



**Kommunikation Motorsport**

Daniel Schuster

Telefon: +49 841 89-38009

E-Mail: [daniel2.schuster@audi.de](mailto:daniel2.schuster@audi.de)

[www.audi-mediacyenter.com](http://www.audi-mediacyenter.com)

Oktober 2019

**MOTORSPORT-INFORMATION**

**Audi in der Formel E 2019/2020**

▶ Audi in der Formel E 2019/2020	2
▶ Elektromobilität bei Audi	4
▶ Der Audi e-tron FE06 für die Formel E	6
▶ Technische Daten Audi e-tron FE06	9
▶ Daniel Abt	10
▶ Lucas di Grassi	11
▶ Statistik Audi-Fahrer	12
▶ Saison 2019/2020	13
▶ Termine	14
▶ Partner	15
▶ Audi-Motorsport-Historie	18
▶ Kontakte	21



Audi in der Formel E 2019/2020

## **Racing for a reason**

**2019 starten Daniel Abt und Lucas di Grassi in ihre sechste gemeinsame Formel-E-Saison. Kein anderes Duo in der rein elektrischen Rennserie hat so viele Rennen Seite an Seite bestritten. Und keines war dabei so erfolgreich: Mit 40 Podiumsplatzierungen und über 1.000 Punkten ist Audi Sport ABT Schaeffler das erfolgreichste Team der Formel E. Diesen Platz an der Spitze will die Audi-Werksmannschaft verteidigen.**

Audi war Ende 2017 als erster deutscher Automobilhersteller werkseitig in die Formel E eingestiegen und hatte in seiner ersten Saison mit dem Gewinn der Teamwertung und dem zweiten Platz in der Fahrermeisterschaft einen Traumstart in die rein elektrische Motorsport-Ära des Unternehmens hingelegt. Nach dem denkbar knappen zweiten Platz in der fünften Saison geht Audi Sport ABT Schaeffler als Herausforderer in die 14 Saisonrennen. Und formuliert ebenso klare wie ehrgeizige Ziele: „Wir wollen erneut um die Titel in der Fahrer- und Teamwertung kämpfen“, sagt Teamchef Allan McNish.

Das Engagement in der Formel E passt perfekt zur „Roadmap E“ von Audi auf der Straße: Bis zum Jahr 2025 will die Marke mehr als 30 elektrifizierte Modelle auf den Markt bringen. Den Anfang machte 2018 der rein elektrische Audi e-tron, es folgt die Sportback-Variante und 2020 mit dem e-tron GT das spektakuläre sportliche Pendant. McNish: „Wettbewerb auf der Rennstrecke, um die Entwicklung für die Kunden zu beschleunigen – diese Kombination ist in der DNA von Audi fest verankert.“

Mit zwölf Teams, 24 Fahrern und insgesamt zehn Herstellern – darunter die vier deutschen Premiummarken Audi, BMW, Porsche und Mercedes – erwartet die Fans die wohl spannendste Saison aller Zeiten. Als Gründungsmitglied der Formel E stellt sich Audi Sport ABT Schaeffler den alten und neuen Konkurrenten mit einem bewährten Team: Daniel Abt und Lucas di Grassi haben als einziges Duo alle bisherigen Rennen der Formel E in einem Team bestritten und gehen gemeinsam in die sechste Saison. „Diese Konstanz und die eingespielte Zusammenarbeit innerhalb unserer Mannschaft sind unsere großen Stärken in einer so dynamischen und lebhaften Meisterschaft wie der Formel E“, sagt Allan McNish.

Konstanz und vertrauensvolle Zusammenarbeit auf höchstem Niveau zählten auch bei der Entwicklung des Audi e-tron FE06 zu den tragenden Säulen. Seit die Kreation des Antriebsstrangs zur zweiten Saison freigestellt wurde, ist Schaeffler Technologiepartner des Teams und zeichnet erneut gemeinsam mit Audi für das Herzstück des Rennautos verantwortlich. Die Vorbereitung und den Einsatz an der



Rennstrecke übernimmt erneut ABT Sportsline. Die Kemptener waren von 2014 bis 2017 als Privatteam in der Formel E erfolgreich und haben ihren Startplatz dann an Audi übergeben. Neu ist seit der vergangenen Saison die Zusammenarbeit mit dem Kundenteam Envision Virgin Racing. Das britische Rennteam setzt zwei weitere Audi e-tron FE06 ein.



