

MediaInfo



24h Le Mans 2007



Préface

AUDI AG a écrit l’an dernier un nouveau chapitre de l’histoire du sport automobile en gagnant pour la première fois avec un moteur diesel les légendaires 24 Heures du Mans. Le triomphe historique de l’Audi R10 TDI, propulsée par son révolutionnaire moteur V12 TDI, a posé un nouveau jalon en compétition et fait la démonstration de l’expertise technique d’Audi. Pour ce constructeur, l’expression « Progrès par la technique » représente plus qu’un simple slogan. Audi a toujours eu pour objectif d’avoir une longueur d’avance, comme au Mans, la plus exigeante des courses, où elle reste la marque à battre depuis 2000. Cette situation n’est pas le fruit du hasard



mais le résultat d’un travail acharné et d’un savoir-faire technique. Mais chacun sait que les 24 Heures constituent chaque année un nouveau challenge très exigeant.

Jürgen Pippig
AUDI AG
Directeur Communication Motorsport

Sommaire

Audi au Mans.....	4
Audi Sport.....	6
Audi TDI Power	8
L’Audi R10 TDI	10
Les pilotes Audi au Mans	20
Audi Sport Team Joest.....	42
Les 24 Heures du Mans	44
Le circuit des 24 Heures	46
Les différentes catégories de voitures au Mans.....	50
Les caractéristiques du Mans	52
Le semaine du Mans, Horaires	54
Liste des concurrents	58
Les partenaires d’Audi au Mans	60
Histoire: 24 Heures du Mans.....	64
Histoire: Audi en sport automobile	72
Le service médias Audi	74
Audi Communication Motorsport	76

Un nouveau challenge pour l'Audi R10 TDI

Les 16 et 17 juin 2007, AUDI AG relèvera une nouvelle fois le plus grand challenge qui soit en course automobile : Audi Sport Team Joest disputera avec trois prototypes les 24 Heures du Mans, la plus exigeante des courses sur circuit, qui fêtera sa 75^{ème} édition cette année.

Audi est la marque à battre au Mans depuis 2000. Les cinq victoires de la légendaire R8 ont été suivies par le premier triomphe historique d'une voiture de sport à moteur diesel, dès la première participation de l'Audi R10 TDI.

De plus petits réservoirs pour les voitures à moteurs diesel

Malgré le changement de réglementation, entraînant pour les diesel la réduction de la capacité des réservoirs de carburant de 10% face aux voitures prototypes fonctionnant à l'essence, l'équipe Audi Motorsport, dirigée par le Dr Wolfgang Ullrich, s'appuiera une nouvelle fois sur le rendement et la fiabilité d'Audi TDI Power dans la grande classique française des courses d'endurance. L'Audi R10 TDI sera confrontée pour la première fois à une autre voiture à moteur diesel : la Peugeot 908.

Malgré les changements de règlement, AUDI AG a de nouveau relevé le challenge de courir avec une voiture de sport diesel aux 24 Heures du Mans



« Le Mans constitue un challenge nouveau et inestimable chaque année », explique Wolfgang Ullrich. « Avec Peugeot, nous allons courir contre un constructeur qui a déjà gagné dans la plupart des disciplines et dont l'opposition doit être prise au sérieux. En tant que pionnier en diesel, Audi possède l'avantage de son expérience, au Mans aussi. Nous considérerons cependant Peugeot

avec humilité, comme nous le faisons avec tous nos adversaires. »

Voici pourquoi AUDI AG alignera trois voitures officielles au Mans pour la première fois depuis 2002. Trois jeunes pilotes, qui courent habituellement en DTM pour Audi, prendront le volant de la troisième R10 TDI.

Défendre son titre avec TDI Power et promouvoir de jeunes talents, telle est la ligne de conduite Audi au Mans 2007



>> Pour la première fois depuis **2002**, Audi engage trois voitures officielles aux 24 Heures

Progrès par la technique

Pendant plus de 25 ans, Audi Sport a mis en application en course le slogan « Progrès par la technique » qui illustre la philosophie de la marque Audi. Audi Sport est principalement responsable du développement et des essais des voitures de course ainsi que du support technique fourni pour les compétitions. La logistique de course est sous-traitée par des partenaires éprouvés, tels que Joest- ou Champion-Racing.

Les locaux Audi Sport sont situés à Ingolstadt où travaille la majorité de ses 150 employés. Les moteurs

de course sont développés par Audi Sport à Neckarsulm et Ingolstadt. Le Dr Wolfgang Ullrich, de nationalité autrichienne, dirige Audi Sport et l'ensemble des activités compétition AUDI AG depuis novembre 1993. Audi Sport est étroitement lié avec le département de développement technique de l'AUDI AG. Cette collaboration facilite le transfert de technologie depuis la course vers la série et réciproquement. En 2007, Audi est engagé officiellement avec la R10 TDI en Sport Prototypes et avec la A4 en DTM, qui est le plus populaire des championnats internationaux de voitures de tourisme.



 Audi Sport

Durant la course, les ingénieurs suivent l'évolution des trois Audi R10 TDI, mètre par mètre sur leurs moniteurs



Dr. Wolfgang Ullrich
Directeur Audi Motorsport,
Directeur Audi Sport



Anton Oberle
Responsable
de l'Atelier



Siegfried Krause
Directeur Commercial
Compétition



Christian Weck
Directeur Projet
Organisation R10 TDI



Florian Zitzlsperger
Partenaires internationaux,
Sponsoring



Wolfgang Appel
Directeur Technique
Voitures



Wolfgang Riegelsberger
Directeur Projet
Technique R10 TDI



Dr. Christian John
Docteur du team



Ulrich Baretzky
Directeur Technique
Moteurs



Dr. Gunter Forbriger
Directeur Projet
Technique Moteurs R10 TDI



Dr. Ernst Kober
Docteur du team

Le diesel high-tech par l'inventeur du TDI

Avec la R10 TDI, Audi a spectaculairement démontré sur circuit les raisons qui incitent un nombre croissant de clients Audi à travers le monde, à opter pour le TDI : les moteurs TDI sont significativement plus efficaces, plus économiques, ils ont plus de couple et délivrent une puissance extraordinaire, soit des caractéristiques qui sont tout autant appréciées en course automobile que sur la route.

Audi a commencé dès 1976 à développer un moteur diesel à injection directe destiné à une voiture de tourisme. C'était le début de la « success story » TDI qui continue encore aujourd'hui. Une grande avancée a été réalisée en

1989, quand la compagnie a entamé la production en série du premier moteur TDI au monde de seconde génération. Il était plus économe et offrait des performances supérieures à ses concurrents directs. Audi a depuis accentué son avance, pas à pas. Aujourd'hui, une Audi sur deux qui est vendue dans le monde est une TDI.

Des moteurs haut de gamme comme le V8 4.2 litres TDI délivrant 326 ch et 650 Nm de couple trouvent aujourd'hui leur place dans de luxueuses limousines comme l'Audi A8. Des innovations telles que la technologie Common Rail avec injecteurs Piezo, sont utilisées dans les derniers moteurs TDI Audi à 6 et 8 cylindres. La nouvelle génération



Le V12 TDI de l'Audi Q7 délivre 500 ch. et bénéficie du savoir-faire acquis par Audi avec la R10 TDI

Audi TDI Power
se hisse parmi
les diesel « high-
tech »



de moteurs diesel en V est dotée de filtres à particules dernier cri.

Un V12 TDI pour l'Audi Q7

Audi optimise le développement de moteur TDI à travers son programme accompli au Mans et en American Le Mans Series. La dernière vitrine de la technologie Audi est le nouveau, et high-tech, V12 TDI qui propulse l'Audi Q7. Il s'agit du premier douze cylindres TDI équipant une voiture de série. Avec ses 500 chevaux et ses 1 000 Nm de couple, il pose de nouveaux jalons dans le segment des

SUV (Sport Utility Vehicles). L'Audi Q7 V12 TDI accélère de 0 à 100 km/h en seulement 5,5 secondes alors que sa vitesse est limitée électroniquement à 250 km/h. Ses valeurs font rivaliser ce SUV avec des voitures de sport haut de gamme. Sa consommation moyenne de 11,9 litres / 100 km dénote également.

Le diesel douze cylindres illustre tout le potentiel de cette technologie et le profond savoir-faire d'Audi. La première victoire d'un moteur diesel au Mans n'aurait pas non plus été possible sans cette expertise technique.



Avec son V12 TDI de **500** chevaux, l'Audi Q7 est le plus puissant des SUV diesel

La révolution sans bruit

« Veni, Vidi, TDI. » « Super Diesel. » « L'aube d'une nouvelle ère en compétition. » « Révolution sans bruit. » La première victoire d'un moteur diesel aux légendaires 24 Heures du Mans a fait les gros titres des médias dans le monde entier. Avec le révolutionnaire R10 TDI, Audi a mis une nouvelle fois en application son slogan : « Le progrès par la technique » et a démontré que la pratique de la course automobile et le respect de l'environnement

n'étaient pas forcément contradictoires.

Alors que les énergies alternatives ne font l'objet que de premières discussions en Formule 1, les organisateurs des 24 Heures du Mans ont perçu plus tôt l'importance de cet important sujet d'actualité. Ils ont encouragé les constructeurs à développer des moteurs plus sobres et raisonnables tels que le V12 de 650 chevaux de l'Audi

L'Audi R10 TDI modèle 2007 : un vrai laboratoire roulant



R10 TDI qui a consommé sur le chemin de sa victoire historique au Mans, 5 litres aux cent de moins que le déjà sobre moteur TFSI qui animait l'Audi R8 victorieuse en 2002.

Avec la R10 TDI, Audi a fait la preuve de son courage d'entrepreneur. Nombreux étaient ceux qui jugeaient utopique l'ambition de Ferdinand Piëch de gagner au Mans avec un moteur diesel. « Quand nous avons informé nos fournisseurs de notre projet diesel, ceux-ci nous ont demandé si nous étions bien prêts à relever ce challenge » se souvient le dirigeant d'Audi Motorsport, Dr Wolfgang Ullrich. « Nous étions effectivement prévenus des risques encourus. Mais à part Audi, qui aurait pu jouer ce rôle de pionnier? »

Durant le développement de la R10 TDI, Audi Sport a pu s'appuyer sur son savoir-faire acquis avec la R8. Les gênes affiliant la R8, qui a connu tant de succès, à la R10 TDI sautent aux yeux. Il n'en demeure pas moins que la R10 TDI est le résultat d'un design entièrement nouveau, qui comporte d'innombrables détails et concepts innovants. Cette voiture sport prototype a été spécifiquement conçue autour de son moteur diesel.

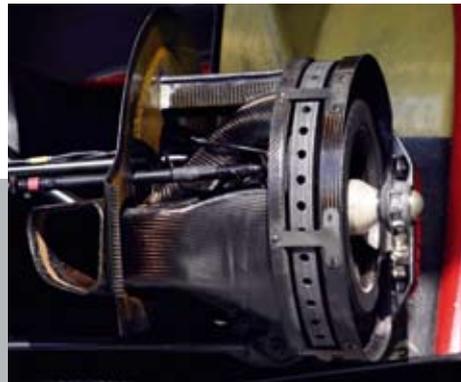
Une des différences les plus marquantes par rapport à la R8, est l'intégration de la carrosserie avec le châssis monocoque. La R8 possède encore un châssis traditionnel habillé d'une carrosserie composite alors que la majorité des éléments en fibre de carbone du monocoque de la R10 ne réclament aucun habillement supplémentaire.



Cela permet d'obtenir une réduction de poids significative par rapport à la R8, ce qui est d'autant plus important que le moteur 5,5 litres V12 TDI a vu sa cylindrée augmenter de 50% face au 3,6 litres V8 de la R8. Il est plus long et plus lourd que son prédécesseur. La R10 TDI possède un empattement sensiblement plus long que la R8, qui est comparable à celui du SUV Audi Q7.

Grâce à son couple de plus de 1100 Newton mètres, la R10 TDI se contente d'une boîte à cinq vitesses. La commande électro-hydraulique de la boîte est actionnée par un système de palettes au volant. Le contrôle de traction ASR aide à maîtriser l'énorme poussée exercée sur la route. L'embrayage est constitué de céramique. Des conduits montés sur les disques de frein en carbone améliorent la circulation d'air. Le système d'éclairage diurne constitué de diodes blanches est issu de la série.

La R10 TDI sans les couvertures avant et arrière, les disques de freins entièrement couverts et avec une vue sur son cockpit high-tech



Données techniques Audi R10 TDI



Type	Le Mans Prototype (« LM » P1)
Chassis	Fibre carbone construction composite avec coque nid d'abeille. Répond aux strictes normes de sécurité FIA
Moteur	90° V12 turbo, 4 soupapes par cylindre, DOHC, 2 turbos Garrett, 2 x 39.9 mm bride à air (défini par le règlement) pression maxi de suralimentation absolue 2.94 bars, injection diesel directe TDI, carter de vilebrequin en aluminium, 2 filtres à particules diesel (Dow Automotive)
Gestion moteur	Bosch MS14
Lubrification	Carter sec, huile Shell
Cylindrée	5 500 cm ³
Puissance	plus de 650 ch
Couple	plus de 1 100 Nm
Transmission	Roues arrière
Embrayage	Céramique
Boîte de vitesses	Séquentielle à commande electro-pneumatique, 5 rapports, partenaire X-trac

Différentiel	Visco coupleur auto bloquant
Arbres de roues	Arbres à joints homocinétiques
Direction	A crémaillère avec assistance électrique
Suspension	Indépendante doubles triangles avec système pushrod, amortisseurs réglables
Freins	Double circuit hydraulique, étriers monoblocs en alliage léger, disques AV et AR carbone ventilés, répartition de freinage réglable par le pilote
Roues	O.Z. magnesium, AV : 13x 18 pouces, AR : 14.5 x 18 pouces
Pneus	Michelin radial, AV : 33/68-18, AR : 37/71-18
Longueur	4 650 mm
Largeur	2 000 mm
Hauteur	1 030 mm
Poids minimum	925 kg
Capacité réservoir	81 litres (Shell V-Power diesel)



Puissant, économe, discret et propre

Le coeur de l'Audi R10 TDI est un moteur V12 TDI de 5,5 litres, la cylindrée maximale autorisée au Mans. Les doubles turbo Garrett aident à tirer environ 650 chevaux de ce bloc aluminium dernier cri. Le couple maximum est supérieur à 1100 Newton mètres.

