



AUDI AG  
Kommunikation Motorsport  
D-85045 Ingolstadt  
Telefon +49 (0)841 89-34200

April 2015

## **Audi in der DTM 2015**

Audi in der DTM 2015	2
Interview mit Dieter Gass	4
Die Marke Audi Sport	6
Audi RS 5	7
Audi RS 5 DTM	9
Technische Daten Audi RS 5 DTM	12
Fahreraufgebot	13
Audi Sport Teams in der DTM	40
Audi Sport Team Abt Sportsline	41
Audi Sport Team Phoenix	42
Audi Sport Team Rosberg	43
DTM 2015	44
DTM-Events 2015	47
Erfolgsbilanz Audi in der DTM	53
Partner	55
Termine	59
Kontakte Audi Kommunikation Motorsport	60

Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Pressemappe.



## Audi in der DTM 2015

### Die Nummer eins im Visier

**Audi hat ein klares strategisches Ziel: Die Marke mit den Vier Ringen soll sich zur Nummer eins im Segment der Premium-Automobile entwickeln. Und auch in der DTM hat Audi die Nummer eins fest im Visier: Nach dem Gewinn des Herstellertitels in der vergangenen Saison soll in diesem Jahr auch der Fahrertitel zurückerobert werden, der zuletzt 2013 an Audi ging.**

Im harten Wettbewerb mit BMW und Mercedes-Benz vertraut Audi Sport in der DTM 2015 dabei auf Bewährtes und Vertrautes: dieselben drei Teams, dieselben acht Piloten und exakt jenen Audi RS 5 DTM, der Ende 2014 das Auto war, das es zu schlagen galt.

Das Auto im Winter weiterzuentwickeln, war per Reglement untersagt. Deshalb hat sich Audi Sport darauf konzentriert, das vorhandene Paket zu perfektionieren. Die Fahrer durchliefen ein neues mentales und physisches Trainingsprogramm, die drei Audi Sport Teams haben sich akribisch auf das neue Wochenendformat und die veränderten Abläufe der DTM vorbereitet. Last but not least haben die Ingenieure von Audi Sport jedes noch so kleine Detail des Audi RS 5 DTM unter die Lupe genommen, um noch vorhandenes Potenzial aufzuspüren.

„Bei den Testfahrten vor Saisonbeginn haben wir von unseren Fahrern positives Feedback erhalten“, sagt Dieter Gass, Leiter DTM bei Audi Sport. „Wir haben uns optimal vorbereitet. Aber auch unsere Wettbewerber waren natürlich aktiv. Die Leistungsdichte in der DTM war schon im letzten Jahr extrem. Das wird auch 2015 so bleiben. Die Tagesform wird entscheidend sein. Genau das macht die DTM aus.“

Komplett neu ist das Format der Rennwochenenden. Die Zahl der Veranstaltungen wurde von zehn auf neun reduziert. Dafür gibt es an jedem DTM-Wochenende nun gleich zwei Rennen: eines am Samstag und eines am Sonntag. „Auf diese Weise bekommen die Fans deutlich mehr DTM pro Wochenende als bisher“, so Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich.

Die Fans dürfen sich auch auf zwei unterschiedliche Rennformate freuen: Am Samstag erleben sie ein 40-minütiges Rennen ohne Boxenstopp. Am Sonntag beträgt die Renndauer 60 Minuten – mit Boxenstopp. Die für viele Zuschauer



verwirrenden „Optionsreifen“ wurden abgeschafft und der Kampf um die Startpositionen im Qualifying auf 20 Minuten pro Rennen verkürzt. „Unsere Devise lautete: Keep it simple“, sagt Dieter Gass. „Es ist uns wichtig, dass die Fans die Rennen verstehen. Denn dann macht ihnen das Zuschauen mehr Spaß.“

Deutschland ist auch 2015 „Home of DTM“: Sechs der neun Veranstaltungen werden im Heimatmarkt von Audi ausgetragen, auf dem die Marke im vergangenen Jahr gegen den allgemeinen Trend weiter wuchs und ein Auslieferungsplus von 2,2 Prozent verzeichnete. Dazu kommen Gastspiele in Österreich, an der niederländischen Nordseeküste und in Russland – drei Rennorte, an die Audi Sport gute Erinnerungen hat.

Auf jeder Rennstrecke der DTM 2015 steht einer der acht aktuellen Audi-DTM-Piloten mindestens einmal auf der Liste der früheren Sieger – teilweise sogar mehrfach. Mit Mattias Ekström (S), Mike Rockenfeller (D) und Timo Scheider (D) bilden drei ehemalige DTM-Champions die Speerspitze des Audi-Fahrerkaders. Jamie Green (GB) und Edoardo Mortara (I) sind mehrmalige Rennsieger. Miguel Molina (E) und Adrien Tambay (F) haben bereits Pole-Positions und Podiumsplatzierungen geholt. Youngster Nico Müller (CH) sammelte 2014 in seinem ersten DTM-Jahr auf Anhieb Punkte und ließ bei den ersten offiziellen Testfahrten vor Beginn der neuen Saison mit einer Bestzeit aufhorchen.

„Ich glaube, dass wir den stärksten und ausgeglichsten Fahrerkader der DTM haben“, sagt Dieter Gass. „Und auch bei den Teams wird top aufgestellt.“ Den Einsatz der insgesamt acht Audi RS 5 DTM übernehmen erneut die langjährigen Audi Sport Teams Abt Sportsline, Phoenix und Rosberg, die sieben der bisher neun DTM-Titel für Audi geholt haben.

Doch nicht nur wegen der DTM selbst lohnt sich für Audi-Fans der Besuch von DTM-Events 2015: Bei fünf deutschen Veranstaltungen und beim Gastspiel in Österreich debütiert der neue Audi Sport TT Cup, der internationalen Nachwuchsfahrerinnen und -fahrern die Möglichkeit bietet, mit Audi in den Motorsport einzusteigen.



## Interview

### **Dieter Gass: „Keep it simple“**

**Im Interview erläutert der Leiter DTM bei Audi Sport die Neuerungen am DTM-Format und die Ziele von Audi für die Saison 2015.**

**Herr Gass, hinter den Kulissen hat man lange am neuen Format der DTM-Rennwochenenden gefeilt. Nun stehen die Eckdaten fest. Sind Sie als Leiter DTM bei Audi Sport mit dem Ergebnis zufrieden?**

Wir Hersteller haben gemeinsam mit dem Serienvermarkter ITR und dem Deutschen Motor Sport Bund (DMSB) intensiv und lange über das neue Format diskutiert. Es gab zahlreiche konstruktive Ideen und Vorschläge. Ich denke, dass wir einen guten Weg gefunden haben. Die DTM-Fans dürfen sich auf eine spannende Saison und DTM-Wochenenden mit hohem Unterhaltungswert freuen. Es geht Schlag auf Schlag und unsere Teams haben speziell nach dem Samstagsrennen eine Menge Arbeit vor sich.

**Das müssen Sie uns erklären ...**

Wir fahren in diesem Jahr zwei Rennen pro Wochenende – eines am Samstag und eines am Sonntag. Nach dem ersten Rennen bleibt nicht viel Zeit, um die Autos für den nächsten Tag vorzubereiten – vor allem dann, wenn es im ersten Rennen zu Unfällen kommt. Das wird logistisch eine große Herausforderung. Wir müssen jede Minute noch besser nutzen.