Elektromobilität bei Audi

## **Roadmap E: Audi im Zeichen der Elektromobilität**

**Audi wandelt sich zum Anbieter elektrischer Mobilität. Bis zum Jahr 2025 will die Marke mehr als 30 elektrifizierte Modelle auf den Markt bringen, die für einen Anteil von 40 Prozent am Absatz stehen. Damit schlägt Audi konsequent den Weg nachhaltiger Mobilität ein.**

Audi wird zum Anbieter ganzheitlich CO<sub>2</sub>-neutraler Premium-Mobilität – mit dem Ziel, dabei im Wettbewerb die Führungsrolle zu übernehmen. Dazu beschleunigt der Hersteller seine Elektrifizierungs-Roadmap und unternehmensweite Dekarbonisierung. Bereits bis 2025 soll sich der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der Fahrzeug-Flotte über den gesamten Lebenszyklus hinweg um 30 Prozent gegenüber 2015 verringern.

Nachhaltige Mobilität steht für moderne Premium-Kunden zunehmend im Fokus. Daher ist es nur konsequent, dass Elektromobilität einen der wesentlichen Eckpfeiler der neuen Markenstrategie bildet. 50 Prozent seines Marketingbudgets hat Audi künftig für Themen rund um die Elektromobilität reserviert. Das Unternehmen will die neue Antriebsform für die Kunden auch emotional noch stärker erlebbar machen, mögliche Vorbehalte abbauen und Begeisterung wecken.

2025 wird das Audi-Portfolio bereits mehr als 30 Modelle mit Elektroantrieb zählen, darunter 20 rein elektrische. Seine Prognose für den Absatz von rein elektrischen Fahrzeugen sowie Modellen mit Plug-in-Hybrid-Antrieben hat Audi erhöht und erwartet nun für 2025 einen Anteil von rund 40 Prozent elektrifizierten Automobilen an den weltweiten Verkäufen.

„Audi ist im Aufbruch. Die Zukunft ist elektrisch, über alle Segmente hinweg. Bis Ende 2020 wollen wir drei weitere Elektroautos am Start haben: den Audi e-tron GT, unser sportlichstes E-Modell, den Q4 e-tron, unseren elektrischen Gamechanger im Kompakt-SUV-Segment, und ein weiteres Highlight: den Audi e-tron Sportback“, sagt Vertriebs- und Marketingvorständin Hildegard Wortmann.

Im Rahmen der konsequenten Fokussierung auf die Elektromobilität richten die Vier Ringe ihr Antriebs-Portfolio gezielt auf die besonderen Anforderungsprofile von Premium-Kunden aus. Mit einem hohen Anteil großer Fahrzeugsegmente, entsprechendem Leistungsanspruch und regelmäßigem Einsatz auf der Langstrecke setzt Audi neben rein elektrischen Fahrzeugen auch auf Plug-in-Hybrid-Antriebe.



Darüber hinaus blickt die Marke bereits weiter in die Zukunft und treibt für den Volkswagen-Konzern die Entwicklung des Brennstoffzellen-Antriebs voran.

Audi hat sich mit seiner unternehmensweiten Nachhaltigkeits-Roadmap zum Ziel gesetzt, den gesamten Fahrzeug-Lebenszyklus sukzessive CO<sub>2</sub>-neutral zu gestalten – von der Herstellung über die Nutzung bis zur Verwertung der Audi-Modelle. Bei konsequenter Reduzierung von CO<sub>2</sub> und der Umstellung auf erneuerbare Energien werden nicht vermeidbare Emissionen kompensiert. Mit der unternehmensweiten Dekarbonisierung soll der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der Fahrzeug-Flotte bereits bis 2025 gegenüber dem Vergleichswert aus 2015 um 30 Prozent reduziert werden. Dazu treibt das Unternehmen die Umsetzung der selbst gesteckten Zielvorgabe voran, bis 2025 alle weltweiten Audi-Produktionsstandorte CO<sub>2</sub>-neutral zu stellen. Bis spätestens 2050 beabsichtigt Audi, unternehmensweit CO<sub>2</sub>-Neutralität zu erreichen.