Malgré ces valeurs impressionnantes, le V12 TDI est sobre, discret et propre. Le moteur est à peine audible depuis le cockpit et les spectateurs entendent plus facilement les bruits aérodynamiques que le son du moteur. Deux compacts filtres à particules sont nichés

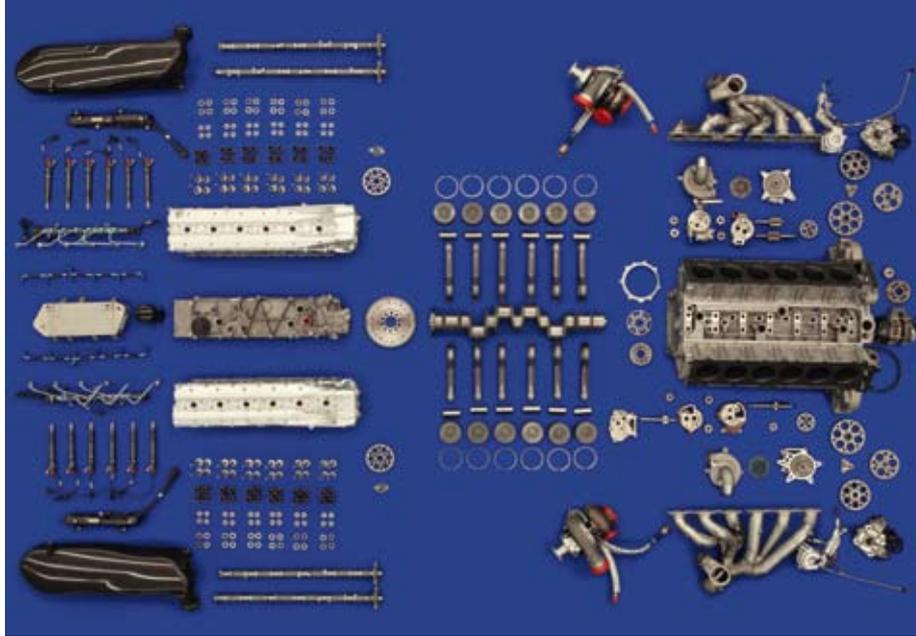
dans le compartiment moteur. Ils ont permis à Audi et à son partenaire d'acquérir de précieux enseignements applicables sur les voitures de série.

Globalement, la R10 TDI est un véritable laboratoire roulant. A l'intérieur du moteur, en constant développement, de nouvelles technologies sont testées et pourront être un jour employées sur les voitures de tous les jours, y compris en ce qui concerne sa construction en aluminium.

Les pilotes Audi se sont vite accoutumés au fait que la

Le V12 TDI à l'arrière de la R10 et un des deux filtres à particules (à droite)





Le V12 TDI démonté (à gauche). Les balles sur le radiateur servent à rappeler d'enlever la couverture du radiateur avant de reprendre la piste



totalité du couple moteur du TDI est délivrée dès les plus bas régimes. La plage optimale de puissance oscille de 3 000 à 5 000 tr/mn, ce qui est aussi inhabituel pour un

moteur de course que le comportement thermique. Les radiateurs relativement larges doivent être entièrement couverts dans les stands.



L'attention au moindre détail

L'Audi R10 TDI affrontera une concurrence et des difficultés importantes pour sa deuxième année de compétition. D'une part, Peugeot participera au Mans avec une voiture à moteur diesel. D'autre part, les voitures de sport à moteurs diesel devront se contenter d'un réservoir de carburant réduit de neuf litres, ainsi que le stipule le règlement de l'Automobile Club de l'Ouest (ACO).

La réduction du volume du réservoir de 90 à 81 litres, en partitionnant celui-ci, n'a pas été la seule modification portée sur le dernier modèle R10 TDI durant l'hiver.

D'innombrables détails ont été améliorés pour que cette

Le Mans Prototype à moteur diesel reste la voiture à battre en 2007. Le sophistiqué système électronique associé au V12 TDI a été optimisé en partenariat avec Bosch. La majorité des autres modifications ont eu pour objectifs d'améliorer l'efficacité, la consommation, la longévité et la facilité de conduite. Inchangée, la puissance reste de 650 chevaux environ. En revanche, la caractéristique a progressé de manière significative.

Le châssis monocoque en carbone de la R10 TDI est identique à celui de l'an dernier. Des modifications

Le monocoque de la R10 TDI n'a pas changé par rapport à l'an dernier, le moteur V12 TDI a fait l'objet de développement



mineures, visibles uniquement par un oeil exercé, ont été faites sur la partie extérieure.

Les niveaux de résistance au frottement et de poids ont été réduits sur l'ensemble de la chaîne cinématique. Les deux filtres à particules diesel sont désormais plus petits et plus légers. Le partenaire Michelin a fourni de nouveaux pneumatiques, de composition et de construction différentes, pour améliorer l'équilibre entre les train avant et arrière. La suspension et les amortisseurs de l'Audi R10 TDI ont également évolué.

La version 2007 de l'Audi R10 TDI a remporté les 12 Heures de Sebring dès sa première sortie. Après la course, la voiture a enchaîné un test de 12 heures sans connaître de problème. L'Audi R10 TDI a également passé avec succès un test de 30 heures sur le circuit Paul Ricard, en avril.



La peau extérieure est restée virtuellement la même qu'en 2006



La capacité du réservoir de carburant a été réduite de **90** à **81** litres



01

01

02

03

04

11

05

06

10

12

07

07

08

09

AGS TYRE FUELRES OIL

RADIO

BEAM

0	12.5
60.2	60.2
1.0	1.1
18	600
1.3	6

PIT

MAP



Audi Sport

REAR

REVERSE

EMERGENCY

EVENT

NEUTRAL

FRONT

High Turn All Water Fuel

Reset

Turn

Start

On

ASR

U1x

DRS

Les pilotes dirigent, le volant réfléchit

L'Audi R10 TDI est équipée d'un volant de haute technologie intégrant un microprocesseur. Les plus importantes fonctions peuvent être contrôlées par le pilote directement sur le volant.

- 01** Des diodes lumineuses indiquent le patinage des roues arrière
- 02** Diodes de commande de boîte
- 03** Deux écrans d'informations digitales (par exemple pour le régime moteur)
- 04** Lampes d'alerte (en cas de chute de pression d'un pneu par exemple)
- 05** Démarreur (non visible sur la photo)
- 06** Radio (noir) et limiteur de vitesses dans les stands (jaune)
- 07** Palettes de commande de boîte, à gauche pour descendre un rapport, à droite pour le monter
- 08** Sélecteur de commande de boîte manuelle
- 09** L'écran central librement programmable, contient plusieurs fenêtres d'informations
- 10** Feux de route (bleu), bouton de sélection de programmations moteur (vert)
- 11** Lampes de contrôle (exemples feux de route et clignotant)
- 12** Divers interrupteurs, boutons de commandes et régulateurs (exemple : contrôle de traction)



Donner une chance à l'avenir

AUDI AG engage trois voitures officielles au Mans pour la première fois depuis qu'elle y avait réalisé un triplé en 2002. Les trois jeunes pilotes, Lucas Luhr (27 ans) Mike Rockenfeller (23) et Alexandre Prémat (25), vont avoir une chance de se battre pour la victoire aux 24 Heures du Mans.

En tant que Français, Alexandre Prémat, qui a joué un rôle décisif dans la victoire de l'équipe de France en A1 Grand Prix Series durant la saison 2005/2006, a toujours rêvé de la grande classique d'endurance. « Le Mans est la course la plus prestigieuse au monde, » s'enthousiasme Prémat qui admire Tom Kristensen. « Ses sept victoires font de lui le Roi du Mans. »

Lucas Luhr – tenant du titre LM P2 en American Le Mans Series – et Mike Rockenfeller sont déjà montés sur un podium au Mans en tant que vainqueurs de la classe GT2. Néanmoins, les deux Allemands n'ont encore jamais disputé de course au volant d'une LM P1. Cela est également le cas de l'ancien champion de DTM, Mattias Ekström, qui a été retenu comme pilote de réserve au cas où Tom Kristensen, qui a subi un lourd accident à Hockenheim lors de la manche d'ouverture du championnat DTM, ne serait pas totalement remis pour la course les 17 et 18 juin.

Les quatre « Rookies » ont assuré leur engagement au Mans en réalisant des tours rapides et constants lors de



Au Mans, Alexandre Prémat, Mike Rockenfeller et Lucas Luhr participeront à leur première course au volant de l'Audi R10 TDI (de gauche à droite)



Un sujet très prisé des photographes : les six vainqueurs des 24 Heures du Mans courant pour Audi (photo à gauche). A droite : le recordman de la course, Tom Kristensen et Mattias Ekström

tests qui se sont déroulés au Paul Ricard début avril. « Ils ont tous les quatre fait forte impression », explique le Dr Ullrich. « Nous avons constitué le trio Luhr/Prémat/Rockenfeller en considérant que Mattias devait se concentrer sur le DTM où il a une chance d'enlever le titre. Le Mans a lieu le week-end entre les deux manches de DTM, à Brands Hatch et autour du Norisring. »

Mattias Ekström pilote de réserve de Tom Kristensen

Ekström n'entrera en action au Mans que si Tom Kristensen (Danemark/39 ans) n'est toujours pas remis. Le recordman de victoires au Mans est, comme l'an dernier, désigné comme équipier de Dindo Capello (Italie/42 ans) et Allan McNish (Ecosse/37). Capello a déjà gagné les 24 Heures du Mans deux fois tandis que Allan McNish, qui

a gagné en 1988, attend toujours sa première victoire au Mans avec Audi.

Les vétérans au volant de l' Audi R10 TDI numéro 1

Les vainqueurs de l'an dernier, Frank Biela (Allemagne/42), Emanuele Pirro (Italie/45) et Marco Werner (Allemagne/41), qui totalisent à eux trois dix victoires au Mans, se partageront le volant de l'Audi R10 TDI portant le numéro 1. « Je suis convaincu qu'avec nos pilotes chevronnés et nos prometteurs juniors, nous sommes bien armés pour nous battre contre Peugeot », explique le Dr Ullrich. « Par la même occasion, nous donnons à trois jeunes pilotes une grande opportunité de se battre pour la victoire absolue au Mans pour la première fois. Cela fait partie de notre conception de la course automobile. »



Pilote officiel Audi Frank Biela (D)

Qu'est-ce qui vous a mené au sport automobile ?

Mon père était pilote amateur, j'ai donc côtoyé le monde de la course dès mon enfance. Aussi loin que je me souviens, j'ai toujours voulu être pilote.

Comment gagniez-vous votre vie avant de devenir pilote professionnel ? J'ai une formation d'ouilleur. Je voulais poursuivre des études d'ingénieur en mécanique mais un test d'évaluation pour jeunes pilotes est passé par là...

Quels sports suivez-vous en dehors de l'automobile ?

Je suis un grand fan de hockey, de golf et de cyclisme, spécialement du Tour de France.

Admirez-vous un sportif en particulier ? Ayrton Senna.

Quels sports pratiquez-vous ? Le vélo, le golf et occasionnellement le squash.

Si vous pouviez inviter la personnalité de votre choix à dîner, de qui s'agirait-il ? Je pourrais citer quelques élégantes actrices, ou Robert de Niro.

Quelle est votre ville préférée ? Prague.

Quelle Audi utilisez-vous personnellement ? Une Audi Q7. Mais j'aime aussi conduire l'Audi A8 4.2 TDI.





Né le / A	2 août 1964 / Neuss (D)
Adresse	Monte Carlo (MC)
Situation de famille	marié avec Patricia, 1 fille (Isabelle), 1 fils (Patrick)
Taille / Poids	1,83 m / 80 kg
Courses au Mans	8 (4 victoires)

Carrière

1983	4e au Championnat d'Allemagne de Kart
1984	4e au Championnat d'Europe, Formule Ford 1600
1985	3e au Championnat d'Allemagne, Formule Ford 1600
1986	2e au Championnat d'Allemagne, Formule Ford 2000
1987	14e au DTM, 7e en Championnat d'Allemagne Formule 3
1988	3e au Championnat d'Allemagne de F3, 15e au DTM
1989	13e au DTM, Championnat d'Allemagne de F3
1990	10e au DTM
1991	Champion DTM (Audi V8 quattro)
1992	15e au DTM (Audi V8 quattro)
1993	Champion de France de Tourisme (Audi 80 quattro)
1994	2e au Coupe d'Allemagne de Tourisme (Audi 80 competition)
1995	3e au Coupe d'Allemagne de Supertourisme (Audi A4 quattro), 1er à la Coupe du Monde de Tourisme, Le Castellet (Audi A4 quattro)

1996	Champion Britannique de Tourisme (Audi A4 quattro), Vainqueur du Grand Prix Macao (Audi A4 quattro)
1997	2e au Championnat Britannique de Tourisme (Audi A4 quattro)
1998	14e au Championnat d'Allemagne de Supertourisme (Audi A4)
1999	3e aux 24 Heures du Mans (Audi R8R)
2000	Vainqueur aux 24 Heures du Mans (Audi R8), Vainqueur aux 12 Heures de Sebring (AudiR8), 4e dans l'American Le Mans Series (Audi R8)
2001	Vainqueur aux 24 Heures du Mans (Audi R8), Vainqueur du « Petit Le Mans » (Audi R8), 2e dans l'American Le Mans Series (Audi R8)
2002	Vainqueur aux 24 Heures du Mans (Audi R8), 3e dans l'American Le Mans Series (Audi R8)
2003	Vainqueur de l'American Le Mans Series, vainqueur aux 12 Heures de Sebring, 3e au « Petit Le Mans » (tous Audi R8)
2004	Vainqueur aux 12 Heures de Sebring (Audi R8), DTM (Audi A4 DTM)
2005	Vainqueur de l'American Le Mans Series (Audi R8), 2e aux 12 Heures de Sebring (Audi R8), 3e au 24 Heures du Mans (Audi R8)
2006	Vainqueur aux 24 Heures du Mans (Audi R10 TD), 4e dans l'American Le Mans Series (Audi R10 TDI)
2007	Vainqueur aux 12 Heures de Sebring (Audi R10 TDI)

www.frank-biela.de



Pilote officiel Audi Dindo Capello (I)

Qu'est-ce qui vous a mené au sport automobile ?

