



Kommunikation Motorsport

Virginia Brusch

Telefon: +49 151 52817968

E-Mail: virginia.brusch@audi.de

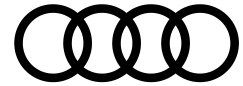
www.audi-mediacyenter.com

August 2020

MOTORSPORT- INFORMATION

Audi in der DTM 2020

▶ Audi in der DTM 2020	2
▶ Audi RS 5 DTM	4
▶ Technische Daten	7
▶ 2.0 TFSI	8
▶ Fahreraufgebot	10
▶ Audi-Fahrer in der DTM	13
▶ Audi-Teams in der DTM	31
▶ Audi Sport Team Abt Sportsline	32
▶ Audi Sport Team Phoenix	34
▶ Audi Sport Team Rosberg	36
▶ WRT Team Audi Sport	38
▶ Background: Boxenstopp	43
▶ Background: Zwischen den Rennen	46
▶ Background: Jobs in der DTM	49
▶ DTM-Events 2020	52
▶ Audi-Erfolgsbilanz in der DTM	64
▶ Audi Sport	67
▶ Partner von Audi in der DTM	70
▶ Kontakte	72



Audi in der DTM 2020

Vorsprung durch Effizienztechnologie

Das Motorsportprogramm der AUDI AG steht 2020 auf drei Säulen: DTM, Formel E und Kundensport. In den spektakulären Class-1-Rennwagen der DTM kommen hocheffiziente Vierzylinder-Turbomotoren mit zwei Liter Hubraum zum Einsatz. Diese Antriebsart ist bei Audi in vielen Serienmodellen und Leistungsstufen weltweit im Einsatz und eine Säule zur Effizienzsteigerung und Reduzierung der Flottenemissionen. Audi hat die Überlegenheit dieser Technik in der Saison 2019 mit dem Titelgewinn in allen Kategorien eindrucksvoll unter Beweis gestellt. 1990 begann das erste, dreijährige Engagement der Marke in der DTM, Ende 2020 tritt Audi nach insgesamt 20 spektakulären und von vielen Erfolgen gekrönten Jahren aus der DTM ab.

„Wir wollen uns mit einem sportlich wertvollen Ergebnis aus der DTM verabschieden und erneut unsere technologische Kompetenz beweisen“, sagt Audi-Motorsportchef Dieter Gass. „Deshalb geben wir in dieser Saison noch einmal alles, um unsere Titel zu verteidigen.“

Im ersten Jahr der neuen Class-1-Rennwagen hat Audi seine führende Position im Bereich hocheffizienter Turbomotoren mit Erfolgen auf der Rennstrecke eindrucksvoll untermauert. Schon vorzeitig sicherte sich Audi 2019 alle drei Titel in der Fahrer-, Hersteller- und Teammeisterschaft. Der Marke gelang damit in der DTM zum dritten Mal nach 2004 und 2017 das DTM-Triple. Die Herstellermeisterschaft gewann Audi mit 582 Punkten Vorsprung – das ist der größte Vorsprung in der Geschichte der DTM. Als erster Hersteller überhaupt sammelte Audi in einer DTM-Saison mehr als 1.000 Punkte. Gleich bei drei Rennen holte Audi 2019 die maximal mögliche Punktzahl in der Herstellerwertung. Mit zwölf Siegen, zwölf Pole-Positions, zwölf schnellsten Runden, 40 von 54 möglichen Podiumsplatzierungen und allen drei Meistertiteln gelang der Marke die insgesamt erfolgreichste DTM-Saison.

Der Vierzylinder-Turbo des Audi RS 5 DTM ist der effizienteste und stärkste Motor in der DTM-Geschichte des Unternehmens. Über 610 PS holten die Audi-Ingenieure im ersten Einsatzjahr aus dem nur zwei Liter großen Triebwerk. Für 2020 gibt es zum Teil neue Vorgaben: So wurde die Kraftstoff-Durchflussmenge von bisher 95 auf 90 Kilogramm pro Stunde reduziert. Dadurch sinkt die Motorleistung um rund fünf Prozent. Trotzdem sollen die Rennen für die Fans 2020 noch spektakulärer werden. Per Knopfdruck („Push-to-Pass“) können die Fahrer nun rund 60 zusätzliche PS abrufen. Durch die Verdopplung der Zusatzleistung versprechen sich die



Organisatoren der DTM zusätzliche Überholmanöver. „Push-to-Pass“ und der DRS-Klappflügel dürfen erstmals auch im Qualifying eingesetzt werden.

Weitere Detailänderungen am Reglement sollen dafür sorgen, dass die DTM 2020 noch mehr Action und Spannung bietet und die Einschaltquoten weiter steigen. „Im ersten Jahr mit den Class-1-Rennwagen hat die DTM in diesen Bereichen gegen den allgemeinen Trend zugelegt“, sagt Dieter Gass. „Die neuen Turbomotoren sind bei den Fahrern und den Fans gleichermaßen gut angekommen. Dazu kamen starke neue Veranstaltungen, die – auch dank guter Arbeit der lokalen Promotoren – auf Anhieb vor großen Zuschauerkulissen stattfanden.“ Die Corona-Pandemie erzwingt in der Saison 2020 allerdings einen stark eingeschränkten Kalender: Bei neun Veranstaltungen in drei europäischen Ländern bestreiten die Teams in der zweiten Jahreshälfte insgesamt 18 einzelne Rennläufe.

Audi vertraut in der DTM weiter auf den RS 5 DTM, der gegenüber dem Vorjahr in Details optimiert wurde. Größere Modifikationen verbietet das auf Chancengleichheit und Kosteneffizienz ausgelegte Reglement. Die sechs werkseitigen Audi RS 5 DTM werden von den bewährten Audi Sport Teams Abt Sportsline, Phoenix und Rosberg eingesetzt. Im Cockpit sitzen dieselben Fahrer wie in den vergangenen beiden Jahren: Loïc Duval (F), Robin Frijns (NL), Jamie Green (GB), Nico Müller (CH), René Rast (D) und Mike Rockenfeller (D).

Das belgische Team WRT Team Audi Sport bringt in der DTM-Saison 2020 drei statt bisher zwei Audi RS 5 DTM in Eigenregie an den Start. Mit dem Österreicher Ferdinand Habsburg, dem Briten Harrison Newey und dem Schweizer Fabio Scherer gibt WRT drei Nachwuchspiloten eine Chance in der DTM.

Wie im vergangenen Jahr kämpfen mit Audi und BMW zwei der führenden deutschen Premiummarken um den prestigeträchtigen Meistertitel in der DTM. Die DTM möchte spektakuläres Racing auf höchstem Niveau bieten, bei dem die Fahrer den Unterschied ausmachen – siehe René Rast: Der amtierende DTM-Champion hat in seinen ersten drei DTM-Jahren mit Audi zwei Meistertitel, eine Vizemeisterschaft und 17 Siege geholt und ist aktuell der Fahrer, den es in der DTM zu schlagen gilt.



Audi RS 5 DTM

Das Meisterauto

Seit dem Jahr 2013 setzt Audi Sport in der DTM auf das RS 5 Coupé. Das Meisterauto der letzten Saison geht 2020 entsprechend den neuen Regeln mit einigen Detailveränderungen an den Start, die darauf zielen, die DTM noch spannender und kosteneffizienter zu machen. Mit dem von Audi entwickelten HYLO-System werden alle DTM-Fahrzeuge ausgestattet und erhalten damit eine für die DTM neue Technologie im Bereich der aktiven Sicherheit.

Grundsätzliche technische Änderungen sind nach dem 2019 für die DTM eingeführten, auf Chancengleichheit und Kosteneffizienz ausgelegten Class-1-Reglement nicht vorgesehen. Deshalb entspricht der Audi RS 5 DTM des Modelljahres 2020 von der Basis her dem Meisterauto vom 2019. Mit dem Class-1-Reglement, das ab 2020 auch Basis für die japanischen SUPER-GT-Meisterschaft ist, hat die DTM im vergangenen Jahr technisch eine neue Ära begonnen. Die bis Saisonende 2018 verwendeten V8-Saugmotoren wurden 2019 von neu konstruierten Verbrennungsmotoren mit vier Zylindern, zwei Liter Hubraum plus Abgas-Turbolader abgelöst, die eine gute Mischung aus Performance und Effizienz bieten. Bei Audi in der Serie sind gerade die Vierzylinder-Zweiliter-Turbomotoren weiterhin weltweit wichtige Antriebsaggregate.

Durch die Einführung der Turbotechnologie hat die DTM nicht nur einen verstärkten Bezug zur Serie erhalten. Der TFSI-Motor des Audi RS 5 DTM des Modelljahrs 2020 verfügt über eine gegenüber dem Vorjahr um rund fünf Prozent reduzierte Motorleistung. Hintergrund: Die DTM hat für die Saison 2020 die Menge des Kraftstoffs, die pro Stunde zum Triebwerk fließen darf, von 95 Kilogramm auf 90 Kilogramm gesenkt. Mittels „Push-to-Pass“-Funktion kann die Motorleistung wie schon 2019 kurzfristig auf rund 640 PS gesteigert werden. Das soll die Rennen noch spannender machen.

Deshalb können die DTM-Piloten in der Saison 2020 das „Push-to-Pass“-System per Knopfdruck – zum Beispiel für Überholvorgänge – im Rennen auch doppelt so oft einsetzen wie bisher. Bei 24 Rennrunden (bisher zwölf) darf für bis zu fünf Sekunden jeweils die Mehrleistung zugeschaltet werden. Außerdem ist „Push-to-Pass“ ab der Saison 2020 auch im Qualifying erlaubt. Diese neue Qualifikationsregel gilt ebenfalls für den Einsatz der DRS-Funktion („Drag Reduction System“), mit dem der Heckflügel flachgestellt, der Luftwiderstand des Autos reduziert und die Höchstgeschwindigkeit erhöht wird. Im Rennen darf das DRS ab 2020 öfter als bisher eingesetzt werden. Mit dem kombinierten Einsatz von „DRS“ und „Push-to-Pass“ erreicht der Audi RS 5 DTM



je nach Strecke eine Höchstgeschwindigkeit von knapp 300 km/h.

Zur weiteren Kostenreduktion hat die DTM für 2020 die pro Saison erlaubte Gesamtzahl gewisser Einheitsbauteile reduziert. Die wichtigsten sind Kupplungen, Bremsscheiben und Bremsbeläge an der Hinterachse. Außerdem dürfen für die 18 Rennen am Unterboden der Autos insgesamt nur noch 15 Holzplatten zur Kontrolle der Bodenfreiheit benutzt werden. Bisher war die Zahl der sogenannten „Skid Pads“ freigestellt.

2020 auch neu geregelt: Das Vorheizen des Getriebes eines DTM-Autos ist verboten. Das passierte bisher über ein externes Heizsystem, um das Getriebeöl vor dem Losfahren bereits auf Betriebstemperatur zu bringen und den Wirkungsgrad zu optimieren.

Auch nicht mehr erlaubt ist in der DTM-Saison 2020 die zusätzliche Bremsenkühlung. Die funktionierte in der Vergangenheit so: Per Knopfdruck konnte der Fahrer via Pumpe und Schlauchleitungen Wasser aus einem in seinem Auto platzierten Tank zu allen vier Rädern bringen und die Bremsättel besprühen. Diese zusätzliche Bremskühlung wurde an definierten Streckenabschnitten aktiviert.

Der Fahrer und seine Arbeit im Cockpit rücken damit noch einmal stärker in den Mittelpunkt. Die DTM geht diesen 2018 bereits durch eine einheitliche Aerodynamik, die damit verbundene Reduktion des Abtriebs und durch ein Einheitsfahrwerk eingeschlagenen Weg konsequent weiter.

Die Einheitsreifen des exklusiven DTM-Reifenpartners Hankook blieben gegenüber den Jahren 2018 und 2019 unverändert. Gutes Reifenmanagement hatte bereits in der Saison 2019 vor allem durch die leistungs- und drehmomentstärkeren Turbomotoren und die damit verbundene höhere Belastung eine größere Bedeutung bekommen.

Maßstäbe setzt die DTM schon seit vielen Jahren bei der Sicherheit: Die Fahrer sitzen im Audi RS 5 DTM in einem bei allen Class-1-Rennwagen identischen Monocoque aus Kohlefaser, das mit einem massiven Stahlkäfig kombiniert ist. CFK-Crashelemente an den Flanken sowie am Heck und an der Front absorbieren im Falle eines Unfalls Energie. Die Karosserie des Audi RS 5 DTM besteht aus Kohlefaser.

Neu ist das HYLO-System. Das Kürzel steht für „High Yaw Lift-Off“. Stellt sich ein DTM-Auto mit einem Winkel von 135 Grad oder mehr quer, so besteht ab Geschwindigkeiten von 180 km/h die Gefahr, dass die Räder den Bodenkontakt verlieren. Zu groß sind dann die aerodynamischen Auftriebskräfte, die dem Abtrieb



entgegenwirken, den der Rennwagen erzeugt – das Auto hebt ab. Neue Heckflügelstützen erzeugen nun einen höheren Staudruck, wenn das querstehende Auto seitlich angeströmt wird. Das verringert den gefährlichen Auftrieb. Der Bodenkontakt der Räder verbessert sich, sie können mehr Bremskräfte übertragen, ebenso kann deshalb beispielsweise auch bei einem Ausritt in ein Kiesbett das Auto besser abbremsen.

Der Antrieb des Audi RS 5 DTM erfolgt wie bisher über die Hinterräder. Das semiautomatische Sechsgang-Getriebe wird über Schaltwippen am Lenkrad bedient. Fahrhilfen wie ABS oder Traktionskontrolle sind in der DTM traditionell verboten. Der Turbolader des vorne eingebauten Hocheffizienz-Vierzylindermotors mit der bewährten TFSI-Technologie von Audi arbeitet mit einem absoluten Ladedruck von maximal 3,5 bar.



Technische Daten

Audi RS 5 DTM (2020)

Modell	Audi RS 5 DTM (2020)
Fahrzeug	
Fahrzeugtyp	Class-1-Rennwagen
Chassis	CFK-Monocoque mit integriertem Tank, kombiniert mit Stahlrohrrahmen, CFK-Crashelemente seitlich, CFK-Crashelemente vorn und hinten
Motor	
Motor	Reihen-Vierzylinder-Ottomotor mit Benzindirekteinspritzung (TFSI), Vierventil-Technik, zwei oben liegende Nockenwellen, Effizienzbrennverfahren, Abgasturboaufladung mit Ladeluftkühlung begrenzt auf 3,5 bar absolut, Drehzahl max. 9.500 U/min
Motormanagement	Bosch MS 7.4
Kraftstoffsystem	Zentrale Hochdruck-Einspritzung, Raildruck 350 bar, Kraftstoffdurchflussbegrenzung auf 90 kg/h (Push-to-Pass: 100 kg/h)
Motorschmierung	Trockensumpfung, Castrol EDGE
Hubraum	2.000 ccm
Leistung	Ca. 580 PS (426 kW)
Drehmoment	Ca. 60 PS Mehrleistung durch Push-to-Pass-Funktion
Motorgewicht	Über 650 Nm
Kraftstoff	85 kg
Saisonlaufzeit	ARAL Ultimate 102
	Ca. 6.000 km
Elektrik	
Powermanagement	Bosch PBX 190
Display	Bosch DDU 10
Antrieb/Kraftübertragung	
Motor	Vorn, längs eingebaut
Kraftübertragung	Heckantrieb über Kardanwelle (Transaxle)
Kupplung	4-Scheiben-CFK-Kupplung
Getriebe	Semiautomatisches 6-Gang-Getriebe mit Paddle-Shift
Differenzial	Einstellbares Lamellen-Sperrdifferenzial
Antriebswellen	Tripoden-Gelenkwellen
Fahrwerk/Lenkung/Bremse	
Lenkung	Servounterstützte Zahnstangen-Lenkung
Fahrwerk	Einzelradaufhängung vorn und hinten, Doppel-Querlenker-Aufhängung, Pushrod-System mit Feder/Dämpfer-Einheit, einstellbare Gasdruck-Stoßdämpfer
Bremsen	Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Monoblock-Bremssättel aus Leichtmetall, innenbelüftete Kohlefaser-Bremsscheiben vorn und hinten, Bremskraft-Verteilung zwischen vorn und hinten vom Fahrer stufenlos einstellbar
Felgen	Schmiedefelgen aus Aluminium, vorn: 12 x 18 Zoll; hinten: 13 x 18 Zoll
Reifen	Hankook, vorn: 300-680-18; hinten: 320-710-18
Gewicht/Abmessungen	
Länge	4.958 mm (inkl. Heckflügel)
Breite	1.950 mm
Höhe	1.150 mm
Mindestgewicht	986 kg (ohne Fahrer)
Tankinhalt	120 l
Fahrleistungen	
0-100 km/h	Ca. 2,8 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit	Ca. 300 km/h



2.0 TFSI-Motor

Kompakt, leistungsstark, hocheffizient

Mit dem Zweiliter-Vierzylinder des Audi RS 5 DTM hat Audi seine führende Position im Bereich hocheffizienter Turbomotoren unterstrichen. In seiner ersten Saison war das kompakte Triebwerk das Maß der Dinge.

Der Vierzylinder-Turbo des Audi RS 5 DTM ist der effizienteste und stärkste Motor in der DTM-Geschichte des Unternehmens. Über 610 PS holten die Audi-Ingenieure im ersten Einsatzjahr aus dem nur zwei Liter großen Triebwerk. Auch in puncto Zuverlässigkeit war der neue Motor auf Anhieb vorbildlich: Als einziger Hersteller kam Audi mit dem vom Reglement zugewiesenen Motorenkontingent von 1,5 Aggregaten pro Fahrzeug aus. Ein Motor hatte am Saisonende eine Laufleistung von ca. 6.000 Kilometern.

Das Class-1-Reglement der DTM setzt auf maximale Effizienz. Ein hoher Wirkungsgrad und ein niedriger Kraftstoffverbrauch sind in der DTM erfolgsentscheidende Faktoren: Wer den effizienteren Motor hat, kann mehr Leistung aus dem verfügbaren Kraftstoff herausholen. Genau wie in der Serie lautet die Aufgabenstellung, mit hoher Verdichtung und sehr gutem Wirkungsgrad das Maximum aus dem zur Verfügung stehenden Kraftstoff zu holen.

In der DTM 2020 ist die Kraftstoffmenge auf 90 Kilogramm pro Stunde begrenzt. „Das hört sich nach sehr viel an, ist in Anbetracht der Leistung von rund 580 PS aber nicht wirklich viel“, sagt Stefan Dreyer, Leiter Entwicklung Antrieb bei Audi Motorsport. „Der DTM-Motor hat einen extrem niedrigen spezifischen Verbrauch, der sich inzwischen in Regionen bewegt, wo er früher typischerweise bei Dieselmotoren war. Wir zeigen in puncto Gewicht und Leichtbau – gerade unter dem Aspekt der CO₂-Vermeidung – ein paar Wege auf, die in Zukunft hoffentlich auch den Weg auf die Straße finden – so wie beim ersten TFSI für Le Mans und dem TDI.“

Der kompakte Vierzylinder-Turbomotor mit Benzindirekteinspritzung (TFSI) wiegt nur 85 Kilogramm und damit fast halb so viel wie der V8-Saugmotor, der von 2000 bis 2018 in der DTM zum Einsatz kam. Dadurch sank das Leergewicht des Audi RS 5 DTM auf unter 1.000 Kilogramm. Das Leistungsgewicht liegt nun bei rund 1,7 kg pro PS.