**Das erste Rennen an den DTM-Wochenenden führt über 40 Minuten ohne Boxenstopp, das zweite über 60 Minuten mit Boxenstopp. Was bedeutet das?**

Zum einen müssen die Reifen im ersten Rennen 40 Minuten lang durchhalten – das ist prinzipiell kein Problem, auf der einen oder anderen Rennstrecke aber durchaus eine kleine Herausforderung. Außerdem sind insbesondere beim ersten Rennen das Qualifying und die Startposition besonders wichtig, denn ohne Boxenstopp können die Fahrer nur auf der Strecke überholen. Deshalb dürfen sie in diesem Jahr das DRS, also den Klappflügel, dreimal pro Runde betätigen. Das soll zu möglichst vielen Überholmanövern führen – natürlich auch beim zweiten Rennen am Sonntag.



### **Auch das Qualifying wurde geändert: Q1, Q2, Q3 oder gar Q4 sind DTM-Geschichte ...**

Die Devise lautet: „Keep it simple.“ Pro Rennen gibt es jetzt nur noch ein 20-minütiges Qualifying – der Schnellste steht vorne. Bei nun 24 Autos und so knapper Zeit sind Konflikte vorprogrammiert. Es kommt darauf an, im richtigen Moment auf die Strecke zu gehen und nicht in Verkehr zu geraten. Während sich die Fahrer früher im Q1 noch einfahren konnten, muss jetzt jeder sofort die volle Leistung bringen. Die Fans können sich also auf sehr intensive 20 Minuten freuen, in denen fast immer alle 24 Autos auf der Strecke zu sehen sein werden. Ich bin jetzt schon gespannt, ob sich jemand traut, nur einmal rauszufahren, um sich einen Reifensatz für das Rennen aufzusparen; dafür ist die Startposition eigentlich zu wichtig. Es wird spannend für die Zuschauer.

### **Was bedeutet die Aufstockung von zehn auf 18 Rennen?**

Dass ein oder zwei Null-Punkte-Rennen nicht gleich dazu führen, dass man keine Chance mehr auf die Meisterschaft hat. Ich gehe davon aus, dass wir künftig mehr Fahrer länger im Titelkampf sehen. Ich hoffe, dass wir bei Audi davon profitieren, schließlich haben wir einen besonders homogenen Fahrerkader, mit dem wir im vergangenen Jahr den Herstellertitel geholt haben. Wir sind die einzige Marke, die 2015 keinen neuen Fahrer in der Aufstellung hat. Das werte ich als Vorteil für Audi.

### **Technisch ist der Audi RS 5 DTM aufgrund der Homologation unverändert.**

#### **Worauf haben sich Ihre Ingenieure im Winter konzentriert?**

Auf jedes noch so kleine Detail. Wir haben uns ganz genau angesehen, wo es 2014 vielleicht noch ungenutztes Potenzial gab. Bei den Testfahrten im Winter haben wir ein neues Basis-Set-up für die Saison 2015 erarbeitet, über das sich alle unsere Fahrer bisher sehr positiv geäußert haben. Aber auch unsere Wettbewerber waren natürlich aktiv. Ich gehe davon aus, dass das gesamte Starterfeld ähnlich eng zusammenliegen wird wie im vergangenen Jahr.

### **Und wie lautet das Ziel für die Saison 2015?**

Das ist bei Audi Sport immer dasselbe: Wir wollen um Siege und um die Meisterschaft kämpfen und am Ende die Nummer „1“ zurückholen. Die DTM ist für Audi sehr wichtig. Wir treten gegen BMW und Mercedes-Benz an – unsere beiden Haupt-Wettbewerber in der Premium-Klasse. Und in der DTM erkennt man auf der Rennstrecke sofort die sportlichen Basismodelle wie unseren RS 5. Die Ergebnisse in der DTM haben direkte Auswirkung auf das Produkt.



## Die Marke Audi Sport

### **Audi Sport – Prädikat für Sportlichkeit**

**Seit 35 Jahren steht Audi Sport für Erfolge der Vier Ringe im Motorsport. Vom legendären Ur-quattro für die Rallye-Weltmeisterschaft im Jahr 1981 bis zu den aktuellen Le-Mans-Prototypen und DTM-Rennwagen hat Audi Sport alle Rennsportwagen in Ingolstadt und Neckarsulm entwickelt. Aus der Rennsport-Abteilung der AUDI AG ist inzwischen eine eigene Marke geworden, unter der das Unternehmen seine gesamte sportliche Kompetenz bündelt.**

Der Umzug der Sportabteilung in das neue Kompetenz-Center Motorsport (KCM) in Neuburg im vergangenen Herbst war gleichzeitig der Beginn einer neuen Zeitrechnung: Dieser Bereich der Technischen Entwicklung bei Audi ist unter Leitung von Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich in Neuburg für das Werks-Motorsport-Engagement in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) und der DTM verantwortlich.

Auch Audi Sport customer racing hat seit 2015 seinen Sitz in Neuburg. Romolo Liebchen ist für den Kundensport mit dem erfolgreichen GT3-Sportwagen Audi R8 LMS zuständig.

Zur Marke „Audi Sport“ gehören außerdem die ebenfalls in Neuburg beheimatete Audi driving experience und ab sofort auch die von der quattro GmbH entwickelten sportlichsten Audi-Serienmodelle: der Audi R8, dessen zweite Generation im Sommer 2015 auf den Markt kommt, und die stetig wachsende Palette der RS-Modelle, die aktuell aus RS 3, RS Q3, RS 4, RS 5, RS 6 und RS 7 besteht.

Schon seit dem vergangenen Jahr ist das Logo von Audi Sport mit der markanten roten Raute zunehmend an Rennstrecken und in der Werbung sichtbar. 2015 erfolgt der nächste Schritt mit der konsequenten Einführung der Marke Audi Sport im Handel. „Audi Sport steht für erfolgreichen Motorsport, wegweisende Technologien und Sportlichkeit mit Top-Performance“, sagt Horst Hanschur, Leiter der Vertriebsstrategie bei Audi. „Es war ein logischer Schritt, den Kunden auch unsere sportlichsten Serienmodelle künftig mit diesem Prädikat anzubieten. Schließlich gibt es keinen anderen Automobilhersteller, bei dem der Technologietransfer zwischen Motorsport und Serie konsequenter und direkter ist als bei Audi.“



## **Audi RS 5**

### **Perfekte Basis für die DTM**

**Das Reglement der DTM schreibt zweitürige Coupés vor – der Audi RS 5 ist die perfekte Basis dafür.**

RS steht bei Audi für das Maximum an Leistung und Fahrdynamik in einer Baureihe. Mit gutem Grund gehören die RS-Modelle genau wie der Audi R8 zur Familie von Audi Sport. „In den RS-Modellen steckt das geballte Know-how aus dem Motorsport – und das spürt man“, schwärmt Audi-DTM-Pilot Mattias Ekström. „RS-Modelle sind echte Fahrmaschinen, die man dank Audi drive select aber auch ganz zahm fahren kann. Oder den Wolf im Schafpelz wecken ...“

Audi nutzt die Erfahrung des Ausnahmesportlers und Allrounders Ekström, der mit jedem Automobil und jedem Terrain bestens zurechtkommt, beim Entwickeln neuer Serienmodelle. Auch beim RS 5 profitierte die Marke von seinem Wissen – zum Beispiel bei der Frage nach der optimalen Auslegung der Fahrwerksabstimmung.