Enfant, je m'intéressais déjà aux voitures. Mon père m'a emmené sur un circuit de kart pour mon onzième anniversaire. Cela a été le déclic. A partir de ce jour, je me suis assis dans un kart tous les week-ends !

Comment gagniez-vous votre vie avant de devenir pilote professionnel ? J'étais instructeur de conduite.

A quels sports vous intéressez-vous en dehors de l'automobile ? Quasiment tous les sports retransmis à la télévision et, plus particulièrement, le vélo et le ski alpin.

Admirez-vous un sportif en particulier ? Tous les sports ont leurs héros, comme Lance Armstrong en vélo. J'admire le skieur Giorgio Rocca, et le pilote Michael Schumacher

– ses innombrables succès n'ont jamais altéré sa volonté de gagner.

Quels sports pratiquez vous ? Le karting et le vélo.

Si vous pouviez inviter la personnalité de votre choix à dîner, de qui s'agirait-il? J'inviterais le Pape et les leaders des deux autres grandes religions. Pour mieux comprendre les raisons des conflits.

Avez-vous une ville préférée ?

En Italie, il y a beaucoup de villes petites ou grandes, que le monde entier nous envie.

Quelle est votre Audi personnelle ? Une A8 4.2 TDI et une Audi Q7.





Né le / A	17 Juin 1964 / Asti (I)
Adresse	Canelli (I)
Situation de famille	marié avec Elisabetta, 1 fils (Giacomo)
Taille / Poids	1,72 m / 66 kg
Courses au Mans	8 (2 victoires)

1995	2e au Championnat d'Italie de Supertourisme (Audi A4 quattro)
1996	Champion d'Italie de Supertourisme (Audi A4 quattro)
1997	3e au Championnat d'Italie de Supertourisme (Audi A4 quattro)
1998	5e Championnat d'Italie de Supertourisme (Audi A4)
1999	3e aux 12 Heures de Sebring (Audi R8R), 4e aux 24 Heures du Mans (Audi R8R)
2000	Vainqueur du « Petit Le Mans » (Audi R8), 2e aux 12 Heures de Sebring (Audi R8), 3e aux 24 Heures du Mans (Audi R8), 2e dans l'American Le Mans Series (Audi R8)
2001	Vainqueur aux 12 Heures de Sebring (Audi R8), 2e aux 24 Heures du Mans (Audi R8), 3e dans l'American Le Mans Series (Audi R8)
2002	Vainqueur aux 12 Heures de Sebring (Audi R8), 2e aux 24 Heures du Mans (Audi R8), 2e dans l'American Le Mans Series (Audi R8), vainqueur du « Petit Le Mans » (Audi R8)
2003	Vainqueur aux 24 Heures du Mans
2004	Vainqueur aux 24 Heures du Mans (Audi R8), 5e au série Le Mans Endurance (Audi R8), DTM Shanghai (Audi A4 DTM)
2005	DTM (Audi A4 DTM)
2006	Vainqueur aux 12 Heures de Sebring (Audi R10 TDI), 3e aux 24 Heures du Le Mans (Audi R10 TDI), vainqueur de l'American Le Mans Series (Audi R10 TDI), vainqueur du « Petit Le Mans » (Audi R10 TDI)

Carrière

1983	Formule Fiat Abarth
1984	Formule Fiat Abarth
1985	Championnat d'Italie de Formule 3
1986	Championnat d'Italie de Formule 3
1987	Championnat d'Italie de Formule 3, 2 victoires
1988	Championnat d'Italie de Formule 3, Vainqueur de « Gran Premio della Lotteria » Monza
1989	Pilote d'essai Formula 3000 au Japon
1990	Champion d'Italie de Tourisme, groupe A
1991	4e au Championnat d'Italie de Tourisme
1992	Championnat d'Italie de Tourisme
1993	Championnat d'Italie de Tourisme
1994	5e au Championnat d'Italie de Tourisme (Audi 80 competition), 7e au Coupe d'Allemagne de Tourisme (Audi 80 competition)

www.dindocapello.com

>> Avec **24** succès, Dindo Capello est le recordman de victoires en American Le Mans Series



Pilote officiel Audi Mattias Ekström (S)

Q'est-ce qui vous a mené au sport automobile ? Mon père courait quand j'étais enfant. A l'époque, je ne m'intéressais qu'au hockey sur glace, au tennis et au football. Ma passion pour l'automobile m'est venue en 1992 quand un tournoi de tennis fut annulé à cause du mauvais temps. Comme nous étions désœuvrés, un ami m'a proposé d'essayer son kart. Après cet essai, son père a déclaré « Quiconque possédant ce talent doit arrêter le tennis pour se mettre au karting ! »

Comment gagniez-vous votre vie avant d'être pilote professionnel ? J'ai travaillé comme mécanicien.

Hormis la course automobile, quels autres sports suivez-vous ? Le hockey sur glace, en particulier le Championnat suédois, le Championnat du monde des rallyes, le MotoGP. J'aime aussi regarder un bon match de tennis.

Admirez-vous un sportif en particulier ? J'admire un grand nombre de sportifs mais deux personnalités de la course automobile, qui ont cessé leur activité, m'ont particulièrement impressionné : Walter Röhrl et Michael Schumacher.

Quels sports pratiquez-vous ? Le jogging et l'aviron, plus le jet ski en été.

Si vous pouviez inviter la personnalité de votre choix à dîner, de qui s'agirait-il ? Je rencontre généralement des gens ouverts et intéressants.

Votre ville préférée ? Stockholm.

Quelle est votre Audi personnelle ? Une RS 4.





Né le / A	14 juillet 1978 / Falun (S)
Adresse	Salenstein (CH)
Situation de famille	célibataire (vit avec Tina)
Taille / Poids	1,83 m/77 kg
Courses au Mans	0

Carrière

1993	Kart
1994	Kart, Champion du Coupe Renault 5 Suede
1995	2e au Coupe Renault 5 Suede
1996	Champion de Coupe Renault 5 Suede, « Young Driver of the Year »

1997	2e au Championnat du Suede de Tourisme, « Rookie of the Year»
1998	8e au Championnat du Suede de Tourisme
1999	Champion du Suede de Tourisme (Audi A4 quattro)
2000	3e au Championnat du Suede de Tourisme
2001	8e au DTM (Abt-Audi TT-R), 6e aux 24 Heures de Nürburgring
2002	3e au DTM (Abt-Audi TT-R)
2003	4e au DTM (Abt-Audi TT-R), 3e en Groupe N aux Rallye de Suede
2004	Champion du DTM (Audi A4 DTM), vainqueur de Groupe N aux Rallyes de Suede et Catalunya
2005	2e au DTM (Audi A4 DTM), 1er au Nations Cup Race of Champions
2006	8e au DTM (Audi A4 DTM) , vainqueur Race of Champions

www.mattiasekstrom.se



Pilote officiel Audi Tom Kristensen (DK)

Qu'est-ce qui vous a mené au sport automobile ? Je suis né dans une station service Shell. Mon père courait en voitures de tourisme, en rallye et en auto cross au Danemark. J'ai commencé par collectionner les autocollants, puis j'ai voulu un kart. J'ai accompli mon premier « relais » dans la station service.

Comment gagniez-vous votre vie avant d'être pilote professionnel ? J'ai fait des études dans le domaine des finances, puis j'ai travaillé trois ans dans une banque.

Hormis l'automobile, quels autres sports suivez-vous ? Je m'intéresse beaucoup à tous les sports. C'est un monde fascinant. Le football, le vélo, Iron Man... J'arrive même à me passionner pour le snooker !

Admirez-vous un sportif en particulier ? Beaucoup de noms me viennent à l'esprit : Michael Jordan, Muhammed Ali, Lance Armstrong, Jacky Ickx, Michael Schumacher et Ayrton Senna. Tous les sportifs qui ont réussi à rester au sommet de leur carrière pendant longtemps. C'est une démonstration de motivation et de détermination.

Quels sports pratiquez-vous ? Le jogging, le vélo, le VTT, j'aime aussi le football, le squash et le ski de fond. Je me suis également remis à piloter un kart plus souvent.

Si vous pouviez inviter la personnalité de votre choix à dîner, de qui s'agirait-il ? Nelson Mandela.

Votre ville préférée ? Skagen dans le nord du Danemark.

Quelle est votre Audi personnelle ? Une RS 4.





Né le / A	7 juillet 1967 / Hobro (DK)
Adresse	Monte Carlo (MC)
Situation de famille	célibataire (vit avec Hanne), 2 fils (Oliver et Oswald), 1 fille (Carla Marlou)
Taille / Poids	1,74 m / 75 kg
Courses au Mans	10 (7 victoires)

1995	2e au Championnat du Japon de Formule 3000, 5è au Championnat du Japon de Tourisme
1996	6e au Championnat de Formule 3000
1997	Vainqueur aux 24 Heures du Mans
1998	Championnat d'Allemagne de Tourisme, pilote d'essai en Formule 1
1999	3e au Championnat d'Allemagne de Supertourisme, vainqueur aux 12 Heures de Sebring
2000	Vainqueur aux 24 Heures du Mans (Audi R8), vainqueur aux 12 Heures de Sebring (Audi R8), pilote d'essai Michelin en Formule 1
2001	Vainqueur aux 24 Heures du Mans (Audi R8), 2e aux 12 Heures de Sebring (Audi R8), 4e dans l'American Le Mans Series (Audi R8)
2002	Vainqueur de l'American Le Mans Series (Audi R8), vainqueur aux 24 Heures du Mans (Audi R8), vainqueur du « Petit Le Mans » (Audi R8)
2003	Vainqueur aux 24 Heures du Mans, vainqueur aux 1000 km Spa et Le Mans (Audi R8)
2004	Vainqueur aux 24 Heures du Mans (Audi R8), 4e au DTM (Audi A4 DTM)
2005	Vainqueur aux 24 Heures du Mans (Audi R8), vainqueur aux 12 Heures de Sebring (Audi R8), 3e au DTM (Audi A4 DTM), 1er au Nations Cup Race of Champions
2006	3e au DTM (Audi A4 DTM), vainqueur aux 12 Heures de Sebring (Audi R10 TDI), 3e aux 24 Heures du Mans (Audi R10 TDI)

Carrière

1982-84	Champion Danois de Kart
1985	Champion Scandinave de Kart
1986	2e au Championnat d'Europe de Kart, Champion Danois de Kart, Champion Italien de Kart
1987	2e au Championnat du Monde de Kart, Formule Ford 2000
1989	2e au Championnat du Monde de Kart
1991	Champion d'Allemagne de Kart
1992	5e au Championnat du Japon de Formule 3, 2e au Championnat du Japon de Tourisme
1993	Champion du Japon de Formule 3, vainqueur de la Coupe du Monde de Formule 3, Fuji, 2e au Grand Prix Formule 3, Macao
1994	2e au Championnat du Japon de Tourisme, 9e au Championnat du Japon de Formule 3000

www.tomkristensen.com

>> 7 victoires au Mans et 4 à Sebring – deux records pour Tom Kristensen



Pilote officiel Audi Lucas Luhr (D)

Qu'est-ce qui vous a mené au sport automobile ? Mon père disputait des courses de 24 heures au Nürburgring. Quand il prenait place dans la voiture, j'ai pris son portefeuille et dépensé jusqu'au dernier penny sur le circuit de kart qui était à côté. Après quoi je lui ai demandé : papa, je veux un kart !

Comment gagniez-vous votre vie avant de devenir pilote professionnel ? J'ai reçu une formation de commerce et de négoce en gros, et je vendais des voitures.

Hormis l'automobile, quels autres sports suivez-vous ? Je ne suis pas un authentique fan de foot mais je regarde les grands matches. Je m'intéresse aussi au golf parce que j'y joue. Et je suis les concours de pêche.

Un sportif que vous admirez en particulier ? Michael Jordan.

Quels sports pratiquez-vous ? Le golf, le jogging, le vélo. Le tennis me plaît beaucoup et je m'essaye au football, où j'apprends encore. Enfin, j'aime aller pêcher.

Si vous pouviez inviter la personnalité de votre choix à dîner, de qui s'agirait-il ? Michael Jordan.

Votre ville préférée ? New York.

Quelle est votre Audi personnelle ? Une RS 4 – elle est très vite et parfaite pour les voyages.