Ein DTM-Motor muss wie bisher eine komplette Saison halten. Die Laufleistung ist deshalb auf rund 6.000 Kilometer ausgelegt. „Das Format der DTM ist eine große Herausforderung“, sagt Dreyer. „Die lange Laufleistung, verteilt auf viele

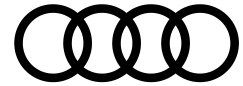


Veranstaltungen mit kurzen Runs, ist beinhart. Hinzu kommt, dass der Vierzylindermotor ein ganz anderes Schwingverhalten hat als der V8. Das war bei der Entwicklung des Motors, aber auch für unsere Prüfstände eine Riesenherausforderung.“ Über 100 PS Mehrleistung und auch das höhere Drehmoment bedeuten eine zusätzliche Belastung für den kompletten Antriebsstrang.

Durch ein sogenanntes „Push-to-Pass“-System kann der Fahrer per Knopfdruck kurzfristig sogar zusätzliche Motorleistung abrufen, zum Beispiel für einen Überholvorgang. Über einen Bypass des Fuel Flow Restrictors (FFR) werden für eine Dauer von bis zu fünf Sekunden zusätzliche 10 kg Kraftstoff pro Stunde bereitgestellt, was eine Leistungserhöhung von ca. 60 PS zur Folge hat.

Gefahren wird in der DTM mit serienmäßigen Tankstellenkraftstoff (Aral Ultimate 102). Das begünstigt den Technologietransfer vom Motorsport zur Serie. Der Motor ist zudem bereit für den Einsatz alternativer Kraftstoffe, wie sie Audi im Rahmen des DTM-Finales 2019 in Hockenheim bereits erfolgreich erprobt hat. Dadurch lässt sich der CO₂-Ausstoß von Verbrennungsmotoren weiter deutlich reduzieren.

Audi hat im Motorsport vom legendären Ur-quattro bis zu den erfolgreichen Le-Mans-Prototypen viel Erfahrung mit Turbomotoren. Auf dieser Basis wurde jedes der rund 2.000 Bauteile des DTM-Motors neu konstruiert. Der kompakte Vierzylinder-Reihenmotor ist im Audi RS 5 DTM vorn längs eingebaut. Der mit maximal 3,5 bar absolutem Ladedruck arbeitende Turbolader sitzt auf der rechten Fahrzeugseite und wird mithilfe eines Anti-Lag-Systems (ALS) auch dann auf Drehzahl gehalten, wenn der Fahrer nicht auf dem Gas steht. Kunstvoll im Motorraum nach oben ragt der unter Vollast rotglühende Krümmer des Triebwerks. Die maximal erlaubte Drehzahl liegt bei 9.500 Umdrehungen.



Fahreraufgebot

„Never change a winning team!“

Audi startet mit einem bewährten Fahrerkader in die DTM-Saison 2020. Loïc Duval (F), Robin Frijns (NL), Jamie Green (GB), Nico Müller (CH), René Rast (D) und Mike Rockenfeller (D) wurden nach 2018 und 2019 erneut als Piloten bestätigt. Auch die bisherigen Paarungen bei den drei Audi Sport Teams Abt Sportsline, Phoenix und Rosberg blieben wie in den beiden Vorjahren bestehen. Dazu kommen drei Kundenautos, die vom belgischen WRT Team Audi Sport eingesetzt werden.

Nach der erfolgreichsten DTM-Saison in der Unternehmensgeschichte mit dem Gewinn aller drei Meistertitel, zwölf Siegen, zwölf Pole-Positions, zwölf schnellsten Runden und 40 von 54 möglichen Podiumsplatzierungen war die Aufgabe für Audi-Motorsportchef Dieter Gass ziemlich einfach. „Nach einer so grandiosen Saison, wie wir sie 2019 absolviert haben, kann nur das berühmte Motto gelten: Never change a winning team! Aus meiner Sicht hatten wir im vergangenen Jahr den mit Abstand stärksten Fahrerkader in der DTM.“

Speerspitze des Aufgebots ist der amtierende DTM-Champion René Rast. Der Deutsche hat in seinen ersten drei DTM-Jahren mit Audi zwei Meistertitel, eine Vizemeisterschaft und 17 Siege geholt und ist aktuell der Fahrer, den es in der DTM zu schlagen gilt.

Ebenfalls 17 DTM-Siege hat Jamie Green auf seinem Konto. Der Brite nimmt bereits seine 16. DTM-Saison in Angriff. Mit 193 Starts ist er der routinierteste Pilot im Starterfeld der DTM.

Mit dem Deutschen Mike Rockenfeller ist ein weiterer DTM-Champion an Bord. Der Le-Mans-Sieger des Jahres 2010 und DTM-Champion des Jahres 2013 gewann bisher sechs DTM-Rennen – alle mit Audi.

Auch Nico Müller ist ein mehrmaliger DTM-Rennsieger. Der Schweizer war in der zurückliegenden Saison der härteste Rivale von René Rast im Titelkampf und sicherte sich am Ende die Vizemeisterschaft.

Der Niederländer Robin Frijns stand in seinen ersten beiden DTM-Jahren mit Audi mehrmals auf dem Podium und verpasste 2019 auf dem Nürburgring nur knapp seinen ersten Sieg in der DTM.

Komplettiert wird das werkseitige Aufgebot der Vier Ringe in der DTM 2020 von Loïc Duval. Der Franzose blickt auf seine bisher stärkste DTM-Saison zurück, die er beim



ersten gemeinsamen „Dream Race“ der DTM und der SUPER GT im japanischen Fuji mit einer Pole-Position und einem Podestplatz krönte.

Unverändert blieb die Aufteilung auf die drei Audi Sport Teams Abt Sportsline (Frijns/Müller), Phoenix (Duval/Rockenfeller) und Rosberg (Green/Rast).

Das belgische Team WRT Team Audi Sport wird 2020 drei Audi RS 5 DTM in Eigenregie an den Start bringen. Mit den DTM-Rookies Harrison Newey (Großbritannien) und Fabio Scherer (Schweiz) sowie Ferdinand Habsburg (Österreich), der 2019 seine erste DTM-Saison absolvierte, gibt WRT erneut Nachwuchspiloten eine Chance.

Die Audi-Teams in der DTM 2020

Audi Sport Team Abt Sportsline

#4 Robin Frijns (NL), Aral Ultimate Audi RS 5 DTM (Ingenieur: Michael Petit)

#51 Nico Müller (CH), Castrol EDGE Audi RS 5 DTM (Felix Fechner)

Audi Sport Team Phoenix

#28 Loïc Duval (F), BMC Air Filter Audi RS 5 DTM (Philipp Kluth)

#99 Mike Rockenfeller (D), Twin Busch Audi RS 5 DTM (Jamie Gomeche)

Audi Sport Team Rosberg

#33 René Rast (D), Audi Sport RS 5 DTM (Florian Rinkes)

#53 Jamie Green (GB), Akrapovič Audi RS 5 DTM (Erich Baumgärtner)

WRT Team Audi Sport

#10 Harrison Newey (GB), WRT Audi RS 5 DTM (Marc-André Côté)

#13 Fabio Scherer (CH), WRT Audi RS 5 DTM (Sébastien Viger)

#62 Ferdinand Habsburg (A), WRT Audi RS 5 DTM (Jonas Vanpachtenbeke)



Statistik: Die Audi-Fahrer in der DTM 2020

#28 Loïc Duval (F): * 12.06.1982 in Chartres (F); Wohnort: Prangins (CH); verheiratet mit Gaëlle, zwei Söhne (Hugo und Martin); Größe: 1,78 m; Gewicht: 70 kg; Audi-Fahrer seit 2012; 1. DTM-Rennen: 2017; DTM-Rennen: 60; Pole-Positions: 1; Siege: 0 (bestes Ergebnis: Platz 2); schnellste Runden: 1; Punkte: 230; DTM-Titel: 0.

#4 Robin Frijns (NL): * 07.08.1991 in Maastricht (NL); Wohnort: Lanaken (B); ledig; Größe: 1,71 m; Gewicht: 65 kg; Audi-Fahrer seit 2015; 1. DTM-Rennen: 2018; DTM-Rennen: 40; Pole-Positions: 1; Siege: 0 (bestes Ergebnis Platz 2); schnellste Runden: 4; Punkte: 263; DTM-Titel: 0.

#53 Jamie Green (GB): * 14.06.1982 in Leicester (GB); Wohnort: Leicester (GB); verheiratet mit Ginny, eine Tochter (Georgiana), zwei Söhne (Zachary und William); Größe: 1,78 m; Gewicht: 67 kg; Audi-Fahrer seit 2013; 1. DTM-Rennen: 2005; DTM-Rennen: 195; Pole-Positions: 15; Siege: 17; schnellste Runden: 23; Punkte: 1081,5; DTM-Titel: 0.

#62 Ferdinand Habsburg (A): * 21.06.1997 in Salzburg (A); Wohnort: London (GB); ledig; Größe 1,85 m; Gewicht: 69 kg; Audi-Fahrer seit: 2020; 1. DTM-Rennen: 2019; DTM-Rennen: 18; Pole-Positions: 0; Siege: 0; schnellste Runden: 0; Punkte: 3; DTM-Titel: 0.

#10 Harrison Newey (GB): * 25.07.1998 in Oxford (GB); Wohnort: Ascot (GB); ledig; Größe 1,80 m; Gewicht: 66 kg; Audi-Fahrer seit 2020; 1. DTM-Rennen: 2020; DTM-Rennen: 2; Pole-Positions: 0; Siege: 0; schnellste Runden: 0; Punkte: 0; DTM-Titel: 0.

#51 Nico Müller (CH): * 25.02.1992 in Thun (CH); Wohnort: Blumenstein (CH); ledig (Partnerin Victoria), ein Sohn; Größe: 1,85 m; Gewicht: 75 kg; Audi-Fahrer seit 2014; 1. DTM-Rennen: 2014; DTM-Rennen: 104; Pole-Positions: 3; Siege: 5; schnellste Runden: 9; Punkte: 596; DTM-Titel: 0.

#33 René Rast (D): * 26.10.1986 in Minden (D); Wohnort: Bregenz (A); ledig (Partnerin Diana), ein Sohn (Liam); Größe: 1,79 m; Gewicht: 64 kg; Audi-Fahrer seit 2009; 1. DTM-Rennen: 2016; DTM-Rennen: 61; Pole-Positions: 14; Siege: 18; schnellste Runden: 8; Punkte: 799; DTM-Titel: 2 (2017, 2019).

#99 Mike Rockenfeller (D): * 31.10.1983 in Neuwied (D); Wohnort: Landschlacht (CH); verheiratet mit Susanne, zwei Söhne (Phil und Paul); Größe: 1,75 m; Gewicht: 69 kg; Audi-Fahrer seit 2007; 1. DTM-Rennen: 2007; DTM-Rennen: 175; Pole-Positions: 6; Siege: 6; schnellste Runden: 9; Punkte: 945; DTM-Titel: 1 (2013).

#13 Fabio Scherer (CH): * 13.06.1999 in Aarau (CH); Wohnort: Engelberg (CH); ledig; Größe: 1,79 m; Gewicht: 67 kg; Audi-Fahrer seit: 2020; 1. DTM-Rennen: 2020; DTM-Rennen: 2; Pole-Positions: 0; Siege: 0; schnellste Runden: 0; Punkte: 0; DTM-Titel: 0.



Loïc Duval (BMC AIR FILTER Audi RS 5 DTM #28)

Angekommen in der DTM

Loïc Duval hat im Motorsport schon viele große Erfolge gefeiert. Dazu zählen ein Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans 2013 und der Gewinn der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC im selben Jahr. Nach zwei teils harten Lehrjahren hat er 2019 auch in der DTM den Anschluss gefunden. In seiner vierten Saison will der ausdauerstarke Franzose noch mehr.

„Trotz meiner Erfahrung im Motorsport war ich 2017 praktisch wieder ein Rookie“, sagt der Franzose. „Ich wusste, dass die DTM keine einfache Serie ist. Aber die erste Saison war dennoch härter als erwartet. Es gab Highlights wie mein erstes DTM-Podium in Zandvoort, nichtsdestotrotz war es eine extrem schwierige Saison.“

Von 2017 auf 2018 habe er einen großen Schritt gemacht. „Doch leider haben wir uns bei Audi am Anfang insgesamt etwas schwergetan. Erst in der zweiten Saisonhälfte waren wir wieder richtig konkurrenzfähig“, sagt Duval. In der vergangenen Saison, mit dem Wechsel von den V8-Saugmotoren auf die Reihenvierzylinder-Turbotriebwerke und der 2019er Variante des Audi RS 5 DTM, ging es für ihn deutlich vorwärts. Das dokumentiert ein zweiter Startplatz in Brands Hatch und ein dritter Rang in Fuji beim DTM-Gastauftritt bei der SUPER-GT-Serie in Japan. Viermal erzielte Loïc Duval in der vergangenen DTM-Saison den vierten Platz.

„Deshalb ist ein Podestplatz für 2020 ein realistisches Ziel“, so der Franzose. Zuversicht gibt ihm dabei vor allem die gute Zusammenarbeit mit seinem Renningenieur Philipp Kluth. „Zum ersten Mal muss ich nicht mit einem neuen Renningenieur in die neue DTM-Saison starten, sondern wir können auf unserer 2019 gemeinsam geschaffenen Basis aufbauen“, sagt Duval.

Vor dem Wechsel in die DTM war die FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) mit ihrem Saisonhöhepunkt in Le Mans fünf Jahre lang die berufliche Heimat von Loïc Duval. „2013 war mit dem Sieg in Le Mans und dem Titelgewinn in der WEC gemeinsam mit Allan McNish und Tom Kristensen eine sagenhafte Saison“, erzählt der Franzose.

Ein Jahr später sorgte er mit einem schweren Unfall in Le Mans für Schlagzeilen – eine Geschichte, die Parallelen zu seinem heutigen DTM-Teamkollegen Mike Rockenfeller aufweist. Genau wie „Rocky“ kehrte Duval nach einer kurzen Genesungspause ins Cockpit zurück und saß 2016 bei den letzten beiden Audi-Triumphen in der WEC jeweils im siegreichen Audi R18.



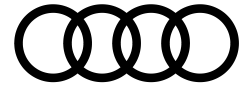
„Dass ich in der DTM nun schon im vierten Jahr mit Mike ein Team bilde, freut mich sehr“, sagt Duval. „Wir haben uns schon immer bestens verstanden. Mike ist ein guter, offener Typ und weiß, worauf es in der DTM ankommt. Und obwohl ich bei Phoenix in, sein Team dazugekommen bin und das für ihn bestimmt nicht leicht war, hat er mit mir immer alle wichtigen Informationen und Erkenntnisse geteilt.“

Ganz neu war die DTM-Szene für Duval nicht. 2004 und 2005 bestritt er im Rahmenprogramm die Formel 3 Euro Serie. Dabei verfolgte er die DTM-Rennen mit Spannung und lernte auch die meisten Rennstrecken kennen, auf denen die DTM ausgetragen wird. Nach seiner Formel-3-Zeit zog es Duval für fast ein Jahrzehnt nach Japan, wo er parallel zum Formelsport auch in der SUPER-GT-Meisterschaft aktiv war, die er 2010 gewann. „Dort bin ich ähnliche Autos gefahren wie in der DTM, auch deshalb habe ich mich beim ersten Test im Audi RS 5 DTM gleich wohlfühlt.“

Lange Zeit lebte der Franzose in Tokio. Inzwischen wohnt der Audi-Fahrer mit Ehefrau Gaëlle und den beiden Söhnen Hugo und Martin am Genfer See in der Schweiz. Im Sommer 2018 ist Familie Duval von Nyon in den Nachbarort Prangins gezogen. In der Garage steht aktuell ein Audi Q8 50 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,9-6,6; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 182-175; Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz). „Ein perfektes Familienauto“, schwärmt Duval.

Neben dem Rennsport zählt Fußball zu den Leidenschaften des Franzosen. Ob bei offiziellen PR-Terminen, Spielen von Prominentenmannschaften oder im privaten Umfeld – Loïc Duval ist ein leidenschaftlicher Kicker und schon seit der Kindheit Anhänger des Audi-Partners FC Bayern München. „Auch Tennis liebe ich. Ich bin insgesamt ein großer Sportfan und verfolge viele Sportereignisse im Fernsehen.“

Duval hält sich vor allem mit Radfahren und Schwimmen fit. Er fährt Hoverboard und trainiert mit einem privaten Fitness-Coach. In der DTM trägt sein Auto die Startnummer 28. Denn: „Das ist die Nummer des französischen Departements, in dem ich geboren wurde. Sie hat mich mein Leben lang begleitet.“



Biografie

Loïc Duval (F)

Geburtsdatum: 12. Juni 1982

Geburtsort: Chartres (F)

Wohnort: Prangins (CH)

Familienstand: verheiratet mit Gaëlle, zwei Söhne (Hugo und Martin)

Größe/Gewicht: 1,78 m/70 kg

Motorsport seit: 1992 (Audi-Fahrer seit 2012)

Karriere

1992–2001 Kart

2000 1. Platz Trophée Laborde, 3. Platz Kart-Weltmeisterschaft Formel A

2002 1. Platz Formel Campus Frankreich

2003 1. Platz Formel Renault Frankreich

2004 11. Platz Formel 3 Euro Serie, Mitglied Renault Driver Development

2005 6. Platz Formel 3 Euro Serie, Mitglied Renault Driver Development

2006 4. Platz Formel Nippon, 11. Platz Super GT Japan, Rookie-Pilot A1 Team Frankreich

2007 2. Platz Super GT Japan, 4. Platz A1 GP mit A1 Team Frankreich, 6. Platz Formel Nippon

2008 2. Platz Formel Nippon, 4. Platz A1 GP mit A1 Team Frankreich, 1. Platz Rookie-Wertung Le Mans (Prix Jean Rondeau)

2009 1. Platz Formel Nippon, 3. Platz Teamwertung Asian Le Mans Series, 5. Platz A1 GP mit A1 Team Frankreich

2010 1. Platz Super GT Japan, 3. Platz Formel Nippon

2011 1. Platz 12 Stunden Sebring, 3. Platz Super GT Japan

2012 1. Platz 6 Stunden Spa-Francorchamps (Audi R18 ultra), 6. Platz Formel Nippon

2013 1. Platz 24 Stunden Le Mans, 1. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 3 Siege (jeweils Audi R18 e-tron quattro), 3. Platz Superformula

2014 7. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro), Superformula

2015 4. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro), 9. Platz FIA Formel E

2016 2. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 2 Siege, 3. Platz 24 Stunden Le Mans (jeweils Audi R18), 8. Platz FIA Formel E

2017 18. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 15. Platz FIA Formel E

2018 17. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 3. Platz 24 Stunden Daytona

2019 7. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 2. Platz Race of Champions

2020 DTM (Audi RS 5 DTM)

www.loicduval.com

facebook.com/Loic.Duval.Official

[@loicduval](https://twitter.com/loicduval)

instagram.com/loicduval



Robin Frijns (ARAL ULTIMATE Audi RS 5 DTM #4)

Der Allrounder

Robin Frijns fährt auch 2020 ein Doppelprogramm: Der Niederländer ist wie 2019 Audi-Werksfahrer in der DTM und bestreitet gleichzeitig die Elektro-Rennserie Formel E für das Audi-Kundenteam Envision Virgin Racing.

„Je mehr du fährt, desto besser wirst du“, sagt Robin Frijns. Für den Niederländer ist sein doppeltes Rennprogramm auch im zweiten Jahr eine Bereicherung. „DTM und Formel E sind extrem unterschiedliche Serien und fordern dich ganz unterschiedlich. Die DTM ist vom Start bis ins Ziel Vollgas, wobei du deine Reifen sehr clever managen musst. In der Formel E bis du permanent mit dem Managen des Energievorrats deines Autos beschäftigt. Du musst dich blitzschnell auf neue Situationen und Voraussetzungen einstellen und sehr flexibel sein.“

Allround-Pilot Frijns hat sich in seinen beiden ersten Jahren in der DTM mit seinem spektakulären Fahrstil und sehenswerten Überholmanövern einen Namen gemacht und die Fans begeistert. Besonders 2019 in Misano, wo er vom zweiten Startplatz an Polesetter René Rast vorbei in Führung schoss und sie lange behauptete. Oder mit seinen beherzten Schlussattacken gegen den führenden Jamie Green letztes Jahr auf dem Nürburgring. Wo Frijns auf frischeren Reifen einen Vorteil hatte und Green seinen hauchdünnen Vorsprung nur knapp über die Ziellinie rettete.

