

Audi-Sportchef Ullrich: DTM mit Chance auf beste Tourenwagenserie der Welt

Noch knapp zwei Wochen bis zum Saisonstart der DTM, dieses Mal mit einem dritten Fahrzeughersteller, nämlich BMW. Bisher rangen nur Mercedes-Benz AMG und Audi um den Sieg. Audi-Sportchef Dr. Wolfgang Ullrich hat das neue DTM-Reglement entscheidend mitgeprägt – eines der Themen des Interviews.

Dr. Ullrich, die DTM startet 2012 in eine neue Ära, an deren Entstehung Sie intensiv beteiligt waren. Was war für Sie das Besondere an der Vorbereitung der neuen DTM-Saison?

Die drei involvierten Hersteller haben gemeinsam ein komplett neues Reglement entwickelt - inklusive zahlreicher Standardkomponenten. Das hat es in dieser Form noch nie gegeben und ist sicher etwas ganz Besonderes. Das Reglement bringt die Sicherheitsstandards auf ein bei den Tourenwagen bisher nicht gekanntes Niveau und senkt trotzdem die Einzelkosten der Fahrzeuge.

Was bedeutet die DTM für Audi?

Die DTM ermöglicht uns, produktnahen Motorsport auf höchstem Niveau zu betreiben - und das zu einem großen Teil auf dem für uns nach wie vor wichtigen Heimatmarkt von Audi, nämlich in Deutschland.

Wie wirkt sich das Ergebnis in der DTM auf die Marke Audi aus?

Erfolg im Motorsport wird von unseren Kunden und von unseren möglichen Kunden sehr wohl zur Kenntnis genommen. Er strahlt automatisch auf die Sportlichkeit einer Marke ab. Denn Sportlichkeit beweist man am besten dadurch, indem man selbst Sport betreibt - und zwar erfolgreich. Mit den Motorsport-Erfolgen können wir das Markenimage von Audi sicherlich weiter positiv beeinflussen.

Die drei deutschen Premium-Automobilhersteller Audi, BMW und Mercedes-Benz treten

erstmal seit 20 Jahren wieder in der DTM gegeneinander an. Was erwarten Sie von der DTM 2012? Und zwar nicht nur rein sportlich?

Es ist eine große Chance für die DTM, ihren Stand als eine der besten Tourenwagen-Serien noch einmal zu verbessern. Ich persönlich glaube, dass wir sogar die Chance haben, gemeinsam die beste Tourenwagenserie der Welt auf die Beine zu stellen. Da muss bei den drei Herstellern natürlich abseits des Wettbewerbs auf der Rennstrecke auch viel gemeinsam gearbeitet werden. Ich wünsche mir, dass wir den guten Spirit, mit dem wir ein Jahr lang an der Vorbereitung gearbeitet haben, auch in der Rennsaison fortsetzen können.

Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit nun drei Herstellern?

Wie schon im Sandkasten ist es generell zu dritt sicherlich immer ein bisschen schwieriger als zu zweit. Aber der bisherige Spirit im ersten Jahr der Vorbereitung der DTM lässt mich optimistisch in die Zukunft schauen.

Das sportliche Ziel für 2012 kann ja nur heißen: Titelverteidigung - richtig?

Unser Ziel ist selbstverständlich die Titelverteidigung. Das erste Ziel ist jedoch zunächst, dass wir siegfähige Autos haben. Und dann wollen wir alles dafür tun, um unseren Titel zu verteidigen. Es wird sicherlich noch schwerer werden als in der Vergangenheit - aber mit unserem Fahrerkader und unseren drei bewährten Teams, die alle mit gleichen Chancen in die neue DTM starten, sollten wir sehr gut aufgestellt sein. Die DTM ist und bleibt Teamwork.

Haben Audi und Mercedes-Benz mit ihrer DTM-Routine Vorteile?

Es gibt selbstverständlich einen kleinen Vorteil, wenn man Routine hat. Aber einer, der ganz neu hineinkommt, hat vielleicht auch den Vorteil, dass er gewisse Dinge anders macht, die sich dann als kleiner Vorteil für ihn herausstellen können. Es wird sehr interessant.