Né le / A	22 juillet 1979 / Koblenz (D)
Adresse	Ermatingen (CH)
Situation de famille	marié avec Claudia, 1 fille (Georgina), 1 fils (Gianluca)
Taille / Poids	1,85 m / 72 kg
Courses au Mans	3 (2 victoires en classe)

Carrière

1989-93	Kart
1994	Champion d'Europe de Kart, 4e au Championnat du Monde
1995	Kart, 5e au Coupe du Monde Charlotte, 7e au Coupe de Monde Suzuka
1996	2e au Championnat d'Allemagne Formule Ford
1997	Championnat d'Allemagne de F3
1998	Championnat d'Allemagne de F3
1999	Vainqueur du Porsche Carrera Cup Allemagne, Porsche Supercup

2000	2e en classe GT de l'American Le Mans Series, vainqueur de classe GT aux 12 Heures de Sebring
2001	4e en classe GT de l'American Le Mans Series, vainqueur de classe GT aux 12 Heures de Sebring, vainqueur de classe GT aux 24 Heures de Daytona
2002	Vainqueur de classe GT de l'American Le Mans Series, vainqueur de classe GT aux 12 Heures de Sebring, vainqueur de classe GT aux 24 Heures du Mans
2003	Vainqueur de classe GT de l'American Le Mans Series, Vainqueur de classe GT aux 12 Heures de Sebring, Vainqueur de classe GT aux 24 Heures du Mans, 3e aux 24 Heures du Nürburgring
2004	Vainqueur de classe N-GT au Championnat FIA GT, 3e aux 24 Heures du Nürburgring
2005	Vainqueur de classe GT2 aux 24 Heures de Spa-Francorchamps, vainqueur de classe GT aux 12 Heures de Sebring
2006	Vainqueur de classe LM P2 de l'American Le Mans Series, vainqueur aux 24 Heures de Nürburgring, 3e aux 24 Heures de Daytona

www.lucas-luhr.com



Pilote officiel Audi Allan McNish (GB)

Qu'est-ce qui vous a mené au sport automobile ? J'ai grandi au milieu des voitures, mon père est concessionnaire automobile. Le pilote David Leslie est de notre région. Lui et son père m'ont aidé à débiter en karting.

Comment gagniez-vous votre vie avant d'être pilote professionnel ? J'ai toujours exercé le métier de pilote. J'ai eu la chance de pouvoir faire de ma passion une profession.

Quels sont les sports qui vous intéressent en dehors de l'automobile ? Pratiquement tous les sports avec une préférence pour le football, le tennis et le cricket.

Admirez-vous un sportif en particulier ? Un de mes grands héros était Giacomo Agostini, que j'ai eu la chance de rencontrer une fois.

Quels sports pratiquez-vous ? Il n'est pas facile de pratiquer régulièrement un sport quand on voyage beaucoup. J'aime le ski nautique et je pratiquais le ball-trap. Je pratique d'autres sports pour me maintenir en forme.

Si vous pouviez inviter la personnalité de votre choix à dîner, de qui s'agirait-il ? Cette personne n'est malheureusement plus en vie. Il s'agit de Brian Clough, l'ancien manager de Nottingham Forest.

Vos villes favorites ? San Francisco et Adélaïde.

Quelle est votre Audi personnelle ? Une RS 4. Ses performances sont époustouflantes.





Né le / A	29 décembre 1969 / Dumfries (GB)
Adresse	Monte Carlo (MC)
Situation de famille	marié avec Kelly, 1 fils (Finlay)
Taille / Poids	1,65 m / 58 kg
Courses au Mans	7 (1 victoire)

1995	Championnat de Formule 3000
1996	Pilote d'essai en Formule 1
1997	Courses sport en Amérique, 3 courses, 3 victoires
1998	Vainqueur aux 24 Heures du Mans, 5e au Championnat FIA GT
1999	24 Heures du Mans, 2e aux 24 Heures de Daytona
2000	Vainqueur de l'American Le Mans Series (Audi R8), 2e aux 12 Heures de Sebring (Audi R8), 2e aux 24 Heures du Mans (Audi R8), vainqueur du « Petit Le Mans » (Audi R8)
2001	Pilote d'essai en Formule 1, 24 Heures de Daytona
2002	Formule 1
2003	Pilote d'essai en Formule 1
2004	Vainqueur aux 12 Heures de Sebring (Audi R8), 2e au série Le Mans Endurance (Audi R8), vainqueur aux 1000 km Nürburgring et Silverstone (Audi R8)
2005	10e au DTM (Audi A4 DTM), vainqueur aux 1000 km Silverstone (Audi R8), 3e aux 24 Heures du Mans (Audi R8), 2e aux 12 Heures de Sebring (Audi R8)
2006	Vainqueur de l'American Le Mans Series (Audi R10 TDI), vainqueur aux 12 Heures de Sebring (Audi R10 TDI), vainqueur du « Petit Le Mans » (Audi R10 TDI), 3e aux 24 Heures du Mans (Audi R10 TDI)

Carrière

1981-82	Kart
1983	Champion Britannique de Kart
1985	3e au Championnat du monde de Kart
1986	Champion Britannique de Kart
1987	2e au Championnat Formule Ford 1600
1988	1er au Championnat Formule Opel Lotus
1989	2e au Championnat Britannique de Formule 3
1990	4e au Championnat de Formule 3000, pilote d'essai en Formule 1
1991	Pilote d'essai en Formule 1, Championnat de Formule 3000
1992	Pilote d'essai en Formule 1, Championnat de Formule 3000
1993	Pilote d'essai en Formule 1
1994	Pilote d'essai en Formule 1, Championnat de Formule 3000

www.allanmcnish.com



Pilote officiel Audi Emanuele Pirro (I)

Qu'est-ce qui vous a mené au sport automobile ? Déjà enfant, je voulais devenir pilote. Quand j'avais cinq ans, j'ai vu une étoile filante et j'ai fait un voeu. Par pure coïncidence, quand j'avais onze ans, nous nous sommes arrêtés au bord d'un circuit et avons loué un kart. A partir de cet instant, j'ai adoré le karting.

Comment gagniez-vous votre vie avant de devenir pilote professionnel ? J'ai commencé à courir très jeune et j'ai toujours gagné ma vie en courant.

Hormis la course automobile, quels sont les autres sports qui vous suivent ? Le ski et les grands matches de football. Mais je préfère de loin pratiquer le sport.

Admirez-vous un sportif en particulier ? Ayrton Senna pour la manière dont il se comportait sur et en dehors des

circuits.

Quels sports pratiquez-vous ? Beaucoup. En l'occurrence, tout ce qui me permet de rester en forme : le ski alpin, le ski nautique, le motocross, le karting, l'aviation, la plongée, l'alpinisme, le football, le canoë, le vélo, le roller, le skateboard...

Si vous pouviez inviter la personnalité de votre choix à dîner, de qui s'agirait-il ? Du Président des Etats-Unis, pour qu'il puisse répondre à certaines questions qui pour moi restent sans réponses.

Quelle est votre ville favorite ? San Francisco.

Quelle est votre Audi personnelle ? Actuellement une A6 TDI – mais j'espère une R8 très bientôt.





Né le / A	12 janvier 1962 / Rome (I)
Adresse	Monte Carlo (MC)
Situation de famille	marié avec Marie-Hélène, 2 fils (Cristoforo et Goffredo)
Taille / Poids	1,82 m / 71,5 kg
Courses au Mans	10 (4 victoires)

Carrière

1976-79	Kart, Champion d'Italie en 1976 et 1979, 2e au Ch. d'Europe en 1978
1980	1er en Formule Fiat Abarth, Italie
1981	6e au Championnat d'Europe de Formule 3
1982	2e au Championnat d'Europe de Formule 3
1983	3e au Championnat d'Europe de Formule 3
1984	6e au Championnat d'Europe de Formule 2
1985-86	3e au Championnat de Formule 3000
1987	Championnat du Monde de Tourisme
1988	3e au Championnat du Japon de F3000
1989	Formule 1, vainqueur aux 24 Heures du Nürburgring, 6e au Championnat du Japon de F3000
1990	Formule 1, DTM, 2e au Championnat d'Italie de Tourisme
1991	18e en Formule 1, 3e au Championnat d'Italie de Tourisme, Vainqueur du Grand Prix Tourisme de Macao

1992	Vainqueur du Grand Prix Tourisme de Macao, DTM, 6e au Championnat d'Italie de Tourisme
1993	13e au Championnat d'Italie de Tourisme
1994	Champion d'Italie de Tourisme, 3e à la Coupe d'Allemagne de Tourisme (Audi 80 competition)
1995	Champion d'Italie de Tourisme (Audi A4 quattro)
1996	1er à la Coupe d'Allemagne de Supertourisme (Audi A4 quattro)
1997	6e à la Coupe d'Allemagne de Supertourisme (Audi A4 quattro)
1998	Championnat d'Allemagne de Supertourisme (Audi A4)
1999	3e aux 24 Heures du Mans (Audi R8R)
2000	Vainqueur aux 24 Heures du Mans (Audi R8), vainqueur aux 12 Heures de Sebring (Audi R8), 3e dans l'American Le Mans Series (R8)
2001	Vainqueur aux 24 Heures du Mans (Audi R8), vainqueur du American Le Mans Series (Audi R8), Vainqueur du « Petit Le Mans » (Audi R8)
2002	Vainqueur aux 24 Heures du Mans (Audi R8), 4e dans l'American Le Mans Series (Audi R8)
2003	3e aux 24 Heures du Mans, 2e aux 12 Heures de Sebring (Audi R8)
2004	2e aux 12 Heures de Sebring, 3e aux 24 Heures du Mans (Audi R8), 11e au DTM (Audi A4 DTM)
2005	Vainqueur du American Le Mans Series, 3e aux 24 Heures du Mans, 2e aux 12 Heures de Sebring, vainqueur du « Petit Le Mans » (Audi R8)
2006	Vainqueur aux 24 Heures du Mans (Audi R10 TDI), 4e dans l'American Le Mans Series (Audi R10 TDI)
2007	Vainqueur aux 12 Heures de Sebring (Audi R10 TDI)





Pilote officiel Audi Alexandre Prémat (F)

Qu'est-ce qui vous a mené au sport automobile ? Mon père travaille dans le sport automobile et m'a transmis le virus. C'est aussi à travers mon grand-père que j'ai découvert le kart. J'avais dix ans quand j'ai commencé à courir en kart.

Comment gagniez-vous votre vie avant de devenir pilote professionnel ? En complément de l'argent que je touchais de mes sponsors, je travaillais comme instructeur de conduite et je participais à des opérations de relations publiques.

Hormis l'automobile, quels autres sports suivez-vous ? Le tennis, le football, la moto et les meetings d'athlétisme.

Un sportif que vous admirez en particulier ? Roger Federer pour ses formidables victoires et, en tant que Français, Zinedine Zidane.

Quels sports pratiquez-vous ? Le squash, le tennis, le golf, le jogging et la culture physique.

Si vous pouviez inviter la personnalité de votre choix à dîner, de qui s'agirait-il ? Zinedine Zidane.

Votre ville préférée ? New York.

Quelle est votre Audi personnelle ? Comme tous les pilotes Audi en DTM : une RS 4.





Né le / A	5 avril 1982 / Juvisy Sur Orge (F)
Adresse	Le Plessis Pâté (F)
Situation de famille	célibataire (vit avec Cléo)
Taille / Poids	1,82 m / 73 kg
Courses au Mans	0

2001	9e au Championnat de France de Formule Renault
2002	Champion de France de Formule Renault
2003	7e en Formule 3 Euro Series
2004	2e en Formule 3 Euro Series, vainqueur du Masters du Formule 3 à Zandvoort, vainqueur du Grand Prix Formule 3, Macao
2005	4e en GP2, vainqueur (Classement des nations) du serie A1 Grand Prix
2006	3e en GP2, troisieme pilote au Grand Prix de Formula 1 de China

www.alexandrepremat.com

Carrière

1992-00	Kart, Vainqueur de Coupe du Monde en 1999, Champion de France de Kart en 2000
2000	2e au Championnat de France de Formule Campus



Pilote officiel Audi Mike Rockenfeller (D)

Qu'est-ce qui vous a mené au sport automobile ? J'ai grandi au milieu des moteurs et j'ai toujours voulu tout conduire. A huit ou neuf ans, j'ai tanné mon père pour qu'il me laisse essayer un kart. Cela a été le début.

Comment gagniez-vous votre vie avant d'être pilote professionnel ? J'ai mon brevet de mécanicien et j'étais salarié en tant qu'apprenti quand je suis devenu pilote professionnel à 18 ans.

Hormis l'automobile, quels autres sports suivez-vous ? Essentiellement le football. Il va sans dire que je suis les performances de notre équipe nationale mais aussi celles du club de Cologne. Je suis un peu de parti pris à cause de mon père.

Un sportif que vous admirez en particulier ? Sans aucun doute Michael Schumacher. Ce qu'il a fait est unique. Mais je n'ai pas de modèle en particulier.

Quels sports pratiquez-vous ? Le football occasionnellement, sinon le squash et le badminton. Et tout ce qui peut aider à développer l'endurance.

Si vous pouviez inviter la personnalité de votre choix à dîner, de qui s'agirait-il ? De notre Chancelière Angela Merkel pour lui parler des taxes ...

Avez-vous une ville préférée ? Non.

Quelle est votre Audi personnelle ? Une RS 4.





Né le / A	31 octobre 1983 / Neuwied (D)
Adresse	Altnau (CH)
Situation de famille	célibataire (vit avec Susanne)
Taille / Poids	1,75 m / 67 kg
Courses au Mans	2 (1 victoire en classe)

2002	10e au Porsche Carrera Cup Allemagne
2003	2e au Porsche Carrera Cup Allemagne, Porsche Supercup
2004	Vainqueur de Porsche Carrera Cup, Porsche Supercup
2005	Vainqueur de classe GT2 au Championnat FIA GT, Vainqueur de classe GT2 aux 24 Heures du Mans, Vainqueur de classe GT2 aux 24 Heures de Spa-Francorchamps
2006	Vainqueur aux 24 Heures du Nürburgring, 5e de la série GrandAm, 8e de classe GT2 de l'American Le Mans Series

www.mike-rockenfeller.de

Carrière

1995-00	Kart
1997	Vainqueur de la Coupe Junior DMV
2000	Vainqueur de la Coupe Kart Jörg van Ommen
2001	4e au Championnat d'Allemagne de Formule König



Pilote officiel Audi Marco Werner (D)

Qu'est-ce qui vous a mené au sport automobile ? C'est héréditaire. Mon grand-père courait à moto et mon père en voiture dans les années 1970. C'était toujours le sujet de nos conversations lors de nos dîners.

Comment gagniez-vous votre vie avant d'être pilote professionnel ? J'ai un brevet de mécanicien. J'ai toujours voulu travailler dans le monde de l'automobile.