Viermal stand Robin Frijns in seiner zweiten DTM-Saison auf dem Podium – doppelt so oft wie in seinem Premierenjahr 2018. Zwei zweite Plätze waren seine Highlights. 2020 soll nun endlich der erste DTM-Sieg her für den weiterhin im Audi Sport Team Abt Sportsline eingesetzten Niederländer. „Denn ich will in jeder Serie gewinnen, in der ich antrete“, sagt Frijns, der 2019 im Audi-Kundenteam Envision Virgin Racing seine ersten beiden Formel-E-Siege holte.

„Was ich für mein DTM-Auto brauche, um damit richtig schnell zu sein, das haben meine Crew und ich inzwischen bis ins kleinste Detail gelernt. Aber wir müssen über die gesamte Saison auch die Zuverlässigkeit im Griff haben“, sagt Frijns mit Blick auf den ein oder anderen Ausfall im Vorjahr wegen technischer Defekte.

Der aus Maastricht stammende Frijns begann seine Karriere im Kartsport und schaffte es im Formelsport als Test- und Reservefahrer bis in die Formel 1. „Ich hatte drei sehr erfolgreiche Jahre im Formelsport, in denen ich mich gegen bedeutende Namen durchsetzen und jeweils die Meisterschaft gewinnen konnte“, erzählt er. „Als Formel-1-Testfahrer bei Sauber und Caterham hatte ich in den beiden Folgejahren dann nur



noch wenig Gelegenheit, selbst Rennen zu bestreiten.“ Ein Angebot, für Audi im Kundensport aktiv zu werden, kam 2015 somit genau im richtigen Moment. „Es war für mich eine großartige Möglichkeit, mit Audi den Weg in den GT-Sport gehen zu können und endlich wieder Rennen zu fahren. Heute bin ich mehr als froh, die Chance damals ergriffen zu haben. Zusammen haben wir viele Erfolge gefeiert.“

Zwei Jahre lang startete Frijns zudem für das Team von Michael Andretti in der Elektro-Rennserie Formel E. Durch den Einstieg von BMW verlor der Niederländer sein Cockpit, denn für Frijns hatte Audi klare Priorität. Im Formel-E-Simulator bei Audi Sport in Neuburg hielt er sich fit für die zukunftsweisende Rennserie und zögerte keine Sekunde, als sich im Sommer 2018 die Chance für ein Formel-E-Comeback ergab.

Erste Erfahrung am Steuer eines DTM-Rennwagens von Audi hat der Niederländer mit Wohnsitz Belgien bereits 2013 bei einer Nachwuchssichtung in Spanien gesammelt. „Robin hat schon damals einen starken Eindruck hinterlassen. Wir haben ihn seitdem nicht aus den Augen verloren“, sagt Audi-Motorsportchef Dieter Gass.

In der DTM und auch in der Formel E fährt Frijns mit der Startnummer 4. „Die Zahl hat mich während meiner erfolgreichen Jahre im Formelsport begleitet und mir viel Glück gebracht. Das wird sie hoffentlich auch weiterhin tun.“

Als Audi-Werksfahrer genießt er das Privileg eines Dienstwagens aus der Modellpalette der Vier Ringe. Der Audi RS 5 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 209; Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz) ist die aktuelle Wahl von Robin Frijns. Dessen Nachname auf Niederländisch „Freijns“ ausgesprochen wird, mit einem langen „e“. Im Englischen sagt man hingegen meistens „Frins“ mit einem kurzen „i“. „Für mich persönlich macht die unterschiedliche Aussprache keinen Unterschied. Solange ich es merke, wenn ich angesprochen werde, ist beides für mich vollkommen in Ordnung.“ Großen Wert legt Frijns allerdings darauf, dass er kein Holländer ist, sondern ein Niederländer.



Biografie

Robin Frijns (NL)

Geburtsdatum: 7. August 1991

Geburtsort: Maastricht (NL)

Wohnort: Lanaken (B)

Familienstand: ledig

Größe/Gewicht: 1,71 m/65 kg

Motorsport seit: 1999 (Audi-Fahrer seit 2015)

Karriere

1999–2008 Kart, Belgischer Kadetten-Meister 2004, Französischer Junior-Meister 2006

2009 3. Platz Formel BMW Europa, Rookie of the Year

2010 1. Platz Formel BMW Europa, 14. Platz Formel Renault Nordeuropa

2011 1. Platz Formel Renault 2.0 Eurocup

2012 1. Platz Formel Renault 3.5, Young Driver Test Formel 1 (Red Bull)

2013 Formel-1-Testfahrer (Sauber), 15. Platz GP2-Serie

2014 Formel-1-Testfahrer (Caterham)

2015 1. Platz Blancpain GT Series (Audi R8 LMS), 2. Platz Blancpain Sprint Series (Audi R8 LMS), 6. Platz Blancpain Endurance Series Pro Cup (Audi R8 LMS)

2016 12. Platz Formel E, 7. Platz Intercontinental GT Challenge (Audi R8 LMS), 10. Platz Blancpain GT Series Sprint Cup (Audi R8 LMS)

2017 13. Platz Formel E, 1. Platz Blancpain GT Series Sprint Cup (Audi R8 LMS), 4. Platz Blancpain GT Series (Audi R8 LMS)

2018 13. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 1. Platz 12 Stunden Bathurst (Audi R8 LMS)

2019 5. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 4. Platz Formel E (Audi e-tron FE05), 2 Siege

2020 DTM (Audi RS 5 DTM), Formel E (Audi e-tron FE06)

www.robinfrijns.com

facebook.com/Robin-Frijns-95237729267

[@RFrijns](https://twitter.com/RFrijns)

instagram.com/robinfrijns1



Jamie Green (AKRAPOVIČ Audi RS 5 DTM #53)

Der Routinier

Jamie Green ist der dienstälteste Fahrer der DTM. Der Brite ist seit 2005 dabei und seit 2013 Audi-Pilot. 2015, 2016 und 2017 war er jeweils bis kurz vor Saisonende einer der Titelfavoriten. 2018 dann der Absturz auf den letzten Tabellenrang. 2019 kämpfte sich der Routinier zurück an die Spitze, holte zwei Pole-Positions und gewann ein Rennen.

„Zu gewinnen ist und bleibt ein großartiges Gefühl“, sagt Jamie Green vor seiner bereits 16. DTM-Saison. Zwei Jahre lang hatte der Brite auf seinen 17. DTM-Sieg warten müssen. Bis beim Sonntagsrennen 2019 auf dem Nürburgring für den Audi-Fahrer endlich wieder alles zusammenpasste: Pole-Position im Qualifying und Platz eins im Rennen. Bis zu diesem erlösenden Moment hatte Jamie Green viel zu arbeiten.

„2019 war meine erste Saison mit einem Turbo-Rennwagen. Es hat einige Rennen gedauert, bis ich mich an dessen besondere Motorcharakteristik gewöhnt hatte“, sagt er. Mit einer Pole-Position auf dem Lausitzring meldete Green sich in der zweiten Saisonhälfte im Kreis der Siegfavoriten zurück. Bis dahin hatte er 16 DTM-Rennen gewonnen. 2015 hatte er sich die Vizemeisterschaft gesichert, 2016 und 2017 war er jeweils Dritter geworden. „Dreimal in Folge in die Top Drei zu kommen ist in der DTM keine Selbstverständlichkeit“, sagt der Brite, der weiterhin mit der Startnummer 53 antritt, mit der schon sein Vater Rennen fuhr.

Besonders hart war für Jamie Green das Jahr 2017. Damals schien er auf dem besten Weg, seinen großen Traum endlich zu verwirklichen. In Spielberg fuhr er am vorletzten Rennwochenende der Saison einem sicheren Sieg entgegen, als er kurz vor Rennende plötzlich nicht mehr schalten konnte und in der Gesamtwertung infolgedessen hinter seinen Teamkollegen René Rast und Mattias Ekström auf den dritten Platz zurückfiel. Obwohl Green in Hockenheim eines der beiden Finalrennen gewann, musste er sich am Ende mit dem dritten Platz begnügen und zusehen, wie sich sein neuer Teamkollege René Rast im ersten Jahr auf Anhieb zum DTM-Champion krönen ließ.

Doch damals wie jetzt nach dem zweiten Titelgewinn von Rast klappt die deutsch-britische Zusammenarbeit. „Natürlich möchte ich nach wie vor ebenfalls den DTM-Titel gewinnen. Doch René hat im letzten Jahr wieder einen tollen Job gemacht und ich habe mich sehr für das Team Rosberg gefreut. Denn wir leben dort einen gesunden Wettbewerb, der jeden von uns nach vorne pusht“, sagt Green.



So sieht es auch der neue Chef des Audi Sport Team Rosberg, Kimmo Liimatainen: „Beide Fahrer ergänzen sich prima, kooperieren offen und fair.“ Wobei für den neuen Rosberg-Teamchef auch klar ist: „Jamie ist für die neue Saison extrem motiviert, ist Feuer und Flamme. Er will unbedingt zeigen, dass er noch längst nicht zum alten Eisen gehört.“

Mit seiner Frau Ginny und den drei Kindern lebte Jamie Green viele Jahre in Monte Carlo an der Côte d’Azur. In den Winter- und Sommerferien zog es die fünf Greens regelmäßig in die Heimat nach England. Dabei reifte der Plan, wieder nach England zurückzuziehen. „In Leicester genießen wir nun unseren großen Garten, den wir in Monaco leider nicht hatten.“ Für Green begann damit ein neuer Lebensabschnitt, denn das Leben in Großbritannien ist speziell im Winter anders als an der Côte d’Azur, wo er vor allem Radtouren mit Rennfahrerkollegen wie Paul Di Resta, Lucas di Grassi, Alex Wurz oder David Coulthard genoss. „Radfahren ist nach wie vor mein liebstes Training“, sagt Green. Auch das Golfspielen hat er auf der Insel für sich entdeckt. Mit seinem ältesten Sohn Zachary fährt er gerne Kart. Und im örtlichen Fußballstadion feuert Green immer wieder seinen Lieblingsverein Leicester City in der Premier League an – stilecht im blauen Vereinstrikot der „Foxes“.

Seine Motorsport-Laufbahn begann Green rund um seine Heimatstadt. Nach den ersten Versuchen bei Stock-Car-Rennen folgte eine klassische Kart- und Formel-Karriere. Der Titel in der Formel 3 Euro Serie 2004 war schließlich das Sprungbrett zur DTM, in der er sich unter anderem mit vier Siegen auf dem Norisring einen Namen machte. Seit 2013 startet er für Audi und wird in der DTM-Mannschaft nicht nur wegen seiner Schnelligkeit, sondern auch wegen seines technischen Verständnisses geschätzt.

Im Motorsport ist Jamie Green inzwischen vielseitiger unterwegs. Konzentrierte er sich jahrelang ganz auf die DTM, bestritt er 2018 erste Rennen mit dem Audi R8 LMS im GT-Sport. Auch die Lizenz für die legendäre Nürburgring-Nordschleife nahm er mit dem Ziel in Angriff, irgendwann einmal das 24-Stunden-Rennen in der Eifel zu bestreiten. „Diese Rennstrecke ist die größte Herausforderung, die es im Motorsport gibt.“

Im Alltag schwört der Brite auf den Audi RS 6 Avant (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,7–11,5; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 268–263; Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz): „Ich liebe dieses Auto! Es ist komfortabel, praktisch, schnell. Mein Rennrad und meine Golfsachen passen bequem in den Kofferraum.“



Biografie

Jamie Green (GB)

Geburtsdatum: 14. Juni 1982

Geburtsort: Leicester (GB)

Wohnort: Leicester (GB)

Familienstand: verheiratet mit Ginny, eine Tochter (Georgiana), zwei Söhne (Zachary und William)

Größe/Gewicht: 1,78 m/67 kg

Motorsport seit: 1992 (Audi-Fahrer seit 2013)

Karriere

1992–1993 Stock-Car

1994–2000 Kart

2001 Britische Formel-Renault-Winterserie

2002 2. Platz Britische Formel-Renault-Meisterschaft

2003 2. Platz Britische Formel-3-Meisterschaft

2004 1. Platz Formel 3 Euro Serie

2005 6. Platz DTM

2006 5. Platz DTM

2007 4. Platz DTM, 2 Siege

2008 4. Platz DTM, 2 Siege

2009 7. Platz DTM, 1 Sieg

2010 6. Platz DTM, 1 Sieg

2011 5. Platz DTM, 1 Sieg

2012 3. Platz DTM, 1 Sieg

2013 11. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

2014 10. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

2015 2. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 4 Siege

2016 3. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 1 Sieg

2017 3. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 3 Siege

2018 18. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

2019 8. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 1 Sieg

2020 DTM (Audi RS 5 DTM)

www.jamiegreenracing.com

facebook.com/jamiegreenracing

[@JamieGreen_](https://twitter.com/jamiegreen_)

instagram.com/jamiegreen_



Nico Müller (Castrol EDGE Audi RS 5 DTM #51)

Reif für den Titel

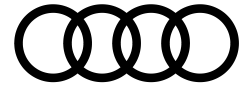
Nico Müller wurde 2019 DTM-Vizechampion und hat 2020 nur ein Ziel: den Fahrertitel. Der Schweizer gilt als Tausendsassa, der in jedem Rennauto schnell ist und Erfolg hat. Neben der DTM startet Müller nun auch in der Formel E, der internationalen Rennserie für rein elektrische Antriebe.

In seiner sechsten DTM-Saison platzte für Nico Müller 2019 endlich der Knoten: Er gewann drei Rennen und erzielte eine Pole-Position. Bis zur vorletzten Veranstaltung blieb der Schweizer dicht auf den Fersen von Tabellenführer und Audi-Markenkollege René Rast. Doch bei den beiden Nürburgring-Rennen kosteten ihn ein Frühstart und ein Sensordefekt während eines der Qualifyings und der daraus resultierende hintere Startplatz seine letzten Titelchancen.

„Jetzt weiß ich ganz genau, was abgeht im Kampf um den Titel. Das macht mich sehr zuversichtlich. Nach meinem zweiten Platz 2019 ist 2020 der Titelgewinn mein Ziel“, sagt Müller. Wichtigster Fokus des Titeljägers: „Im Qualifying konzentriere ich mich noch stärker auf die eine, die absolut schnellste Runde, die über meine Startposition entscheidet. Auf der Strecke bin ich als Fahrer allein gefragt. Gemeinsam müssen mein Team und ich vorher den besten Set-up-Kompromiss für Qualifying und Rennen finden. Damit wir sowohl auf einer schnellen Quali-Runde als auch über die gesamte Renndistanz schnell genug sind.“

Einen Namen hat sich Nico Müller längst gemacht in der DTM. Seit 2014 ist er in der populären Tourenwagen-Rennserie dabei und von Anfang an bei Audi. Wo er neben dem Audi RS 5 DTM auch verschiedene andere Rennautos mit den Vier Ringen steuerte: den Audi R8 LMS im internationalen GT-Sport, den Audi S1 EKS RX quattro in der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft (World RX) und als Test- und Entwicklungsfahrer den Audi e-tron aus der Elektrorennserie Formel E.

Doch der Audi RS 5 DTM bleibt Nico Müllers Favorit. Und das nicht nur wegen seiner aktuellen Titelambitionen. Müller hat das überragende DTM-Meisterauto von 2019 mitentwickelt. Als Test- und Entwicklungsfahrer war er im Winter 2018/2019 in die Erprobung des Audi RS 5 DTM mit seinem neuen Zweiliter-Vierzylinder-Turbomotor eingebunden. Eine Rolle, die der Schweizer von seinem langjährigen Teamkollegen und Mentor Matthias Ekström übernahm. Das leistungsstärkere Turbotriebwerk begeistert Müller nach wie vor: „Auch wenn ich mich schnell an die größere Power gewöhnt hatte, der Audi RS 5 DTM macht seit dem Umstieg auf die Turbotechnologie noch mehr Spaß und bringt noch mehr Action am Lenkrad.“



Eine weitere fahrerische Herausforderung ist für Nico Müller die Formel E. Von Anfang 2018 war er für zwei Jahre Test- und Entwicklungspilot im Formel-E-Projekt von Audi. In der Saison 2019/2020 der FIA-Formel-E-Meisterschaft bestreitet er für das amerikanische Team Geox Dragon Racing seine erste Saison in der Elektrosportserie. Klare Priorität – auch bei Terminüberschneidungen – haben für Müller aber die DTM-Rennen mit Audi.

Mit Robin Frijns hat er einen Teamkollegen, der ebenfalls in DTM und Formel E antritt. 2020 fahren sie ihre dritte gemeinsame DTM-Saison beim Audi Sport Team Abt Sportline. „Wir kennen uns seit unseren Anfangszeiten im Motorsport und arbeiten besser denn je zusammen“, sagt Müller. Ein unvergessenes Highlight für den Schweizer und den Niederländer ist ihr Doppelsieg 2019 auf dem Lausitzring, als Müller vor Frijns gewann.

Mit dem Audi R8 LMS bestreitet Müller weiterhin sporadisch Langstreckenrennen. Mit dem GT3-Rennwagen ist er seit Jahren im Audi-Kundensport erfolgreich. Absolutes Highlight war für ihn dabei der Gesamtsieg beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring in der Saison 2015.

Privat fährt der Tausendsassa Audi Q8 50 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,9–6,6; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 182–175; Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz). Mit seiner deutschen Partnerin Victoria lebt der Titeljäger in Blumenstein in der Nähe seines Geburtsortes Thun. Als Sportsoldat der Schweizer Armee hält Müller sich fit im nationalen Sportzentrum in Magglingen, dem Olympiastützpunkt von Swiss Ski. „Dort habe ich optimale Trainingsbedingungen und schon viele andere Sportler und Sportarten kennengelernt“, sagt er. Unabhängig davon fährt der Audi-DTM-Pilot gerne Rad: „Bei Kälte auf dem Mountainbike, im Sommer mehr auf dem Rennrad.“



Biografie

Nico Müller (CH)

Geburtsdatum: 25. Februar 1992

Geburtsort: Thun (CH)

Wohnort: Blumenstein (CH)

Familienstand: ledig (Partnerin: Victoria), ein Sohn

Größe/Gewicht: 1,85 m/75 kg

Motorsport seit: 2004 (Audi-Fahrer seit 2014)

Karriere:

2004–2007 Kart

2006 2. Platz Schweizer Kart-Meisterschaft (Kategorie Junior)

2007 1. Platz Bridgestone-Kart-Cup (Kategorie KF3)

2008 5. Platz Formel Renault 2.0 Schweiz, 3. Platz Italienische Formel Renault Wintermeisterschaft, bester Rookie

2009 1. Platz Formel Renault 2.0 Schweiz, 11. Platz Formel Renault Eurocup

2010 3. Platz GP3-Serie, bester europäischer Fahrer

2011 4. Platz GP3-Serie

2012 9. Platz World Series by Renault 3.5

2013 5. Platz World Series by Renault 3.5

2014 19. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

2015 21. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 1. Platz 24 Stunden Nürburgring (Audi R8 LMS)

2016 9. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 1 Sieg

2017 12. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 3. Platz 24 Stunden Nürburgring (Audi R8 LMS)

2018 10. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), Test- und Entwicklungsfahrer Formel E

2019 2. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 3 Siege, Test- und Entwicklungsfahrer Formel E

2020 DTM (Audi RS 5 DTM), 1 Sieg, Formel E

www.nicomueller.ch

facebook.com/NicoMuellerOfficial

[@nico_mueller](https://twitter.com/nico_mueller)

instagram.com/nico.mueller51



René Rast (Audi Sport RS 5 DTM #33)

Der Titelverteidiger

René Rast schreibt weiter Motorsport-Geschichte: Der Audi-Pilot sicherte sich 2019 in seiner dritten vollen DTM-Saison bereits den zweiten Titel. 2017 war der Deutsche als Rookie auf Anhieb Champion der Tourenwagenserie geworden. 2018 holte Rast die Vizemeisterschaft.

