



Kommunikation Motorsport

Eva-Maria Veith

Telefon: +49 173 9393522

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

www.audi-motorsport.info

www.audi-newsroom.de

Blick zurück: Le Mans 2000 und die Audi-Idee des Hinterwagen-Wechsels

- **Die Le-Mans-Siege von Audi im Rückspiegel: Sieg Nummer 1**

Ingolstadt, 12. März 2015 – Auf dem Automobilsalon Anfang März in Genf hatte die zweite Generation des Audi R8 Weltpremiere – ein Hochleistungs-Sportwagen, dessen Gene und Name aus dem Motorsport stammen. Genaugenommen: aus Le Mans.

Nach Titeln in der Rallye-Weltmeisterschaft (1982, 1984), Siegen beim berühmten Pikes-Peak-Bergrennen (1985-1987), dem Gewinn der DTM (1990, 1991) und einer Erfolgsserie bei den Supertourenwagen (sieben Titel weltweit alleine 1996), wagte Audi 1999 den Schritt zum berühmtesten Langstrecken-Rennen der Welt. Einem dritten Platz beim Debüt folgte 2000 der erste von inzwischen 13 Audi-Triumphen in Le Mans.

„Der Audi R8 war 2000 ein Meilenstein“, erinnert sich Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich an den richtungsweisenden Le-Mans-Prototyp (LMP). „Das Auto hatte, verglichen mit dem R8R des Vorjahres, technologisch einen enormen Schritt gemacht.“

Beim Debüt in Sebring in Florida siegte der neue R8 auf Anhieb. „Aber wir haben damals auch gesehen, dass es bis zu dem großen Rennen, den 24 Stunden von Le Mans, noch einiges zu tun gab. Wir hatten ein paar Probleme, für die wir noch bis unmittelbar vor dem Rennen nach Lösungen gesucht haben. Entsprechend groß war die Erleichterung, mit einem komplett neuen Auto auf Anhieb in Le Mans zu gewinnen.“

Im Audi R8 der damaligen Klasse LMP900 – der heutigen LMP1 – hatte Audi zahlreiche Innovationen eingebaut. Beispielsweise konnten die Techniker den gesamten Hinterwagen in wenigen Minuten wechseln. „Vor unserem Einstieg in Le Mans haben wir uns mit den häufigsten Ausfallgründen beschäftigt“, so Dr. Ullrich. „Und dabei stach das Getriebe hervor. Während der Vorbereitung haben wir schnell



gesehen, dass es eine große Herausforderung ist, für Le Mans ein standfestes Getriebe zu entwickeln. Deshalb haben wir uns gesagt: Wenn das so schwierig ist, dann müssen wir eine Möglichkeit finden, das Getriebe so schnell wie möglich wechseln zu können.“

An zwei der drei Audi R8 wurden beim Rennen im Jahr 2000 in der Nacht tatsächlich die kompletten Hinterwagen gewechselt, allerdings nur vorsichtshalber. „Wir wollten kein Risiko eingehen“, sagt Dr. Ullrich. „Und ein Hinterwagenwechsel war mit nur etwa vier Minuten Dauer oft schneller als ein aufwendiger Check der Technik.“ Der dritte R8 lief bis auf zwei Reifenschäden zu Beginn des Rennens wie ein Uhrwerk.

Auch dank dieser Innovation, der später verboten wurde, feierte Audi 2000 in Le Mans einen Dreifacherfolg. Es war der Anfang einer einzigartigen Siegesserie mit inzwischen 13 Siegen.

– Ende –

Der Audi-Konzern hat im Jahr 2014 rund 1.741.100 Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert. 2014 hat das Unternehmen bei einem Umsatz von € 53,8 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 5,15 Mrd. erreicht. 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 und Foshan (China) sowie Jakarta (Indonesien). Noch in diesem Jahr startet die Marke mit den Vier Ringen ihre Fertigung in Curitiba (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 80.000 Mitarbeiter, davon rund 58.000 in Deutschland. Von 2015 bis 2019 plant es Gesamtinvestitionen in Höhe von € 24 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.