Hormis l'automobile, quels autres sports suivez-vous ? Quand la télévision est allumée à la maison, généralement, c'est parce qu'un événement sportif y est retransmis.

Admirez-vous un sportif en particulier ? Alessandro Zanardi pour la manière admirable dont il a surmonté son destin. Faire preuve d'autant de détermination face à

une situation qui pouvait sembler désespérée me touche beaucoup.

Quels sports pratiquez-vous ? Le vélo en été. J'ai aussi découvert le wakeboarding l'été dernier. De ce fait, je suis un peu moins assidu au golf.

Si vous pouviez inviter la personnalité de votre choix à dîner, de qui s'agirait-il ? Il n'y pas un nom qui me vient à l'esprit pour l'instant.

Votre ville préférée ? Cape Town et ses paysages aux alentours.

Quelle est votre Audi personnelle ? Une A6 3.0 TDI.





Né le / A	27 avril 1966 / Dortmund (D)
Adresse	Ermatingen (CH)
Situation de famille	célibataire (vit avec Annett), 1 fille (Janina)
Taille / Poids	1,75 m / 66 kg
Courses au Mans	5 (2 victoires)

Carrière

1984	Coupe d'Endurance, Nürburgring
1985	Formule Ford 1600
1986	Formule Ford 1600
1987	3e au Championnat d'Allemagne de Formule Ford
1988	4e au Challenge d'Allemagne de Formule Opel Lotus
1989	2e au Challenge d'Allemagne de Formule Opel Lotus
1990	8e au Championnat d'Allemagne de Formule 3
1991	2e au Championnat d'Allemagne de Formule 3
1992	2e au Championnat d'Allemagne de Formule 3, Vainqueur du Grand Prix de Formule 3, Monaco
1993	3e à la Coupe d'Endurance, 1er de classe aux 24 Heures du Nürburgring, Championnat d'Allemagne de Formula 3, Tourisme
1994	Coupe d'Allemagne de Tourisme, Coupe d'Endurance, Championnat d'Allemagne de Formule 3

1995	Vainqueur aux 24 Heures de Daytona, 5e au Porsche Supercup, 4e au Porsche Carrera Cup, Interserie, Coupe d'Allemagne de Tourisme
1996	10e au Coupe d'Allemagne de Supertourisme, 1er de classe aux 24 Heures du Nürburgring
1997	Coupe d'Allemagne de Supertourisme, Championnat FIA GT, Porsche Carrera Cup
1998	Série ISRS
1999	Coupe d'Endurance, finale européenne DTC
2000	11e au Porsche Supercup
2001	2e au Porsche Supercup, 19e au Championnat FIA GT, GTP Endurance
2002	3e aux 24 Heures du Mans (Audi R8), 2e au Porsche Supercup
2003	Vainqueur de l'American Le Mans Series (Audi R8), vainqueur aux 12 Heures de Sebring (Audi R8), 3e au « Petit Le Mans » (Audi R8), 2e au 24 Heures du Nürburgring (Abt-Audi TT-R), 4e aux 24 Heures du Mans (Audi R8)
2004	Vainqueur de l'American Le Mans Series (Audi R8), vainqueur du « Petit Le Mans » (Audi R8), 2e aux 12 Heures de Sebring (Audi R8), 3e aux 24 Heures du Mans (Audi R8)
2005	Vainqueur aux 24 Heures du Mans (Audi R8), vainqueur aux 12 Heures de Sebring (Audi R8), 3e dans l'American Le Mans Series (Audi R8)
2006	Vainqueur aux 24 Heures du Mans (Audi R10 TDI)
2007	Vainqueur aux 12 Heures de Sebring (Audi R10 TDI)

www.marco-werner.de



Marco Werner est le seul pilote à avoir remporté l'ALMS **2** fois de suite



L'équipe la plus titrée au Mans

Aucune autre équipe n'a gagné autant de fois les 24 Heures du Mans que celle de Reinhold Joest. En 2006, la formation allemande a remporté un huitième succès dans la grande classique mancelle. Joest Racing est partenaire d'Audi Sport depuis les débuts d'Audi sur la scène des Sport Prototypes. Durant cette période, l'équipe Audi Sport Team Joest a gagné au Mans en quatre occasions. Elle a en outre remporté avec l'Audi R8, 30 victoires et quatre titres en American Le Mans Series. Comme cela était le cas avec la R8, le team Joest a été impliqué dès

le début du projet R10 TDI. Avec Ralf Jüttner, cette équipe dispose d'un des techniciens les plus expérimentés de la discipline. La formation Audi Sport Team Joest comprend près de 50 personnes. Ces effectifs sont renforcés au Mans par ceux d'Audi Sport et Audi Sport North America.



Le palmarès

Vainqueur aux 24 Heures du Mans
1984, 1985, 1996, 1997, 2000, 2001, 2002, 2006

Vainqueur de l'American Le Mans Series
2000, 2001, 2002, 2003

Vainqueur aux 12 Heures de Sebring
2000, 2001, 2002, 2003, 2006, 2007

Vainqueur de Championnat ITC
1996

Vainqueur aux 24 Heures de Daytona
1980



En 2006, Audi Sport Team Joest a mené la nouvelle R10 TDI à la victoire dès ses débuts au Mans

Audi Sport Team Joest

c/o Joest Racing GmbH
Bahnstr. 14
D-69483 Wald-Michelbach

Tél.: +49 (0)6207/94200
Fax: +49 (0)6207/1800
E-Mail: info@joest-racing.de
Website: www.joest-racing.de

Audi Sport Team Joest au Mans

#1 Biela/Pirro/Werner
#2 Capello/Kristensen*/McNish
#3 Luhr/Prémat/Rockenfeller

* Pilote de reserve: Ekström



Reinhold Joest
Directeur



Ralf Jüttner
Directeur Technique



Joachim Matheis
Team Manager



Ed Turner
Ingénieur
R10 TDI #1



Howden Haynes
Ingénieur
R10 TDI #2



Brad Kettler
Ingénieur
R10 TDI #3



Le team Joest ne compte pas moins de **8** succès aux 24 Heures du Mans



La fascination du Mans

Rares sont les événements sportifs qui, comme Le Mans, jouissent d'une grande notoriété à travers le monde entier. L'unique combinaison de vitesse et d'endurance de cette épreuve, née en 1923, en fait un événement considérable qui reçoit les gros titres des médias en Europe, en Amérique et en Asie.

Une saison de Formule 1 en 24 heures

Ce n'est pas sans raison que Le Mans est considérée comme la course la plus dure au monde. Près de 5 000 kilomètres sont couverts en 24 heures. Cela correspond quasiment à la distance accomplie par les F1 sur l'ensemble d'une saison. La vitesse moyenne de l'Audi



Une ambiance unique entoure la cérémonie du podium au Mans

R10 TDI victorieuse l'an dernier était de 215,409 km/h – y compris les arrêts au stand. Cette valeur est également comparable à la Formule 1.

Les prototypes LM P1, qui se battent pour la victoire au classement général des 24 Heures du Mans, fascinent autant les spectateurs que les techniciens. La réglementation laisse une grande liberté aux ingénieurs. Elle leur permet de travailler sur différents types de moteurs et d'appliquer des technologies d'avant-garde



Les prototypes comme l'Audi R10 TDI fascinent les fans

qui pourront être employées ensuite sur les voitures de tous les jours. L'association de l'injection directe avec la suralimentation par turbocompresseur (TFSI) en est un excellent exemple. Audi accélère le développement de moteurs TDI à travers le projet diesel du Mans.

La fascination du Mans capte l'attention des spectateurs



Le complexe
des stands
impressionnant
de nuit



Elles font également
partie du Mans : les
« Hawaiian Tropic Girls »

et des médias. Bien que la Coupe du Monde de Football se soit déroulée en même temps, 235 000 spectateurs se sont rendus sur le circuit l'an dernier, un record dans l'ère moderne de cette course, et 2 214 représentants de médias étaient accrédités. La moyenne d'audience télévisuelle a atteint 386 millions de spectateurs à travers 114 pays. Après sa première victoire en diesel, Audi a même réussi à faire la une des journaux TV aux Etats-Unis.

>> 235 000 *spectateurs sont venus au Mans en 2006, malgré la Coupe du Monde de foot*

75% du tour à pleine charge

Long de 13,650 kilomètres, situé dans la périphérie du Mans environ 200 kilomètres sud-ouest de Paris , le « Circuit des 24 Heures », est un des tracés les plus rapides au monde. Des vitesses s'élevant jusqu'à 405 km/h furent atteintes dans la légendaire ligne droite des Hunaudières avant qu'elle ne soit ralentie artificiellement par deux chicanes, en 1990. Aujourd'hui, la vitesse moyenne de 230 km/h au tour reste impressionnante. Les compétiteurs les plus rapides, y sont à peine plus lents la nuit que le jour.

La vitesse atteinte dans les longues lignes droites reste considérable. L'année dernière, l'Audi R10 TDI a été mesurée à 320 km/h avant la première chicane et à 315 km/h dans la seconde. Sur l'ensemble d'un tour du circuit, l'accélérateur reste enclenché à fond pendant près de 75% du temps. La majorité des virages est extrêmement

rapide. Les virages « Porsche » sont négociés à plus de 200 km/h. Le moteur V12 TDI qui propulse l'Audi R10 TDI est si silencieux que les pilotes Audi n'entendent que les bruits aérodynamiques, ce qui a un côté plaisant sur une course de 24 Heures.

Il existe aussi des portions lentes au Mans. Les virages quasiment à angles droits de Mulsanne et Arnage sont franchis à moins de 100 km/h. Ils ne sont pas si faciles à négocier car les voitures de sport modernes ont des réglages aérodynamiques qui privilégient la vitesse et elle possèdent moins d'appuis. Les portions du circuit habituellement ouvertes à la circulation, qui comportent des ornières et des bosses formées par le passage des camions, sont également délicates et pas seulement quand il pleut.



»» Le « Circuit des 24 Heures » est long de **13,650** kilomètres

Plus de 230 km/h de vitesse moyenne sur un tour



01 Chicane Dunlop Freinage à haute vitesse et avec très peu de grip



02 Courbe Dunlop Négociée à fond auparavant, elle a été rendue plus lente par une chicane



03 « S » du Tertre Rouge Un « S » rapide, mais la trajectoire doit être parfaite



04 Terre Rouge C'est l'entrée sur les Hunaudières, à franchir avec le plus d'élan possible



05 Ligne droite des Hunaudières Cinq kilomètres de long, ponctués par deux chicanes



06 Mulsanne à partir de ce point, le circuit rétrécit notablement



07 Approche d'Indianapolis Rapide et plus étroite que la ligne droite des Hunaudières



08 Virage Porsche Des courbes délicates négociées à plus de 230 km/h



09 Virage Ford Une chicane très lente précédant la ligne de départ et d'arrivée



Longueur du parcours

13,650 km (depuis 2002)

Pole Position 2006

Dindo Capello (Audi R10 TDI), 3'30"466

Record de distance (circuit actuelle)

Biela/Pirro/Werner (Audi R10 TDI),
380 tours = 5187,000 km (2006)

Record du tour

Dindo Capello (Audi R8), 3'29"905 (2002)

Meilleur tour 2006

Tom Kristensen (Audi R10 TDI), 3'31"211



Au Mans, la catégorie reine est appelée LM P1

Quatre catégories de voitures sont admises aux 24 Heures du Mans parmi lesquelles, la catégorie LM P1 est la plus relevée. Elle est considérée comme le terrain de développement privilégié des constructeurs en laissant aux ingénieurs une grande place pour l'innovation. L'Automobile Club de l'Ouest (ACO) a perçu très tôt les signes du temps et a encouragé les constructeurs à courir avec des voitures tenant compte des problèmes d'environnement et des énergies alternatives. Avec la R10 TDI, Audi a joué une nouvelle fois un rôle de pionnier et a démontré de façon impressionnante ce dont est capable un moteur diesel dernier cri. Une des particularités du Mans est de permettre à des moteurs de concepts différents de concourir les uns contre les autres.

Audi R10 TDI – le roi de la catégorie reine



Voiture

Type	prototype
Poids	minimum 925 kg
Contenance du réservoir	max. 81 / 90 litres (diesel / essence)

Moteur

Nombre de cylindres	libre
Essence suralimenté (Turbo)	maximum 4000 cm ³
diesel suralimenté (TDI)	maximum 5500 cm ³
Essence atmosphériques	maximum 6000 cm ³
Puissance	environ 650 ch

Pneus

Largeur	16"
Diamètre	28,5"

LM P2

Voiture

Type	prototype
Poids	min. 775 kg
Réservoir	max. 90 litres

Moteur

Cylindres	max. 8 (Turbo: 6)
Turbo	max. 2000 cm ³
TDI	interdit
Atmosphér.	max. 4000 cm ³
Puissance	env. 550 ch

Pneus

Largeur	14'
Diamètre	28'



Les voitures LM P2 sont autorisées à peser 150 kilos de moins que les LM P1

LM GT1

Voiture

Type	basé sur modèle de production
Poids	min. 1125 – 1325 kg
Réservoir	max. 100 litres

Moteur

Cylindres	idem modèle de production
Turbo	max. 4000 cm ³
TDI	interdit
Atmosphér.	max. 8000 cm ³
Puissance	env. 600 ch

Pneus

Largeur	14'
Diamètre	28



La classe GT1 permet d'importantes modifications face au modèle de production

LM GT2

Voiture

Type	basé sur modèle de production
Poids	min. 1125 – 1325 kg
Réservoir	max. 100 litres

Moteur

Cylindres	idem modèle de production
Turbo	max. 4000 cm ³
TDI	interdit
Atmosphér.	max. 8000 cc ^m
Puissance	env. 500 ch

Pneus

Largeur	12 - 14'
Diamètre	28'



La catégorie GT2 accueille des voitures de sport dérivées de la production

>> La catégorie **LM P2** a été créée par l'ACO pour les équipes privées



S'attendre à l'imprévu

Pour le Dr Wolfgang Ullrich Le Mans représente un des plus grands challenges en course automobile, peut-être même le plus grand de tous : « S'attendre à l'imprévu » est une phrase qui résume bien la complexité de cette course d'endurance de 24 heures. « Au Mans, il faut toujours s'attendre à ce que quelque chose d'imprévu puisse se produire. »

Audi s'est préparé pour cet événement majeur de la saison de façon aussi intensive que l'an dernier. Audi Sport Team Joest a disputé les 12 Heures de Sebring (USA) qui ont servi de banc d'essai grandeur nature pour la R10 TDI dotée de ses nouveaux développements. La voiture qui a gagné la course a enchaîné par un test supplémentaire de 12 heures sur le bosselé circuit américain. Un test de 30 heures a suivi en avril, au Paul Ricard. Plus de



Voiture GT contre proto – c'est normale au Mans

1 000 heures sur divers banc d'essai ont complété ces séances. « Malgré tout ce travail, nous savons que Le Mans ne nous garantit pas de couvrir la distance sans connaître de problème », explique le Dr Ullrich. Un facteur très important dans cette équation est que l'on ne peut accomplir qu'une seule journée d'essais par an sur le circuit du Mans – deux semaines avant la course.