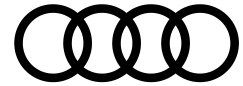
322 Punkte, acht Pole-Positions, sieben Saisonsiege und insgesamt 13 Podestplätze: Souverän und überlegen hat René Rast am Steuer des Audi RS 5 DTM 2019 neue DTM-Erfolgsmaßstäbe gesetzt. Nach 2017 gewann der Deutsche im vergangenen Jahr zum zweiten Mal den Fahrertitel. Rast ist damit der erste DTM-Champion der neuen Turbo-Ära. 2019 lösten über 610 PS starke Vierzylinder-Zweiliter-Turbomotoren die seit 2000 eingesetzten V8-Saugmotoren ab.

„Ich habe lange davon geträumt, in der DTM fahren zu dürfen. Dass ich den Titel jetzt schon zweimal gewonnen habe, ist unglaublich“, sagt Rast. „René hat erneut eine eindrucksvolle Saison gezeigt und ist absolut verdient zum zweiten Mal Champion“, erklärte Audi-Motorsportchef Dieter Gass, nachdem sich Rast bereits zwei Rennen vor Saisonschluss die Fahrermeisterschaft 2019 gesichert hatte.

Titelverteidiger Rast ist erst der siebte Pilot in der DTM-Geschichte, der den prestigeträchtigen Titel in seiner Rookie-Saison gewann. Dabei hatte der Deutsche vor der Saison 2017 erst drei DTM-Rennen bestritten: Im Juli 2016 war er in Zandvoort beim Audi Sport Team Rosberg sprichwörtlich über Nacht für Adrien Tambay eingesprungen. Ohne jegliche Vorbereitung hinterließ Rast einen so guten Eindruck, dass er beim 2016er-Finale in Hockenheim Mattias Ekström vertreten durfte. Als Sechster holte Rast in seinem zweiten DTM-Rennen gleich die ersten Punkte und empfahl sich damit für einen Stammplatz in der Audi-DTM-Mannschaft.

Zwölf Monate später schnappte Rast auf der Zielgeraden Mattias Ekström den DTM-Titel weg. „René ist 2017 eine unglaubliche Saison gefahren“, sagt Audi-Motorsportchef Dieter Gass. „Wir haben ihn nicht ohne Grund in unsere DTM-Mannschaft geholt und gute Leistungen von ihm erwartet. Dass er allerdings in seinem ersten DTM-Jahr gleich um den Titel kämpft – und diesen am Ende auch noch gewinnt –, damit hat wirklich niemand gerechnet. Auch René selbst nicht. Mitentscheidend war seine Grundschnelligkeit. Er war 2017 der beste Qualifyer.“

Zu Beginn der Saison 2018 lief zunächst plötzlich gar nichts mehr beim Champion. Tiefpunkt war ein spektakulärer Überschlag auf dem Lausitzring. Nach dem für Audi



insgesamt schwierigen Saisonstart lag Rast nach neun Rennen mit 104 Punkten Rückstand abgeschlagen auf dem 15. Tabellenrang. Doch dem Audi-Fahrer gelang es mit einer bemerkenswerten Aufholjagd, 100 Punkte aufzuholen und sieben Rennen zu gewinnen, davon die letzten sechs – als erstem DTM-Fahrer überhaupt – in Folge. Am Ende fehlten nur vier Punkte zur erfolgreichen Titelverteidigung.

Gleich fünf neue DTM-Rekorde stellte Rast in der Saison 2019 auf: Der Audi-Pilot gewann seinen zweiten DTM-Fahrrertitel mit 72 Punkten Vorsprung – dem größten der DTM-Geschichte. Er ist der erste DTM-Pilot, der sich in seinen ersten drei DTM-Jahren zweimal den Titel sicherte. Er sammelte 35 Punkte allein im Qualifying, startete 13 Mal aus der ersten Startreihe und siebenmal von der Pole-Position – damit überbot er den Rekord von Nicola Larini, der 1993 zwölfmal aus der ersten Reihe gestartet war.

Seine vierte volle Saison für das Audi Sport Team Rosberg geht der Titelverteidiger mit dieser Devise an: „Mindestens so erfolgreich sein wie letztes Jahr und für Audi wieder alle drei Titel gewinnen.“

René Rasts ungewöhnliche Karriere führte ihn innerhalb des Volkswagen-Konzerns vom Polo Cup bis nach Le Mans und nun in die DTM. Gleich dreimal gewann er dabei den Porsche Supercup, der im Rahmen der Formel 1 ausgetragen wird. Seit 2011 ist er im Zeichen der Vier Ringe aktiv. Am Steuer des GT3-Sportwagens Audi R8 LMS gilt er als Maßstab und Garant für Erfolge. Seine Siege bei den 24-Stunden-Rennen in Daytona, Spa und auf dem Nürburgring unterstreichen dies ebenso wie ein Titelgewinn im ADAC GT Masters.

Auf die Startnummer 1 des amtierenden DTM-Champions verzichtet René Rast wie schon nach seinem ersten Titelgewinn. Seine Begründung: „Die 33 ist mein Markenzeichen und hat mir bisher viel Glück gebracht. Ich finde sie optisch weiterhin cool und eine Doppelnummer kann sich jeder leicht merken.“ Rast ist und bleibt Pragmatiker durch und durch.

Mit seiner Partnerin Diana und seinem 2016 geborenen Sohn Liam lebt der Deutsche in Bregenz auf der österreichischen Seite des Bodensees. „Ein Kind zu haben ist mega. Ich genieße die Zeit zu Hause extrem. Sie gibt mir Kraft für meine nächsten Einsätze auf der Rennstrecke.“

Ab sofort auch auf den Strecken der Formel E: Rast wird in der zweiten Saisonhälfte der Formel E neuer Teamkollege von Lucas di Grassi im Team Audi Sport ABT Schaeffler. „Ich verfolge die Formel E schon lange ganz genau und freue mich jetzt auf diese neue Herausforderung“, sagt René Rast.



Biografie

René Rast (D)

Geburtsdatum: 26. Oktober 1986

Geburtsort: Minden (D)

Wohnort: Bregenz (A)

Familienstand: ledig (Partnerin Diana), ein Sohn (Liam)

Größe/Gewicht: 1,79 m/64 kg

Motorsport seit: 1996 (Audi-Fahrer seit 2009)

Karriere:

1996–2002 Kart

2002 1. Platz Deutscher ICA-Junioren-Kart-Cup

2003 Formel BMW ADAC

2004 Formel BMW ADAC

2005 1. Platz ADAC Volkswagen Polo Cup

2006 2. Platz Seat León Supercopa

2007 10. Platz Porsche Carrera Cup, 8. Platz 24 Stunden Nürburgring

2008 1. Platz Porsche Carrera Cup, 6. Platz Porsche Supercup

2009 2. Platz Porsche Supercup, VLN (Audi R8 LMS)

2010 1. Platz Porsche Supercup, ADAC GT Masters

2011 1. Platz Porsche Supercup, 5. Platz Porsche Carrera Cup, ADAC GT Masters (Audi R8 LMS)

2012 1. Platz Porsche Supercup, 1. Platz Porsche Carrera Cup, 1. Platz 24 Stunden Spa (Audi R8 LMS ultra), 1. Platz GT-Klasse 24 Stunden Daytona, ADAC GT Masters (Audi R8 LMS ultra)

2013 2. Platz GT-Klasse 24 Stunden Daytona (Audi R8 GRAND-AM), 6. Platz FIA GT Series, 6. Platz ADAC GT Masters, Blancpain Endurance Series (jeweils Audi R8 LMS ultra)

2014 1. Platz ADAC GT Masters, 1. Platz 24 Stunden Nürburgring, 1. Platz 24 Stunden Spa, 6. Platz Blancpain GT Series (jeweils Audi R8 LMS ultra)

2015 2. Platz FIA GT World Cup Macau (Audi R8 LMS)

2016 1. Platz GTD-Klasse 24 Stunden Daytona (Audi R8 LMS), 5. Platz LMP2-Klasse FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 3. Platz 24 Stunden Spa (Audi R8 LMS), 23. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

2017 1. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 3 Siege, 3. Platz 24 Stunden Daytona

2018 2. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 7 Siege, 1. Platz Nations Cup Race of Champions

2019 1. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 7 Siege

2020 DTM (Audi RS 5 DTM), 1 Sieg, Formel E

www.rene-rast.de

facebook.com/ReneRast33

[@ReneRastRacing](https://twitter.com/renerastracing)

instagram.com/renerast



Mike Rockenfeller (TWIN BUSCH Audi RS 5 DTM #99)

Der Reifenflüsterer

Mike Rockenfeller will nach seinem Sieg 2019 in Assen mehr. 2020 nimmt der DTM-Champion von 2013 seinen zweiten Titelgewinn ins Visier. Vor allem seine reifenschonende Fahrweise kann für den Deutschen dabei ein Schlüssel sein.

„Der Wettbewerb in der DTM wird 2020 bestimmt wieder enger“, sagt Mike Rockenfeller. Die logische Konsequenz für den DTM-Champion von 2013 ist deshalb: „Im Qualifying hatte ich in der vergangenen Saison die ein oder andere Schwäche. Daran werde ich noch konzentrierter arbeiten.“ Wobei ihn die letzten beiden DTM-Veranstaltungen 2019 optimistisch stimmen: „Da war ich jeweils unter den Top Fünf der Qualifikation, einmal sogar auf der Pole-Position.“

Um diesen Aufwärtstrend 2020 fortzusetzen, muss „Rocky“ vor allem mit seinem neuen Renningenieur Jamie Gomeche schnellstmöglich zu einer funktionierenden Einheit werden. „Das ist eine besondere Herausforderung, denn er ist neu in der DTM und neu in unserem Team“, sagt Rockenfeller. „Aber zum Glück habe ich ja auch schon ein bisschen Erfahrung“, fügt er hinzu.

Mike Rockenfeller nimmt bereits seine neunte Saison für das Audi Sport Team Phoenix in Angriff, mit dem er 2013 den DTM-Titel gewann und anschließend eine Berg-und-Tal-Fahrt durchlebte. Seit 2017 zeigt seine Formkurve, von kleineren Rückschlägen abgesehen, wieder nach oben.

Bereits in seinem ersten Jahr beim Audi Sport Team Phoenix war Rockenfeller 2012 bester Audi-Pilot. 2013 holte er mit dem Audi RS 5 DTM den Meistertitel. „Das war ein sehr emotionales Erlebnis, auch weil ich so lange auf diesen Moment hingearbeitet hatte“, erinnert sich „Rocky“. Auch 2014 war er als Gesamtdritter der beste Audi-Pilot. Danach ging es bergab: Die damalige Reifengeneration passte nicht zu seinem reifenschonenden Fahrstil und auch im Eifelteam lief nicht mehr alles rund.

Deshalb stand der Deutsche Ende 2016 vor der Gretchenfrage, nach zehn Jahren DTM etwas anderes zu machen oder noch einmal durchzustarten. „Rocky“ entschied sich für einen Neustart in der DTM – und zwar zusammen mit dem Team von Ernst Moser, in dem er seine erfolgreichsten DTM-Jahre hatte. „Ich war guter Dinge, dass wir es zurück an die Spitze schaffen“, sagt er. „Das Team und ich mussten beide aus dem Loch heraus. Wir mussten ein paar Dinge ändern, um wieder anders auftreten zu können.“



Mit den seit 2017 eingesetzten weicheren, ungeheizten Hankook-Reifen kam Rockenfeller von Anfang an gut zurecht und holte in Zandvoort endlich seinen nächsten DTM-Sieg. Auch 2019 waren die Niederlande für ihn ein erfolgreiches Pflaster: Bei der DTM-Premiere in Assen gewann Reifenflüsterer „Rocky“ auf dem rauen Asphalt des anspruchsvollen Motorrad-Grand-Prix-Kurses das Sonntagsrennen. 2020 nimmt er einen neuen Anlauf, seinen zweiten DTM-Titel zu holen. Sein runder, reifenschonender Fahrstil könnte ein Schlüssel dazu sein. „Die Turboautos, die wir seit 2019 in der DTM fahren, haben deutlich mehr Leistung als zuvor die Saugmotorautos. Das hat das Reifenmanagement durch den Fahrer noch wichtiger gemacht“, so „Rocky“.

Seit 2007 startet Mike Rockenfeller mit Audi in der Tourenwagen-Rennserie. Die ersten Jahre am Steuer eines Vorjahreswagens waren hart. Motivation holte sich „Rocky“ damals vor allem bei Sportwagen-Rennen, die er parallel zur DTM bestritt. 2010 gelang ihm mit dem Audi R15 TDI der Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Le Mans, ein Jahr später hatte er beim französischen Langstrecken-Klassiker den schwersten Unfall seiner bisherigen Karriere – ausgerechnet in jenem Moment, als er in der DTM gerade Fuß gefasst und sein erstes DTM-Rennen gewonnen hatte. Die Titelhoffnungen musste der Deutsche begraben, weil er nach dem Unfall in Le Mans bei zwei Rennen fehlte.

Rückhalt geben „Rocky“ seine Eltern, Ehefrau Susanne und die beiden Söhne Phil und Paul. Auf der Schweizer Seite des Bodensees haben die Rockenfellers in seinem DTM-Meisterjahr 2013 ein Haus gebaut. Es hat auch einen eigenen Fitnessraum, in dem „Rocky“ konsequent seine Kondition trainiert und auf Topniveau hält. Gleichzeitig ist es der Sitz einer neuen Firma, die sich im E-Sport engagiert. „Der E-Sport entwickelt sich rasant und ich sehe in diesem Bereich für mich ein interessantes Betätigungsfeld – nicht als Fahrer, sondern als Business.“

Privat fährt Mike Rockenfeller einen Audi SQ8 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,8; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 205–204; Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz). Neben Familie und Motorsport hat er ein Faible für alte Autos – für einen gelernten Kfz-Meister nicht ungewöhnlich. Bislang letzter Neuzugang in der Sammlung ist ein Audi R15 TDI. „Es ist zwar nicht mein Le-Mans-Siegerauto, aber trotzdem ein Rennauto, an das ich tolle Erinnerungen habe“, sagt „Rocky“.



Biografie

Mike Rockenfeller (D)

Geburtsdatum: 31. Oktober 1983

Geburtsort: Neuwied (D)

Wohnort: Landschlacht (CH)

Familienstand: verheiratet mit Susanne, zwei Söhne (Phil und Paul)

Größe/Gewicht: 1,75 m/69 kg

Motorsport seit: 1995 (Audi-Fahrer seit 2007)

Karriere

1995–2000 Kart

1997 1. Platz DMV Junior Cup

2000 1. Platz Jörg van Ommen Kart Cup

2001 4. Platz Formel König

2002 10. Platz Porsche Carrera Cup

2003 2. Platz Porsche Carrera Cup, Porsche Supercup

2004 1. Platz Porsche Carrera Cup, Porsche Supercup

2005 1. Platz GT2-Klasse FIA-GT-Meisterschaft, 1. Platz GT2-Klasse 24 Stunden Le Mans,

1. Platz GT2-Klasse 24 Stunden Spa

2006 1. Platz 24 Stunden Nürburgring, 5. Platz GrandAm-Serie, 8. Platz GT2-Klasse American Le Mans Series

2007 12. Platz DTM (Audi A4 DTM), 24 Stunden Le Mans (Audi R10 TDI)

2008 1. Platz Le Mans Series (Audi R10 TDI), 4. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R10 TDI),

11. Platz DTM (Audi A4 DTM)

2009 3. Platz 12 Stunden Sebring (Audi R15 TDI), 14. Platz DTM (Audi A4 DTM)

2010 1. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R15 TDI), 1. Platz 24 Stunden Daytona, 7. Platz DTM (Audi A4 DTM)

2011 6. Platz DTM (Audi A4 DTM), 1 Sieg, 24 Stunden Le Mans (Audi R18 TDI)

2012 4. Platz DTM (Audi A5 DTM), 3. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 ultra)

2013 1. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 2 Siege, ADAC Motorsportler des Jahres

2014 3. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

2015 10. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 1 Sieg, 3. Platz 24 Stunden Daytona

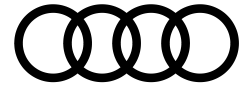
2016 19. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 2. Platz GTE-Klasse 24 Stunden Daytona

2017 4. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 1 Sieg, 1. Platz GTE-Klasse 12 Stunden Sebring

2018 11. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 3. Platz GTE-Klasse 24 Stunden Daytona

2019 4. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 1 Sieg

2020 DTM (Audi RS 5 DTM)



Audi-Teams in der DTM 2020

Drei Werksteams und ein Kundenteam

Mit neun Autos ist Audi zahlenmäßig die stärkste Marke in der DTM 2020. Die sechs Werksautos werden von den bewährten Audi Sport Teams Abt Sportsline, Phoenix und Rosberg eingesetzt. Das Kundenteam WRT Team Audi Sport hat gegenüber 2019 von zwei auf drei Audi RS 5 DTM aufgestockt.

Alle drei bewährten Werksmannschaften von Audi haben in der DTM bereits Rennen und Meistertitel gewonnen. Die Audi Sport Teams Abt Sportsline, Phoenix und Rosberg sind jeweils für zwei Audi RS 5 DTM verantwortlich. Die Aufgabenverteilung ist unverändert: Audi entwickelt die Rennautos, die Teams übernehmen den Renneinsatz und die Wartung zwischen den DTM-Veranstaltungen.

ABT Sportsline und Audi sind schon seit den gemeinsamen Supertourenwagen-Zeiten Ende der 1990er-Jahre und auch in der Elektrosportserie Formel E erfolgreiche Partner. Die Saison 2020 ist bereits die 21. der Allgäuer mit Audi in der DTM. Fünf DTM-Fahrtitel und vier Teamtitel gehen auf das Konto der „Äbte“.

Das Audi Sport Team Phoenix ist seit 2006 ein fixer Bestandteil des DTM-Projektes von Audi. Die Mannschaft mit Stammsitz Meuspath in der Eifel holte bisher zweimal für Audi den DTM-Titel, zuletzt in der Saison 2013.

Das Audi Sport Team Rosberg geht als doppelter Titelverteidiger in die Saison 2020: Die Mannschaft aus Neustadt an der Weinstraße ist seit 2006 DTM-Partner von Audi. Sie gewann 2019 zum zweiten Mal nach 2017 mit Audi-Werksfahrer René Rast den Fahrtitel und wurde ebenfalls wie 2017 Teamchampion. 2018 stellte das Audi Sport Team Rosberg mit René Rast den Vizemeister und damit den saisonbesten DTM-Piloten von Audi.

Im zweiten Jahr vertritt das Kundenteam von Vincent Vosse aus Belgien die Marke Audi in der DTM. Das WRT Team Audi Sport setzt erstmals drei Audi RS 5 DTM ein. Das erste Kundenteam in der Neuzeit der DTM erhält wie in der letzten Saison dasselbe Material wie die drei Werksteams. Technische Unterschiede zwischen Werks- und Privatteams oder gar chancenlose Vorjahresautos gibt es in der Rennserie nicht mehr. WRT ist seit vielen Jahren bei eigenen Einsätzen und auch als Partner von Audi Sport customer racing mit dem Audi R8 LMS im internationalen GT-Sport erfolgreich. In der DTM hat die Mannschaft aus dem belgischen Baudour 2019 auf Anhieb überzeugt.