Wie jedes RS-Modell von Audi hat das RS 5 Coupé den permanenten Allradantrieb quattro an Bord, den sich Ekström auch in seinem RS 5 DTM wünschen würde – doch das verbietet das Reglement. Das Kronenrad-Mitteldifferenzial des RS 5 verteilt die Momente im normalen Fahrbetrieb im Verhältnis 40:60 zwischen Vorder- und Hinterachse. Bei Bedarf variiert es diese Verteilung blitzschnell: Bis zu 70 Prozent der Kräfte können nach vorn und maximal 80 Prozent nach hinten fließen. „Das verleiht dem RS 5 eine einzigartige Fahrdynamik“, attestiert Ekström. „Wie mein Rennauto schiebt der RS 5 erst ganz spät über die Vorderachse. Genau so stellt man sich das bei einem Sportwagen vor. Denn so macht das Fahren im Grenzbereich einfach am meisten Spaß.“

Der RS 5 verfügt serienmäßig über eine Siebengang S tronic mit Doppelkupplungsgetriebe und einem lang übersetzten siebten Gang. Dieser hilft mit, dass sich der bärenstarke V8 im Mittel mit 10,5 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer zufriedengibt.

„Das Schalten über Wippen am Lenkrad, das wir seit 2012 auch in der DTM haben, macht richtig Laune“, sagt der DTM-Champion von 2004 und 2007. „Und über den



Motor brauchen wir nicht zu diskutieren: Er klingt fast genauso gut wie der V8 meines RS 5 DTM. Wenn man aufs Gas tritt, geht der RS 5 wirklich ab wie eine Rakete.“

331 kW (450 PS) leistet der 4.2 FSI, ein hochdrehender V8-Sauger, der seine maximale Leistung bei 8.250 Umdrehungen pro Minute abgibt. Seine 430 Nm Drehmoment stehen von 4.000 bis 6.000 Touren parat. Von null auf 100 km/h sprintet das Hochleistungs-Coupé in nur 4,5 Sekunden. „Auch das hat schon fast DTM-Niveau“, meint Ekström.

Doch nicht nur fahrdynamisch ist Ekström vom RS 5 überzeugt. Der Schwede liebt modernes Design – und das elegante Coupé mit seiner markanten Linienführung, den liebevoll akzentuierten Details und dem hochwertig ausgestatteten Innenraum trifft genau seinen Geschmack. „Audi ist eben Audi“, schwärmt der DTM-Star. „Man fühlt sich einfach wohl. Audi ist ein Trendsetter beim Design. Und so edle und hochwertige Materialien, die sich auch noch toll anfühlen, sucht man bei den meisten anderen Herstellern vergeblich.“

Ekström weiß, wovon er spricht: Er gehört der Fachjury des „Golden Lenkrads“ an, die Jahr für Jahr die wichtigsten neuen Autos auf Herz und Nieren testet. Deshalb kennt er ihre Schwächen und Stärken genau.

Er hat nur ein Problem: „Ich weiß gar nicht, für welches RS-Modell ich mich entscheiden soll. Der RS 6 ist der Hammer. Aber auch der neue RS 3, den ich im Winter in Finnland schon testen durfte, ist fantastisch.“



## Audi RS 5 DTM

### Detailarbeit in engen Grenzen

**Die Ingenieure von Audi Sport haben den Audi RS 5 DTM für das seit 2012 gültige Technische Reglement der DTM entwickelt. Das Reglement legt besonders großen Wert auf drei Aspekte: maximale Sicherheit, maximale Chancengleichheit und maximale Kosteneffizienz.**

Deshalb setzen die Organisatoren der international populären Tourenwagen-Serie seit 2012 auf ein Konzept, das weltweit einzigartig war und inzwischen auch weitgehend von der Japanischen Super-GT-Meisterschaft übernommen wurde: Zahlreiche Bauteile wie das aus Karbon gefertigte Monocoque, Sicherheitselemente, das Sechsgang-Getriebe, die Kupplung, die Karbon-Bremsen oder der DRS-Heckflügel sind bei allen DTM-Rennwagen identisch.

Dabei unterscheiden die Veranstalter zwischen Einheits-, Standard- und Listenbauteilen. Einheitsbauteile beziehen die Automobilhersteller von zentralen Lieferanten der DTM. Standardbauteile dürften die Werke nach eindeutigen Vorgaben selbst produzieren. Darüber hinaus existiert eine Liste von optionalen Bauteilen.

Trotzdem bleibt für die Automobilhersteller genügend Spielraum für eigene Entwicklungen, vor allem in den wichtigen Bereichen Aerodynamik und Fahrwerk. „Der RS 5 DTM besteht aus rund 4.000 Teilen“, sagt Dieter Gass, Leiter DTM bei Audi Sport. „Weniger als 100 davon sind Einheits-, Standard- oder Listenbauteile.“

Das richtungsweisende Technische Reglement hat die Kosten eines DTM-Rennwagens um rund 40 Prozent reduziert – und gleichzeitig die Sicherheit und den spektakulären Auftritt der Autos gesteigert.

Der Audi RS 5 DTM, mit dem Audi Sport in der Saison 2015 auf Titeljagd geht, entspricht technisch jenem intern als „RC3“ bezeichneten Modell, mit dem das Unternehmen im vergangenen Jahr den Herstellertitel der DTM gewonnen hat. Um die Budgets der Hersteller zu entlasten, haben die Organisatoren der DTM die Technik nach dem dritten Rennen des Jahres 2014 per Homologation bis Ende 2016 „eingefroren“. Deshalb ist erst für die Saison 2017 mit Einführung des neuen Reglements der nächste größere Entwicklungsschritt möglich.



Die Ingenieure von Audi Sport haben sich im Winter ganz darauf konzentriert, noch ungenutztes Potenzial zu lokalisieren und das vorhandene Paket weiter zu optimieren. Das Ergebnis ist ein neues, noch effizienteres Basis-Set-up für die Saison 2015.

Alle acht Einsatzautos wurden zudem komplett zerlegt und im neuen Kompetenz-Center Motorsport von den Audi Sport Teams Abt Sportsline, Phoenix und Rosberg auf Basis der Monocoques und Teile aus dem Vorjahr wieder sorgfältig aufgebaut. Dafür benötigen die Teams knapp zwei Wochen pro RS 5 DTM.

Unter der komplett aus Karbon gefertigten Karosserie, die auf den ersten Blick die enge Verwandtschaft zum RS 5 aus der Serie erkennen lässt, befindet sich ein nur knapp 160 Kilogramm schweres Chassis in Hybridbauweise. Die Kombination von Kohlefaser-Monocoque und Stahlkäfig setzt mit Front-, Heck- und Seiten-Crashelementen in puncto Sicherheit Maßstäbe für einen Renntourenwagen.

„Mit der Zelle setzten wir neue Maßstäbe“, sagt Stefan Aicher, Leiter Konstruktion Fahrzeug bei Audi Sport. „Das Monocoque wiegt nur 126 Kilogramm, der Überrollkäfig 32,5 Kilogramm. Dabei sind die Sicherheitsstandards mit Einführung des aktuellen Reglements drastisch gestiegen. Nicht nur bei Längscrashes, sondern gerade auch beim Seitenaufprall ist die Konstruktion extrem stabil. Die gesamte Seitenwand muss beim Seitenaufpralltest einer Kraft von 360 kN widerstehen, das entspricht rund 36 Tonnen.“

5,01 Meter lang ist der RS 5 DTM, 1,95 Meter breit und 1,15 Meter flach. Der Radstand beträgt bei allen DTM-Fahrzeugen einheitlich 2.750 Millimeter. Wie beim Serienpendant sitzt der rund 340 kW (460 PS) starke V8-Motor vorn. Parallel entwickelt Audi Sport bereits einen Vierzylinder-TFSI-Motor für das ab 2017 gültige neue Klasse-1-Reglement.