Audi e-tron FE06

## **Detailarbeit für das entscheidende Zehntel**

**Evolution statt Revolution: Audi hat sich bei der Entwicklung des Audi e-tron FE06 jedes noch so kleine Detail angeschaut. Ergebnis: noch höhere Effizienz, weniger Gewicht, optimiertes Packaging und eine verbesserte Bedienbarkeit der Software. Wichtige Bausteine auf dem Weg zu einem perfekten Renntag für Daniel Abt und Lucas di Grassi sind außerdem Testfahrten und eine perfektionierte Simulation.**

Das enge Reglement der Formel E ist Fluch und Segen zugleich: Segen, weil es eine größtmögliche Leistungsdichte der Teams und Fahrzeugkonzepte schafft und damit spannende Rennen garantiert. Und Fluch, weil neue Entwicklungen für die Ingenieure akribische Detailarbeit bedeuten. Die perfekte Herausforderung für Tristan Summerscale und sein Team. Der Projektleiter Formel E bei Audi sagt: „Wenn wir jedes von 2.000 Puzzleteilchen auch nur ein kleines bisschen optimieren, gewinnen wir damit am Ende vielleicht die entscheidende Zehntelsekunde.“

Neben der Software ist der Antriebsstrang der einzige Bereich des Formel-E-Autos, den die Hersteller frei entwickeln können. Er besteht aus Motor, Inverter, Getriebe und Teilen des Hinterachsenfahrwerks. Die Motor-Generator-Unit namens Audi Schaeffler MGU04 haben Audi und Technologiepartner Schaeffler wie in den Jahren zuvor gemeinsam entwickelt. „Bei einem Wirkungsgrad in einem Bereich von mehr als 90 Prozent bewegen wir uns in Sachen Effizienz schon am Limit. Trotzdem waren, genau wie bei der Dynamik der MGU und des Inverters, noch kleine Schritte möglich“, sagt Tristan Summerscale.

Gelungen sind den Ingenieuren eine weitere Gewichtsreduzierung des Antriebsstrangs und eine Optimierung des sogenannten Packagings. So bezeichnet man die Anordnung und Zugänglichkeit der einzelnen Komponenten. „Der Zeitplan eines Renntags in der Formel E ist extrem eng gesteckt: Es gibt wenig Fahrzeit und meist nur kurze Pausen zwischen den einzelnen Trainingssitzungen“, sagt Summerscale. „Da kann es entscheidend sein, wie schnell die Mechaniker Änderungen, beispielsweise an der Kinematik oder an Dämpfern, oder Reparaturen bei Schäden umsetzen können. In diesem Bereich haben wir einen guten Schritt gemacht.“

In der sechsten Saison der Formel E darf der Motor im Qualifying maximal 250 kW (340 PS) leisten. In den Rennen ist die Leistung auf 200 kW (272 PS) begrenzt. Bewährt hat sich der sogenannte Attack Mode: Passiert der Fahrer die Aktivierungszone auf der Strecke, erhöht sich die Leistung seines Autos kurzzeitig auf 235 kW (320 PS). Die Formel-E-Fans können ihren Lieblingsfahrer auch in dieser



Saison wieder per Online-Voting unterstützen: Mit dem „FanBoost“ steigt die Leistung im Rennen kurzfristig bis auf 250 kW (340 PS).

Den Strom beziehen alle Formel-E-Teams aus einer identischen, 385 Kilogramm schweren Batterie von McLaren. Die Lithium-Ionen-Batterie befindet sich zwischen Fahrersitz und Antriebsstrang, hat eine verfügbare Kapazität von 52 kWh und ist innerhalb von 45 Minuten aufgeladen. Neu ist seit der fünften Saison das Brake-by-Wire-System. Bremsbetätigung und Übertragung zur Hinterachse sind dabei voneinander entkoppelt und elektronisch geregelt. Die Bremskraftverteilung ist somit immer optimal eingestellt und die Rekuperation noch effizienter.

Wie in der Formel 1 sitzt der Fahrer in einem Monocoque aus Kohlefaser, entwickelt nach den FIA-Sicherheitsstandards. CFK-Crash-Strukturen an Front und Heck sowie den Flanken sorgen für maximale Sicherheit. Dazu kommt – analog der Formel 1 – das Halo-System über dem Cockpit, das den Kopf des Fahrers zusätzlich schützt. Das Mindestgewicht eines Formel-E-Rennwagens liegt bei 900 Kilogramm (inklusive Fahrer). Von 0 auf 100 km/h beschleunigt der Elektrorennwagen in 2,8 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt auf einer Formel-E-Strecke bei rund 240 km/h.