Audi Sport Team Abt Sportsline

20 Jahre DTM-Erfolge mit Audi

Das Audi Sport Team Abt Sportsline ist das langjährigste und erfolgreichste Audi-Team in der DTM. Fünf Fahrertitel, vier Teamtitel und 55 Siege sammelten die Allgäuer – alle mit Audi.

Das Familienunternehmen ABT Sportsline und Audi sind bereits seit den gemeinsamen Supertourenwagen-Zeiten Ende der 1990er-Jahre erfolgreiche Partner. Die Mannschaft aus Kempten war es auch, die Audi zu Beginn des neuen Jahrtausends mit einem in Eigenregie eingesetzten Abt-Audi TT-R den Weg zurück in die DTM ebnete. 2004 wurde daraus das Audi Sport Team Abt Sportsline.

2020 ist die 21. Saison der „Äbte“ mit Audi in der DTM. Mit etwas mehr Glück hätte die Mannschaft um Teameigner Hans-Jürgen Abt und Geschäftsführer Thomas Biermaier zwei weitere DTM-Fahrertitel gewinnen können. In der Saison 2016 fehlten lediglich vier Punkte zum Titel, 2017 sogar nur drei. „Den Titel zweimal hintereinander jeweils im letzten Rennen nur ganz knapp zu verpassen hat sehr wehgetan“, sagt Biermaier.

Das Audi Sport Team Abt Sportsline hat sich seit 2018 in vielen Bereichen neu aufgestellt. Während der DTM-Saison 2019 ist seine verjüngte Technikermannschaft endgültig zusammengewachsen hat den zweiten Platz der Teamwertung erzielt. Fahrer Nico Müller wurde Zweiter der Einzelwertung. „Für unsere nächsten Titelgewinne müssen wir noch gezielter im Qualifying und noch perfekter bei den Boxenstopps arbeiten“, sagt Biermaier.

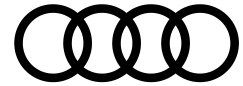
Seit Oktober 2019 ist der frühere Sportdirektor bei ABT Sportsline Geschäftsführer für Motorsport und Veredelung. An der Rennstrecke konzentriert sich Biermaier nun als Teamchef auf das DTM-Projekt. Technikchef Florian Modlinger hat zusätzlich die Funktion des Director of Operations übernommen. Mit Robin Frijns und Nico Müller bringt das Audi Sport Team Abt Sportsline weiterhin das jüngste DTM-Fahrer-Duo der Audi-Werksmannschaften an den Start.

Parallel zur DTM ist ABT Sportsline seit 2014 auch Partner von Audi in der Elektro-Rennserie Formel E und hat dort bisher zwei Meistertitel gewonnen. Zudem plant ABT Sportsline den Einstieg in die neue Elektro-Rennserie Extreme E, das neue Projekt von Formel-E-Gründer Alejandro Agag.



Bedeutende Erfolge von ABT Sportsline

- 1. Platz DTM-Fahrerwertung:** 2002, 2004, 2007, 2008, 2009 (alle Audi)
- 1. Platz DTM-Teamwertung:** 2004, 2007, 2011, 2016 (alle Audi)
- 1. Platz Formel-E-Fahrerwertung:** 2016/2017
- 1. Platz Formel-E-Teamwertung:** 2017/2018 (Audi)
- 1. Platz Deutsche Supertourenwagen-Meisterschaft:** 1999 (Audi)
- 1. Platz ADAC GT Masters:** 2009 Fahrer-, 2010 Teamwertung (beide Audi)
- 1. Platz ADAC Formel Masters:** 2009
- 1. Platz ADAC Formel Junior:** 1991, 1992, 1996



Audi Sport Team Phoenix

Neu organisiert wieder auf Titeljagd

Schon zweimal stellte das Audi Sport Team Phoenix für Audi den DTM-Champion. Nach dem dritten Platz in der DTM-Teamwertung 2019 hat Ernst Moser seine Mannschaft für 2020 umorganisiert und will endlich wieder um den Titel kämpfen.

„Unser Anspruch ist immer, um die Meisterschaft mitfahren zu können“, sagt Phoenix-Teamchef Ernst Moser. „Deshalb wollen wir uns 2020 gegenüber dem Vorjahr um zwei Plätze in der Teamwertung verbessern und unseren Fahrern Loïc (Duval) und Mike (Rockenfeller) jeweils ein Auto vorbereiten, mit dem beide um den Fahrertitel fahren können.“

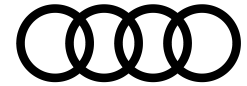
Dafür hat sich Phoenix Racing personell neu aufgestellt. Performance-Ingenieur Markus Kuhl, seit 2018 schon im DTM-Projekt des Audi Sport Team Phoenix mit dabei, übernimmt die technische Leitung. Neuer Renningenieur von Mike Rockenfeller ist Jamie Gomeche. Bei Loïc Duval bleibt das Philipp Kluth. „Ein wichtiger Vorteil unserer neuen Aufstellung ist, dass wir anders als in der Vergangenheit alle verantwortlichen Ingenieure nun permanent bei uns am Standort haben“, sagt Moser. Er selbst und Teammanager Dirk Theimann sind und bleiben wie seit 21 Jahren die führenden Fixpunkte.

Audi und Phoenix Racing sind seit 2006 Partner in der DTM. Ernst Mosers Mannschaft aus Meuspath am Nürburgring gewann zweimal den DTM-Fahrertitel, viermal stellte sie bisher den besten Audi-Piloten in der Gesamtwertung. Die beiden Meistertitel gingen an Martin Tomczyk 2011 und an Mike Rockenfeller im Jahr 2013. Seit dem Comeback der Rennserie im Jahr 2000 ist das Team in der DTM aktiv und damit eines der erfahrensten.

Parallel zur DTM engagiert sich Phoenix Racing mit dem Audi R8 LMS auch im GT-Rennsport. 2020 startet das Team aus der Eifel mit zwei Fahrzeugen bei allen Rennen der Nürburgring Langstrecken Serie (vormals VLN).

Bedeutende Erfolge von Phoenix Racing

- 1. Platz DTM-Fahrerwertung:** 2011, 2013 (alle Audi)
- 1. Platz DTM-Teamwertung:** 2013 (Audi)
- 1. Platz 24 Stunden Nürburgring:** 2000, 2003, 2012 (Audi), 2014 (Audi), 2019 (Audi)
- 1. Platz 24 Stunden Spa:** 2007, 2012 (Audi)



- 1. Platz 12 Stunden Bathurst: 2012 (Audi)**
- 1. Platz 12 Stunden Sepang: 2016 (Audi)**
- 1. Platz FIA-GT3-EM: 2009 (Audi)**
- 1. Platz Belgische GT3-Meisterschaft: 2009 (Audi)**
- 1. Platz Tourenwagen-GP Macau: 1999 (Audi)**
- 1. Platz GT4 European Series: 2018 (Audi)**



Audi Sport Team Rosberg

Führungswechsel beim Doppel-Champion

Zum zweiten Mal nach 2017 gelang dem Audi Sport Team Rosberg 2019 in der DTM das Double: Gesamtsieg in der Fahrer- und Teamwertung. Nach 25 Jahren an der Spitze des Team Rosberg hat sich Arno Zensen während der Winterpause in den Ruhestand verabschiedet. Sein Nachfolger ist der bisherige Sportdirektor Kimmo Liimatainen.

„Ein bisschen Wehmut ist bei diesem Abschied natürlich auch dabei, aber irgendwann ist es eben an der Zeit zu gehen und den Platz für jemand anderen frei zu machen“, sagte Arno Zensen Anfang Februar bei der Geschäftsübergabe an Kimmo Liimatainen. Der Finne, der 2000 als junger Nachwuchsfahrer seine Zusammenarbeit mit dem Team Rosberg begann, war zuletzt Sportdirektor im Team der ehemaligen Formel-1-Weltmeister Keke und Nico Rosberg.

„Arno (Zensen) hat das Schiff über all die Jahre gut und sicher gesteuert. Ich schaue mir unseren Betrieb natürlich sehr genau an, aber dramatische Änderungen wird es nicht geben“, sagt Kimmo Liimatainen. „Wir werden uns wie schon in der Vergangenheit daran orientieren, was wir zum Erfolg brauchen und dementsprechend agieren“, so der neue Teamchef. Die sportlichen Ziele sind nach dem Gewinn des Fahrer- und Teamchampionats im letzten Jahr für Liimatainen ebenfalls ganz klar: „Natürlich wollen wir beide Titel erfolgreich verteidigen.“

Mit dem zweimaligen DTM-Champion und Titelverteidiger René Rast und Routinier Jamie Green geht das in den vergangenen drei Jahren erfolgreichste Teamduo der Audi-DTM-Piloten auch 2020 für das Audi Sport Team Rosberg an den Start. Ihre Renningenieure sind unverändert Florian Rinkes und Erich Baumgärtner. Technischer Direktor bleibt der Italiener Nicola Palarchi.

„Vor allem als Menschenkenner und mit seinem großen Überblick werden wir Arno (Zensen) vermissen“, sagt René Rast. „Kimmo (Liimatainen) wird aber auch da hineinwachsen, und das sportliche Tagesgeschäft kennt er nach seinen vielen Jahren im Team Rosberg ohnehin schon bestens“, so der DTM-Champion.

Seit 2006 startet das Team Rosberg als Audi-Werksteam in der DTM. Gegründet wurde es 1994 vom früheren Formel-1-Weltmeister Keke Rosberg, der in der ersten Saison selbst am Steuer saß. Auch Nico Rosberg, Formel-1-Weltmeister 2016, sammelte seine erste Rennerfahrung im Team seines Vaters. Seit seinem Rücktritt vom Rennsport unterstützt er es als Repräsentant.



Mit seinem Tochterunternehmen TRE (Team Rosberg Engineering) hat sich das Unternehmen am Firmensitz in Neustadt an der Weinstraße neben dem Rennsport auf Engineering-Dienstleistungen für die Automobilindustrie spezialisiert. TRE verfügt über modernste Prüfstände und einen eigenen Simulator.

Bedeutende Erfolge des Team Rosberg

- 1. Platz DTM-Fahrerwertung: 2017, 2019 (beide Audi)**
- 1. Platz DTM-Teamwertung: 2017, 2019 (beide Audi)**
- 1. Platz Deutsche Formel-3-Meisterschaft: 2002**
- 1. Platz BMW-Formel-ADAC-Meisterschaft: 2002**
- 1. Platz Rookie-Wertung BMW-Formel-ADAC-Meisterschaft: 2004**



WRT Team Audi Sport

Erfolgreicher DTM-Einsteiger

Das WRT Team Audi Sport startet 2020 in seine zweite DTM-Saison. Im Premierenjahr 2019 überzeugte das erste Kundenteam in der Neuzeit der populären Tourenwagen-Rennserie durch regelmäßige Platzierungen in den Punkterängen.

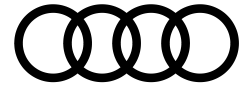
„Das WRT Team Audi Sport hat eine gute und starke erste DTM-Saison absolviert und dabei konstant Fortschritte gemacht“, sagt Firmengründer und Teamchef Vincent Vosse. „Es war nicht leicht, aber unser gesamtes Team kann stolz sein auf das, was wir erreicht haben. Unsere Fahrer Jonathan Aberdein und Pietro Fittipaldi haben Großartiges geleistet, und ich freue mich, dass beide bei uns ihr Talent demonstrieren konnten.“

2019 erzielte das WRT Team Audi Sport mit dem Südafrikaner Aberdein und dem Brasilianer Fittipaldi insgesamt 79 Punkte und Gesamtrang sieben in der Teamwertung. Bei den 18 Rennen der letzten Saison schaffte es das Audi-Kundenteam aus Belgien elfmal in die Punkteränge.

In der Saison 2020 tritt das WRT Team Audi Sport mit den beiden DTM-Rookies Fabio Scherer und Harrison Newey sowie Ferdinand Habsburg an, der 2019 seine Debütsaison in der DTM erlebte. „Ich freue mich, unsere drei Piloten bei uns willkommen zu heißen“, sagt Vosse. Seine Saisonziele umreißt der WRT-Chef so: „Wir haben nun zwar ein Jahr DTM-Erfahrung, aber das bedeutet nicht, dass wir ab dem ersten Rennen 2020 um Siege fahren. Wie 2019 stehen wir vor einer Lernkurve. Und es liegt an uns und unseren Fahrern, dass sie so steil wie möglich ansteigt.“

2009 gegründet und inzwischen im belgischen Baudour ansässig, gehört das W Racing Team (WRT) heute zu den erfolgreichsten Akteuren im GT-Sport. Bereits seit 2010 setzt WRT in den verschiedenen Serien Rennfahrzeuge von Audi ein. Durch zahlreiche Siege und Meistertitel mit dem GT3-Rennwagen Audi R8 LMS hat sich die Mannschaft international einen Namen gemacht. Seine größten Erfolge erzielte WRT in den Blancpain-GT-Meisterschaften, bei den 24-Stunden-Klassikern auf dem Nürburgring, in Spa, Zolder und Dubai sowie bei den 12-Stunden-Rennen in Sepang und Bathurst und den 10 Stunden von Suzuka.

Auch 2020 bringt WRT seine Audi R8 LMS weltweit an den Start – beim 24-Stunden-Rennen in Daytona, in der Intercontinental GT Challenge, in der GT World Challenge Europe (Sprint und Endurance) und im ADAC GT Masters in Deutschland.



Bedeutende Erfolge von WRT

- 1. Platz Fahrerwertung Blancpain GT Series: 2014, 2015 (alle Audi)**
- 1. Platz Teamwertung Blancpain GT Series: 2014, 2015 (alle Audi)**
- 1. Platz Fahrerwertung Blancpain Endurance Series: 2012 (Audi)**
- 1. Platz Teamwertung Blancpain Endurance Series: 2012, 2015 (alle Audi)**
- 1. Platz Fahrerwertung Blancpain GT Sprint Series: 2016, 2017 (alle Audi)**
- 1. Platz Teamwertung Blancpain GT Sprint Series: 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 (alle Audi)**
- 1. Platz Fahrerwertung FIA GT Series: 2013 (Audi)**
- 1. Platz Teamwertung FIA GT Series: 2013 (Audi)**
- 1. Platz TCR International Series: 2016, 2017**
- 1. Platz FIA GT World Cup: 2016 (Audi)**
- 1. Platz Teamwertung Trophée Andros: 2015/2016, 2016/2017 (alle Audi)**
- 1. Platz Belcar-Serie: 2010 (Audi)**
- 1. Platz 24 Stunden Nürburgring: 2015 (Audi)**
- 1. Platz 24 Stunden Spa: 2011 (Audi), 2014 (Audi)**
- 1. Platz 24 Stunden Zolder: 2011 (Audi), 2012 (Audi)**
- 1. Platz 24 Stunden Dubai: 2016 (Audi)**
- 1. Platz 12 Stunden Sepang: 2015 (Audi)**
- 1. Platz 12 Stunden Bathurst: 2018 (Audi)**
- 1. Platz 10 Stunden Suzuka: 2019 (Audi)**



Biografie

Ferdinand Habsburg (A)

Geburtsdatum: 21. Juni 1997

Geburtsort: Salzburg (A)

Wohnort: London (GB)

Familienstand: ledig

Größe/Gewicht: 1,85 m/69 kg

Motorsport seit: 2012

Karriere

2012–2014 Kart

2014 4. Platz Formula Renault Northern European Cup 1.6

2015 11. Platz Toyota Racing Series, 19. Platz Formula Renault Northern European Cup

2016 4. Platz Toyota Racing Series, 2. Platz Euroformula Open, 10. Platz Eurocup Formula Renault 2.0, 11. Platz Formula Renault Northern European Cup

2017 7. Platz FIA Formula 3 European Championship, 4. Platz FIA Formula 3 World Cup Macau

2018 13. Platz FIA Formula 3 European Championship, 10. Platz FIA Formula 3 World Cup Macau

2019 18. Platz DTM, FIA Formula 3 World Cup Macau

2020 DTM (Audi RS 5 DTM)

www.ferdinandhabsburg.com

facebook.com/Fhabsburg62

twitter.com/Fhabsburg62

instagram.com/FHabsburg62



Biografie

Harrison Newey (GB)

Geburtsdatum: 25. Juli 1998
Geburtsort: Oxford (GB)
Wohnort: Ascot (GB)
Familienstand: ledig
Größe/Gewicht: 1,80 m/66 kg
Motorsport seit: 2007

Karriere

2009–2013 Kart

2014 BRDC Formel-4-Winter-Meisterschaft, Französische Formel 4

2015 2. Platz BRDC Formel 4, ADAC Formel 4

2015/2016 MRF Challenge Formel 2000

2016 ADAC Formel 4, FIA-Formel-3-Europameisterschaft

2016/2017 1. Platz MRF Challenge Formel 2000

2017 FIA-Formel-3-Europameisterschaft

2017/2018 1. Platz Asian Le Mans Series

2018 European Le Mans Series, 24 Stunden Le Mans

2018/2019 2. Platz Asian Le Mans Series

2019 Super Formula Series, Japanische Formel-3-Meisterschaft, European Le Mans Series, Britische GT-Meisterschaft

2020 IMSA WeatherTech SportsCar Championship, DTM (Audi RS 5 DTM)

www.harrisonnewey.com

facebook.com/harrison.newey

twitter.com/Harrison_Newey

Instagram.com/harrison_newey



Biografie

Fabio Scherer (CH)

Geburtsdatum: 13. Juni 1999

Geburtsort: Aarau (CH)

Wohnort: Engelberg (CH)

Familienstand: ledig

Größe/Gewicht: 1,79 m/67 kg

Motorsport seit: 2009

Karriere

2009–2015 Kart

2014 1. Platz Swiss Karting Junior

2015 1. Platz Swiss Karting Junior

2016 17. Platz ADAC Formel 4

2017 5. Platz ADAC Formel 4

2018 14. Platz FIA Formula 3 European Championship

2019 17. Platz FIA Formula 3 Championship

2020 DTM (Audi RS 5 DTM)

fabioscherer.ch

facebook.com/FabioLucaScherer

instagram.com/fabioscherer13



Background: Boxenstopp

Kraft, Präzision und starke Nerven gefragt

Ein Reifenwechsel pro Rennen ist für jeden DTM-Fahrer Pflicht. Im extrem engen Wettbewerb der Rennserie ist der Tausch der vier Räder ein ganz entscheidender Moment. Jeder Schritt, jeder Griff muss perfekt passen. Und wird deshalb täglich trainiert.

Motorsport ist Mannschaftssport. Diesem Grundgedanken folgend ist in jedem Rennen der DTM pro Fahrer mindestens ein Boxenstopp Pflicht. Dabei müssen alle vier Räder seines Autos gewechselt werden.

Neben dem Fahrer und dem für sein Auto verantwortlichen Ingenieur (Renningenieur) sind neun weitere Teammitglieder entscheidend. Das sind im Einzelnen: ein „Lanzer“, je ein „Schrauber“ und je ein „Stecker“ für linke und rechte Fahrzeugseite sowie je ein „Fänger“ pro Rad, wie diese Mechaniker in der Fachsprache genannt werden. Außer diesen neun Personen darf niemand während des vorgeschriebenen Rädertauschs am Auto arbeiten.

Und so läuft der Stopp ab: Mit den maximal in der Boxengasse erlaubten 50 km/h rollt der Fahrer auf der Fast Lane (schnelle Spur) Richtung eigene Box. Den Befehl zum Reinkommen hat ihm in der laufenden Runde sein Team per Boxentafel erteilt. Kurz vor seiner Garage biegt der Pilot in den Arbeitsbereich direkt davor ab und stoppt in der auf dem Asphalt markierten Wechselzone. „Mehr als zwanzig Zentimeter zu weit davor oder zu weit dahinter darf er nicht halten, sonst verfehlt er seine Crew. Die muss sich dann neu positionieren und schon ist wertvolle Zeit verloren“, erklärt Erich Baumgärtner vom Audi Sport Team Rosberg. Baumgärtner ist beim DTM-Meisterteam der Renningenieur von Jamie Green.