Die Hinterachse treibt den DTM-Rennwagen an, quattro-Antrieb ist nicht erlaubt. Das semi-automatische Sechsgang-Getriebe des RS 5 DTM wird pneumatisch über Schaltwippen am Lenkrad betätigt. Die gegenüber einer klassischen Handschaltung präziseren Schaltvorgänge ermöglichen eine Getriebelaufleistung von bis zu 24.000 Kilometer. Auf dem technisch neuesten Stand sind auch die Motorelektronik (Bosch MS 5.1), die ohne Sicherungen auskommt, und das zentrale Display, das dem Fahrer alle relevanten Informationen liefert – zum Beispiel auch wichtige Werte der Reifen.



Ein Übertragen der Daten per Funk an die Box (Telemetrie) ist in der DTM nicht gestattet.

In die Sicherheitszelle des Audi RS 5 DTM integriert ist ein 120 Liter fassender Sicherheitstank, mit dem die Fahrer auch das längere Sonntagsrennen der DTM ohne Tankstopp absolvieren können.

Als Einheitsbauteile am Fahrwerk beschränken nur der Motorhilfsrahmen vorn und das Getriebe im Heck die Freiheiten der Ingenieure. Das Fahrwerk muss an diesen einheitlichen Elementen angelenkt werden. Zusätzlich sind für die Querlenker Stahl als Material sowie die Rohrdimensionen vorgegeben. Zahlreiche Dimensionen sind per Reglement definiert – zum Beispiel die Felgen. Die Reifen stammen bei allen DTM-Rennwagen exklusiv von Hankook.

Auch aerodynamisch sind die Möglichkeiten nicht unbegrenzt. Den Heckflügel kann der Fahrer per Wippe am Lenkrad mit Hilfe des sogenannten Drag Reduction Systems (DRS) bei Bedarf um 18 Grad flacher stellen. Weitgehende Freiheit haben die Aerodynamiker unterhalb der gedachten horizontalen Linie zwischen den Radnaben – allerdings nur mit jeder neuen Homologation. Während der Saison und des Homologationszeitraums sind Veränderungen an homologierten Bauteilen nicht erlaubt.

Das Reglement gestattet und fördert einen engen optischen Bezug zur Serie, zum Beispiel in Form des für den RS 5 typischen Single-Frame-Wabengrills, der beim Rennauto die Luftführung zum Motor und zu den Bremsen enthält. „Insgesamt sind die Regeln der DTM sehr strikt“, sagt Stefan Aicher. „Deshalb ist von uns absolute Detailarbeit in engen Grenzen gefragt.“



## Technische Daten Audi RS 5 DTM (2015)

Stand: April 2015

Modell	<b>Audi RS 5 DTM (2015)</b>
<b>Fahrzeug</b>	
Fahrzeugtyp	DTM-Tourenwagen
Chassis	CFK-Monocoque mit integriertem Tank, CFK-Crashelemente seitlich, CFK-Crashelemente vorn und hinten
<b>Motor</b>	
Motor	Benzin-V8-Saugmotor, 90 Grad Bankwinkel, 4 Ventile pro Zylinder, Reglementbedingte Luftmengen-Begrenzung auf 2 x 28,0 mm
Motormanagement	Bosch MS 5.1
Motorschmierung	Trockensumpf
Hubraum	4.000 ccm
Leistung	ca. 340 kW (460 PS)
Drehmoment	Über 500 Nm
<b>Antrieb/Kraftübertragung</b>	
Kraftübertragung	Heckantrieb
Kupplung	4-Scheiben-CFK-Kupplung
Getriebe	Semi-automatisches 6-Gang-Getriebe mit Paddle-Shift
Differenzial	Einstellbares Lamellen-Sperrdifferenzial
Antriebswellen	Tripoden-Gelenkwellen
<b>Fahrwerk/Lenkung/Bremse</b>	
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, elektromagnetisches Startventil
Felgen	Schmiedefelgen aus Aluminium vorn: 12 x 18 Zoll; hinten: 13 x 18 Zoll
Reifen	Hankook, vorn: 300-680-18; hinten: 320-710-18
<b>Gewicht/Abmessungen</b>	
Länge	5.010 mm (inkl. Heckflügel)
Breite	1.950 mm
Höhe	1.150 mm
Mindestgewicht	1.120 kg (inklusive Fahrer)
Tankinhalt	120 l

## Fahreraufgebot

### „We Are The Champions“

**„We Are The Champions“ – das berühmte Lied der legendären Rockband Queen ist das Motto von Audi Sport für die DTM 2015. Audi startet als Titelverteidiger der Herstellerkrone in die neue Saison – mit drei Piloten an der Spitze, die insgesamt bereits fünf DTM-Titel gewonnen haben.**

Die „alten Hasen“ Mattias Ekström (S), Mike Rockenfeller (D) und Timo Scheider (D) wenige Wochen vor Saisonbeginn zu einem gemeinsamen Fotoshooting zu versammeln, war nahezu unmöglich. Zu unterschiedlich und zu voll waren die Terminkalender der drei DTM-Stars, die aufgrund ihrer erfolgreichen Karrieren bei Rennen, Tests und PR-Terminen besonders gefragt sind.

Selbst die ersten offiziellen DTM-Testfahrten des Jahres bildeten dabei keine Ausnahme: Als Timo Scheider am Mittwoch von einem Mountainbike-Rennen in Südafrika einschwebte, saß Mattias Ekström schon wieder auf gepackten Koffern. Und Mike Rockenfeller reiste am Freitag von Lissabon direkt weiter zum Renndebüt des neuen GT3-Rennwagens Audi R8 LMS an den Nürburgring.

Eines vereint die drei DTM-Champions aber immer: ihre Leidenschaft für die DTM und die Begeisterung für die sportlichsten Autos ihres Arbeitgebers. So wurde es allen drei Audi-Piloten trotz des eisigen Winds an der portugiesischen Atlantikküste warm ums Herz, als sie sich am Mittwochabend zu einem schnellen Fotoshooting mit dem Audi RS 6 in der bereits dunklen Boxengasse von Estoril trafen.

„Für mich als Rennfahrer ist der Audi RS 6 die perfekte Kombination von Leistung, Komfort und Dynamik“, schwärmt Timo Scheider. „Er ist für mich im Alltag das Audi-Modell schlechthin. Ich fahre ihn schon sehr lange als Dienstwagen und werde mir auch wieder einen RS 6 bestellen.“

Das hat sein Teamkollege Mike Rockenfeller bereits getan. „Ich wechsele gerne zwischen dem A6 TDI und dem RS 6“, sagt „Rocky“. „Ich mag beide. Aber vom Look und Sound ist ein RS-Modell natürlich in jeder Audi-Baureihe der absolute Kracher.“

Dem widerspricht auch Mattias Ekström nicht, der bei Wintertests in Finnland vor Kurzem bereits den neuen Audi RS 3 ausgiebig testen durfte. Aktuell vertraut der



zweifache Familienvater allerdings auf einen Audi Q7. „Ich fahre gerne – und der Q7 ist ein perfektes Reiseauto für die Familie, das auch meine Kinder lieben“, so der Schwede.