Les éléments de la transmission sont traditionnellement soumis à rude épreuve au Mans. Le changement complet



Les pneus jouent un rôle important au Mans, tout comme les arrêts au stand

du train arrière comprenant la boîte de vitesses, comme cela pouvait se faire sur l'Audi R8, n'est plus permis par le règlement. La boîte de vitesses de la R10 TDI a été conçue de façon à pouvoir en changer les pièces le plus rapidement possible, en cas de nécessité. Bien entendu, il va de soi que le pilote doit d'abord pouvoir rallier son stand en cas d'incident.

L'Audi R10 TDI victorieuse a passé moins de 30 minutes dans les stands l'an dernier. Cette voiture de sport à moteur diesel parvenait à couvrir 16 tours avec un plein de carburant. Les pilotes Audi devront ravitailler plus souvent cette année car la contenance des réservoirs à été réduite de 90 à 81 litres. En revanche, l'arrêt ravitaillement durera moins longtemps puisqu'il y aura moins de carburant à ajouter. Les changements des pilotes, fait

durant les ravitaillements, donc sont devenus encore plus importants. Les pneumatiques Michelin joueront également un rôle important. L'objectif est d'accomplir le plus de relais possible avec un même train de pneus car le changement de ces pneus ne peut se faire qu'après avoir fini de remplir le réservoir de carburant. Cette intervention entraîne donc une perte de temps supplémentaire.

Près de 80 litres de Shell V-Power Diesel sont versés dans le réservoir de l'Audi R10 TDI lors des ravitaillements



Les voitures diesel ont un réservoir réduit de **9** litres face aux LM P1 avec moteurs à essence



75ème édition de la classique mancelle

Les 24 Heures du Mans fêteront leur 75ème édition cette année. La direction de l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) a consacré d'importants investissements à l'infrastructure du légendaire circuit. Après le « Village », le paddock à son tour, a été modernisé tandis que les équipements des stands ont été étendus, ce qui permettra à l'ACO d'accueillir 5 équipes supplémentaires. Le nombre de voitures admises au départ de la course, et sélectionnés parmi les 76 inscrites, passera ainsi de 50 à 55.

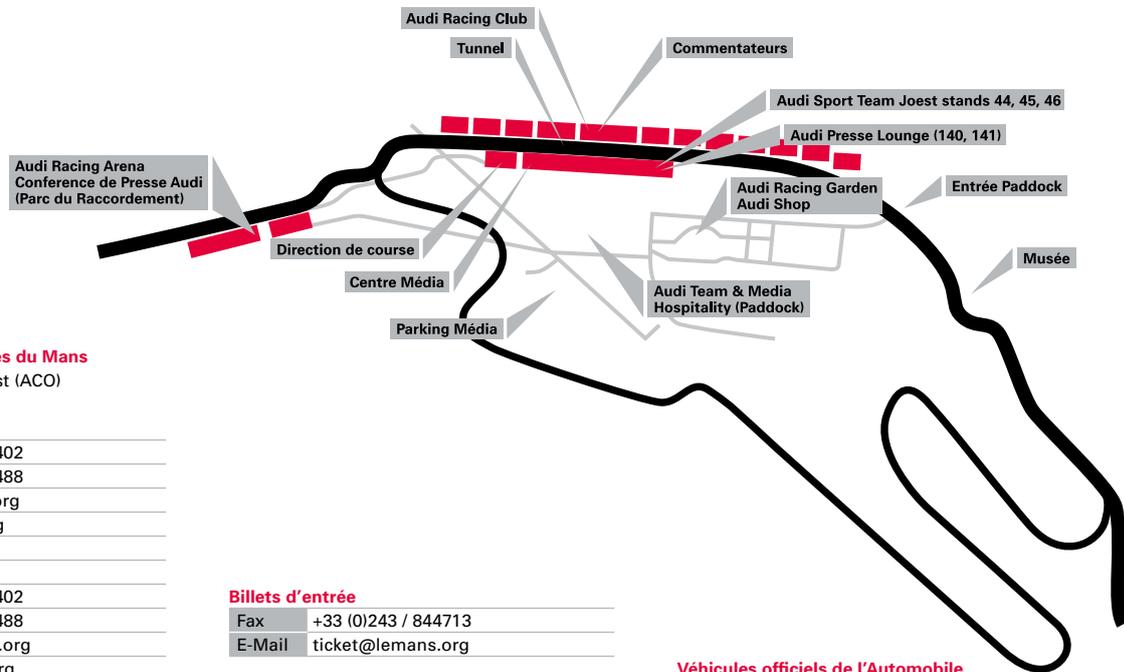
Un départ dès 15h00.

L'horaire de départ est également nouveau. En raison des élections qui auront lieu ce week-end, le départ de la course a été avancé de 16h00 à 15h00.

Hormis ces modifications, le programme de la semaine des 24 Heures reste inchangé. La semaine commencera le lundi dans le centre du Mans avec les traditionnelles vérifications techniques. Les trois Audi R10 TDI n'auront pas à être présentes à ces vérifications avant le mardi après-midi. Le circuit entrera en action le mercredi à 19h00 avec le début de la première séance de qualification.



La semaine des 24 Heures du Mans commence toujours par les vérifications techniques en centre ville



Organisateur des 24 Heures du Mans

Automobile Club de l'Ouest (ACO)

Circuit des 24 Heures

F-72019 Le Mans Cedex 2

Tél. +33 (0)243 / 402402

Fax +33 (0)243 / 402488

E-Mail sport@lemans.org

Internet www.lemans.org

Presse Patrick Chaillou

Tél. +33 (0)243 / 402402

Fax +33 (0)243 / 402488

E-Mail presse@lemans.org

Internet media.lemans.org

Réservations d'hôtels

Le Mans Hotel Reservation

Tél. +33 (0)243 / 200700

Fax +33 (0)243 / 200770

E-Mail lemanshotelreservation@wanadoo.fr

Billets d'entrée

Fax +33 (0)243 / 844713

E-Mail ticket@lemans.org

Tarifs d'entrée

Journée Test	25 Euros
Qualifying	25 Euros
Dimanche (course)	39 Euros
Tout les jours	61 Euros
Pitwalk	460 Euros

Véhicules officiels de l'Automobile Club de l'Ouest (ACO)

2	Audi TT (Race Control, Safety Car)
3	Audi RS 4 (Race Control, Safety Car)
1	Audi A6 allroad (Medical Car)
4	Audi S6 Avant (Medical Car)
11	Audi Q7 (Fire Safety, Track, Extraction)



Semaine de sept jours



Lundi La semaine du Mans commence par les vérifications techniques accomplies sous les regards attentifs des spectateurs



Mardi Deuxième journée des vérifications techniques sur la Place des Jacobins



Mardi La séance photo des teams officiels est une tradition au Mans



Mercredi, 19h00 Première entrée en piste des voitures pour la première séance de qualification



Judi à minuit On sait qui a définitivement signé la pole position



Vendredi La journée traditionnelle des conférences de presse, dont celle de AUDI AG



Samedi, 9h00 Warm-up suivi de la présentation des pilotes



Samedi, 15h00 La course démarre pour un double tour d'horloge



Nuit de samedi à dimanche La période la plus fascinante de la course



Mercredi Les vainqueurs de l'édition précédente immortalisent les empreintes de leurs mains dans le centre ville du Mans



Vendredi La parade des pilotes attire un public considérable en centre ville



Dimanche, 15h00 Arrivée, suivi de la cérémonie pour les vainqueurs

Dimanche, 3 Juin

09h00 – 13h00	Journée d'essais, part 1
14h00 – 18h00	Journée d'essais, part 2

Lundi, 11 Juin

14h30 – 18h00	Vérifications techniques
---------------	--------------------------

Mardi, 12 Juin

08h30 – 17h00	Vérifications techniques (Audi 14h00 - 15h00)
---------------	---

Mercredi, 13 Juin

19h00 – 21h00	Essais qualificatifs 1, part 1
22h00 – 24h00	Essais qualificatifs 1, part 2

Jeudi, 14 Juin

19h00 – 21h00	Essais qualificatifs 2, part 1
22h00 – 24h00	Essais qualificatifs 2, part 2

Vendredi, 15 Juin

11h00	Conférence de presse ACO
14h00	Conférence de presse Audi
18h00 – 19h00	Parade des pilotes

Samedi, 16 Juin

09h00 – 09h45	Warm-up
12h30 – 13h45	Présentation des pilotes
15h00	Départ

Dimanche, 17 Juin

15h00	Arrivée
environ 15h30	Conférence de presse ACO



Les écuries aux 24 Heures du Mans 2007

LM P1

N° Concurrent/Ecurie	Nat.	Voiture	Pilotes
1		Audi R10 TDI	Biela/Pirro/Werner
2		Audi R10 TDI	Capello/McNish/Kristensen *
3		Audi R10 TDI	Luhr/Prémat/Rockenfeller
5	CH	Lola-Audi B07/10	Deletraz/Fässler/Alexander
7	F	Peugeot 908	Lamy/Sarrazin/Bourdais
8	F	Peugeot 908	Gene/Minassian/Villeneuve
9	GB	Creation-Judd CA07	Campbell-Walter/Ortiz/Nakano
10	GB	Zytek 07S	Johansson/Shimoda
12	F	Courage-AER LC70	Frei/Cochet/Besson
13	F	Courage-AER LC70	Gounon/Moreau
14	NL	Dome-Judd S101	Lammers/Hart/Bleekemolen
15	CZ	Lola-Judd B07/17	Yoong/Mücke/Charouz
16	F	Pescarolo-Judd	Collard/Boullion/Dumas
17	F	Pescarolo-Judd	Primat/Tinseau/Treluyer
18	GB	Pescarolo-Judd	Barbosa/Hall/Short
19	GB	Lola-AER B06/10	Evans/Berridge/Owen

LM P2

N° Concurrent/Ecurie	Nat.	Voiture	Pilotes
20	F	Pilbeam-Judd MP93	Rostan/Pickering/McAllister
21	GB	Radical-AER SR9	Greavens/Moseley/Liddell
24	F	Courage-AER LC75	
25	GB	Lola-AER B05/40	Erdos/Newton/Wallace
29	J	Dome-Mader S101-5	Longechal/Yamagishi
31	USA	Lola-Zytek B05/40	Binnie/Timpany/Buncorbe
32	E	Zytek 07S/2	Barazi/Vergery/Ojeh
33	E	Zytek 07S/2	Fernandes/Kurosawa
35	F	Courage-AER LC75	Jouanny/Nicolet/Filhol
40	P	Lola-AER B05/40	Amaral/de Castro/Hughes
44	D	Pescarolo-Judd	Bruggess/de Portales/Siedler

Pilote de reserve: Ekström



LM GT1

N°	Concurrent/Ecurie	Nat.	Voiture	Pilotes
06	A.M.R. Larbre Competition	F	Aston Martin DBR9	Bornhauser/Berville/Fisten
07	Aston Martin Racing	GB	Aston Martin DBR9	Enge/Herbert/Kox
08	A.M.R. Larbre Competition	F	Aston Martin DBR9	Bouchut/Gollin/Elgaard
09	Aston Martin Racing	GB	Aston Martin DBR9	Brabham/Rydell/Turner
53	JLOC Isao Noritake	J	Lamborghini Murc.	Apicella/Koji
54	Team ORECA	F	Saleen S7R	Groppi/Prost
55	Team ORECA	F	Saleen S7R	Ortelli/Ayari
59	Team Modena	GB	Aston Martin DBR9	Garcia/Halliday/Fittipaldi
63	Corvette Racing	USA	Chevrolet Corvette C6-R	O'Connell/Magnussen/Fellows
64	Corvette Racing	USA	Chevrolet Corvette C6-R	Beretta/Gavin/Papis
67	Convers Menx Team	RUS	Ferrari 550 Maranello	Pergl/Vasiliev/Kostka
70	PSI Experience	B	Chevrolet Corvette C6-R	Halliday/Gosselin
72	Luc Alphard Aventures	F	Chevrolet Corvette C6-R	Policand/Goueslard
73	Luc Alphard Aventures	F	Chevrolet Corvette C5-R	Blanchemin/Bosse
100	Aston Martin Racing BMS	I	Aston Martin DBR9	Babini/Davies/Malucelli

LM GT2

N°	Concurrent/Ecurie	Nat.	Voiture	Pilotes
71	Seikel Motorsport	D	Porsche 911 GT3 RSR	Collin/Felbermayer/Felberm.
76	IMSA Performance Matmut	F	Porsche 911 GT3 RSR	Narac/Lietz/Long
78	AF Corse	I	Ferrari 430 GT	Macani/Aucot/Newey
80	Flying Lizard Motorsport	USA	Porsche 911 GT3 RSR	van Overbeek/Bergm./Neimann
81	Team LNT	GB	Panoz Esperante	Kimber-Smith/Watts/Milner