Die nächsten Schritte: Das Auto steht. Mit der Luftlanze aktiviert der „Lanzer“ die im Wagenboden eingebauten Stempel. Die fahren aus und heben das Auto hoch. Parallel passiert danach auf der linken und rechten Fahrzeugseite dies: Der „Schrauber“ löst mit dem ebenfalls mit hohem Luftdruck angetriebenen Schlagschrauber die zentrale Mutter des Hinterrades. Er nimmt eine Hand vom Schlagschrauber und reißt das gelöste Rad von der Nabe. Der „Fänger“ fängt es auf, damit es nicht wegrollen kann und nicht im Weg liegen bleibt. Währenddessen hat der „Stecker“ das neue Rad mitsamt dem frischen Reifen auf die Nabe gesteckt. Der „Schrauber“ setzt die im Steckschlüsseinsatz des Schlagschraubers verbliebene Radmutter wieder auf und zieht sie an.



Danach wechseln auf beiden Wagenseiten „Schrauber“ und „Stecker“ zum Vorderrad, wo jeweils ein neuer „Fänger“ hinzukommt. Der Tauschvorgang wiederholt sich. Sind die letzten beiden neuen Räder fest, lässt der „Lanzer“ die Stempel einfahren. Seit dem Anhalten sollten bis dahin nicht mehr als sieben Sekunden auf der Stoppuhr vergangen sein. Ansonsten war der Service zu lang und es drohen ein oder gar mehrere Positionsverluste. „Wenn das Auto wieder runtergeht, ist das für mich in der Regel das Zeichen zum losfahren“, sagt Titelverteidiger René Rast. Ausnahme: Sein Renningenieur funkt ihm „Warte!“ ins Ohr, weil die Fast Lane zum Einfädeln noch nicht frei ist. Wer trotzdem losfährt und dabei einen Wettbewerber behindert, wird bestraft wegen „unsafe release“ (unsicheres Losfahrenlassen).

Die Reihenfolge des Räderwechsels ist übrigens freigestellt in der DTM. „Wir fangen an der Hinterachse mit den Antriebsrädern an, vor allem, weil das sicherer ist. So vermeiden wir das Risiko, dass ein Mechaniker verletzt wird, falls der Fahrer zu früh die Bremse löst“, erläutert Erich Baumgärtner die Philosophie des Audi Sport Team Rosberg. Beim Audi Sport Team Abt Sportsline und beim Audi Sport Team Phoenix wechseln die Crews so: auf der zur Boxenmauer gewandten Autoseite erst vorne und dann hinten, auf der zur Box gewandten Autoseite erst hinten und dann vorne. „Auf diese Weise können unsere Mechaniker am Schlagschrauber zuerst an der Radmutter arbeiten, deren Nabe sie aus ihrer Standposition bei Ranfahren des Autos besser sehen und deshalb besser anpeilen können“, sagt Thomas Biermaier, Geschäftsführer von ABT Sportsline.

Die Fehlerquellen beim Boxenstopp: Der Fahrer verpasst die Wechselzone. Der „Schrauber“ verfehlt beim ersten Zielversuch mit dem Schlagschrauber die Radmutter. Der „Fänger“ kommt mit dem abgezogenen alten Rad ins Straucheln. Der „Stecker“ verkantet das neue Rad und muss es erneut auf die Nabe bugsieren. „Bei den gut 30 Kilogramm, die ein Reifen samt Felge wiegt, ist das trotz allen Übens schnell passiert“, weiß Erich Baumgärtner. Und besonders zeitraubend: Das Auto wird bereits abgesenkt, bevor alle neuen Räder drauf sind. Schließlich kann auch der Renningenieur patzen: Wenn er seinen Fahrer trotz Verkehrs auf der Fast Lane schon losfahren lässt.

Reichlich Kraft, präzise Koordination und starke Nerven sind die wichtigsten Voraussetzungen für einen Job in einer Boxenstopp-Crew. „Im Winter machen wir vermehrt Krafttraining, Koordinations- und Konzentrationsübungen“, sagt Baumgärtner. In der Werkstatt des Audi Sport Team Rosberg gibt es auch einen fahrbaren Dummy eines DTM-Autos, an dem während der Saison zweimal pro Arbeitstag das Räderwechseln rennmäßig geübt wird. „Der Schlüssel zu dauerhaft erfolgreichen Boxenstopps, glaube ich, ist mentale Stärke“, sagt Ernst Moser. Der Chef des Audi Sport Team Phoenix sollte es wissen: Seit 2011 war seine Boxenstopp-



Crew viermal die beste einer DTM-Saison – zuletzt drei Mal in Folge. „Die dafür nötige mentale Stärke kannst du nicht antrainieren, die wächst im Laufe der Zeit durch das lange Zusammenarbeiten derselben Mannschaft“, so Moser.

Für schnellere Boxenstopps lässt das Audi Sport Team Abt Sportsline ab der Saison 2020 seine Wechselcrew von einem ehemaligen Fußballprofi aus der Bundesliga und der deutschen U21-Nationalmannschaft trainieren: Frank Wilblishauser. Der Ex-Abwehrspieler des 1. FC Nürnberg, heute Heilpraktiker, wurde als Fitnesscoach engagiert. „Im unglaublich engen Wettbewerb der DTM sind die Boxenstopps so entscheidend, dass wir sie so professionell wie möglich üben und so fehlerfrei wie möglich absolvieren müssen“, so Thomas Biermaier.



Background: Zwischen den Rennen

Putzen, Prüfen, Präparieren

Sofort nach jedem DTM-Rennwochenende beginnt für Audi Sport und seine vier Teams die Vorbereitung auf das nächste Event. Die Audi RS 5 DTM und die Ausrüstung werden gereinigt, inspiziert und für die nächste Rennveranstaltung hergerichtet.

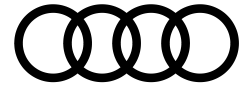
Nach dem Rennen ist vor dem Rennen: Mit dem Fallen der Zielflagge beim Sonntagsrennen der DTM startet bei Audi die Vorbereitung auf das nächste Event der populären Tourenwagen-Rennserie. Meist liegen nur 14 Tage dazwischen. Deshalb ist jede Minute bis dahin kostbar.

Sobald alle Audi RS 5 DTM nach Ende einer DTM-Veranstaltung von den Sportkommissaren untersucht und zum Abtransport freigegeben sind, legen die vier Teams los. Die insgesamt neun Class-1-Tourenwagen von Audi werden auf sichtbare Fehler untersucht und vom größten Schmutz gereinigt. Dann werden Autos und Equipment verpackt und verladen.

Per Sattelschlepper – jedes Audi-Team hat davon drei – geht es noch vor Mitternacht Richtung eigene Werkstatt: für ABT Sportsline nach Kempten im Allgäu, für Phoenix nach Meuspath in der Eifel, für Rosberg nach Neustadt an der Weinstraße und für das Kundenteam WRT Team Audi Sport ins belgische Baudour. Die fünf Trucks von Audi Sport machen sich gleichzeitig auf Richtung Neuburg an der Donau, zurück ins 2014 eröffnete Motorsport-Kompetenzzentrum der Marke mit den Vier Ringen. Drei Ausnahmen entstehen 2020 durch den kompakten Kalender mit Veranstaltungen an aufeinanderfolgenden Wochenenden: im August zweimal auf dem Lausitzring, im September mit Assen und anschließend zwei Läufen auf dem Nürburgring sowie im Oktober in Zolder.

Am Audi-Standort Neuburg sind die Audi RS 5 DTM des Jahrgangs 2020 mit Ausnahme ihrer in Neckarsulm entwickelten Zweiliter-Vierzylinder-Turbomotoren konstruiert und produziert worden. Ebenfalls dort haben vor Saisonbeginn die Ingenieure und Mechaniker der Teams jeweils „ihre“ Autos in enger Kooperation mit den Audi-Technikern zusammengebaut. Der überragende DTM-Rennwagen der Saison 2019, der zwölf von 18 Rennen und alle drei Titel gewonnen hat, besteht aus rund 4.500 Einzelteilen.

„Bei Audi Sport in Neuburg sehen wir unsere Werksautos immer erst nach der Saison wieder“, sagt Andreas Roos, der DTM-Projektleiter von Audi. „Zwischen den Rennen



müssen unsere Einsatzteams bei sich die Autos nach den von Audi Sport definierten Vorschriften zerlegen, inspizieren und warten“, so Roos. Das bedeutet: Für jedes Bauteil ist eine Laufzeit genau festgelegt und wird exakt protokolliert. Ist sie abgelaufen, muss das betreffende Bauteil entweder zur Revision zu Audi Sport nach Neuburg oder es wird erneuert.

„Ganz besonderes Augenmerk legen wir dabei auf die sicherheitsrelevanten Bauteile, also Bremsanlage, Lenkungssystem und Radträger“, sagt Andreas Roos. Unter Leitung ihrer beiden Renningenieure setzen die Teams von Abt Sportsline, Phoenix, Rosberg und WRT vor jedem Rennevent ihre Audi RS 5 DTM mit bisherigen, überholten und neuen Teilen wieder zusammen. „Abschließend kontrolliert jedes Einsatzteam in seiner Werkstatt, ob alle Systeme wieder einwandfrei laufen, und übermittelt uns die Daten dieser Funktionsprüfungen nach Neuburg“, erklärt der DTM-Projektleiter von Audi.

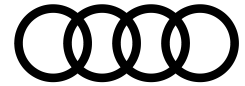
Der Umgang mit den Motoren ist in der DTM per Reglement so vorgeschrieben: Für seine sechs Werksautos darf Audi pro Saison maximal neun seiner Hocheffizienz-Triebwerke mit Abgasturboaufladung einsetzen. Das bedeutet für jeden Rennwagen im Schnitt 1,5 Motoren. „Während der Saison dürfen die verplombten Motoren nur unter Aufsicht des DMSB zur per Reglement genau definierten Motor-Inspektion oder Ventilspiel-Kontrolle geöffnet werden“, so Roos.

Für den DTM-Projektleiter von Audi stehen zwischen den Rennen auch regelmäßig Treffen der technischen und der sportlichen Arbeitsgruppe der ITR auf dem Plan. Dabei tauschen sich die beteiligten Hersteller mit den Vertretern der DTM-Dachorganisation aus.

Währenddessen bringen die Einsatzteams außer ihren beiden Rennwagen auch das für die Streckeneinsätze benötigte Equipment wieder auf Vordermann. Die Inventarliste umfasst bei jedem Team jeweils rund 120 Positionen – vom Akku bis zum Zelt. Material und Ausrüstungen pro Team nehmen rund 80 Kubikmeter Raum ein. Verstaut ist das Equipment in rund 100 Transportkisten.

Das gilt auch für die Reifen des exklusiven DTM-Partners Hankook. Die pro Team rund 100 Felgen, auf die am Rennwochenende die Trocken- und Regenreifen von Hankook montiert werden, bringen die drei Audi-Einsatzpartner selbst mit.

Die wichtigste Arbeit der Audi-Werksfahrer findet auch zwischen den Rennen am Steuer statt. An einem realen Lenkrad, aber auf einer virtuellen Piste – im Fahrsimulator in Neuburg. Jeweils einen Tag sind die Pilotenduos Robin Frijns/Nico Müller (Abt Sportsline), Loïc Duval/Mike Rockenfeller (Phoenix) und Jamie



Green/René Rast (Rosberg) im Motorsport-Kompetenzzentrum von Audi vor den Rennwochenenden im simulierten Testeinsatz. Mit dabei sind neben den Audi-Ingenieuren auch die Ingenieure ihrer Teams. „Wir wollen, dass unsere Einsatzpartner ganz gezielt mit eigenen Ideen und Vorschlägen zum Simulatortest kommen und diese mit den Fahrern und uns von Audi Sport ausprobieren“, sagt Andreas Roos.



Background: DTM-Jobs bei Audi

Im Dienste der Vier Ringe

Die Audi Sport GmbH beschäftigt an den Standorten Neckarsulm, Ingolstadt und Neuburg an der Donau mehr als 1.100 Mitarbeiter. Rund 40 davon sind im DTM-Projekt aktiv. Fünf dieser Racing-Jobs im Detail erklärt.

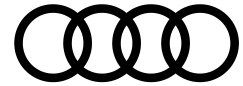
Aufbau- und Einsatzvorbereitung. Keiner kennt die rund 4.500 Einzelemente des Audi RS 5 DTM so genau wie Thomas Schiekofer. Vom ersten Aufbau der sechs Werksautos zu Jahresbeginn bis zu ihrem letzten Renneinsatz der Saison versorgt der Logistiker aus Ingolstadt die drei DTM-Einsatzteams Abt Sportsline, Phoenix und Rosberg und auch das Kundenteam WRT mit allen benötigten Bauteilen. Im Ersatzteil-Truck von Audi Sport bringt Thomas Schiekofer zusammen mit Kollege Andreas Hörmann etwa 10.000 Ersatzteile zu den DTM-Strecken.

„Von der kleinsten Schraube bis zum komplett aufgebauten Vorderwagen haben wir alles dabei“, sagt Schiekofer. Auch zwei bis drei Reservemotoren des Hocheffizienz-Vierzylinder-Turbo-Triebwerks sind mit im Gepäck. Am häufigsten müssen an Rennwochenenden diverse Carbonteile der Karosserie nach Rangeleien oder Ausrutschern ersetzt werden.

„Hohes Verantwortungsbewusstsein ist die wichtigste Voraussetzung für meine Arbeit“, sagt Schiekofer. „Wenn ich an der Strecke etwas nicht vorrätig habe, bedeutet das im schlimmsten Fall, dass einer unserer Fahrer auf ein Rennen verzichten muss.“

Einsatzorganisation. Werksfahrer, Sportchef, Projektleiter, Techniker, Mechaniker, Marketing- und Presseleute, alle Frauen und Männer des DTM-Teams von Audi Sport bei Testfahrten und Rennen immer zur rechten Zeit am rechten Ort zu haben: Das liegt allein in den Händen von Stefanie Medele. Die Betriebswirtin aus Neuburg an der Donau organisiert alles für den Einsatz von Spa bis Hockenheim: Hotels, Visa, Flüge, Mietwagen, Shuttles, Catering, Büros, Telefon, Internet, Versicherung, Medizin- und Physiothema, Fahrerlager- und Boxenausweise, selbst den Kraftstoff für die sechs Audi RS 5 DTM.

„Da braucht man einen sehr guten Überblick und einen sehr langen Geduldsfaden“, sagt Medele. Immer flexibel auf Termin- und Planänderungen zu reagieren ist für sie ebenfalls eine zentrale Eigenschaft und in der von der Corona-Pandemie geprägten Saison 2020 besonders gefragt. Perfektes Englisch ist ohnehin Grundvoraussetzung.



„Es ist toll, bei meiner Arbeit mit so vielen verschiedenen Menschen, Betrieben, Behörden, Ländern und Kulturkreisen direkten Kontakt zu haben“, so Medele. Mit 14 Dienstjahren ist sie eine der erfahrensten Mitarbeiterinnen von Audi Sport.

Entwicklung Chassis/Karosserie und Koordination Konstruktion. Benedikt Brunninger hat zwei Aufgaben bei Audi Sport: Der Maschinenbau-Ingenieur aus Ingolstadt entwickelt mit vier Kollegen das Chassis und die Karosserie des Audi RS 5 DTM. Nach der Einführung der Turbo-Technologie in der DTM im Jahr 2019 waren für die Abschiedssaison 2020 nur sehr begrenzt konstruktive Änderungen erlaubt. Brunninger koordiniert ferner die Zusammenarbeit mit den beiden anderen Konstruktionsbereichen bei Audi Sport, den Abteilungen Elektrik und Komplettfahrzeug.

„Außerdem bin ich der erste technische Ansprechpartner für unsere drei Werksteams und unser Kundenteam“, ergänzt Brunninger. Weil Audi seine DTM-Werkswagen nach jedem Rennwochenende komplett zerlegen und neu aufbauen lässt, gibt es permanent Nachfragen. In der Technical Working Group der DTM vertritt Konstrukteur Brunninger Audi, diskutiert dort mit DMSB, ITR und anderen Herstellern regelmäßig das Reglement.

Die größte berufliche Motivation für ihn? Brunninger: „Motorsport gibt dir auf der Strecke und auf der Stoppuhr permanent Feedback. Und dort muss es immer vorwärts gehen.“

Elektrik und Elektronik. Gabriel Foddis ist verantwortlich für den störungsfreien Stromfluss in allen Audi RS 5 DTM. Sämtliche Leitungen und Kontakte, Steuergeräte und Sensoren, Funk- und Mess-Equipment, auch die Lenkräder mit ihren zahlreichen Schaltern, Reglern und Anzeigen prüft er. Seit mehr als 30 Jahren ist der E-Fachmann aus Ingolstadt bei Audi Sport beschäftigt. „Alles, was zur Revision kommt, checke ich mit einem Konstruktionskollegen. Wir entscheiden immer gemeinsam, was repariert oder durch ein neues Bauteil ersetzt wird“, erklärt Foddis.

Sich einzig und allein auf das Teileprüfen konzentrieren zu können, das ist für ihn seine wichtigste Jobkompetenz. „Fehler im E-System siehst du selten auf den ersten Blick, also musst du dich beim Suchen total fokussieren und alles andere ausblenden“, weiß Foddis. „Im Motorsport gibt es eben kein Später oder Morgen, sondern nur sofort und schnell.“

Der allererste Startversuch eines von Grund auf neu entwickelten Audi-Rennwagens ist für Gabriel Foddis einer der schönsten Momente seiner Arbeit. „Da bist du den



Tränen nahe, wie an dem Tag, wenn dein Kind zum ersten Mal läuft“, beschreibt er seine Premieren-Gefühle.

Strategie. Fredrik Åhslund entscheidet als Chefstrategie von Audi Sport mit über das Rennergebnis. Im Ingenieurs-Truck überwacht der IT-Spezialist an zehn Bildschirmen und fünf Laptops Training, Qualifying und Rennen aller DTM-Piloten. Aus der Masse an Daten erstellt er mit der von ihm selbst entwickelten Analyse-Software laufend neue Prognosen. Und funkt jede neue Entscheidungsempfehlung an Audi-Motorsportchef Dieter Gass und DTM-Projektleiter Andreas Roos sowie an die Einsatzmanager von Abt Sportsline, Phoenix, Rosberg und WRT.

„Genauso wichtig wie Daten ist Erfahrung“, sagt Åhslund. Der Computerfachmann aus Falun in Schweden kann Autorennen „lesen“. Entscheidend ist meist, den bestmöglichen Moment für die Pflichtboxenstopps zu erkennen: „Das ist Hochspannung pur. Du darfst nichts verpassen, selbst wenn einer deiner Fahrer nur einen Moment langsamer wird oder ein Gegner minimal aufholt.“

Fredrik Åhslund kam vor 20 Jahren mit dem späteren DTM-Champion Mattias Ekström ins Audi Sport Team Abt Sportsline und wechselte 2012 zu Audi Sport. Zwischen den Rennen entwickelt der Strategie-Experte zu Hause in Schweden im eigenen IT-Unternehmen Hard- und Software.



DTM-Events 2020

Sechs Strecken, 18 Rennen

Der DTM-Champion 2020 wird bei neun Events in drei europäischen Ländern ermittelt. Bedingt durch die Corona-Pandemie ergibt sich ein Ausnahmekalender.