Auch in der DTM ist das Fahren das, was Mattias Ekström am meisten liebt. Deshalb freut es ihn ganz besonders, dass es in diesem Jahr an jedem der neun DTM-Wochenenden zwei Qualifyings und zwei Rennen gibt. „Das ist für die DTM genau der richtige Schritt“, ist der Audi-Pilot überzeugt. „Weil man sich bei 18 Rennen auch mal einen Fehler erlauben darf, werden alle noch mehr Attacke machen und weniger konservativ fahren. Es wird am Samstag und am Sonntag um die Wurst gehen. Die Fans werden noch mehr harte Zweikämpfe erleben und im Qualifying wird es im Funk Staumeldungen wie im Verkehrsfunk geben ...“

Dass die Fans 2015 voll auf ihre Kosten kommen werden, davon ist auch Mike Rockenfeller überzeugt. „Im Qualifying ist maximale Performance gefragt. Die beiden Rennen bieten eine gute Mischung: am Samstag etwas kürzer, am Sonntag etwas länger mit Boxenstopp. Das heißt, auch die Teams müssen weiter einen perfekten Job machen. Wir haben nur vier Reifensätze für zwei Qualifyings und zwei Rennen – damit muss man haushalten.“

Rockenfeller glaubt, dass das Feld 2015 noch enger zusammenrückt. „Wegen der eingefrorenen Technik konnte keiner der drei Hersteller einen großen Schritt vor oder zurück machen. Wir hatten in der DTM schon immer eine extreme Dichte, in diesem Jahr wird es noch krasser. Es sind 24 Fahrer am Start. Jeder von ihnen kann vorne stehen, jeder kann Rennen gewinnen und jeder die Meisterschaft. Das macht die DTM aus. Und das gibt es nirgendwo anders auf der Welt.“

Sein Teamkollege Timo Scheider hat sich mit einem Start bei der Cape Epic in Südafrika auf die Herausforderungen der neuen DTM-Saison vorbereitet. „Das ist das härteste Mountainbike-Rennen der Welt mit 1.200 Startern und wirklich extrem“, erzählt der Audi-Pilot mit leuchtenden Augen. „Ich habe diese Challenge überstanden und kann nun sagen: Sportlich habe ich vor nichts mehr Angst.“

Auf das neue Rennformat ist er genauso gespannt wie Mattias Ekström und Mike Rockenfeller. „Vor dem ersten Rennwochenende in Hockenheim gibt es viele offene Fragen, auf die es noch keine Antworten gibt“, sagt er. „Wir hoffen, dass unsere Erfahrung hilft und wir am besten aufgestellt sind. Wobei klar ist, dass es in der DTM



keinen einzigen Fahrer gibt, der vor einem anderen Angst haben muss. Wer es bis in die DTM geschafft hat, der hat seinen Platz absolut verdient.“

Eines ist klar: Einen Champions-Bonus gibt es in der DTM nicht – auch innerhalb der Audi-Mannschaft nicht. Die Marke mit den Vier Ringen hat den einzigen unveränderten Fahrerkader gegenüber dem Vorjahr. „Das“, sagt Dieter Gass, Leiter DTM bei Audi Sport, „werte ich als Vorteil für Audi.“

„Jamie Green, Miguel Molina, Edoardo Mortara, Nico Müller und Adrien Tambay haben alle bereits bewiesen, dass sie das Potenzial haben, in der DTM ganz vorne mitzufahren“, so Gass weiter. „Und es gibt mehr als einen von ihnen, denen ich zutraue, nicht nur um Siege, sondern auch um den Titel zu kämpfen.“

## **Das Aufgebot von Audi Sport für die DTM 2015**

### **Audi Sport Team Abt**

#27 Adrien Tambay (F), Playboy Audi RS 5 DTM

#48 Edoardo Mortara (I), Castrol EDGE Audi RS 5 DTM

### **Audi Sport Team Abt Sportsline**

#5 Mattias Ekström (S), Red Bull Audi RS 5 DTM

#17 Miguel Molina (E), Audi Sport Audi RS 5 DTM

### **Audi Sport Team Phoenix**

#10 Timo Scheider (D), AUTO TEST Audi RS 5 DTM

#99 Mike Rockenfeller (D), Schaeffler Audi RS 5 DTM

### **Audi Sport Team Rosberg**

#51 Nico Müller (CH), Audi Financial Services Audi RS 5 DTM

#53 Jamie Green (GB), Hoffmann Group Audi RS 5 DTM



**Mattias Ekström #5**

## **Doppelter Einsatz**

**Mattias Ekström lebt einen Traum: Er möchte 2015 die vielleicht einmalige Chance nutzen, mit Audi die DTM und mit seinem privaten Team EKS gleichzeitig die FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft (World RX) zu gewinnen.**

„Träume soll und darf man haben“, sagt der 36 Jahre alte Schwede, dessen Motto „Go hard or go home“ zu seinem Markenzeichen geworden ist. „Die DTM hat ganz klar Priorität für mich. Aber das Fahrerlebnis in meinem Audi S1 mit quattro-Antrieb ist eine perfekte Ergänzung zur DTM. Beim Rallycross lerne ich maximale Attacke. In der DTM muss man etwas vorausschauender fahren, weil die Rennen länger sind – aber ich glaube, dass mir die Erfahrung aus dem Rallycross beim Qualifying in der DTM helfen wird.“

Das Qualifying wird 2015 noch wichtiger und kritischer als in der Vergangenheit. „Man hat nur 20 Minuten, in denen 24 Autos auf der Strecke sind. Da wird es im Funk Staumeldungen wie im Verkehrsfunk geben. Es wird nicht häufig vorkommen, dass man im Qualifying eine freie Strecke hat. Man braucht auch viel Disziplin, denn man muss aufpassen, niemandem im Weg zu stehen“, sagt Ekström.

Wie seine Markenkollegen freut sich auch der zweifache Familienvater auf das neue Format der DTM mit zwei Rennen pro Wochenende. „Das ist für die DTM genau der richtige Schritt“, ist der Audi-Pilot überzeugt. „Die Fans und wir Fahrer bekommen das, was wir lieben: mehr Rennen. Weil man sich bei 18 Rennen auch mal einen Fehler erlauben darf, werden alle noch mehr Attacke und weniger konservativ fahren. Es wird am Samstag und am Sonntag um die Wurst gehen. Die Fans werden noch mehr harte Zweikämpfe erleben. Und solange die Hersteller genügend Ersatzteile in den Trucks haben, wird auch das Rennen am Samstag alles andere als ein Spaziergang.“

2015 ist das 15. Jahr für Mattias Ekström im Audi Sport Team Abt Sportsline. Trotzdem ist der Schwede „heißer denn je auf die DTM“. „Ich freue mich immer ganz besonders, wenn es viele Neuerungen gibt wie in diesem Jahr. Und ich freue mich auf die vielen Rennen. Die Rennen liebe ich in der DTM am meisten.“





Für seinen Red Bull Audi RS 5 DTM hat Ekström die Startnummer „5“ gewählt, mit der er 2004 seinen ersten DTM-Titel holte. „Aber nicht nur deshalb: Ich mag die ‚5‘ als Zahl generell sehr gerne, denn viele Dinge im Leben haben mit der ‚5‘ zu tun.“

Die „5“ passt auf jeden Fall perfekt zu „RS 5“ – ein Auto, das er in seiner zivilen Version genauso schätzt wie in der DTM-Variante. „Der RS 5 hat eine einzigartige Fahrdynamik“, schwärmt er.