Qualität statt Quantität – so lautete bei Audi das Motto für die Testfahrten vor der sechsten Saison. „Wir haben ein sehr exaktes Lastenheft erstellt und Punkt für Punkt abgearbeitet“, sagt Summerscale. Dafür waren Daniel Abt und Lucas di Grassi in den vergangenen Monaten in Deutschland, Südeuropa und Skandinavien im Einsatz. Ein Querschnitt der Strecken, die sowohl die gewaltigen Temperaturunterschiede in der Formel E abbilden – vom kühlen Paris bis zum heißen Santiago de Chile – als auch unterschiedlichste Streckenvarianten. Summerscale: „Wir hatten die Möglichkeit, besonders wichtige oder spezielle Passagen, die uns in der Saison erwarten, während der Tests zu simulieren und uns damit sehr gezielt vorzubereiten.“

Neben der Arbeit bei der Entwicklung, auf dem Prüfstand oder bei Testfahrten spielt die Simulation in der Formel E eine wichtige Rolle. Der Grund: Ab dem 31. Oktober gilt laut Reglement ein Teststopp, zudem sind Trainings auf den temporären Stadtkursen der Serie nicht möglich. Die Vorbereitung auf den Renntag erfolgt deshalb im hochmodernen Simulator im Neuburger Hauptquartier – in einem Formel-E-Chassis, umgeben von Monitoren und einer über 240 Grad gewölbten Leinwand für Rundum-Sicht. Für die kommende Formel-E-Saison wurden die Hard- und Software nochmals durch ein Update optimiert. Die Bewegungen des Monocoques und die Optik der Streckensimulation nähern sich so immer weiter der Realität an.

Das Training ist nicht nur essenziell für die Vorbereitung der Fahrer. „Unsere Ingenieure können in dieser Zeit viele wichtige Daten sammeln, das



Energiemanagement optimieren, verschiedene Software-Versionen testen und den Ablauf eines Renntages durchspielen“, sagt Tristan Summerscale.

All das mit dem einen Ziel, die am Ende vielleicht über Sieg oder Niederlage entscheidende Zehntelsekunde zu finden.



Technische Daten

## Audi e-tron FE06

Stand: Oktober 2019

Modell	Audi e-tron FE06 (2019/2020)
<b>Fahrzeug</b> Fahrzeugtyp Monocoque	Monoposto (ABB FIA Formel E) Einheitliches Spark-Chassis in Verbundfaser-Konstruktion aus Carbonfasern mit Aluminium-Wabenkern, getestet nach den strengen FIA-Crash- und Sicherheitsstandards, Front-, Heck- und Seiten-Crasher aus CFK, Überrollbügel vorn und hinten, zusätzlicher Cockpitschutz durch Halo
Karosserie	Einheitliche Spark-Carbon-Karosserie, einheitliche Aerodynamik
<b>Motor/Batterie</b> Motor-Generator-Einheit (MGU) Leistung Training und Qualifying Leistung Rennen Attack Mode FanBoost Batterie	Audi Schaeffler MGU04 Max. 250 kW (340 PS) Max. 200 kW (272 PS) Max. 235 kW (320 PS) Max. 250 kW (340 PS) Rechargeable Energy Storage System (RESS) von McLaren Applied Technologies, ca. 385 kg (nass), Lithium-Ionen-Zellen, nutzbare Batteriekapazität 52 kWh (Reglement), Ladezeit ca. 45 Minuten
Motorsteuerung	Bosch ECU
<b>Antrieb/Kraftübertragung</b> Antriebsart Getriebe Antriebswellen	Heckantrieb Hocheffizienz-1-Gang-Renngetriebe Gleichlaufgelenkwellen
<b>Lenkung/Fahrwerk/Bremse</b> Lenkung	Zahnstangen-Lenkung, abnehmbares Lenkrad mit Schnellverschluss, digitales Display, Rekuperations-Wippen sowie FIA-Marshalling-Anzeige
Fahrwerk	Vorn und hinten Einzelrad-Aufhängung an unteren und oberen Stahl-Querlenkern, Pushrod-System, Torsionsstäbe vorn, Federaufhängung hinten, je zwei Stoßdämpfer vorn und hinten, verstellbare Stabilisatoren vorn und hinten, Fahrzeughöhe, Spur und Sturz einstellbar, zwei Radhalteseile pro Rad
Bremsen	Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Leichtmetall-Bremssättel, Kohlefaser-Bremsscheiben vorn und hinten, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, „Brake by Wire“ an der Hinterachse
Felgen	Aluminium-Felgen, vorn 9 x 18 Zoll, hinten 11 x 18 Zoll, Mindestgewicht pro Rad vorn 6 kg, hinten 7 kg
Reifen	Profilierte, straßenähnliche Reifen, speziell entwickelt für die Formel E, Michelin Pilot Sport, vorn 245/40 R18, hinten 305/40 R18
<b>Abmessungen/Gewicht</b> Länge Breite Höhe Radstand Mindestgewicht	5.200 mm 1.800 mm 1.250 mm 3.100 mm 900 kg (inkl. Fahrer)
<b>Fahrleistungen</b> 0-100 km/h Höchstgeschwindigkeit	Ca. 2,8 Sekunden 240 km/h