Ursprünglich hatte sich die DTM für 2020 ein ehrgeiziges Programm mit Terminen in Deutschland, Belgien, Großbritannien, Italien, den Niederlanden, Russland und Schweden zum Ziel gesetzt. Die Umstände der Pandemie zwingen die Verantwortlichen nun zu einem sehr kompakten Kalender von neun Veranstaltungen auf sechs Kursen innerhalb von nur 14 Wochen. Nach 15 Jahren Abwesenheit kehrt die DTM auf den legendären Ardennenkurs von Spa-Francorchamps zurück und bestreitet dort am ersten August-Wochenende ihren Auftakt. An zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden starten die Rennwagen auf dem Lausitzring rund eine Autostunde südlich von Berlin, bevor die DTM auf den Kurs von Assen in den Niederlanden zurückkehrt. Unmittelbar danach stehen am Nürburgring zwei Läufe im Programm, sodass die Fahrer an drei aufeinanderfolgenden Wochenenden insgesamt sechs DTM-Rennen fahren. Dabei starten die Rennwagen im September in der Eifel zunächst auf der Grand-Prix-Strecke, danach auf der Kurzanbindung. Seit dem Premierenjahr 1984 zählt der Nürburgring zum Kalender der DTM. Im Oktober freuen sich die Fans im belgischen Zolder auf zwei Besuche innerhalb von nur einer Woche, bevor Hockenheim im November das schon traditionelle Saisonfinale markiert.

Bei allen Veranstaltungen bietet die DTM ein umfangreiches Rahmenprogramm mit wechselnden Rennserien, darunter die neue DTM Trophy für seriennahe GT-Sportwagen und die Clubsport-Rennserie GTC Race.



Termine

DTM-Events 2020

01.08. – 02.08.	Spa-Francorchamps (B)
14.08. – 16.08.	Lausitzring (D)
21.08. – 23.08.	Lausitzring (D)
04.09. – 06.09.	Assen (NL)
11.09. – 13.09.	Nürburgring Grand Prix (D)
18.09. – 20.09.	Nürburgring Sprint (D)
09.10. – 11.10.	Zolder (B)
16.10. – 18.10.	Zolder (B)
06.11. – 08.11.	Hockenheimring (D)



1.+2. Lauf

Spa-Francorchamps (B)

Zahlen, Daten, Fakten

Rennen 1: Samstag, 1. August

Rennen 2: Sonntag, 2. August

Streckenlänge: 7,004 Kilometer

DTM-Rundenrekord Qualifying: René Rast (Audi), 2.04,199 Sek. (2020)

DTM-Rundenrekord Rennen: René Rast (Audi), 2.08,715 Sek. (2020)

Audi-Siege bei der DTM in Spa

2020 (Samstag) Nico Müller, Audi RS 5 DTM; 2020 (Sonntag) René Rast, Audi RS 5 DTM

Infos zum Event

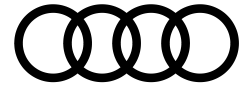
Der Kurs von Spa liegt unweit der deutsch-belgischen Grenze, rund 50 Kilometer südwestlich von Aachen in den Ardennen. Die Grand-Prix-Strecke gilt mit ihren Höhenunterschieden und dem sensationellen, sieben Kilometer langen Verlauf als eine der schönsten Fahrerstrecken in Europa. Erstmals seit 2005 gastiert die DTM dort wieder.

Rahmenprogramm

DTM Trophy

Streckenbeschreibung von Loïc Duval

„In Spa bin ich jahrelang mit den Le-Mans-Prototypen gestartet, unter anderem fünf Mal mit Audi. 2012 habe ich dort bei Wechselwetter in einem spannenden Rennen einen Sieg im Audi R18 ultra gefeiert, 2016 erneut gewonnen und dazwischen noch zwei zweite Plätze eingefahren. Es ist eine sagenhafte Fahrerstrecke mit vielen Höhenunterschieden, die auch in der DTM richtig Spaß machen. Diese legendäre Achterbahn ist unheimlich schnell, ein richtiger Oldschool-Kurs. Das erlaubt uns einen sehr flüssigen Rhythmus, aber natürlich gibt es mit der Schikane und der Spitzkehre auch sehr enge Stellen. Dadurch sollten sich schöne Duelle und Überholmöglichkeiten ergeben. Die Region in den Ardennen hat Belgien, Deutschland und die Niederlande als Einzugsgebiete, wo der Motorsport sehr hoch im Kurs steht. Neben all den positiven Aspekten ist die Strecke leider auch mit einer schlechten persönlichen Erinnerung verbunden: Ich habe im vergangenen Jahr in Spa meinen guten Freund Anthoine Hubert bei einem Rennunfall verloren.“



3.+4. Lauf

Lausitzring (D)

Zahlen, Daten, Fakten

Rennen 1: Samstag, 15. August

Rennen 2: Sonntag, 16. August

Streckenlänge: 3,478 Kilometer

DTM-Rundenrekord Qualifying: Lucas Auer (Mercedes), 1.16,193 Min. (2017)

DTM-Rundenrekord Rennen: René Rast (Audi), 1.17,098 Min. (2017)

Audi-Siege bei der DTM auf dem Lausitzring

2004 Mattias Ekström, Audi A4 DTM; 2005 Mattias Ekström, Audi A4 DTM; 2011 Martin Tomczyk, Audi A4 DTM; 2015 (beide Rennen) Jamie Green, Audi RS 5 DTM; 2016 (Samstag) Miguel Molina, Audi RS 5 DTM; 2017 (Sonntag) Jamie Green, Audi RS 5 DTM; 2019 (Samstag) Nico Müller, Audi RS 5 DTM; 2019 (Sonntag) René Rast, Audi RS 5 DTM

Infos zum Event

Der Lausitzring ist seit 2000 Schauplatz von DTM-Rennen. Die DTM nutzt Teile des Triovals und das Infield. Für den weitreichenden Blick über die Anlage und eine einzigartige Atmosphäre sorgt die steil aufsteigende Haupttribüne gegenüber der Boxengasse. Am ersten von zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden in der Lausitz startet die DTM auf der kurzen Variante von 3,478 Kilometern.

Rahmenprogramm

Tourenwagen Classics

Streckenbeschreibung von Jamie Green

„Der Lausitzring ist eine Strecke, auf der ich schon viele Erfolge gefeiert habe – vor allem mit Audi. Ich war dort immer schnell, habe dreimal gewonnen und letztes Jahr eine Pole-Position erzielt. Für die erste von zwei Veranstaltungen kehren wir auf die kurze Variante zurück, die wir zuletzt 2017 gefahren sind. Sie bietet nicht so viele Überholmöglichkeiten wie die längere Variante, die wir eine Woche später fahren – also kommt es noch stärker auf die beiden Qualifyings an, um sich mit guten Startpositionen seine Chancen in den Rennen zu sichern.“



5.+6. Lauf

Lausitzring (D)

Zahlen, Daten, Fakten

Rennen 1: Samstag, 22. August

Rennen 2: Sonntag, 23. August

Streckenlänge: 4,570 Kilometer

DTM-Rundenrekord Qualifying: René Rast (Audi), 1.35,241 Min. (2019)

DTM-Rundenrekord Rennen: Philipp Eng (BMW), 1.37,897 Min. (2019)

Audi-Siege bei der DTM auf dem Lausitzring

2004 Mattias Ekström, Audi A4 DTM; 2005 Mattias Ekström, Audi A4 DTM; 2011 Martin Tomczyk, Audi A4 DTM; 2015 (beide Rennen) Jamie Green, Audi RS 5 DTM; 2016 (Samstag) Miguel Molina, Audi RS 5 DTM; 2017 (Sonntag) Jamie Green, Audi RS 5 DTM; 2019 (Samstag) Nico Müller, Audi RS 5 DTM; 2019 (Sonntag) René Rast, Audi RS 5 DTM

Infos zum Event

Der Lausitzring ist seit 2000 Schauplatz von DTM-Rennen. Die DTM nutzt Teile des Triovals und das Infield. Für den weitreichenden Blick über die Anlage und eine einzigartige Atmosphäre sorgt die steil aufsteigende Haupttribüne gegenüber der Boxengasse.

Rahmenprogramm

GTC Race, DTM Trophy

Streckenbeschreibung von Jamie Green

„Der Lausitzring ist eine Strecke, auf der ich schon viele Erfolge gefeiert habe – vor allem mit Audi. Ich war dort immer schnell, habe dreimal gewonnen und letztes Jahr eine Pole-Position erzielt. Ich mag vor allem die lange Streckenvariante, die wir mit der DTM seit 2018 wieder fahren. Sie ist technisch anspruchsvoller und bietet mehr Überholmöglichkeiten.“



7.+8. Lauf

Assen (NL)

Zahlen, Daten, Fakten

Rennen 1: Samstag, 5. September

Rennen 2: Sonntag, 6. September

Streckenlänge: 4,555 Kilometer

DTM-Rundenrekord Qualifying: René Rast (Audi), 1.24,849 Min. (2019)

DTM-Rundenrekord Rennen: Philipp Eng (BMW), 1.27,860 Min. (2019)

Audi-Siege bei der DTM in Assen

2019 (Sonntag) Mike Rockenfeller, Audi RS 5 DTM

Infos zum Event

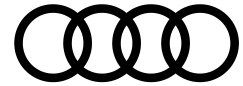
Der TT Circuit im niederländischen Assen ist vor allem als Motorrad-Rennstrecke bekannt und war 2019 erstmals Schauplatz einer DTM-Veranstaltung. Die Fans nennen den beliebten Traditionskurs ehrfürchtig „Cathedral of Speed“ (Kathedrale der Geschwindigkeit).

Rahmenprogramm

Belcar Endurance Championship, Tourenwagen Classics

Streckenbeschreibung von Mike Rockenfeller

„Auf Assen freue ich mich aus verschiedenen Gründen. Letztes Jahr habe ich dort ja eines der beiden Rennen gewonnen. Aber ich fahre grundsätzlich sehr, sehr gerne in Holland. Assen, diese typische Motorrad-Rennstrecke mit ihren flachen Randsteinen, macht einfach Spaß. Vor allem, weil man auf ihr gut überholen kann. Und: Die richtige Behandlung der Reifen ist und bleibt da ein ganz wichtiger Schlüssel zum Erfolg.“



9.+10. Lauf

Nürburgring Grand Prix (D)

Zahlen, Daten, Fakten

Rennen 1: Samstag, 12. September

Rennen 2: Sonntag, 13. September

Streckenlänge: 5,148 Kilometer

DTM-Rundenrekord Qualifying: –

DTM-Rundenrekord Rennen: –

Audi-Siege bei der DTM auf dem Nürburgring

1990 Walter Röhrl, Audi V8 quattro; 1992 Frank Biela, Audi V8 quattro; 2001 (beide Rennen) Laurent Aiello, Abt-Audi TT-R; 2003 Laurent Aiello, Abt-Audi TT-R; 2005 Mattias Ekström, Audi A4 DTM; 2007 Martin Tomczyk, Audi A4 DTM; 2009 Martin Tomczyk, Audi A4 DTM; 2011 Mattias Ekström, Audi A4 DTM; 2015 (Sonntag) Miguel Molina, Audi RS 5 DTM; 2016 (Sonntag) Edoardo Mortara, Audi RS 5 DTM; 2018 (Samstag und Sonntag) René Rast, Audi RS 5 DTM; 2019 (Samstag) René Rast, Audi RS 5 DTM; 2019 (Sonntag), Jamie Green, Audi RS 5 DTM

Infos zum Event

Zuletzt war die DTM 2001 an zwei Wochenenden auf dem Nürburgring am Start – damals ebenfalls zunächst auf der Grand-Prix-Strecke und später auf der Kurzanbindung. Die Rundenzeiten lassen sich allerdings nicht mehr vergleichen, denn seit einem Streckenumbau mit der Einbindung der Arena ist der Kurs 592 Meter länger. An zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden startet die DTM in diesem Jahr zunächst auf der langen Variante, dann auf der Kurzanbindung.

Rahmenprogramm

Porsche Carrera Cup Benelux, GTC Race, Lotus Cup Europe, DTM Trophy

Streckenbeschreibung von René Rast

„Zum Nürburgring habe ich schon lange eine ganz besondere Beziehung. Auf keiner Rennstrecke bin ich wohl öfter gefahren als dort. Ich habe auf dem Nürburgring das 24-Stunden-Rennen gewonnen und zuletzt meinen zweiten DTM-Titel. Also verbinde ich mit der sogenannten Grünen Hölle viele eindrucksvolle und schöne Momente und Emotionen. Zum ersten Mal seit langer Zeit fährt die DTM wieder auf dem Grand-Prix-Kurs, den ich natürlich vom 24-Stunden-Rennen bestens kenne. Ich bin schon sehr gespannt darauf, diese Variante nun mit dem Audi RS 5 DTM zu befahren.“



11.+12. Lauf

Nürburgring Sprint (D)

Zahlen, Daten, Fakten

Rennen 1: Samstag, 19. September

Rennen 2: Sonntag 20. September

Streckenlänge: 3,629 Kilometer

DTM-Rundenrekord Qualifying: René Rast (Audi), 1.19,642 Min. (2019)

DTM-Rundenrekord Rennen: René Rast (Audi), 1.21,358 Min. (2019)

Audi-Siege bei der DTM auf dem Nürburgring

1990 Walter Röhrl, Audi V8 quattro; 1992 Frank Biela, Audi V8 quattro; 2001 (beide Rennen) Laurent Aiello, Abt-Audi TT-R; 2003 Laurent Aiello, Abt-Audi TT-R; 2005 Mattias Ekström, Audi A4 DTM; 2007 Martin Tomczyk, Audi A4 DTM; 2009 Martin Tomczyk, Audi A4 DTM; 2011 Mattias Ekström, Audi A4 DTM; 2015 (Sonntag) Miguel Molina, Audi RS 5 DTM; 2016 (Sonntag) Edoardo Mortara, Audi RS 5 DTM; 2018 (Samstag und Sonntag) René Rast, Audi RS 5 DTM; 2019 (Samstag) René Rast, Audi RS 5 DTM; 2019 (Sonntag), Jamie Green, Audi RS 5 DTM

Infos zum Event

Der Nürburgring war schon immer ein Fixpunkt im DTM-Kalender. Seit August 2001 fährt die DTM ihre Rennen auf der kürzesten Streckenvariante, dem Sprintkurs. Im Abstand von nur einer Woche startet die DTM nun gleich zweimal in der Eifel.

Rahmenprogramm

Tourenwagen Classics, DTM Trophy

Streckenbeschreibung von René Rast

„Zum Nürburgring habe ich schon lange eine ganz besondere Beziehung. Auf keiner Rennstrecke bin ich wohl öfter gefahren als dort. Ich habe auf dem Nürburgring das 24-Stunden-Rennen gewonnen und zuletzt meinen zweiten DTM-Titel. Also verbinde ich mit der sogenannten Grünen Hölle viele eindrucksvolle und schöne Momente und Emotionen. Der Sprintkurs des Nürburgrings, den wir mit der DTM traditionell fahren, ist technisch sehr anspruchsvoll. Die meisten Kurven ermöglichen mittelschnelles Tempo. Da musst du sehr präzise fahren und am Kurvenausgang den optimalen Schwung mitnehmen. Das ist entscheidend und liegt mir.“



13.+14. Lauf

Zolder (B)

Zahlen, Daten, Fakten

Rennen 1: Samstag, 10. Oktober

Rennen 2: Sonntag, 11. Oktober

Streckenlänge: 4,003 Kilometer

DTM-Rundenrekord Qualifying: Marco Wittmann (BMW), 1.21,307 Min. (2019)

DTM-Rundenrekord Rennen: Philipp Eng (BMW), 1.23,600 Min. (2019)

Audi-Siege bei der DTM in Zolder

2002 Laurent Aiello, Abt-Audi TT-R; 2019 (Sonntag) René Rast, Audi RS 5 DTM

Infos zum Event

Der „Bergische Löwe“ in Zolder war 1984 Schauplatz des ersten DTM-Rennens überhaupt. 17 Jahre nach dem letzten DTM-Gastspiel in Zolder kehrte die DTM 2019 auf die belgische Rennstrecke zurück. Der einstige Grand-Prix-Kurs liegt nur knapp eine Autostunde von der deutschen Grenze entfernt.

Rahmenprogramm

GTC Race, Tourenwagen Classics

Streckenbeschreibung von Robin Frijns

„Zolder ist für mich eine Miniversion der Nürburgring-Nordschleife. Zum einen geht es im hinteren Teil der Strecke steil bergauf und bergab. Zum anderen ist dieser Kurs mit Ausnahme der Haarnadel ebenfalls sehr flüssig zu fahren. Da kommst du wie am Nürburgring und wie beim Skifahren in einen permanenten Flow. Traditionell und generell werden in Zolder die Bremsen sehr stark beansprucht. Die Turboautos der DTM mit ihrer enormen Power beanspruchen dort aber auch die Reifen ganz besonders, vor allem beim Beschleunigen.“



15.+16. Lauf

Zolder 2 (B)

Zahlen, Daten, Fakten

Rennen 1: Samstag, 17. Oktober

Rennen 2: Sonntag, 18. Oktober

Streckenlänge: 4,003 Kilometer

DTM-Rundenrekord Qualifying: Marco Wittmann (BMW), 1.21,307 Min. (2019)

DTM-Rundenrekord Rennen: Philipp Eng (BMW), 1.23,600 Min. (2019)

Audi-Siege bei der DTM in Zolder

2002 Laurent Aiello, Abt-Audi TT-R; 2019 (Sonntag) René Rast, Audi RS 5 DTM

Infos zum Event

Der „Bergische Löwe“ in Zolder war 1984 Schauplatz des ersten DTM-Rennens überhaupt. 17 Jahre nach dem letzten DTM-Gastspiel in Zolder kehrte die DTM 2019 auf die belgische Rennstrecke zurück. Der einstige Grand-Prix-Kurs liegt nur knapp eine Autostunde von der deutschen Grenze entfernt.

Rahmenprogramm

Belcar Endurance Championship, DTM Trophy

Streckenbeschreibung von Robin Frijns

„Zolder ist für mich eine Miniversion der Nürburgring-Nordschleife. Zum einen geht es im hinteren Teil der Strecke steil bergauf und bergab. Zum anderen ist dieser Kurs mit Ausnahme der Haarnadel ebenfalls sehr flüssig zu fahren. Da kommst du wie am Nürburgring und wie beim Skifahren in einen permanenten Flow. Traditionell und generell werden in Zolder die Bremsen sehr stark beansprucht. Die Turboautos der DTM mit ihrer enormen Power beanspruchen dort aber auch die Reifen ganz besonders, vor allem beim Beschleunigen.“



17.+18. Lauf

Hockenheim (D)

Zahlen, Daten, Fakten

Rennen 1: Samstag, 7. November

Rennen 2: Sonntag, 8. November

Streckenlänge: 4,574 Kilometer

DTM-Rundenrekord Qualifying: Philipp Eng (BMW), 1.28,972 Min. (2019)

DTM-Rundenrekord Rennen: Pietro Fittipaldi (Audi), 1.30,401 Min. (2019)

Audi-Siege beim DTM-Finale in Hockenheim

1990 (beide Rennen) Hans-Joachim Stuck, Audi V8 quattro; 1991 (beide Rennen) Frank Biela, Audi V8 quattro; 2008 Timo Scheider, Audi A4 DTM; 2014 Mattias Ekström, Audi RS 5 DTM; 2015 (Samstag) Timo Scheider, Audi RS 5 DTM; 2015 (Sonntag) Jamie Green, Audi RS 5 DTM; 2016 (Samstag) Miguel Molina, Audi RS 5 DTM; 2016 (Sonntag) Edoardo Mortara, Audi RS 5 DTM; 2017 (Samstag) Jamie Green, Audi RS 5 DTM; 2018 (Samstag und Sonntag) René Rast, Audi RS 5 DTM; 2019 (Samstag) René Rast, Audi RS 5 DTM; 2019 (Sonntag) Nico Müller, Audi RS 5 DTM

Audi-Siege beim DTM-Auftakt in Hockenheim

2002 Laurent Aiello, Abt-Audi TT-R; 2007 Mattias Ekström, Audi A4 DTM; 2008 Mattias Ekström, Audi A4 DTM; 2009 Tom Kristensen, Audi A4 DTM; 2015 (Samstag) Jamie Green, Audi RS 5 DTM; 2015 (Sonntag) Mattias Ekström, Audi RS 5 DTM; 2016 (Samstag) Edoardo Mortara, Audi RS 5 DTM; 2017 (Sonntag) Jamie Green, Audi RS 5 DTM; 2019 (Sonntag) René Rast, Audi RS 5 DTM

Infos zum Event

Hockenheim ist traditioneller Schauplatz des DTM-Finales. Von 1995 bis 2019 war die DTM zur Saisoneroöffnung ebenfalls im badischen Motodrom zu Gast.

