joest)

- Erreichte bei seinem Le-Mans-Debüt vor einem Jahr das Podium
 - Bestreitet in diesem Jahr erstmals die gesamte FIA-WEC-Weltmeisterschaft
- „Vor einem Jahr habe ich mein Debüt in Le Mans erlebt. Die Strecke und die ganze Anlage sind unglaublich. Und es macht riesigen Spaß, den R18 e-tron quattro für dieses Team zu fahren. 2013 bin ich gleich auf das Podium gefahren und wurde zum Rookie des Jahres gewählt. Jetzt starte ich mit zwei sehr erfahrenen Teamkollegen, die sich als Weltmeister die Startnummer 1 verdient haben. Von ihnen will ich so viel wie möglich lernen. Ich hoffe auf ein gutes Ergebnis.“

Loïc Duval (31/F), Audi R18 e-tron quattro #1 (Audi Sport Team Joest)

- Kehrt als Vorjahressieger nach Le Mans zurück
 - Wird in der Le-Mans-Woche 32 Jahre alt
- „Seit unserem Sieg vor einem Jahr bin ich bis zum Testtag nicht mehr auf dieser Strecke gefahren. Ich mag den Kurs unheimlich gerne und freue mich schon darauf, sie mit dem R18 e-tron quattro zu befahren. Hoffentlich gelingt mir mit Tom und Lucas wieder ein gutes Ergebnis, denn es ist das wichtigste Rennen des Jahres. Und es macht Spaß, vor einem so großen Publikum zu fahren.“

Tom Kristensen (46/DK), Audi R18 e-tron quattro #1 (Audi Sport Team Joest)

- Feierte vor einem Jahr seinen neunten Le-Mans-Sieg
 - Wurde im Mai Dritter bei einem 24-Stunden-Mountainbike-Rennen
- „Für die Fans, uns Fahrer und alle anderen gilt im Motorsport immer nur eines: Es kommt auf das nächste Rennen an, nicht auf die vorherigen. Und das nächste Rennen ist immer das härteste. Es ist schön, in diesem Jahr auch gegen eine Marke wie Porsche anzutreten – getreu mit unserem Anspruch: welcome challenges. Wir werden in Le Mans unser Bestes geben. Schon am Testtag war sichtbar, dass wir unserem Auto alles abverlangen können. Das müssen wir nun 24 Stunden lang beweisen, wenn wir eine Chance haben wollen.“

Marcel Fässler (38/CH), Audi R18 e-tron quattro #2 (Audi Sport Team Joest)

- War 2011 der erste Schweizer, der die 24 Stunden von Le Mans gewann
- Fährt seit 2010 mit André Lotterer und Benoît Tréluyer als Teamkollegen



„In diesem Jahr wird Le Mans eine harte Nuss, die wir knacken müssen. Schon die früheren Rennen waren anspruchsvoll, aber es wird in diesem Jahr noch extremer. Das ist für uns Fahrer die eigentliche Herausforderung: Der Wettbewerb auf der Strecke im direkten Kampf macht den Reiz aus. Und darauf freue ich mich extrem.“

André Lotterer (32/D), Audi R18 e-tron quattro #2 (Audi Sport Team Joest)

- War 2012 mit Marcel Fässler und Benoît Tréluyer WEC-Weltmeister
 - Gewann mit Audi vor drei Jahren zum ersten Mal die 24 Stunden von Le Mans
- „Das wird eine sehr spannende Le-Mans-Ausgabe. Toyota ist im dritten Jahr unser Herausforderer, Porsche ist neu hinzugekommen. Drei Hersteller starten mit neuen Autos und drei völlig unterschiedlichen Konzepten unter neuen Reglement-Bedingungen. Jede Marke hat andere Stärken, aber vielleicht ist das Leistungsniveau recht ähnlich. Wir müssen fehlerfrei bleiben und fahren am Limit. Darauf freuen wir uns. Und ich hoffe, die Zuschauer ebenso.“

Benoît Tréluyer (37/F), Audi R18 e-tron quattro #2 (Audi Sport Team Joest)

