Sportlichkeit beweist man, indem man selbst erfolgreich Sport betreibt

Dr. Wolfgang Ullrich hat das neue DTM-Reglement entscheidend mitgepr?gt. Das gro?e Interview mit dem Audi-Motorsportchef zum Saisonstart der DTM am 29. April auf dem Hockenheimring und den Erwartungen von Audi Sport.

Herr Dr. Ullrich, die DTM startet 2012 in eine neue ?ra, an deren Entstehung Sie intensiv beteiligt waren. Was war f?r 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 f?r Audi?

Die DTM erm?glicht uns, produktnahen Motorsport auf h?chstem Niveau zu betreiben ? und das zu einem gro?en Teil auf dem f?r uns nach wie vor wichtigen Heimatmarkt von Audi, n?mlich im Deutschland.

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

Erfolg im Motorsport wird von unseren Kunden und von unseren m?glichen 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 k?nnen wir das Markenimage von Audi sicherlich weiter positiv beeinflussen.

Sie stehen seit 1993 an der Spitze von Audi Sport. Tragen Sie die vier Ringe nach

einer so langen Zeit schon im Herzen?

Ich war von der Marke Audi schon immer absolut ?berzeugt. Ich bin deswegen bei

Audi, weil es f?r mich die Automobilmarke mit der spannendsten und erfolgreichsten Geschichte ist ? und stolz, hier mitgestalten zu d?rfen. Die drei deutschen Premium-Automobilhersteller Audi, BMW und Mercedes-Benz treten erstmals seit 20 Jahren wieder in der DTM gegeneinander an.

Was erwartenSie von der DTM 2012 Und zwar nicht nur rein sportlich?

Es ist eine gro?e Chance f?r die DTM, ihren Stand als eine der besten Tourenwagen-

Serien noch einmal zu verbessern. Ich pers?nlich glaube, dass wir sogar die Chance

haben, gemeinsam die beste Tourenwagenserie der Welt auf die Beine zu stellen. Da

muss bei den drei Herstellern nat?rlich abseits des Wettbewerbs auf der

Rennstrecke auch viel gemeinsam gearbeitet werden. Ich w?nsche mir, dass wir den

guten Spirit, mit dem wir ein Jahr lang an der Vorbereitung gearbeitet haben, auch

in der Rennsaison fortsetzen k?nnen.

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 l?sst mich optimistisch in die Zukunft schauen.

Das sportliche Ziel f?r 2012 kann ja nur hei?en: Titelverteidigung ? richtig?

Unser Ziel ist selbstverst?ndlich die Titelverteidigung. Das erste Ziel ist jedoch zun?chst, dass wir siegf?hige Autos haben. Und dann wollen wir alles daf?r tun, um unseren Titel zu verteidigen. Es wird sicherlich noch schwerer werden als in der Vergangenheit ? aber mit unserem Fahrerkader und unseren drei bew?hrten 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 selbstverst?ndlich 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 f?r ihn herausstellen k?nnen. Es wird sehr interessant.

Wie stark sch?tzen Sie Neueinsteiger BMW ein?

BMW hat sich auf die DTM sehr intensiv ?ber ein Jahr lang vorbereitet und genau wie

Audi und Mercedes-Benz ein neues Auto nach einem neuen Reglement entwickelt, das f?r alle gleich ist. Mit dem Tourenwagen-Know-how, das sich BMW ?ber viele Jahre erarbeitet hat, rechnen wir mit einem sehr starken Konkurrenten ? und so sch?tzen 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 beeintr?chtigt. Man kann einen definierten Bereich der Aerodynamik entwickeln, man kann die Radaufh?ngungen herstellerspezifisch entwickeln. Der Motor ist f?r jeden Hersteller ein spezifisches Teil. Auch das Gesamtpaket ist f?r jeden Hersteller in einem gewissen Rahmen optimierbar. Somit sehe ich sehr wohl gen?gend M?glichkeiten, dass jeder Hersteller spezifisch f?r seine Marke nicht nur die Au?enhaut, sondern sehr wohl auch f?r den Erfolg relevante Zusatzkomponenten entwickeln kann. Von den 4.000 Teilen eines A5 DTM sind nur rund 50 Gleichteile.

Wo sehen Sie die Besonderheiten des A5 DTM?

F?r mich ist der A5 DTM das sch?nste der drei neuen DTM-Fahrzeuge. Und ich denke,

dass der A5 von der Basis her ein sehr gutes Auto f?r die DTM ist, das nicht nur gut

ausschaut, 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 siegf?higes 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 nat?rlich, dass uns das gelungen ist.

Der Motor ist noch aus der ?alten? DTM ?bernommen 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 f?r die

neuen Fahrzeuge zun?chst die Motoren ?bernommen, die bereits existieren. Dieses

Motorkonzept hat sich ?ber viele Jahre bew?hrt. Im Fahrzeugkonzept ist aber bereits Platz f?r ein Hybridsystem vorgehalten. Wir werden gemeinsam definieren, ob und wann es f?r die DTM Sinn macht, auf ein anderes Motorenkonzept umzusteigen.

Wie wichtig w?re oder ist f?r Audi das Thema DTM in Japan und in den USA?

F?r Audi sind die USA fraglos sehr wichtig. Und auch Japan ist ein Prestigemarkt. Das hei?t, Audi hat ein starkes Interesse, auch in diesen beiden f?r die Marke wichtigen L?ndern pr?sent sein zu k?nnen. 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.

Zur?ck zur Saison 2012: Urspr?nglich waren sechs Fahrzeuge geplant, nun sind es

acht. Wie kam es dazu?

Wir waren bereits im vergangenen Jahr in der DTM f?r 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

?beraus anspruchsvolles Hybridauto f?r die 24 Stunden von Le Mans und parallel

dazu ein komplett neues DTM-Fahrzeug entwickeln mussten, hatten wir uns f?r

2012 zun?chst sieben Autos vorgenommen. Ich freue mich, dass sich nun die

M?glichkeit ergeben hat, acht Autos einzusetzen. Ich bin ?berzeugt, dass es

angesichts des hohen Niveaus der DTM von Vorteil ist, mit der maximal m?glichen

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 dar?ber,

dass in der DTM zu wenig ?berholt wird. Gibt es auf Basis der Testfahrten

Erkenntnisse, wie das mit den neuen Coup?s aussehen wird?

Am A4 DTM hatten wir insbesondere im Heckbereich sehr viele kleine Aerodynamik-

Teile, die, wenn es zu einer kleinen Ber?hrung kam, sehr schnell kaputtgegangen sind und sich dann die Performance des Autos stark ver?ndert hat. Entsprechend musste man fahren, um sich keinen aerodynamischen Nachteil einzuhandeln. Das neue Reglement versucht, dies zu unterbinden. Das hei?t nat?rlich nicht, dass man sich nun permanent ins Auto fahren kann. Aber ich glaube, dass dadurch zumindest der Zweikampf mehr gef?rdert wird ? und das wird auch zu mehr ?berholman?vern f?hren.

Was d?rfen 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 st?rkste Tourenwagen-Serie der Welt, die sich allerdings in ihr erstes Jahr in dieser neuen Form bewegt.