Rahmenprogramm

GTC Race, DTM Trophy, Formula Renault Eurocup

Streckenbeschreibung von Nico Müller

„Hockenheim ist die Paradestrecke der DTM. Nirgendwo sonst ist die DTM bisher öfter gefahren. Schade, dass wir dort 2020 nur noch bei einem statt bei den traditionellen zwei Terminen antreten. Der Kurs liegt nah an der Schweiz, dieses Event ist daher für mich eine Art Heimrennen. Der Grand-Prix-Kurs mit seinem Motodrom hat alles, was mein Rennfahrerherz begehrt: schnelle Kurven, eine lange Vollgaspassage, mehrere



Ausbremszonen und vor allem den fahrtechnisch sehr anspruchsvollen letzten Sektor mit diversen Kurvenkombinationen.“



Audi-Erfolgsbilanz in der DTM

Elf Fahrer-, fünf Herstellertitel, mehr als 100 Siege

Audi blickt auf eine erfolgreiche Vergangenheit in der DTM zurück. Mit allen drei Meistertiteln, zahlreichen Podiumsplatzierungen und vielen weiteren Rekorden war 2019 die bisher erfolgreichste Saison der Unternehmensgeschichte in der DTM.

Schon beim ersten Auftritt in der DTM zu Beginn der 1990er-Jahre hinterließ Audi Sport einen nachhaltigen Eindruck: Mit dem für einen Tourenwagen riesigen Audi V8 quattro holten Hans-Joachim Stuck und Frank Biela auf Anhieb gleich zweimal in Folge den DTM-Titel.

Nach dem Comeback der DTM im Jahr 2000 sorgte das Team Abt Sportsline 2002 mit einem in Eigenregie entwickelten Coupé auf Basis des Audi TT für Furore. Laurent Aiello gelang eine Sensation: Er setzte sich gegen die Werksteams von Mercedes-Benz und Opel durch und holte für Audi den dritten DTM-Titel.

Auch die werkseitige Rückkehr der Vier Ringe in die DTM war von Erfolg gekrönt: Mattias Ekström gewann 2004 mit dem neuen Audi A4 DTM die Meisterschaft. Hersteller- und Teamwertung gingen ebenfalls an Audi. Mit fünf Fahrertiteln in nur acht Jahren ist der A4 DTM bis heute der erfolgreichste DTM-Rennwagen von Audi. Mattias Ekström und Timo Scheider holten 2007, 2008 und 2009 mit dem A4 DTM drei Titel in Folge und damit den bisher einzigen Titelhatrick eines Automobilherstellers in der Rennserie. Im letzten Jahr des A4 DTM gewann Martin Tomczyk 2011 einen weiteren DTM-Titel für Audi.

Mit dem Audi RS 5 DTM schreibt Audi die Erfolgsgeschichte in der DTM fort. Von 2013 bis 2019 gelangen bei 107 Renneinsätzen 47 Siege, 37 Pole-Positions und 54 schnellste Rennrunden. Mike Rockenfeller holte 2013 den neunten DTM-Fahrertitel für Audi, René Rast 2017 als Rookie sensationell Titel Nummer zehn. 2018 feierte Audi den 100. Rennsieg in der DTM. Zudem schrieb René Rast mit Audi DTM-Geschichte: Als erstem DTM-Fahrer gelangen ihm sechs Siege in Folge.

2019 startete die DTM in das erste Jahr mit den neuen Turbomotoren. Für die Marke mit den Vier Ringen war es ein Start nach Maß in die neue Ära der Serie. Zum dritten Mal in seiner DTM-Geschichte gewann Audi alle drei Titel in der Fahrer-, Hersteller- und Teamwertung. Zwölf Siege, zwölf Pole-Positions, zwölf schnellste Runden und 40



von 54 möglichen Podiumsplatzierungen untermauern die erfolgreichste DTM-Saison in der Unternehmensgeschichte.

Ein großer Faktor dieses Erfolgs war René Rast. Der Audi-Pilot gewann seinen zweiten DTM-Titel mit 72 Punkten Vorsprung, dem größten in der DTM-Geschichte. 2019 startete Rast 13-mal aus der ersten Reihe und davon achtmal von der Pole-Position. Rast ist außerdem der erste Pilot, der sich in seinen ersten drei Jahren in der DTM gleich zweimal den Titel sicherte.

Die besten Audi-Fahrer in der DTM

1990 Hans-Joachim Stuck (Champion)

1991 Frank Biela (Champion)

1992 Frank Biela (15. Platz)

2000 Laurent Aiello (16. Platz)

2001 Laurent Aiello (5. Platz)

2002 Laurent Aiello (Champion)

2003 Mattias Ekström (4. Platz)

2004 Mattias Ekström (Champion)

2005 Mattias Ekström (2. Platz)

2006 Tom Kristensen (3. Platz)

2007 Mattias Ekström (Champion)

2008 Timo Scheider (Champion)

2009 Timo Scheider (Champion)

2010 Timo Scheider (4. Platz)

2011 Martin Tomczyk (Champion)

2012 Mike Rockenfeller (4. Platz)

2013 Mike Rockenfeller (Champion)

2014 Mattias Ekström (2. Platz)

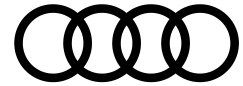
2015 Jamie Green (2. Platz)

2016 Edoardo Mortara (2. Platz)

2017 René Rast (Champion)

2018 René Rast (2. Platz)

2019 René Rast (Champion)



Zahlen und Fakten zum Audi-Engagement in der DTM

Meistertitel Fahrer: 11 (1990, 1991, 2002, 2004, 2007, 2008, 2009, 2011, 2013, 2017, 2019)

Meistertitel Hersteller: 5 (2004, 2014, 2016, 2017, 2019)

Meistertitel Teams: 7 (2004, 2007, 2011, 2013, 2016, 2017, 2019)

Titel-Hattricks Fahrer: 1 (2007, 2008, 2009)

Titel-Triple (Fahrer, Hersteller, Teams): 3 (2004, 2017, 2019)

Jahre: 24 (1990–1992, 2000–2020)

Rennen: 312 (319 inklusive Starts von Privatfahrern vor 1990)

Siege: 116

Podien: 351

Pole-Positions: 108

Schnellste Runden: 114

Fahrzeugtypen: 5 (V8, TT, A4, A5, RS 5)

Piloten: 56



Audi Sport

40 Jahre Vorsprung durch Motorsport

Audi positioniert sich als sportlichster Anbieter im Premium-Segment und hat dafür eine perfekte Basis: den Motorsport. Sportlichkeit, fortschrittliche Technik und emotionales Design sind die Grundlagen für den Erfolg der Marke Audi. Die Gene dafür stammen aus dem Rennsport – seit 1980.

Die Erfolgsstory begann mit dem Audi quattro

Wenn man die Ära vor dem Zweiten Weltkrieg einschließlich der legendären Grand-Prix-Rennwagen der Auto Union in den 1930er-Jahren ausklammert, begann die Motorsport-Geschichte der AUDI AG mit dem Audi quattro. Die überlegenen Siege und zwei Marken- sowie zwei Fahrertitel mit dem „Ur-quattro“ in der Rallye-Weltmeisterschaft zwischen 1982 und 1984 waren ein wichtiger Faktor für den Markterfolg des quattro-Antriebs.

quattro auch auf der Rundstrecke siegreich

Nachdem Audi den Rallye-Sport auf den Kopf gestellt und den Pikes Peak (USA) mit dem Sport quattro dreimal in Folge in Rekordzeit gestürmt hatte, machte Audi den quattro-Antrieb auch auf der Rundstrecke salonfähig: zunächst mit dem Audi 200 quattro und dem Audi 90 quattro IMSA-GTO in den USA, 1990 und 1991 mit zwei Meistertiteln für den Audi V8 quattro in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) – und schließlich auch mit dem A4 bei den seriennahen Super-Tourenwagen. 1996 gewann der Audi A4 quattro Meistertitel in sieben Ländern. Zwischen 2012 und 2016 kehrte der Allradantrieb als e-tron quattro auf die Rennstrecke zurück.

Audi R8 erfolgreichster Le-Mans-Sportwagen der Neuzeit

Nach der Verbannung des überlegenen quattro-Antriebs aus dem Tourenwagen-Sport wechselte Audi zu den Sportprototypen und untermauerte auch in dieser Motorsport-Kategorie 18 Jahre lang seinen Slogan „Vorsprung durch Technik“. Beim Debüt in Le Mans, dem härtesten Langstreckenrennen der Welt, gelang Audi 1999 mit Platz drei auf Anhieb der Sprung auf das Siegerpodest. In den folgenden Jahren war der Audi R8 eine Klasse für sich. Audi schaffte von 2000 bis 2002 einen historischen Hat-trick, auch dank der ab 2001 erstmals eingesetzten TFSI-Technologie, die später ihren Weg in die Serienfertigung fand. 2004 und 2005 holten Kundenteams in Le Mans zwei



weitere Gesamtsiege für Audi. Seinen Platz in der Motorsport-Geschichte sicherte sich der R8 mit insgesamt 63 Siegen in 80 Sportwagen-Rennen.

Mit Turbo-Power das Maß der Dinge in der DTM

Nach dem Sieg von Laurent Aiello 2002 mit dem Abt-Audi TT-R kehrte Audi 2004 werkseitig in die DTM zurück und holte mit Mattias Ekström auf Anhieb den Titel. Auch 2007 triumphierte der Schwede, 2008 und 2009 jeweils Timo Scheider – damit gelang Audi als erstem und bisher einzigem Automobilhersteller in der DTM-Geschichte ein Titelhattrick. Martin Tomczyk komplettierte die Erfolgsstory des Audi A4 DTM in der Saison 2011 mit einem weiteren Titelgewinn – dem insgesamt fünften für den Audi A4 DTM. 2013 holte Mike Rockenfeller mit dem Audi RS 5 DTM den insgesamt neunten DTM-Titel für Audi. In seinem Rookiejahr gelang René Rast 2017 die Sensation mit einem weiteren Titel. Auch 2019 hieß der DTM-Champion René Rast: Im ersten Jahr der neuen Class-1-Rennwagen war der Audi RS 5 DTM mit seinem neu entwickelten Zweiliter-Vierzylinder-Turbomotor das Maß der Dinge. Mit zwölf Siegen, zwölf Pole-Positions, zwölf schnellsten Runden, 40 von 54 möglichen Podiumsplatzierungen und allen drei Meistertiteln gelang der Marke die insgesamt erfolgreichste DTM-Saison der Unternehmensgeschichte.

Pionierleistungen mit TDI-Technik

Eine Pionierleistung und gleichzeitig einen neuerlichen Beweis für „Vorsprung durch Technik“ demonstrierte Audi mit der TDI-Technologie: Der neu konzipierte Audi R10 TDI triumphierte 2006 als erster Rennsportwagen mit Dieselantrieb bei den legendären 24 Stunden von Le Mans. Insgesamt setzte sich die TDI-Technologie acht Mal in Le Mans durch. 2007 und 2008 siegte Audi mit dem R10 TDI erneut an der Sarthe. Zudem gewann Audi mit dem Diesel-Rennwagen dreimal in Folge die American Le Mans Series und 2008 auch die europäische Le Mans Series. Mit dem R15 TDI feierte Audi 2010 einen Dreifachsieg im schnellsten Le-Mans-Rennen aller Zeiten und stellte damit einen neuen Distanzrekord auf, der bis heute Bestand hat. Auch 2011, 2012, 2013 und 2014 setzte sich Audi-TDI-Power in Le Mans durch. 2014 feierte die Marke den 13. Sieg bei nur 16 Teilnahmen. „Vorsprung durch Technik“ beweist Audi auch bei der Energieeffizienz: In der gesamten TDI-Ära reduzierte Audi den Dieserverbrauch innerhalb eines Jahrzehnts um 46 Prozent.

Erster Hybridsieger in Le Mans

Mit dem ersten Sieg eines Hybrid-Rennwagens bei den 24 Stunden von Le Mans gelang Audi beim wichtigsten Langstreckenrennen der Welt 2012 eine weitere Pionierleistung. Dreimal in Folge (2012, 2013 und 2014) blieb der Audi R18 e-tron



quattro in Le Mans ungeschlagen. Viele weitere Innovationen wie das Audi Laserlicht ergänzen die technischen Pionierleistungen. Fahrer- und Markentitel mit dem Hybrid-Sportwagen in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC 2012 und 2013 komplettieren die Bilanz der Sportwagen-Ära von Audi, die 2016 endete.

Erster deutscher Automobilhersteller in der Formel E

Audi war Ende 2017 der erste deutsche Automobilhersteller, der werkseitig in der Formel E an den Start ging. Mit dem Gewinn der Teamwertung und dem zweiten Platz in der Fahrermeisterschaft gelang der Marke in der Saison 2017/2018 mit dem Audi e-tron FE04 ein Traumstart in die rein elektrische Motorsport-Ära des Unternehmens. Mit mehr als 40 Podiumsplatzierungen und über 1.000 Punkten ist Audi Sport ABT Schaeffler das erfolgreichste Team der Formel E.

Audi Sport customer racing für die Kunden der Marke

Mit dem R8 LMS entwickelte Audi Sport customer racing 2009 erstmals gezielt einen Rennwagen für den Einsatz im Kundensport. Der GT3-Sportwagen, der zu mehr als 50 Prozent aus Serienteilen besteht, überzeugte auf Anhieb. Im März 2015 präsentierte Audi Sport die zweite Generation des erfolgreichen GT3-Sportwagens, zur Saison 2019 eine weitere Evolutionsstufe. Die GT3-Sportwagen mit den Vier Ringen haben insgesamt 13-mal ein 24-Stunden-Rennen sowie acht zwölf-Stunden-Rennen gewonnen und mehr als 60 Fahrer-Meisterschaftstitel weltweit eingefahren. Seit 2017 rundet der für die Tourenwagenkategorie TCR konzipierte Audi RS 3 LMS die Palette zur Einsteiger-Ebene hin ab, ein Jahr später folgte mit dem Audi R8 LMS GT4 ein idealer Rennwagen für den Einstieg in den GT-Sport. Seit 2019 erweitert der faszinierende und mit 640 PS leistungsstärkste Kundensport-Rennwagen Audi R8 LMS GT2 das Programm auf nunmehr vier Modelle.



Partner

Die Partner von Audi in der DTM

Im harten Wettbewerb der DTM kann sich Audi auf die Unterstützung international renommierter Partner verlassen.

Akrapovič

Akrapovič ist ein slowenisches Unternehmen im Bereich der Materialtechnologie und entwickelt Premium-Abgasanlagen. Die 1991 gegründete Marke steht für höchste Ansprüche an Design, Leichtbau und merkbliche Leistungssteigerung und die Kreation eines unverkennbaren Abgasanlagen-sounds. 2019 feierten Audi Sport und Akrapovič das zehnjährige Bestehen ihrer Partnerschaft.

Aral Ultimate

Aral Ultimate setzt Maßstäbe bei Leistung und Effizienz. Aral Ultimate 102 und Aral Ultimate Diesel sorgen mit der enthaltenen Anti-Schmutz-Formel für eine sauberere Verbrennung in jedem Motor. Das ermöglicht mehr Leistung und kann den Kraftstoffverbrauch reduzieren – auch im neuen 2.0 TFSI des Audi RS 5 DTM: Aral Ultimate ist bereits im 15. Jahr der exklusive Kraftstoff der DTM.

BMC Airfilter

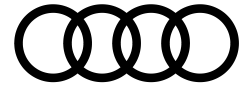
Das italienische Unternehmen BMC steht für die Entwicklung und den Vertrieb von Luftfiltern höchster Qualität – seit 1973 zunächst im Motorradbereich, seit 1991 auch für Automobile. Die heutige BMC-Produktpalette umfasst Sportluftfilter, die den originalen ersetzen, konische Filter zur direkten Ansaugung und eine Carbon Dynamic Airbox.

Castrol EDGE

Seit Ende des 19. Jahrhunderts ist Castrol ein führender Anbieter hochwertiger Motorenöle, darunter gemeinschaftliche Entwicklungen mit Kunden wie Audi. Ein Resultat ist Castrol EDGE, das bisher stärkste Öl des Unternehmens, das einen entscheidenden Anteil daran hat, maximale Performance aus dem neuen 2.0 TFSI des Audi RS 5 DTM zu holen.

MASCOT® WORKWEAR

MASCOT ist ein dänisches Familienunternehmen, das Arbeitskleidung und Sicherheitsschuhe entwickelt, produziert und in die ganze Welt exportiert. MASCOT beschäftigt weltweit über 2.800 Mitarbeiter und wendet sich mit seinen Produkten und Lösungen unter anderem an das Bauhandwerk, Hoch- und Tiefbau sowie Logistik



und Industrie. Die Arbeitskleidung wird in den eigenen, CSR-zertifizierten Produktionsstätten in Vietnam und Laos gefertigt.

MegaRide

Die Software von MegaRide basiert auf Modellen, die an der Universität „Federico II“ in Neapel entwickelt wurden. Der Fokus richtet sich auf die Fahrdynamik und ganz speziell das Zusammenspiel zwischen Reifen und Straße. Zu den Zielen der Partnerschaft zählt die Vorhersage von Grip-Verhältnissen, Thermodynamik und Reifenabbau, um strategische Entscheidungen und die Fahrzeugabstimmung zu optimieren.

porta Möbel

porta Möbel zählt mit seinen rund 8.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu den größten Einrichtungsunternehmen Deutschlands. Wesentliche Grundsätze ihres erfolgreichen Handels: persönliches Engagement, Zuverlässigkeit und Fairness im Umgang mit Kunden, Mitarbeitern und Lieferanten. Diese bilden die Grundlagen für das kontinuierliche Wachstum des Unternehmens.

TWIN BUSCH

TWIN BUSCH ist ein Spezialist für den Bereich professioneller Kraftfahrzeug-Werkstattausrüstung. Der Fokus des mittelständischen Unternehmens liegt in der Hebe- und Reifentechnik. Neben Hebebühnen, Reifenmontagemaschinen und Reifenwuchtmaschinen finden Sie bei TWIN BUSCH viele weitere innovative Produkte rund um den Bereich Kraftfahrzeug-Werkstattausrüstung.

Weitere Partner von Audi in der DTM

Alpinestars

Hersteller von professioneller Rennbekleidung und Lifestyle-Produkten

Gerolsteiner

Mineralwasser und Erfrischungsgetränke in höchster Qualität

Hofmühl

Privatbrauerei mit einer mehr als 500 Jahre alten Braukunst

Riedel Communications

Echtzeitnetzwerke für Video, Audio, Daten und Kommunikation



Kontakte

Audi Kommunikation Motorsport

Stefan Moser

Leiter Kommunikation Motorsport

Tel. +49 (0)841 89-35550
Mobil +49 (0)152 57713467
E-Mail stefan1.moser@audi.de

Virginia Brusch

Pressesprecherin DTM

Tel. +49 (0)841 89-41753
Mobil +49 (0)151 52817968
E-Mail virginia.brusch@audi.de

Texte, Fotos, Videos

www.audi-mediacyenter.com

News online

Twitter @audisport
Facebook @AudiSport
Instagram @audisport
Website www.audi.com/dtm