In der DTM waren aufgrund der eingefrorenen Technik im Winter keine großen Schritte möglich. „Aber auch die kleinen Set-up-Änderungen, die wir gemacht haben, haben großen Einfluss“, sagt Ekström. „Unser Ziel ist es, an jedem Rennwochenende optimal dazustehen.“

Auf die Rundenzeiten der Tests vor Saisonbeginn gibt er nicht viel. „Die Abstände waren gering, aber niemand weiß, wer wie viele Kartoffelsäcke im Auto hatte. Deshalb freue ich mich immer ganz besonders auf das erste Qualifying am Samstag in Hockenheim, wenn alle endlich ohne Kartoffelsäcke fahren. Das macht es auch für die Fans so spannend, in Hockenheim dabei zu sein.“

Dorthin reisen wird der Schwede wie immer mit seinem Audi Q7. „Der Q7 ist ein perfektes Reiseauto für die Familie, das auch meine Kinder lieben“, so der Schwede, der seinen Hauptwohnsitz nach Going in Österreich verlegt hat und dort eine gute Balance zwischen seinen Rollen als DTM-Pilot, Rallycross-Teamchef und Familienvater gefunden hat.

## Biografie

### Mattias Ekström (S)

**Geburtsdatum:** 14. Juli 1978

**Geburtsort:** Falun (S)

**Wohnort:** Going (A)

**Familienstand:** ledig (Partnerin Heidi), ein Sohn (Mats), eine Tochter (Hanna)

**Größe/Gewicht:** 1,83 m/79 kg

**Motorsport seit:** 1993 (Audi-Fahrer seit 1999)

#### Karriere

**1993** Kart

**1994** Kart, Schwedischer Renault-5-Cup

**1995** 2. Platz Schwedischer Renault-5-Cup

**1996** 1. Platz Schwedischer Renault-5-Cup, „Young Driver of the Year“

**1997** 2. Platz Schwedische Tourenwagen-Meisterschaft, „Rookie of the Year“

**1998** 8. Platz Schwedische Tourenwagen-Meisterschaft

**1999** 1. Platz Schwedische Tourenwagen-Meisterschaft (Audi A4 quattro)

**2000** 3. Platz Schwedische Tourenwagen-Meisterschaft

**2001** 8. Platz DTM (Abt-Audi TT-R), 6. Platz 24 Stunden Nürburgring

**2002** 3. Platz DTM (Abt-Audi TT-R)

**2003** 4. Platz DTM (Abt-Audi TT-R), 3. Platz Gruppe N Rallye Schweden

**2004** 1. Platz DTM (Audi A4 DTM), 1. Platz Gruppe N Rallye Schweden und Rallye Catalunya

**2005** 2. Platz DTM (Audi A4 DTM), 1. Platz Nations Cup Race of Champions

**2006** 8. Platz DTM (Audi A4 DTM), 1. Platz Race of Champions

**2007** 1. Platz DTM (Audi A4 DTM), 1. Platz Race of Champions

**2008** 3. Platz DTM (Audi A4 DTM)

**2009** 5. Platz DTM (Audi A4 DTM), 1. Platz Race of Champions

**2010** 5. Platz DTM (Audi A4 DTM)

**2011** 2. Platz DTM (Audi A4 DTM), 1. Platz 24 Stunden Spa-Francorchamps (Audi R8 LMS)

**2012** 6. Platz DTM (Audi A5 DTM)

**2013** 7. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

**2014** 2. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 1. Platz World RX Schweden (Audi S1 EKS RX quattro)

**2015** DTM (Audi RS 5 DTM)

[www.mattiasekstrom.com](http://www.mattiasekstrom.com)

[facebook.com/mattiasekstrom.racing](https://facebook.com/mattiasekstrom.racing)

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

[instagram.com/mattiasekstromracing](https://instagram.com/mattiasekstromracing)

**Jamie Green #53**

## **Green, Green, Green!**

**Schnell im Qualifying, Pech in den Rennen – so lässt sich die DTM-Saison 2014 von Jamie Green auf den Punkt bringen. Für 2015 hat der Brite ein großes Ziel: den ersten Sieg für Audi.**

„Der Speed hat schon 2014 gestimmt“, sagt er. „Aber in den Rennen ist ständig etwas dazwischengekommen, sodass ich nur zweimal auf dem Podium stand. Ich weiß, dass ich mehr kann und hoffe, dass ich meine Schnelligkeit in diesem Jahr in konstant gute Ergebnisse umsetzen kann.“

Es ist Jamie Greens dritte Saison bei Audi und die zweite im Audi Sport Team Rosberg. „Schon am ersten Testtag habe ich gespürt, dass das ein Vorteil ist. Ich kenne das Auto, das Team, die Umgebung, die Techniker. Das macht alles viel effizienter. Ich muss nicht wieder bei null starten wie in den vergangenen beiden Jahren.“

Auch körperlich ist Green top vorbereitet. „Ich habe im Winter viel trainiert und fast vier Kilogramm abgenommen“, erzählt der Audi-Pilot, der mit seiner Frau Ginny und den beiden Söhnen Zachary und William an der Côte d'Azur lebt. „Auch das sollte einen Unterschied ausmachen.“

Glück bringen soll ihm die Startnummer „53“ auf seinem Hoffmann Group Audi RS 5 DTM. „Die wollte ich schon immer haben, denn mit dieser Nummer ist bereits mein Vater gefahren“, meint Green, der sich in seiner Wahlheimat Monaco vor allem mit Rennradfahren fit hält – häufig auch gemeinsam mit Rennfahrerkollegen wie David Coulthard.

Profi-Radrennfahrer zu werden war für ihn jedoch nie ein Thema. Fußballer schon eher. „Das wäre eine Alternative gewesen“, meint der leidenschaftliche Anhänger des Liverpool FC. „Aber eigentlich gab es seit meinem zehnten Lebensjahr nie etwas anderes für mich als Motorsport.“ Nach ersten Versuchen in einem Mini bei Stock-Car-Rennen folgte eine klassische Kart- und Formel-Karriere. Der Titel in der Formel-3-Euro-Serie 2004 diente schließlich als Sprungbrett zur DTM, in der er sich unter anderem mit vier Siegen auf dem Norisring einen Namen machte. „Der Norisring ist keine Strecke, die fahrerisch besonders viel Spaß macht. Aber wenn es um



spannendes Racing und packende Überholmanöver geht, ist der Norisring die beste Rennstrecke überhaupt.“

2015 ist bereits seine elfte Saison in der international populären Tourenwagen-Serie, für die sein Herz noch immer höher schlägt. „Die DTM ist sicher und anspruchsvoll. Die Autos sind schnell und haben einen tollen Sound“, sagt Green, der kein Mann großer Worte ist, sondern lieber Resultate auf der Rennstrecke für sich sprechen lässt. „Und dass wir in diesem Jahr an jedem Wochenende gleich zwei Rennen fahren, ist toll für uns Fahrer und toll für die Fans.“

Dank des Wohnsitzes in Monaco und seines deutschen Arbeitgebers spricht er inzwischen gut Deutsch, Italienisch und Französisch. „Alle drei Sprachen würde ich gerne weiter verbessern“, meint er und steigt in seinen Audi RS 6, das Lieblingsauto der meisten Audi-Werksfahrer. Wobei sich Green auch durchaus einen Audi S1 vorstellen könnte – für die engen Gassen in Monte-Carlo wäre der kompakte Audi zweifellos ideal.