Biografie

## **Daniel Abt (D)**

**Geburtsdatum:** 3. Dezember 1992

**Geburtsort:** Kempten (D)

**Wohnort:** Kempten/München (D)

**Größe/Gewicht:** 1,79 m/72 kg

**Motorsport seit:** 2001

### **Karriere**

**2001–2007** Kart

**2008** 8. Platz ADAC Formel Masters

**2009** 1. Platz ADAC Formel Masters

**2010** 2. Platz ATS Formel 3 Cup

**2011** 7. Platz Formel 3 Euro Serie, 4. Platz FIA Formel 3 International Trophy

**2012** 2. Platz GP3-Serie, 12. Platz ATS Formel 3 Cup, Formel Renault 3.5

**2013** 22. Platz GP2-Serie

**2014** 16. Platz GP2-Serie

**2015** 11. Platz FIA Formel E, FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, 1 Sieg  
LMP1-Privatteams

**2016** 7. Platz FIA Formel E, ADAC GT Masters

**2017** 8. Platz FIA Formel E

**2018** 5. Platz ABB FIA Formel E (Audi e-tron FE04), 2 Siege

**2019** 7. Platz ABB FIA Formel E (Audi e-tron FE05)

[www.danielabt.de](http://www.danielabt.de)

[facebook.com/abtdaniel](https://facebook.com/abtdaniel)

[@daniel\\_abt](https://twitter.com/daniel_abt)

[instagram.com/daniel\\_abt](https://instagram.com/daniel_abt)

[youtube.com/abtdaniel](https://youtube.com/abtdaniel)



Biografie

## Lucas di Grassi (BR)

**Geburtsdatum:** 11. August 1984

**Geburtsort:** São Paulo (BR)

**Wohnort:** Monaco (MC)

**Familienstand:** verheiratet mit Bianca, ein Sohn (Leonardo)

**Größe/Gewicht:** 1,80 m/75 kg

**Motorsport seit:** 1997 (Audi-Fahrer seit 2012)

### Karriere

**1997–2001** Kart, Panamerikanischer Kart-Meister (2000)

**2002** 2. Platz Brasilianische Formel-Renault-Meisterschaft

**2003** 2. Platz Südamerikanische Formel-3-Meisterschaft

**2004** Britische Formel-3-Meisterschaft, 3. Platz GP Macau, Formel 3 Masters

**2005** 1. Platz GP Macau, 3. Platz Formel 3 Euro Serie, 3. Platz Formel 3 Masters, Formel-1-Test

**2006** GP2-Serie, Formel-1-Test

**2007** 2. Platz GP2-Serie, Formel-1-Testfahrer

**2008** 3. Platz GP2-Serie, Formel-1-Reservefahrer

**2009** 3. Platz GP2-Serie, Formel-1-Reservefahrer

**2010** Formel 1

**2011** Formel-1-Reifentestfahrer, ILMC-Tests

**2012** Formel-1-Reifentestfahrer, 24 Stunden Nürburgring, 3. Platz WEC São Paulo (Audi R18 ultra)

**2013** 3. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 e-tron quattro)

**2014** 2. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18 e-tron quattro), 4. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro)

**2015** 3. Platz FIA Formel E, 1 Sieg, 4. Platz FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18 e-tron quattro)

