

## **Statement zur 5-Minuten Stop-and-Go beim 56<sup>th</sup> Rolex 24 At Daytona**

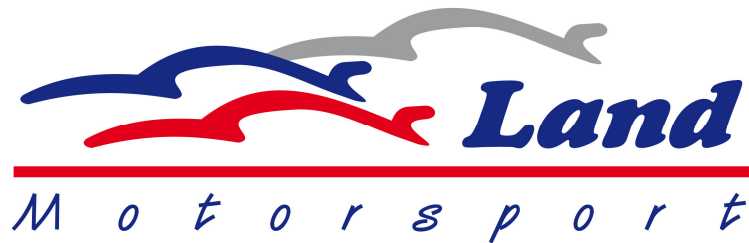
Niederdreisbach, 05.02.2018 – *Das Team MONTAPLAST by Land-Motorsport wurde beim 56th Rolex 24 At Daytona mit einer 5-Minuten Stop-and-Go bestraft, obwohl das Team einen 100% regelkonformen Einsatz präsentierte. Die Chance um einen möglichen Sieg blieb dem Audi R8 LMS mit der Startnummer 29 damit verwehrt. Das Team fasst die Ereignisse zur Aufklärung zusammen.*

In Führung liegend wurde gegen das Team MONTAPLAST by Land-Motorsport beim 56th Rolex 24 at Daytona mit einer 5-minütigen Stop-and-Go-Strafe sanktioniert. Zu diesem Zeitpunkt führte der Audi R8 LMS mit der Startnummer 29 die GTD-Klasse mit über einer Runde Vorsprung an. Das Team war von der siebten Position gestartet. Nach 9 Stunden 20 Minuten wurde eine Sachrichterentscheidung über eine Verletzung der BoP gegen die Startnummer 29 ausgesprochen, die gemäß Reglement unmittelbar im Rennen anzutreten war.

Die International Motor Sports Association (IMSA) monierte einen "konstanten und nutzbringenden" Vorteil in den Betankungszeiten, im Vergleich zum Durchschnitt der GTD-Klasse. Gemäß BoP war vom Veranstalter eine Betankungszeit von 40 Sekunden für den Audi R8 LMS errechnet worden, die aber im Reglement nicht festgehalten wurde. Lediglich die technischen Voraussetzungen der Betankungsanlage (Schlauch, Restriktoren, Durchflussmenge etc.) sind im Regelwerk vorgeschrieben, wurden vor Rennstart überprüft, von den IMSA-Verantwortlichen abgenommen, für ok befunden und versiegelt.

Zwischen dem IMSA WeatherTech Championship-Saisonfinale 2017 Motul Petit Le Mans und dem Saisonauftakt 2018 bei dem Rolex 24 At Daytona hat das Team Veränderungen an der Betankung des Audi vorgenommen, die der Homologation und des IMSA-Reglements entsprechen. Diese Änderungen erlaubten dem Kraftstoffschneider in den Tank zu fließen. Dadurch verringerte sich die Tankzeit und verkürzte dementsprechend die Boxenstopps, was letztendlich zur Stop-and-Go-Strafe führte.

Nach Abschluss der Veranstaltung wurde der Audi R8 LMS von MONTAPLAST by Land-Motorsport drei Stunden durch die technischen Kommissare überprüft. Es wurde sowohl die Tankausrüstung wie auch der Tank des Fahrzeuges inspiziert und als regelkonform innerhalb der Serienvorschriften abgenommen. Die durch die BoP reglementierte Betankungsanlage und der Kraftstoffmengenbegrenzer erfüllten ebenfalls das IMSA-Reglement vor und nach dem Rennen.



Davon unabhängig wurden die Datenaufzeichnungen des Kraftstoffverbrauches besonders beobachtet. Die sehr genaue Motordatensoftware des Audi R8 LMS zeichnete andere Verbräuche auf, als das Messsystem der IMSA. Die IMSA bezog sich aber auf ihre Aufzeichnungen um die Strafe zu bewerten.

In Bezug auf die Strafe besagt das IMSA-Reglement derzeit:

2.1. Das technische Reglement ist Grundlage für die technischen Spezifikationen der WeatherTech Championship. Um eine wettbewerbsfähige Gleichwertigkeit zwischen den Fahrzeugen innerhalb der Klasse und zwischen den Klassen zu gewährleisten, kann IMSA nach eigenem Ermessen eine Anpassungsmethode während der Saison (BoP) anwenden. Für LMP2 Fahrzeuge (innerhalb der P-Klasse), die GTLM- und die GTD-Klassen, die in den FIA-Vorschriften Bezug auf Balance of Performance (BoP) haben, gibt es in Anhang 2 alle FIA-Spezifikationen.