LM GT2

N°	Concurrent/Ecurie	Nat.	Voiture	Pilotes
82	Team LNT	GB	Panoz Esperante	Tomlinson/Dean/Bell
83	GPC Sport	I	Ferrari 430 GT	Marsh
85	Spyker Squadron	NL	Spyker C8 Spyder	Belicchi/Caffi/Chiesa
86	Spyker Squadron	NL	Spyker C8 Spyder	Janis/Hezemans/Kane
87	Scuderia Ecosse	GB	Ferrari 430 GT	
93	Autorlando Sport	I	Porsche 911 GT3 RSR	Nielsen/Ehret/Simonsen
97	Risi Competizione	USA	Ferrari F430 GT	Salo/Melo/Mowlem
98	Risi Competizione	USA	Ferrari F430 GT	Krohn/Jonsson/Brun

Liste de reserve

N°	Concurrent/Ecurie	Nat.	Voiture	Pilotes
98	Ice Pol Racing Team	B	Ferrari F430 GT	
77	Team Felbermayr-Proton	D	Porsche 911 GT3 RSR	
92	Thierry Perrier	F	Porsche 911 GT3 RSR	
84	Chad Peninsula Panoz	GB	Panoz Esperante	Hartshorne/McInerney/McInergy
86	IMSA Performance Matmut	F	Porsche 911 GT3 RSR	

Situation 24 Mai 2007 / changement possible



En 2007, **55** voitures sont admises pour les essais et la course



Shell est un leader mondial dans la recherche pétrolière. Tout au long du projet R8 accompagné de sa technologie innovante FSI, Shell a prodigué à Audi le conseil et le soutien d'un partenaire important. L'Audi R10 TDI bénéficie, elle aussi, du savoir-faire de Shell qui est le fournisseur officiel du carburant pour les 24 Heures du Mans et le championnat ALMS (American Le Mans Series). Shell a développé un carburant Diesel aux performances exceptionnelles, optimisé pour son utilisation en courses d'endurance : le « Shell V-Power Diesel LM24 ». Ce carburant est dérivé du « Shell V-Power Diesel LM24 » qui est commercialisé dans près de 5 000 stations Shell situées en Europe. Il est conçu pour permettre aux moteurs Diesel de

délivrer plus de puissance, plus longtemps.

Un important composant du Shell V-Power Diesel, que l'on retrouve dans beaucoup de pays ainsi que dans le carburant développé pour Le Mans, est le Shell GTL Fuel. Shell a joué un rôle de pionnier en introduisant ce carburant synthétique, fabriqué à partir de gaz naturel, qui possède de remarquables propriétés de combustion et de propreté. Shell GTL Fuel constitue une importante avancée dans la recherche de sources de carburant alternatives.

Shell en France

« Les Protes de La Défense », 307, rue d'Estienne d'Orves, F-92708 Colombes Cedex



Tél.	+33 (0)1 / 57606100
Fax	+33 (0)1 / 57606299
E-Mail	
Internet	www.shell.com

Contact Média

Contact	Mathilde Nihart
Tél.	+33 (0)1 / 57606474
Fax	
E-Mail	mathilde.nihart@shell.com



Champion du monde de Formule 1 en titre, Michelin était déjà le fabricant exclusif et fidèle des Audi R8. Le couple phénoménal produit par le moteur R10 TDI entraîne des contraintes techniques auxquelles seul un fabricant doté des ressources techniques comme Michelin pouvait répondre.

Michelin Sport

46, rue du Ressort
F-63100 Clermont-Ferrand

Tél.	+33 (0)47 / 3304590
Fax	+33 (0)47 / 3304981
E-Mail	
Internet	www.michelinsport.com

Contact Média

Contact	Accession
Tél.	+33 (0)1 / 40521717
Fax	+33 (0)1 / 40521718
E-Mail	info@accession.com



Comme pour l'injection directe TFSI qui équipait avec succès les Audi R8, la collaboration entre Audi Sport et Bosch se poursuit aujourd'hui dans le cadre du projet R10 TDI. Le système d'injection Common-Rail a été développé en commun. Le Bosch Motronic MS14 assure la gestion du moteur.

Robert Bosch GmbH

Postfach 106050
D-70049 Stuttgart

Tél.	+49 (0)711 / 8110
Fax	+49 (0)711 / 8117656
E-Mail	callbosch@de.bosch.com
Internet	www.bosch.de

Contact Média

Contact	Stephan Kraus
Tél.	+49 (0)711 / 8116286
Fax	+49 (0)711 / 8117656
E-Mail	stephan.kraus@bosch.com



Faisant partie des leaders parmi les constructeurs de pièces de haute qualité pour les véhicules motorisés et les moteurs, Mahle est depuis de nombreuses années un allié de confiance d'Audi Sport. Mahle fournit les pistons et différentes pièces équipant le révolutionnaire V12 TDI qui propulse les R10 TDI.

MAHLE International GmbH

Pragstraße 26 - 46
D-70376 Stuttgart

Tél.	+49 (0)711 / 5012506
Fax	+49 (0)711 / 5013700
E-Mail	info@mahle.com
Internet	www.mahle.com

Contact Média

Contact	Birgit Albrecht
Tél.	+49 (0)711 / 5012506
Fax	+49 (0)711 / 5013700
E-Mail	birgit.albrecht@mahle.com



Garrett était présent dès les débuts d'Audi aux 24 Heures du Mans. Comme cela était le cas avec l'Audi R8, deux turbocompresseurs Garrett équipent l'Audi R10 TDI. Garrett est une marque de la firme Honeywell Turbo Technologies, filiale du groupe technologique mondial Honeywell International.

Garrett by Honeywell

23326 Hawthorne Blvd., Suite 200
Torrance, CA 90505, USA

Tél.	+1 310 7919101
Fax	+1 310 7919122
E-Mail	
Internet	www.honeywell.com

Contact Média

Contact	Michelle Dumetier
Tél.	+33 (0)1 /55462221
Fax	+33 (0)1 /55462108
E-Mail	michelle.dumetier@honeywell.com



Dow Automotive

C'est le système de filtre à particule diesel Dow Automotive qui équipe les R10 TDI. Dow Automotive est une entreprise internationale qui dispose de centres de développement dans le monde entier. Dow fournit à l'industrie automobile plastiques, adhésifs, mastics d'étanchéité et autres produits à base de matières plastiques.

Dow Automotive

1250 Harmon Road
Auburn Hills, MI 48326, USA

Tél.	+1 248 3916300
Fax	+1 248 3916417
E-Mail	dowautomotive@dow.com
Internet	www.dowautomotive.com

Contact Média

Contact	Clemens Wesely
Tél.	+49 (0)6171 /588742
Fax	+49 (0)6171 /588740
E-Mail	cwesely@mslpr.de



Oakley ne fournit pas simplement ses fameuses lunettes de soleil aux membres de l'équipe Audi. Les lunettes portées par les mécaniciens lors des arrêts au stand sont également fournies par la marque américaine très tendance dont la gamme, outre les fameuses lunettes, propose différents produits lifestyle.

Oakley

1 Icon
Foothill Ranch, CA 92610, USA

Tél.	+1 (1)(800) 403-7449100
Fax	
E-Mail	info@oakley.com
Internet	www.oakley.com



Une invention pour la route, une révolution sur circuit : tel a été le slogan retenu au sujet du R10 TDI Audi afin de souligner la capacité d'innovation d'Audi dans le domaine des moteurs diesel. Le programme Le Mans, avec le bloc diesel de 650 ch, offre à la marque une opportunité unique de convertir de nouveaux clients aux vertus de la technologie TDI, en particulier aux Etats-Unis. Inventeur du TDI, Audi a joué un rôle déterminant dans l'évolution de cette technologie au cours des 18 dernières années. Le savoir-faire d'Audi est manifeste

dans ses modernes moteurs diesel, depuis le 2.0 TDI, qui malgré ses performances de sportive ne consomme que 6 litres aux cent, jusqu'au V12 TDI de 500 ch qui offre au performant SUV Audi Q7, la puissance et les performances d'une voiture de sport.

AUDI AG

D-85045 Ingolstadt

Tél.	+49 (0)841 / 890
Fax	+49 (0)841 / 8932524
E-Mail	service@audi.de
Internet	www.audi.de

Contact Média

Contact	Peter Thul
Tél.	+49 (0)841 / 8932260
Fax	+49 (0)841 / 898432260
E-Mail	peter.thul@audi.de

Les autres partenaires d'Audi Sport



O.Z. Racing

Roues en alliage léger
www.oz-racing.com



Stäubli

Raccords à fixation rapide
www.staebli.com



Sparco

Accessoires de sécurité
www.sparco.it



Sandtler

Accessoires de compétition
www.sandtler.de



PTC

Développement logiciel
www.ptc.com



Le saviez vous ?

... Les premières 24 Heures du Mans ont eu lieu en 1923 ?

... La course a eu lieu depuis à 74 reprises ?

... Depuis 1923, le circuit a eu 13 tracés différents dont le plus long mesurait 17,262 km ?

... Tom Kristensen est le recordman au Mans avec sept victoires ?

... 60 a été le plus grand nombre de voitures présentes sur la grille de départ et 17 le plus faible ?

... En 1923, trente des 33 voitures présentes au départ ont franchi la ligne

d'arrivée, en 1979 il n'y en avait que 7 sur 51 ?

... En 1931, six voitures seulement ont été classées ?

... La procédure de départ classique du Mans, avec les pilotes qui devaient courir pour monter dans leurs voitures, a existé de 1925 à 1969 ?

... L'édition 1971, avec une vitesse moyenne de 222,304 km/h, a été la plus rapide de l'histoire du Mans ?

... Audi s'est imposé pour la première fois en 2000, alors qu'il s'agissait de sa deuxième participation ?



Frank Biela, Emanuele Pirro et Marco Werner ont marqué l'histoire du Mans l'an dernier

Avec l'Audi R8, Audi Sport Team Joest a connu 100% de réussite de 2000 à 2002



...En 2005, Audi a remporté le "Trophée pour l'Ecologie" avec la R8, organisé pour la première fois et destiné aux voitures particulièrement respectueuses de l'environnement ?

... Audi est le seul constructeur à avoir signé deux triplés (2000 et 2002)?

...Audi a écrit un nouveau chapitre de l'histoire en 2006, en gagnant l'épreuve avec une voiture de sport à moteur diesel ?

... Dans la hiérarchie des constructeurs, l'Allemagne est la nation la plus titrée avec 24 victoires au Mans ?

... L'arrivée la plus serrée au Mans s'est produite en 1966 quand les deux premières voitures ont franchi la ligne d'arrivée avec seulement vingt mètres d'écart ?

... La plus grande marge d'avance creusée par le vainqueur sur la ligne

d'arrivée est de 349,808 kilomètres (1927) ?

...Les voitures « ouvertes » totalisent 48 victoires au Mans ?

... Le numéro de concurrent N°1, avec huit victoires à son actif, est celui qui a eu le plus de succès au Mans ?

... Frank Biela, Tom Kristensen et Emanuele Pirro sont les seuls pilotes à avoir gagné au Mans trois fois de suite ensemble ?

... la coupe symbolisant le challenge du Trophée du Mans doit être ramenée à l'ACO avant le départ de la course ?

... Une femme n'a encore jamais gagné ou fini sur le podium au Mans ?



Veni, vidi, Audi

AUDI AG participe aux 24 Heures du Mans depuis 1999. Au cours de cette première année, Audi Sport Team Joest a obtenu un podium avec l'Audi R8. Un an plus tard, Audi a réalisé un triplé avec la nouvelle R8. Audi est restée la marque à battre depuis cette date. Si on inclut le succès obtenu par la Bentley Speed 8 en 2003, alors qu'elle était animée par un moteur TFSI développé par Audi



Sport, la technologie Audi est invaincue au Mans depuis maintenant sept ans.

Trois victoires consécutives

Au chapitre des records, le fait de ramener physiquement le Trophée du Mans à Ingolstadt a été réalisé. Audi a gagné cette épreuve à trois reprises consécutives avec la même équipe, en 2000, 2001 et 2002, ce qui a valu à Audi AG de s'approprier le prestigieux trophée et de l'exposer au public dans une vitrine du musée Audi à Ingolstadt. Audi a passé le relais au Mans à des équipes clientes entre 2003 et 2005. Audi Sport Japan Team Goh a gagné en 2004 et l'équipe américaine ADT Champion Racing a fait de même en 2005 bien que les performances de l'Audi R8 eussent été bridées par le règlement.

Dimanche 18 juin
2006, 17h00 : Audi
écrit un nouveau
chapitre de l'histoire
avec la R10 TDI



Meeting au sommet dans le studio photo d'Ingolstadt avec les six prototypes Audi victorieux au Mans

En 2006, Audi est revenue en tant qu'équipe d'usine avec la révolutionnaire R10 TDI. Pour sa première participation aux 24 Heures, cette voiture de sport à moteur diesel a

obtenu une victoire historique avec Audi Sport Team Joest. Avec huit podiums dont six victoires en huit participations, Audi affiche un palmarès exceptionnel au Mans.



La première participation d'Audi aux 24 Heures du Mans remonte à **1999**



8 départs, 6 victoires

Audi dispute les 24 Heures depuis 1999. Rarement, un constructeur a connu autant de réussite dans ce qui est probablement la course la plus dure au monde. Six victoires au classement général en huit participations constituent plus qu'une bonne statistique d'autant que les pilotes Audi sont montés sur le podium de chaque édition.