**2016** 2. Platz FIA Formel E, 3 Siege, FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (Audi R18), 1 Sieg, 3. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R18)

**2017** 1. Platz FIA Formel E, 2 Siege

**2018** 2. Platz ABB FIA Formel E (Audi e-tron FE04), 2 Siege

**2019** 3. Platz ABB FIA Formel E (Audi e-tron FE05), 2 Siege

[www.lucasdigrassi.com.br](http://www.lucasdigrassi.com.br), [facebook.com/lucasdigrassi](https://facebook.com/lucasdigrassi)

[@lucasdigrassi](https://twitter.com/LucasDiGrassi), [instagram.com/lucasdigrassi](https://instagram.com/lucasdigrassi)

[youtube.com/LucasDiGrassi](https://youtube.com/LucasDiGrassi)



Statistik

**Die Audi-Fahrer in der Formel E\***

	<b>Daniel Abt</b>	<b>Lucas di Grassi</b>
1. Formel-E-Rennen	Peking 2014	Peking 2014
Rennen	58	58
Meistertitel	0	1
Siege	2	10
Podien	10	30
Punkte	382	719
Pole-Positions	2	3
Schnellste Runden	7	6
Gefahrenere Runden	2.083	2.120
Gefahrenere Kilometer	4.884	4.940

*\* Stand vor der Saison 2019/2020*



Saison 2019/2020

## **Formel E zu Gast in neun Hauptstädten**

**Mit 14 Läufen bestreitet die Formel E so viele Rennen wie noch nie zuvor in ihrer Geschichte. Dabei gastiert die Serie in zwölf faszinierenden Metropolen, darunter neun Hauptstädte. Höhepunkte sind das Heimspiel des deutschen Teams Audi Sport ABT Schaeffler in Berlin und die Rückkehr der Finalrennen nach London.**

Den Organisatoren der Formel E ist es auch für die sechste Saison gelungen, einen spannenden Mix aus bewährten Austragungsorten und spektakulären neuen Locations zusammenzustellen. Mit Ausnahme von zwei Städten (Mexiko-Stadt und Marrakesch) werden die Rennen ausschließlich auf temporären Kursen inmitten der Städte ausgetragen – einzigartig im internationalen Motorsport.

Den Auftakt macht wie im Vorjahr Diriyah vor den Toren der saudi-arabischen Hauptstadt Riad. Wie in der vierten Saison beginnt die Tournee über fünf Kontinente mit einem sogenannten Double Header, also zwei Rennen an einem Wochenende, was dem Auftakt eine besondere Bedeutung zukommen lässt. Von Riad geht es für zwei Gastspiele in Mexiko-Stadt und Santiago de Chile nach Mittel- und Südamerika. Besonders Mexiko gilt wegen seiner enthusiastischen Fans als einer der Höhepunkte.

Über den Zwischenstopp in Marrakesch, das als Ersatz für den Austragungsort Hongkong in den Kalender gerutscht ist, reist die Formel E nach Sanya. Die südchinesische Ferieninsel Hainan war in der fünften Saison erstmals Schauplatz eines Rennens und bietet mit ihrer Urlaubskulisse einen besonderen Hintergrund.

Rom und Paris sind Austragungsorte der ersten beiden von insgesamt fünf Rennen in Europa, bevor es dann zu zwei neuen Austragungsorten geht: Jakarta und Seoul sind erstmals im Kalender der Formel E. Besonders auf die Hauptstadt Südkoreas richten sich die Augen: Dort führt ein Teil der Strecke durch das Olympiastadion.

Höhepunkt aus Sicht der deutschen Fans ist das Heimspiel von Audi Sport ABT Schaeffler in Berlin am Sonntag, 21. Juni. Zwei Wochen später ist der New Yorker Stadtteil Brooklyn Schauplatz des zwölften Saisonlaufs, bevor es am letzten Juli-Wochenende für die beiden Finalrennen nach London geht. Großbritanniens Hauptstadt war bereits in den ersten beiden Saisons der Ort, an dem der neue Champion gekürt wurde. Auch in London werden zwei Rennen gefahren.