## Biografie

### Jamie Green (GB)

**Geburtsdatum:** 14. Juni 1982

**Geburtsort:** Leicester (GB)

**Wohnort:** Monaco (MC)

**Familienstand:** verheiratet mit Ginny, zwei Söhne (Zachary und William)

**Größe/Gewicht:** 1,78 m/67 kg

**Motorsport seit:** 1996 (Audi-Fahrer seit 2013)

#### Karriere

**1996–2000** 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

**2008** 4. Platz DTM

**2009** 7. Platz DTM

**2010** 6. Platz DTM

**2011** 5. Platz DTM

**2012** 3. Platz DTM

**2013** 11. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

**2014** 10. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

**2015** DTM (Audi RS 5 DTM)

[www.jamiegreenracing.com](http://www.jamiegreenracing.com)

[@JamieGreen\\_](https://twitter.com/jamiegreen_)



**Miguel Molina #17**

## **Von „Magic Molina“ zu „Magic Teufel“**

**Als Miguel Molina 2010 in seiner ersten DTM-Saison als bester Neuling den Titel „Rookie of the Year“ gewann, erhielt er den Spitznamen „Magic Molina“. 2015 könnte der Katalane einen neuen bekommen: „Magic Devil“ – passend zu seinem neuen Audi-Sponsor in der DTM.**

Die Logos des Berliner Spezialisten für Heimkino, Hi-Fi und PC-Boxen Teufel zieren ab sofort seinen rot-schwarzen Audi Sport Audi RS 5 DTM. Dazu Molinas Glückszahl „17“ als Startnummer und ein Retro-Helmdesign, das an seine erfolgreichen Tage im Kart-Sport erinnert – was soll da noch schiefgehen?

„Der 17. ist mein Geburtstag und eine Zahl, die ich schon immer gerne mochte“, sagt der 26-Jährige. „Ich habe sie in meiner Jugend beim Fußball auf dem Rücken getragen.“ Apropos Fußball: Der Katalane drückt den Audi-Partnern FC Barcelona und Real Madrid die Daumen und freut sich über jeden PR-Termin, den er gemeinsam mit den populären Fußballprofis wahrnehmen kann.

Molina lebt ganz in der Nähe von Barcelona. Und zwar dort, wo viele Deutsche Urlaub machen: in Lloret de Mar. Seit seiner Rückkehr zum Audi Sport Team Abt Sportsline, bei dem auch seine DTM-Karriere begann, setzt sich Molina in der Regel montags in den Flieger, um die Tage vor den Rennen mit seinem Team und Renningenieur Markus Michelberger zu verbringen.

„Markus und ich haben ein enges Verhältnis, und bei Abt herrscht insgesamt ein guter Teamgeist“, sagt der Spanier. „Wir haben uns genauso intensiv auf die neue Saison vorbereitet wie im letzten Jahr – damals hat sich das in den ersten Rennen ausgezahlt.“

Molinas größte Stärke war 2014 das Qualifying. „In diesem Jahr haben wir bei jedem Rennwochenende gleich zwei Qualifyings“, freut er sich. „Ich hoffe, ich profitiere davon.“

Überhaupt ist der Katalane begeistert vom neuen Format der DTM: „Es ist gut für die DTM, aber auch gut für uns Fahrer: Wir fahren mehr und haben mehr Chancen, Punkte zu holen.“



Um auch die Rennen noch fokussierter anzugehen, arbeitet Molina inzwischen mit einer renommierten Mentaltrainerin zusammen. Gleichzeitig soll aus dem Rennfahrer Miguel Molina die Marke Miguel Molina werden. „Dass wir in der DTM nun permanente Startnummern haben, hilft dabei“, freut sich der Spanier. „Ich werde versuchen, die ‚17‘ so schnell wie möglich in mein Logo zu integrieren und auch auf meinem Helm zu zeigen.“

Parallel zum Engagement mit Audi in der DTM, das für Molina nach eigenen Worten „Prio eins, zwei und drei“ genießt, fördert er im eigenen Kart-Team gemeinsam mit seinem Vater Mariano den Nachwuchs und engagiert sich beim katalanischen Verband für die neue Formula Ashenkoff, mit der die Lücke zwischen Kart- und Formel-Sport geschlossen werden soll. Auch an der Erprobung des neuen Rennwagens für den Audi Sport TT Cup war Molina im Winter beteiligt.

Privat fährt der Spanier wie viele seiner Audi-Kollegen einen Audi RS 6. „Ich bin mir aber noch nicht ganz sicher, ob ich beim RS 6 bleibe oder auf einen RS 7 umsteige. Auch der neue RS 3 ist verlockend ...“ Nur eines ist sicher: „Es muss auf jeden Fall ein RS-Modell sein!“



## Biografie

### Miguel Molina (E)

**Geburtsdatum:** 17. Februar 1989  
**Geburtsort:** Barcelona (E)  
**Wohnort:** Lloret de Mar (E)  
**Familienstand:** ledig  
**Größe/Gewicht:** 1,75 m/63 kg  
**Motorsport seit:** 1999 (Audi-Fahrer seit 2010)

#### Karriere

**1999** 1. Platz Spanische Kadetten-Kart-Meisterschaft  
**2000** 1. Platz Spanische Kadetten-Kart-Meisterschaft  
**2001** 1. Platz Katalanische Junior-Kart-Meisterschaft  
**2002** 2. Platz Spanische Junior-Kart-Meisterschaft  
**2003** 1. Platz Spanische Junior-Kart-Meisterschaft  
**2004** 1. Platz Italienisches Kart-Open-Masters Jesolo Formel A  
**2005** Formel-Renault-Eurocup  
**2006** 6. Platz Spanische Formel-3-Meisterschaft, Renault World Series  
**2007** 7. Platz Renault World Series  
**2008** 4. Platz Renault World Series  
**2009** 8. Platz Renault World Series, 19. Platz Formel Superleague  
**2010** 10. Platz DTM (Audi A4 DTM), „Rookie of the year“  
**2011** 11. Platz DTM (Audi A4 DTM)  
**2012** 18. Platz DTM (Audi A5 DTM)  
**2013** 17. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)  
**2014** 17. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)  
**2015** DTM (Audi RS 5 DTM)

[www.miguelmolina.net](http://www.miguelmolina.net)  
[facebook.com/MiguelMolina.racing](https://facebook.com/MiguelMolina.racing)  
[@MiguelMolinaM2](https://twitter.com/miguelmolinam2)  
[youtube.com/user/miguelmolinam2](https://youtube.com/user/miguelmolinam2)





**Edoardo Mortara #48**

## **Mann von Welt**

**„Edoardo Mortara, Italien“, so steht es in der Nennliste der DTM 2015. Dabei könnten den grün-blauen Castrol EDGE Audi RS 5 DTM des Italieners noch weitere Landesflaggen zieren, so „multi-kulti“, wie Mortara unterwegs ist.**

„Edo“ wurde in Genf in der Schweiz geboren – als Sohn einer französischen Mutter und eines italienischen Vaters. Dieser lebt heute in Dubai in den Vereinigten Arabischen Emiraten, wo auch Mortara viel Zeit verbringt. Im vergangenen Sommer heiratete der DTM-Star seine spanische Lebensgefährtin Montserrat Retamal. Und last but not least betreibt Mortara gemeinsam mit Freunden an seinem Hauptwohnsitz in Genf ein japanisches Sushi-Restaurant.

Zu dieser bunten Landesvielfalt passt auch das Vorhaben, mit dem Mortara in die DTM-Saison 2015 startet: „Ich will 2015 die Ziele von 2014 erreichen, die ich bereits 2013 hätte erreichen sollen, weil ich 2012 ein Versprechen abgegeben habe, über das ich schon 2011 nachgedacht habe.“ – Alles klar?