Wie stark schätzen Sie Neueinsteiger BMW ein?

BMW hat sich auf die DTM sehr intensiv über ein Jahr lang vorbereitet und genau wie Audi und Mercedes-Benz ein neues Auto nach einem neuen Reglement entwickelt, das für alle gleich ist. Mit dem Tourenwagen-Know-how, das sich BMW über viele Jahre erarbeitet hat, rechnen wir mit einem sehr starken Konkurrenten - und so schätzen wir

BMW auch ab dem ersten Rennwochenende ein.

Es gibt in der DTM noch mehr Gleichteile als bisher. Wie kann sich ein Hersteller da noch individuell abheben?

Das ist durch das Konzept der Gleichteile nicht beeinträchtigt. Man kann einen definierten Bereich der Aerodynamik entwickeln, man kann die Radaufhängungen herstellerspezifisch entwickeln. Der Motor ist für jeden Hersteller ein spezifisches Teil. Auch das Gesamtpaket ist für jeden Hersteller in einem gewissen Rahmen optimierbar. Somit sehe ich sehr wohl genügend Möglichkeiten, dass jeder Hersteller spezifisch für seine Marke nicht nur die Außenhaut, sondern sehr wohl auch für den Erfolg relevante Zusatzkomponenten entwickeln kann. Von den 4000 Teilen eines A5 DTM sind nur rund 50 Gleichteile.

Wo sehen Sie die Besonderheiten des A5 DTM?

Für mich ist der A5 DTM das schönste der drei neuen DTM-Fahrzeuge. Und ich denke, dass der A5 von der Basis her ein sehr gutes Auto für die DTM ist, das nicht nur gut aussieht, sondern aus dem unsere Jungs auch ein sehr gutes Rennauto gemacht haben. Ich erhoffe mir, dass wir mit dem A5 DTM vom ersten Rennen an ein gutes und siegfähiges Auto in der Hand haben.

In welchen Bereichen ist der A5 DTM besonders innovativ?

Prinzipiell sprechen wir in der DTM von sehr viel Detailarbeit. Vor allem bei der Aerodynamik und der Fahrwerkskinematik hat jeder Hersteller versucht, sich seine kleinen Vorteile zu erarbeiten - und wir hoffen natürlich, dass uns das gelungen ist.

Der Motor ist noch aus der "alten" DTM übernommen worden. Wann setzt die DTM auf neue Technologien, zum Beispiel ein Hybridsystem wie beim neuen Audi R18 e-tron quattro?

Wir wollten nicht zu viele Schritte auf einmal machen, deshalb haben wir für die neuen Fahrzeuge zunächst die Motoren übernommen, die bereits existieren. Dieses Motorkonzept hat sich über viele Jahre bewährt. Im Fahrzeugkonzept ist aber bereits Platz für ein Hybridsystem vorgehalten. Wir werden gemeinsam definieren, ob und wann es für die DTM Sinn macht, auf ein anderes Motorenkonzept umzusteigen.

Wie wichtig wäre oder ist für Audi das Thema DTM in Japan und in den USA?

Für Audi sind die USA fraglos sehr wichtig. Und auch Japan ist ein Prestigemarkt. Das heißt, Audi hat ein starkes Interesse, auch in diesen beiden für die Marke wichtigen Ländern präsent sein zu können. Wir arbeiten gemeinsam mit den drei Herstellern und der ITR daran, die DTM sowohl nach Japan als auch in die Vereinigten Staaten zu bringen. Es muss aber jedem klar sein, dass das nichts ist, was so schnell passiert. Es bedarf sehr viel Detailarbeit. Wenn man etwas richtig Gutes daraus machen will, braucht man Geduld und Zeit.

Zurück zur Saison 2012: Ursprünglich waren sechs Fahrzeuge geplant, nun sind es acht. Wie kam es dazu?