Termine

**Formel-E-Events 2019/2020**

22. November 2019	Diriyah (KSA)
23. November 2019	Diriyah (KSA)
18. Januar 2020	Santiago de Chile (RCH)
15. Februar 2020	Mexiko-Stadt (MEX)
29. Februar 2020	Marrakesch (MA)
21. März 2020	Sanya (CN)
4. April 2020	Rom (I)
18. April 2020	Paris (F)
3. Mai 2020	Seoul (ROK)
6. Juni 2020	Jakarta (RI)
21. Juni 2020	Berlin (D)
11. Juli 2020	New York (USA)
25. Juli 2020	London (GB)
26. Juli 2020	London (GB)



Partner

## **Die Partner von Audi in der Formel E**

**Bei seinem werkseitigen Engagement in der Formel E kann sich Audi auf die Unterstützung renommierter Partner verlassen.**

### **Alpinestars**

Alpinestars entwickelt seit 1963 Technologien für den Rennsport und ist heute der weltweit führende Anbieter für Performance-Schutzausrüstung, Kleidung und Schuhe im Motorsport. Tausende von Stunden in den Bereichen Forschung und Entwicklung sowie Tests unter den schwierigsten Bedingungen garantieren die Leistungsfähigkeit der Rennanzüge, Schuhe, Handschuhe und der technischen Unterwäsche der Fahrer des Teams Audi Sport ABT Schaeffler, Lucas di Grassi und Daniel Abt.

### **DHL**

DHL ist Teil des weltweit führenden Logistikkonzerns Deutsche Post DHL Group und besteht aus den Unternehmensbereichen DHL Paket, DHL Express, DHL Global Forwarding, DHL Freight und DHL Supply Chain. Der Konzern ist in über 220 Ländern und Territorien weltweit präsent und damit eines der internationalsten Unternehmen der Welt. Die mehr als 510.000 Mitarbeiter bieten in den weltweiten Wachstumsmärkten ein umfangreiches Serviceportfolio in den Bereichen internationaler Expressversand, Frachttransport, E-Commerce und Supply-Chain-Management.

### **HYLA**

HYLA ist weltweit mit seinem einzigartigen Luft- und Raumreinigungssystem vertreten. Die vom HYLA angesaugte Luft wird durch Wasser gefiltert und somit von Feinstaub, Allergenen und Hausstaub gereinigt. Gleichzeitig ersetzt der HYLA den Staubsauger und kann zur Aromatisierung der Räume eingesetzt werden. Einfache Handhabung und Langlebigkeit zeichnen den HYLA aus.

### **ITK Engineering**

Die ITK Engineering GmbH ist ein international tätiges Technologie-Unternehmen mit Kunden aus den Branchen Automotive, Motorsport, Medizin-, Bahn- und Gebäudetechnik sowie Robotik. Als Beratungs- und Entwicklungspartner realisiert ITK kundenspezifische Lösungen unter anderem in den Bereichen Elektrik/Elektronik, Digitalisierung, Vernetzung, Automatisierung sowie Antriebskonzepte. Dabei deckt das Unternehmen den gesamten Entwicklungszyklus ab – von der Anforderungsanalyse über die Entwicklung und Absicherung bis hin zur Integration –



und übernimmt im Motorsport auch die Streckenbetreuung bei Test- und Renn-Events.

#### **KUKA**

KUKA ist ein international tätiger Automatisierungskonzern mit einem Umsatz von rund 3,5 Milliarden Euro und rund 14.200 Mitarbeitern. Als einer der weltweit führenden Anbieter von intelligenten Automatisierungslösungen bietet KUKA den Kunden alles aus einer Hand: von der Komponente über die Zelle bis hin zur vollautomatisierten Anlage in den Branchen Automotive, Electronics, Consumer Goods, Metallindustrie, Logistics/E-Commerce, Healthcare und Servicerobotik. Der Hauptsitz des Konzerns ist Augsburg.

#### **LGT**

Die LGT ist die weltweit größte Private-Banking- und Asset-Management-Gruppe im Besitz einer Unternehmerfamilie. Als Family Office des Fürstenhauses von Liechtenstein verfügt das Unternehmen über langjährige Erfahrung in der Verwaltung großer Vermögen. Die LGT beschäftigt über 3.000 Mitarbeiter an mehr als 20 Standorten in Europa, Amerika, Asien und dem Mittleren Osten.

#### **MASCOT**

MASCOT ist ein dänisches Familienunternehmen, das Arbeitskleidung und Sicherheitsschuhe entwickelt, produziert und in die ganze Welt exportiert. MASCOT beschäftigt weltweit über 2.300 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.