1999

Audi R8R (Audi Sport Team Joest)



3.	N°8	Frank Biela/Emanuele Pirro/Didier Theys	360 t.
4.	N°7	Laurent Aiello/Michele Alboreto/Dindo Capello	346 t.

Audi R8C (Audi Sport Team UK)

-	N°10	Perry McCarthy/Andy Wallace/James Weaver	-
-	N°9	Christian Abt/Stefan Johansson/Stéphane Ortelli	-

2000

Audi R8 (Audi Sport Team Joest)



1.	#8	Frank Biela/Tom Kristensen/Emanuele Pirro	368 t.
2.	#9	Laurent Aiello/Allan McNish/Stéphane Ortelli	367 t.
3.	#7	Christian Abt/Michele Alboreto/Dindo Capello	365 t.

2001

Audi R8 (Audi Sport Team Joest)



1.	N°1	Frank Biela/Tom Kristensen/Emanuele Pirro	321 t.
2.	N°2	Laurent Aiello/Dindo Capello/Christian Pescatori	320 t.

Audi R8 (Champion Racing)

-	N°3	Johnny Herbert/Ralf Kelleners/Didier Theys	-
---	-----	--	---

Audi R8 (Johansson Motorsport)

-	N°4	Tom Coronel/Stefan Johansson/Patrick Lemarie	-
---	-----	--	---

2002

Audi R8 (Audi Sport Team Joest)



1.	N°1	Frank Biela/Tom Kristensen/Emanuele Pirro	375 t.
2.	N°2	Dindo Capello/Johnny Herbert/Christian Pescatori	374 t.
3.	N°3	Michael Krumm/Philipp Peter/Marco Werner	372 t.

Audi R8 (Audi Sport Japan Team Goh)

7.	N°5	Seiji Ara/Yannick Dalmas/Hiroki Katoh	358 t.
----	-----	---------------------------------------	--------

2003

Audi R8 (Team ADT Champion Racing)



3.	N°6	Stefan Johansson/JJ Lehto/Emanuele Pirro	372 t.
----	-----	--	--------

Audi R8 (Audi Sport Japan Team Goh)

4.	N°5	Seiji Ara/Jan Magnussen/Marco Werner	370 t.
----	-----	--------------------------------------	--------

Audi R8 (Audi Sport UK)

-	N°10	Frank Biela/Perry McCarthy/Mika Salo	-
---	------	--------------------------------------	---

2005

Audi R8 (Team ADT Champion Racing)



1.	N°3	Tom Kristensen/JJ Lehto/Marco Werner	370 t.
----	-----	--------------------------------------	--------

3.	N°2	Frank Biela/Allan McNish/Emanuele Pirro	364 t.
----	-----	---	--------

Audi R8 (Audi PlayStation Team ORECA)

4.	N°4	Jean-Marc Gounon/Franck Montagny/Stéphane Ortelli	362 t.
----	-----	---	--------

2004

Audi R8 (Audi Sport Japan Team Goh)



1.	N°5	Seiji Ara/Dindo Capello/Tom Kristensen	379 t.
----	-----	--	--------

Audi R8 (Audi Sport UK Team Veloqx)

2.	N°88	Jamie Davies/Johnny Herbert/Guy Smith	379 t.
----	------	---------------------------------------	--------

5.	N°8	Frank Biela/Pierre Kaffer/Allan McNish	350 t.
----	-----	--	--------

Audi R8 (Team ADT Champion Racing)

3.	N°2	JJ Lehto/Marco Werner/Emanuele Pirro	368 t.
----	-----	--------------------------------------	--------

2006

Audi R10 TDI (Audi Sport Team Joest)



1.	N°8	Frank Biela/Emanuele Pirro/Marco Werner	380 t.
----	-----	---	--------

3.	N°7	Dindo Capello/Tom Kristensen/Allan McNish	367 t.
----	-----	---	--------



Tous les vainqueurs des 24 Heures du Mans

Année	Voiture	Pilotes	Distance (km)	Moy. (km/h)
1923	Chenard & Walcker	Lagache/Léonard	2209,536	92,064
1924	Bentley	Duff/Clément	2077,340	86,555
1925	La Lorraine	de Courcelles/Rossignol	2233,982	93,082
1926	La Lorraine	Bloch/Rossignol	2552,414	106,350
1927	Bentley	Dr. Benjafield/Davis	2369,807	98,740
1928	Bentley	Barnato/Rubin	2669,272	111,219
1929	Bentley	Barnato/Birkin	2843,830	118,492
1930	Bentley	Barnato/Kidston	2930,663	122,111
1931	Alfa Romeo	Lord Howe/Birkin	3017,654	125,735
1932	Alfa Romeo	Sommer/Chinetti	2954,038	123,084
1933	Alfa Romeo	Nuvolari/Sommer	3144,038	131,001
1934	Alfa Romeo	Chinetti/Etancelin	2886,938	120,289
1935	Lagonda	Hindmarsh/Fontes	3006,797	125,283
1937	Bugatti	Wimille/Benoist	3287,938	136,997
1938	Delahaye	Chaboud/Trémoulet	3180,940	132,539
1939	Bugatti	Wimille/Veyron	3354,760	139,781
1949	Ferrari	Lord Selsdon/Chinetti	3178,299	132,420
1950	Talbot	Rosier/Rosier	3465,120	144,380
1951	Jaguar	Walker/Whitehead	3611,193	150,466
1952	Mercedes	Lang/Riess	3733,800	155,575

Année	Voiture	Pilotes	Distance (km)	Moy. (km/h)
1953	Jaguar	Rolt/Hamilton	4088,064	170,336
1954	Ferrari	Gonzalès/Trintignant	4061,150	169,215
1955	Jaguar	Hawthorn/Bueb	4135,380	172,308
1956	Jaguar	Flockhart/Sanderson	4034,929	168,122
1957	Jaguar	Flockhart/Bueb	4397,108	183,217
1958	Ferrari	P.Hill/Gendebien	4101,926	170,914
1959	Aston Martin	Salvadori/Shelby	4347,900	181,163
1960	Ferrari	Frère/Gendebien	4217,527	175,730
1961	Ferrari	Gendebien/P.Hill	4476,580	186,527
1962	Ferrari	Gendebien/P.Hill	4451,255	185,469
1963	Ferrari	Scarfioffi/Bandini	4561,710	190,071
1964	Ferrari	Guichet/Vaccarella	4695,310	195,638
1965	Ferrari	Gregory/Rindt	4677,110	194,880
1966	Ford	Amon/McLaren	4843,090	201,795
1967	Ford	Gurney/Foyt	5232,900	218,038
1968	Ford	Rodriguez/Bianchi	4452,880	185,536
1969	Ford	Ickx/Oliver	4998,000	208,250
1970	Porsche	Attwood/Herrmann	4607,810	191,992
1971	Porsche	Marko/van Lennep	5335,313	222,304
1972	Matra	Pescarolo/G.Hill	4691,343	195,472



Plus de 25 années de succès en compétition

Il fallait une équipe de haut niveau pour assumer un projet aussi ambitieux que de concevoir la première voiture sport prototypes à moteur diesel en ayant pour objectif de remporter les 24 Heures du Mans. Pendant plus de 25 ans, Audi Sport a couru de succès en succès pour Audi et a fait la démonstration du slogan de ce constructeur « Le progrès par la technique ».

Chaque projet a été gagnant

Accompli en collaboration avec des partenaires éprouvés, le développement de l'Audi R10 TDI, est placé sous la responsabilité de Wolfgang Ullrich, dirigeant d'Audi Motorsport. Son équipe compte 150 employés qui ont principalement en charge le développement et les essais des voitures de course. Tous les programmes qui ont été

menés par Audi Sport ont été couronnés de victoires ou de titres.

De la course à la série

Pour Audi, la course automobile est plus qu'un outil de marketing. Les succès obtenus par AUDI AG en compétition ont toujours été liés à des développements techniques innovants qui ont fini par être appliqués en série. Les meilleurs exemples sont la transmission quattro, qui a fêté son 25ème anniversaire et qui a révolutionné le monde du rallye au début des années 1980, et la technologie TFSI qui a été utilisée pour la première fois aux 24 Heures du Mans 2001 et qui reste invaincue depuis. TFSI équipe aujourd'hui certains modèles de route sportifs d'Audi de même que le système quattro.



L'Audi R8 (à gauche) a dominé la discipline depuis 2000, la R10 TDI a repris le flambeau en 2006



Audi quattro

Période	1981-1984
Catégorie	Championnat du Monde des Rallyes
Moteur	5 cylindres suralimenté
Cylindrée	2109 cm ³
Puissance	env. 360 ch
Succès	Champion du Monde des Rallyes 1982, 1983, 1984



Audi Sport quattro S1 (Pikes Peak)

Période	1986-1987
Catégorie	Course de côte Pikes Peak (USA)
Moteur	5 cylindres suralimenté
Cylindrée	2110 cm ³
Puissance	598 ch
Succès	Vainqueur de la course Pikes Peak 1986, 1987



Audi 200 quattro

Période	1987
Catégorie	Championnat du Monde des Rallyes
Moteur	5 cylindres suralimenté
Cylindrée	2144 cm ³
Puissance	env. 250 ch
Succès	Vainqueur du Rallye Safari 1987



Audi 200 quattro (TransAm)

Période	1988
Catégorie	Série TransAm (USA)
Moteur	5 cylindres suralimenté
Cylindrée	2110 cm ³
Puissance	env. 510 ch
Succès	Vainqueur de la Série TransAm 1988



Audi 90 quattro (IMSA-GTO)

Période	1989
Catégorie	IMSA-GTO-Serie (USA)
Moteur	5 cylindres suralimenté
Cylindrée	2190 cm ³
Puissance	env. 720 ch
Succès	7 victoires



Audi V8 quattro (DTM)

Période	1990-1992
Catégorie	DTM
Moteur	V8 atmosphérique
Cylindrée	3561,8 cm ³
Puissance	env. 470 ch (1992)
Succès	Champion Allemand de Tourisme (DTM) 1990, 1991



Audi A4 quattro (Supertourisme)

Période	1995-1999
Catégorie	Super Tourisme
Moteur	4 cylindres atmosphérique
Cylindrée	1998 cm ³
Puissance	env. 300 ch
Succès	11 titres de Super Tourisme



Audi R8

Période	2000-2006
Catégorie	Le Mans Prototype (LM P1)
Moteur	V8 suralimenté, 2 turbocompresseurs, TFSI
Cylindrée	3600 cm ³
Puissance	env. 610 ch (2000)
Succès	62 victoires en 79 courses, 5 aux 24 Heures du Mans



Audi A4 DTM

Période	2004-2006
Catégorie	DTM
Moteur	V8 atmosphérique
Cylindrée	4000 cm ³
Puissance	env. 460 ch
Succès	Champion de DTM 2004



Les pilotes Audi font l'objet de nombreuses demandes d'interviews. Le service communication Audi au Mans, coordonne ces demandes



Le service médias Audi

Le département communication d'Audi Motorsport met à la disposition des journalistes et des photographes des services étendus pour Le Mans.

Base de données médias

Des photos et des informations concernant l'implication de AUDI AG en sport automobile sont disponibles sur notre base de données médias à l'adresse suivante : www.audi-motorsport.info (accréditation nécessaire).

Infos médias

Tous les communiqués de presse sont réalisés en allemand, anglais et français. Ces communiqués sont distribués au Centre Médias.



Emanuele Pirro interviewé en direct par Vanina Ickx qui, en 2006, était reporter dans les stands pour Canal+

Service SMS

Sur demande, vous pouvez recevoir les résultats des essais et de la course par SMS.

Photographies et documents sonores

Des photos d'archive et d'actualité sont téléchargeables sur notre base de données médias. Dans le cadre d'une utilisation presse, les photos sont exemptes de droits. En outre, des interviews des pilotes et officiels de l'équipe sont téléchargeables en fichiers son, avec un format MP3 de qualité radio.

Films TV

Les chaînes de télévision ont la possibilité de commander des films TV en format Beta SP (PAL et NTSC) via la base de données médias.

La structure d'hospitalité Audi Team & Media

Vous nous trouverez au Mans, dans la structure d'accueil Team & Media Hospitality située dans le paddock. Nous serons heureux d'y répondre à vos questions et de vous aider à réaliser vos interviews auprès des pilotes et des membres officiels d'Audi Sport. Nous vous remercions de votre compréhension pour le fait que la capacité de cette structure d'accueil est limitée et que son accès permanent durant la semaine du Mans n'est possible qu'avec une accréditation spéciale.

Les Points Presse Audi

Les pilotes Audi et Dr Wolfgang Ullrich seront disponibles pour des interviews dans la structure d'hospitalité (les horaires seront annoncés). Une accréditation spéciale ne sera pas nécessaire à ces horaires.

Nuée de flashes à la
fin des qualifications 2006

Conférence de Presse Audi

La conférence de presse se déroulera vendredi dans l'enceinte « Audi Racing Arena » située dans le Parc du Raccordement. Elle débutera à 14h00.

Accès dans les stands

L'accès dans les boxes des stands Audi Sport Team Joest nécessite une accréditation spéciale et provisoire qui peut être demandée à l'entrée de la structure d'hospitalité Audi Team & Media.





Votre contact média

L'équipe du département Communication d'Audi Motorsport est votre premier point de contact pour toute question concernant l'implication d'AUDI AG en sport automobile. Jürgen Pippig est responsable de ce département communication. Eva-Maria Veith coordonne le programme R10 TDI et est présente sur toutes les courses disputées avec cette voiture.

Adresse

AUDI AG

Communication Motorsport
D-85045 Ingolstadt

Tél.: +49 (0)841 / 8934200

Fax: +49 (0)841 / 8938617

E-Mail: motorsport-media@audi.de



Jürgen Pippig



Eva-Maria
Veith



Petra Klähn



Michaela
Pfäffl



Carolin Ehmer



Thomas Voigt



Mark
Schneider



Martyn Pass



Andrea Voigt-
Neumeyer



Alexander
von Wegner

Vorsprung durch Technik www.audi-motorsport.info

AUDI AG
Communication Motorsport
D-85045 Ingolstadt

Tél.: +49 (0)841 / 89 34 200
Fax: +49 (0)841 / 89 38 617
E-Mail: motorsport-media@audi.de