- Hat die 24 Stunden von Le Mans bereits zwei Mal mit Audi gewonnen
 - Wuchs 50 Kilometer nördlich von Le Mans in Alençon auf
- „Die 24 Stunden von Le Mans sind immer ein sehr anspruchsvolles Rennen, das erst vorbei ist, wenn wirklich die karierte Flagge fällt. In diesem Jahr gilt ein ganz neues Reglement. Wir kennen das Potenzial unseres Autos und der komplexen Technik. Jetzt sind wir stärker aufgestellt als zuletzt in Silverstone oder in Spa und verstehen das Auto besser. Unser R18 e-tron quattro sollte mit der Aerodynamik für Le Mans recht gut sein.“

Filipe Albuquerque (28/P), Audi R18 e-tron quattro #3 (Audi Sport Team Joest)

- Erlebt als einziger Audi-Pilot in diesem Jahr sein Le-Mans-Debüt
 - Feiert einen Tag vor Rennbeginn seinen 29. Geburtstag
- „Uns steht eines der größten Rennen der Welt bevor. Meine Premiere bei diesem Rennen ist etwas Besonderes, und für mich ist es ein Privileg, mit Audi antreten zu dürfen. Der Anspruch der Marke ist, um den Sieg zu kämpfen. Meine Teamkollegen haben mir bei der Vorbereitung sehr geholfen und ich freue mich auf unseren gemeinsamen Einsatz.“

Marco Bonanomi (29/I), Audi R18 e-tron quattro #3 (Audi Sport Team Joest)

- Errang als Dritter in Le Mans vor zwei Jahren auf Anhieb einen Pokal
 - Startete im neuen R18 e-tron quattro im Mai in Spa
- „Das Gefühl, in Le Mans anzutreten, ist für einen Rennfahrer immer etwas Besonderes. Ich habe lange darauf gewartet und bin bereit. Wir haben viele Daten gesammelt, die uns weiterhelfen. Unser Team hat das Auto gründlich vorbereitet. Wir treffen natürlich auf harte Konkurrenten, deshalb wird es eine schöne Herausforderung. Und ich freue mich schon auf die Zusammenarbeit mit Filipe



Albuquerque und Oliver Jarvis.“

Oliver Jarvis (30/GB), Audi R18 e-tron quattro #3 (Audi Sport Team Joest)

- Stand 2012 und 2013 mit Audi in Le Mans auf dem Podium
- Bestreitet in Frankreich sein erstes WEC-Rennen der Saison 2014

„Egal, wie die Konkurrenz heißt und gegen welche Autos wir fahren, dieses Rennen ist immer besonders hart und faszinierend. Toyota fordert uns mit einem noch stärkeren Auto heraus als früher, zugleich kehrt Porsche zurück. Das wird ein großes Spektakel und eine faszinierende Woche. Die Atmosphäre in Le Mans ist unvergleichlich und die Strecke eine der schönsten der Welt. Zwei Mal stand ich schon auf dem Podium, aber darauf kann man nicht einfach hoffen. Man muss sich einhundertprozentig vorbereiten.“

Die Audi-Fahrer in Le Mans

Filipe Albuquerque (P): * 13.06.1985 in Coimbra (P); Wohnort: Coimbra (P); ledig (Partnerin: Joana); Größe: 1,74 m; Gewicht: 65 kg; Audi-Fahrer seit 2011; Le-Mans-Siege: 0; WEC-Rennen: 1; WEC-Siege: 0; WEC-Pole-Positions: 0; schnellste WEC-Runden: 0; bestes Ergebnis 24 Stunden von Le Mans: –

Marco Bonanomi (I): * 12.03.1985 in Lecco (I); Wohnort: Colle Brianza (I); ledig; Größe: 1,76 m; Gewicht: 69 kg; Audi-Fahrer seit 2011; Le-Mans-Siege: 0; WEC-Rennen: 3; WEC-Siege: 0; WEC-Pole-Positions: 0; schnellste WEC-Runden: 0; bestes Ergebnis 24 Stunden von Le Mans: 3.

Lucas di Grassi (BR): * 11.08.1984 in São Paulo (BR); Wohnort: Monaco (MC); verheiratet mit Anna; Größe: 1,79 m; Gewicht: 75 kg; Audi-Fahrer seit 2012; Le-Mans-Siege: 0; WEC-Rennen: 5; WEC-Siege: 0; WEC-Pole-Positions: 0; schnellste WEC-Runden: 1; bestes Ergebnis 24 Stunden von Le Mans: 3.