Wir waren bereits im vergangenen Jahr in der DTM für acht Fahrzeuge aufgestellt und gehen davon aus, dass 2013 alle Hersteller mit mindestens acht Autos an den Start gehen werden. Weil wir mit dem Audi R18 e-tron quattro ein technisch überaus anspruchsvolles Hybridauto für die 24 Stunden von Le Mans und parallel dazu ein komplett neues DTM-Fahrzeug entwickeln mussten, hatten wir uns für 2012 zunächst sieben Autos vorgenommen. Ich freue mich, dass sich nun die Möglichkeit ergeben hat, acht Autos einzusetzen. Ich bin überzeugt, dass es angesichts des hohen Niveaus der DTM von Vorteil ist, mit der maximal möglichen Anzahl von Fahrzeugen an den Start zu gehen. Es wird vermutlich sehr eng werden - aber ein Fahrzeug mehr ist gleichzeitig eine Chance mehr. Und eine gerade Zahl ist von der Logistik und Teamumsetzung her sinnvoller als eine ungerade.

Es gab in der Vergangenheit hinter den Kulissen sehr viele Diskussionen darüber, dass in der DTM zu wenig überholt wird. Gibt es auf Basis der Testfahrten Erkenntnisse, wie das mit den neuen Coupés aussehen wird?

Am A4 DTM hatten wir insbesondere im Heckbereich sehr viele kleine Aerodynamik-Teile, die, wenn es zu einer kleinen Berührung kam, sehr schnell kaputtgegangen sind und sich dann die Performance des Autos stark verändert hat. Entsprechend musste man fahren, um sich keinen aerodynamischen Nachteil einzuhandeln. Das neue Reglement versucht, dies zu unterbinden. Das heißt natürlich nicht, dass man sich nun permanent ins Auto fahren kann. Aber ich glaube, dass dadurch zumindest der Zweikampf mehr gefördert wird - und das wird auch zu mehr Überholmanövern führen.

Was dürfen die Fans generell von der neuen DTM erwarten?

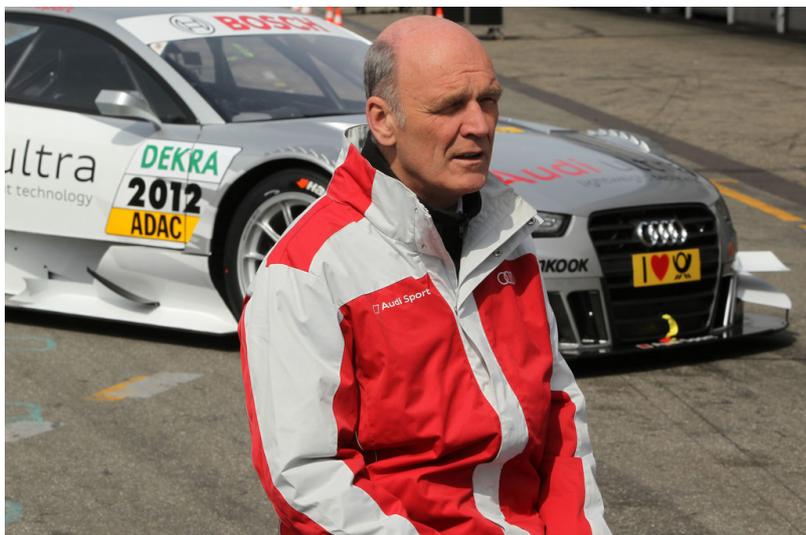
Die drei deutschen Premiumhersteller in einer hochwertigen Meisterschaft mit

Fahrzeugen, die optisch sehr stark an bekannte und beliebte Serienfahrzeuge angelehnt sind, sollten einen richtigen Tourenwagen-Fan begeistern. Ich sehe die DTM in der neuen Form als stärkste Tourenwagen-Serie der Welt, die sich allerdings in ihr erstes Jahr in dieser neuen Form bewegt. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel:



Dr. Wolfgang Ullrich.



Dr. Wolfgang Ullrich.