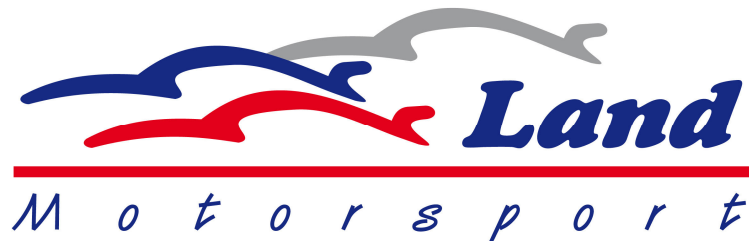
2.7. Von Wettbewerbern, Konstrukteuren und Herstellern wird erwartet, dass sie auf Anfrage gültige Daten zur Verfügung stellen, um die IMSA beim BoP-Prozess zu unterstützen. Jeder Wettbewerber, Konstrukteur oder Hersteller, der absichtlich falsche Informationen weitergibt, versucht den BoP-Prozess zu beeinflussen, die Leistung zu manipulieren oder ein Leistungsniveau zu zeigen, das über oder unter dem erwarteten Ergebnis einer Sitzung liegt. (Art. 57)

Aussage der IMSA:

Da es keine Manipulation der Leistung gab, die zur Disqualifikation geführt hätte, wurde die 5-Minuten Stop-and-Go-Strafe für die Startnummer 29 erteilt. Der Vorwurf war, dass MONTAPLAST by Land-Motorsport das Fahrzeug lediglich 3 Sekunden schneller betanken als die Berechnungen der IMSA vor dem Rennen ergeben hatten.

Die IMSA hat erklärt, dass sie in der Zukunft das Regelwerk ändern wird und eine genaue Tankzeit definiert. Alle von der IMSA ausgegebenen BoP-Strafen können nicht angefochten werden und sind somit einfach hinzunehmen.

05.02.2018 / CL



## **MONTAPLAST by Land Motorsport Statement from Daytona BoP Penalty**

Niederdreisbach, February 05, 2018 - While leading the GTD class in the Rolex 24 at Daytona last weekend at Daytona International Speedway, the MONTAPLAST by Land-Motorsport Audi R8 LMS was given a five minute stop and go penalty by the sanctioning body for a Balance of Performance (BoP) infringement.

The International Motor Sports Association (IMSA) cited “consistent and beneficial” advantage in refueling times compared to the GTD class average, an average goal that was not communicated to the teams beforehand.

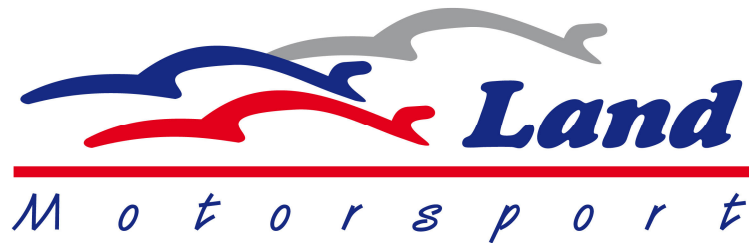
Between the 2017 IMSA WeatherTech Championship season finale at Motul Petit Le Mans and the 2018 season opener at the Rolex 24 At Daytona, the team implemented changes to the contents inside the Audi’s fuel cell, an area which is not currently homologated or specifically regulated in the IMSA rulebook. These changes allowed the fuel to flow into the cell at a faster rate, shortening the time the team spent in pit lane during pit stops, resulting in the stop and hold penalty.

Following the conclusion of the event, the Montaplast by Land Motorsports Audi R8 LMS spent three hours impounded at technical inspection, where officials scrutinized the fueling equipment, and dismantled and inspected the fuel cell, which was deemed to be fully within the series regulations. The refueling rigs and fuel flow restrictors, which are regulated by BoP were in complete compliance with the IMSA rulebook before and after the race.

Separate but not unrelated, there was a discrepancy between the fuel numbers the series was reading, compared to the readings the team obtained from external measurement of the rig. The team’s measurements were verified by engine management software, which showed the fuel used in every stint. While the discrepancy of these numbers were not a direct cause of the penalty, the numbers were still a variable of the calculations used to assess the penalty.

In regards to the penalty, the IMSA Rulebook currently states:

2.1. The Technical Regulations are the basis for the technical specifications for the WeatherTech Championship. **In order to maintain competitive equivalency between Cars within each class and between classes, IMSA may, at its discretion, utilize an adjustment method during each season (BoP).** For LM P2 Cars (within the P class), the GTLM and the GTD classes, which have references to Balance of Performance (BoP) in the FIA regulations,



where there is any conflict, Attachment 2 supersedes all FIA specifications.

2.7. **Competitors**, Constructors and Manufacturers are expected to provide valid data upon request to assist IMSA in the BoP process. **Any Competitor**, Constructor or Manufacturer who deliberately gives false information, attempts to influence the BoP process, **manipulates the performance, or displays a level of performance above or below the expected result in any Session may be penalized to the full extent listed in Art. 57.**

(Emphasis added by IMSA)

Since there was no manipulation of the performance, which would have resulted in disqualification, IMSA's stop and hold penalty was awarded for the No. 29 Audi displaying a level of performance above the expected result in terms of how quickly their car took on fuel. IMSA has stated that moving forward, they will amend the rules to give teams a specific number that will help define "the expected result" for fueling times. All BoP penalties issued by IMSA are not subject to appeal.