Loïc Duval (F): * 12.06.1982 in Chartres (F); Wohnort: Genf (CH); verheiratet mit Gaëlle, ein Sohn (Hugo); Größe: 1,78 m; Gewicht: 70 kg; Audi-Fahrer seit 2012; Le-Mans-Siege: 1; WEC-Rennen: 13; WEC-Siege: 4; WEC-Pole-Positions: 2; schnellste WEC-Runden: 1; bestes Ergebnis 24 Stunden von Le Mans: 1.

Marcel Fässler (CH): * 27.05.1976 in Einsiedeln (CH); Wohnort: Gross (CH); verheiratet mit Isabel, vier Töchter (Shana, Elin, Yael und Delia); Größe: 1,78 m; Gewicht: 78 kg; Audi-Fahrer seit 2008; Le-Mans-Siege: 2; WEC-Rennen: 18; WEC-Siege: 6; WEC-Pole-Positions: 2; schnellste WEC-Runden: 1; bestes Ergebnis 24 Stunden von Le Mans: 1.



Oliver Jarvis (GB): * 09.01.1984 in Burwell (GB); Wohnort: Burwell (GB); ledig; Größe: 1,80 m; Gewicht: 70 kg; Audi-Fahrer seit 2008; Le-Mans-Siege: 0; WEC-Rennen: 4; WEC-Siege: 0; WEC-Pole-Positions: 0; schnellste WEC-Runden: 0; bestes Ergebnis 24 Stunden von Le Mans: 3.

Tom Kristensen (DK): * 07.07.1967 in Hobro (DK); Wohnort: Hobro (DK); ledig (Partnerin: Hanne), zwei Söhne (Oliver und Oswald) und eine Tochter (Carla Marlou); Größe: 1,74 m; Gewicht: 72 kg; Audi-Fahrer seit 2000; Le-Mans-Siege: 9; WEC-Rennen: 18; WEC-Siege: 4; WEC-Pole-Positions: 0; schnellste WEC-Runden: 2; bestes Ergebnis 24 Stunden von Le Mans: 1.

André Lotterer (D): * 19.11.1981 in Duisburg (D); Wohnort: Tokio (J); ledig; Größe: 1,84 m; Gewicht: 74 kg; Audi-Fahrer seit 2010; Le-Mans-Siege: 2; WEC-Rennen: 18; WEC-Siege: 6; WEC-Pole-Positions: 4; schnellste WEC-Runden: 5; bestes Ergebnis 24 Stunden von Le Mans: 1.

Benoît Tréluyer (F): * 07.12.1976 in Alençon (F); Wohnort: Gordes (F); verheiratet mit Melanie, ein Sohn (Jules); Größe: 1,78 m; Gewicht: 68 kg; Audi-Fahrer seit 2010; Le-Mans-Siege: 2; WEC-Rennen: 18; WEC-Siege: 6; WEC-Pole-Positions: 3; schnellste WEC-Runden: 2; bestes Ergebnis 24 Stunden von Le Mans: 1.

Alle Sieger in Le Mans (seit 2000)

2000 Frank Biela/Tom Kristensen/Emanuele Pirro (Audi)
2001 Frank Biela/Tom Kristensen/Emanuele Pirro (Audi)
2002 Frank Biela/Tom Kristensen/Emanuele Pirro (Audi)
2003 Dindo Capello/Tom Kristensen/Guy Smith (Bentley)
2004 Seiji Ara/Dindo Capello/Tom Kristensen (Audi)
2005 Tom Kristensen/JJ Lehto/Marco Werner (Audi)
2006 Frank Biela/Emanuele Pirro/Marco Werner (Audi)
2007 Frank Biela/Emanuele Pirro/Marco Werner (Audi)
2008 Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish (Audi)
2009 David Brabham/Marc Gené/Alexander Wurz (Peugeot)
2010 Timo Bernhard/Romain Dumas/Mike Rockenfeller (Audi)
2011 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer (Audi)
2012 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer (Audi)
2013 Loïc Duval/Tom Kristensen/Allan McNish (Audi)