#### **Riello UPS**

RPS S.p.A. (Riello UPS) ist einer der weltweit führenden Hersteller von unterbrechungsfreien Stromversorgungen und Stand-by-Stromversorgungen. Die in Italien entworfenen und hergestellten Produkte von Riello UPS kommen dort zum Einsatz, wo konstante Stromspannung und Zuverlässigkeit entscheidend für den Unternehmenserfolg sind – bei Desktops bis hin zu Rechenzentren.

#### **Schaeffler**

Die Schaeffler Gruppe ist ein global tätiger Automobil- und Industriezulieferer. Höchste Qualität, herausragende Technologie und ausgeprägte Innovationskraft sind die Basis für den anhaltenden Erfolg der Schaeffler Gruppe. Mit Präzisionskomponenten und Systemen in Motor, Getriebe und Fahrwerk sowie Wälz- und Gleitlagerlösungen für eine Vielzahl von Industrieenanwendungen leistet die





Schaeffler Gruppe bereits heute einen entscheidenden Beitrag für die „Mobilität für morgen“.

### **SONAX**

SONAX ist als international führende Autopflegemarke erstmals in der Formel E vertreten. Seit Jahrzehnten engagiert sich die Marke im Motorsport: Ayrton Senna, Hans-Joachim Stuck, Michael Schumacher, Heinz-Harald Frentzen und Jacques Villeneuve – diese Namen sind bereits mit dem SONAX-Logo auf ihren Autos oder Rennanzügen gestartet. Die Geschichte von SONAX reicht zurück bis 1903. Damals baute Franz Hoffmann, der Urgroßvater des jetzigen Unternehmensinhabers, in Neuburg an der Donau Kieselerde ab, ein sehr feines Mineral, das in Haushaltspolituren Verwendung fand.

### **Würth Elektronik**

Die Würth Elektronik Gruppe mit über 8.300 Mitarbeitern in 50 Ländern fertigt und vertreibt elektronische, elektromechanische Bauelemente, Leiterplatten und intelligente Power- und Steuerungssysteme und ist ein selbstständiger Unternehmensverbund innerhalb der weltweit tätigen Würth-Gruppe, des Weltmarktführers für Montage- und Befestigungstechnik. Der Unternehmensbereich Würth Elektronik eiSos ist Spezialist für elektronische und elektromechanische Bauelemente.

Audi-Motorsport-Historie

## **Vom quattro bis zum e-tron**

**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 Hattrick, 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.



### **Titelgewinne nach Rückkehr in die 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. Mit dem Gewinn des Fahrertitels (erneut durch René Rast) sowie der Team- und Herstellermeisterschaft feierte Audi 2019 seine bisher erfolgreichste DTM-Saison.

### **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 achtmal 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.



### **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.

### **Auch in Zukunft „Vorsprung durch Technik“**

Audi fährt im Motorsport elektrisch und setzt gleichzeitig sein werkseitiges Engagement in der populären Tourenwagenserie DTM fort. Audi war in der Saison 2017/2018 der erste deutsche Automobilhersteller, der in der Formel E an den Start ging. Mit vier Siegen und insgesamt elf Podiumsplätzen holte Audi Sport ABT Schaeffler nach zwölf Rennen die Teammeisterschaft. Der Einsatz in der vollelektrischen Rennserie, die mit der Teilnahme weiterer Hersteller und Partner gerade einen Boom erlebt, bildet die elektrische Säule des Motorsport-Engagements. Zudem setzt Audi auch in Zukunft auf die DTM und packenden Motorsport mit Verbrennungsmotoren. Dabei hat die DTM in der vergangenen Saison einen ihrer größten Umbrüche in der gut 30-jährigen Geschichte erlebt und moderne Vierzylinder-Turbomotoren eingeführt.



Kontakte

## **Audi Kommunikation Motorsport**

**Daniel Schuster**

**Pressesprecher Formel E**

Tel.	+49 841 89-38009
Mobil	+49 151 42134732
E-Mail	daniel2.schuster@audi.de

**Texte, Fotos, Videos**

[www.audi-mediacyenter.com](http://www.audi-mediacyenter.com)

**News online**

Twitter	@audiformulae
Facebook	@AudiSport
Instagram	audisport
YouTube	Audi Sport Official
Website	<a href="http://www.audi.com">www.audi.com</a>