Infos zur Strecke

Streckenlänge: 13,629 km



Renndauer: 24 Stunden

Streckenrekord Qualifying: Stéphane Sarrazin (Peugeot), 3.18,513 Minuten
(247,159 km/h), 11.06.2008

Streckenrekord Rennen: Loïc Duval (Peugeot), 3.19,074 Minuten (246,463 km/h),
13.06.2010

Pole-Position 2013: Loïc Duval (Audi), 3.22,349 Minuten (242,474 km/h),
19.06.2013

Schnellste Runde 2013: André Lotterer (Audi), 3.22,746 Minuten (241,999 km/h),
22.06.2013

FIA-WEC-Weltmeistertitel

2012 Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer (Audi)

2013 Loïc Duval/Tom Kristensen/Allan McNish (Audi)

Tom Kristensen über die Strecke in Le Mans

„Le Mans in wenigen Worten zu beschreiben ist fast unmöglich. Etliche Herausforderungen verteilen sich auf die 13,6 Kilometer: relativ langsame Schikanen wie nach Start und Ziel und auf der Hundaudières-Geraden, sehr schnelle Passagen wie der erste Teil der Indianapolis und die Porsche-Kurven, die beiden Ecken in Mulsanne und Arnage, wo wir bis in den ersten Gang herunterschalten, und dann natürlich die Geraden. An vier Stellen erreichen wir mehr als 300 km/h. Der Verkehr, der entsteht, wenn sich vier Klassen ein Starterfeld teilen, ist bei einem solchen Hochgeschwindigkeitskurs immer ein Thema. Nur ein kleiner Teil der Strecke wird auf einem permanent genutzten Kurs gefahren. Der größte Teil sind abgesperrte öffentliche Straßen, die sich einfach anders anfühlen als eine Rennstrecke. Die Faszination bleibt einzigartig.“

Zeitplan

Sonntag, 8. Juni

14.30–19.00 Uhr Technische und administrative Abnahme

Montag, 9. Juni

10.00–18.00 Uhr Technische und administrative Abnahme

Dienstag, 10. Juni

17.00–18.30 Uhr Autogrammstunde

Mittwoch, 11. Juni

16.00–20.00 Uhr Freies Training



22.00–24.00 Uhr Qualifying

Donnerstag, 12. Juni

19.00–21.00 Uhr Qualifying

22.00–24.00 Uhr Qualifying

Freitag, 13. Juni

10.00–20.00 Uhr Pitwalk

14.00 Uhr Audi-Pressekonferenz

17.30–19.30 Uhr Fahrerparade

Samstag, 14. Juni

09.00–09.45 Uhr Warm-up

14.22 Uhr Beginn Startprozedur

15.00 Uhr Start

Sonntag, 15. Juni

15.00 Uhr Ziel

15.30 Uhr ACO-Pressekonferenz

– Ende –

Der Audi-Konzern hat im Jahr 2013 rund 1.575.500 Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert. Als eines der erfolgreichsten Modelle wurde der Audi A3 von einer internationalen Journalisten-Jury zum „World Car of the Year 2014“ gewählt (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1–3,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 165–85). 2013 erreichte das Unternehmen bei einem Umsatz von € 49,9 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 5,03 Mrd. Das Unternehmen ist global in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Brüssel (Belgien), Bratislava (Slowakei), Martorell (Spanien), Kaluga (Russland), Aurangabad (Indien), Changchun (China) und Jakarta (Indonesien). Seit Ende 2013 fertigt die Marke mit den Vier Ringen zudem in Foshan (China), ab 2015 in São José dos Pinhais (Brasilien) sowie ab 2016 in San José Chiapa (Mexiko). 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die quattro GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant’Agata Bolognese/Italien) und der Sportmotorradhersteller Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien). Das Unternehmen beschäftigt derzeit weltweit mehr als 73.500 Mitarbeiter, davon mehr als 52.500 in Deutschland. Von 2014 bis 2018 plant es Gesamtinvestitionen in Höhe von rund € 22 Mrd. – überwiegend in neue Produkte und nachhaltige Technologien. Audi steht zu seiner unternehmerischen Verantwortung und hat Nachhaltigkeit als Maßgabe für Prozesse und Produkte strategisch verankert. Das langfristige Ziel ist CO₂-neutrale Mobilität.