Nach einem starken Rookie-Jahr 2011, seinen ersten beiden Siegen 2012, einer schwierigen Saison 2013 und der Rückkehr zur alten Form nach dem Wechsel zum Audi Sport Team Abt Sportsline im vergangenen Jahr hat Mortara nun den Titel im Visier. „Wenn man in der DTM schon ein paar Rennen für sich entscheiden konnte, so wie ich, dann kann ja nur das Ziel sein, die Meisterschaft zu gewinnen“, sagt er. Unterstützen soll ihn dabei sein neuer Renningenieur Franco Chiocchetti, der Erfahrung aus 14 DTM-Jahren mitbringt. „Auch das sollte mir helfen, meine Ziele zu erreichen“, weiß Mortara.

In seine fünfte DTM-Saison geht Mortara mit der Startnummer „48“. „Die stammt noch aus meiner Kart-Zeit“, erzählt der Italiener. „Damals hat sie mir Glück gebracht – ich hoffe, auch jetzt.“

Die lange Winterpause hat der Weltenbummler dazu genutzt, sich perfekt auf die DTM 2015 vorzubereiten: „Bei meinem Urlaub in Thailand konnte ich bestens abschalten und Kraft tanken. Abgesehen davon habe ich natürlich auch viel trainiert und mich fit gehalten.“ Schließlich stehen in der DTM in dieser Saison gleich 18 Rennen auf dem Programm. „Zwei Rennen pro Wochenende – das wird auch für die



Mechaniker anstrengend“, meint der Audi-Pilot. „Aber das neue Format der DTM ist eine sehr gute Entscheidung und der richtige Weg für alle, die den Motorsport lieben. Die Rennwochenenden und die Show für die Zuschauer werden dadurch noch interessanter.“

Im Audi RS 5 DTM saß er aufgrund der Testlimitierung seit dem Saisonfinale 2014 nur einmal. Wesentlich mehr Kilometer hat er mit seinem privaten Audi RS 6 Avant zurückgelegt, den er allerdings bald gegen einen Audi A7 Sportback eintauscht. „Als Audi-Fahrer genieße ich das Privileg, alle Modelle testen zu können. Der RS 6 ist ein tolles Auto, das ich in der Schweiz aber leider nicht wirklich ausfahren kann.“

Kräftig Gas geben kann er auf der Rennstrecke ab dem ersten Maiwochenende ganz bestimmt.



## Biografie

### Edoardo Mortara (I)

**Geburtsdatum:** 12. Januar 1987

**Geburtsort:** Genf (CH)

**Wohnort:** Genf (CH)

**Familienstand:** verheiratet mit Montserrat Retamal

**Größe/Gewicht:** 1,82 m/78 kg

**Motorsport seit:** 1999 (Audi-Fahrer seit 2011)

#### Karriere

##### 1999–2005 Kart

**1999** 3. Platz Klasse 100 ccm Italienische Junior-Kart-Meisterschaft

**2000** 2. Platz Klasse 100 ccm Italienische Junior-Kart-Meisterschaft, 2. Platz Kart-Masters Paris-Bercy, 5. Platz Kart-Europameisterschaft

**2001** 2. Platz Klasse 100 ccm Italienische Junior-Kart-Meisterschaft, 5. Platz Monaco-Kart-Cup

**2002** 3. Platz Klasse 100 ccm Italienische Kart-ICA-Meisterschaft, 7. Platz Kart-Europameisterschaft

**2003** 7. Platz Klasse 100 ccm Italienische Kart-Formel-A-Meisterschaft

**2004** 7. Platz Klasse 100 ccm Italienische Kart-Formel-A-Meisterschaft

**2005** 2. Platz Klasse 100 ccm Italienische Kart-Formel-A-Meisterschaft, 1. Platz Trofeo Margutti, 9. Platz Kart-Europameisterschaft

**2006** 4. Platz Formel Renault Italien, bester Rookie

**2007** 8. Platz Formel 3 Euro Serie, bester Rookie; 10. Platz Formel 3 Macau

**2008** 2. Platz Formel 3 Euro Serie, 2. Platz Formel 3 Macau

**2009** 1. Platz Formel 3 Macau, 14. Platz GP2, 11. Platz GP2 Asien

**2010** 1. Platz Formel 3 Euro Serie, 1. Platz Formel 3 Macau

**2011** 9. Platz DTM (Audi A4 DTM), „Rookie of the year“, 1. Platz Macau GT-Cup (Audi R8 LMS)

**2012** 5. Platz DTM (Audi A5 DTM), 1. Platz Macau GT-Cup (Audi R8 LMS ultra)

**2013** 21. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 1. Platz GT-Klasse 24 Stunden Daytona (Audi R8 GRAND-AM), 1. Platz Macau GT-Cup (Audi R8 LMS)

**2014** 5. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

**2015** DTM (Audi RS 5 DTM)

[www.edoardomortara.com](http://www.edoardomortara.com)

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

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

[instagram.com/edomortara](https://instagram.com/edomortara)



**Nico Müller #51**

## **Ein Traum wird wahr**

**Wenn Nico Müller morgens in seinen Dienstwagen steigt, weiß er, dass für ihn ein Traum wahr geworden ist: „Der Audi RS 4 war schon als Kind mein Wunschauto. Heute ein solches Modell zu Hause in der Garage zu haben, ist fantastisch. Das Auto ist sportlich, sieht super aus und ist dazu voll alltagstauglich.“**

Ein noch größerer Kindheitstraum wurde für den 23-jährigen Schweizer aus Thun im vergangenen Jahr wahr, als ihn Audi für die DTM verpflichtete. „Ich habe immer davon geträumt, in der DTM zu starten“, sagt der Youngster. Müller, der 2015 seine zweite Saison als Teamkollege von Routinier Jamie Green im Audi Sport Team Rosberg in Angriff nimmt, hat dabei deutlich größere Erwartungen als noch vor einem Jahr.

„Ich kenne das Auto, das Team, die Strecken und die Reifen“, weiß der jüngste Audi-DTM-Pilot. „Das ist ein großes Plus gegenüber dem vergangenen Jahr. Erfahrung ist in der DTM extrem wichtig. Außer der Super GT in Japan gibt es weltweit keine vergleichbare Rennserie und die Fahrzeiten sind begrenzt. Dass der Speed da ist, habe ich 2014 schon gezeigt. Jetzt muss ich das in Ergebnisse umsetzen. Mein Ziel für 2015 ist das erste Podium. Wo ich in der Meisterschaft am Ende lande, wird sich zeigen. Aber ich möchte in jedem Fall regelmäßig in die Punkteränge.“

Der 1,85 Meter große Schweizer fühlt sich wohl im Audi Sport Team Rosberg und ist davon überzeugt, dass die Kombination Green-Rosberg-Müller in dieser Saison schlagkräftiger sein wird: „Wir haben im Team Rosberg schon 2014 gut zusammengearbeitet. Ich bin sicher, dass unsere Aufbauarbeit in diesem Jahr Früchte tragen wird.“

Müllers Audi Financial Services Audi RS 5 DTM trägt ab sofort die Startnummer „51“ – eine Startnummer, mit der er schon viele Erfolge gefeiert hat. „Mein Cousin hatte früher an seinem Kart die Nummer ‚50‘. Als ich sein Teamkollege wurde, war es nur logisch, die ‚51‘ zu nehmen“, erzählt der Audi-Pilot. „Ich habe im Kart mit dieser Startnummer viele Rennen und später auch den Titel in der Formel Renault gewonnen. Die Startnummer ist eine wichtige Identifikation für uns Rennfahrer. Ich freue mich, nun in der DTM mit meiner Glückszahl an den Start gehen zu können.“



Auch auf das neue DTM-Format mit zwei Rennen pro Wochenende freut sich der Youngster: „Dass wir mehr Rennen fahren, ist natürlich toll für uns Fahrer – genauso wie für die Zuschauer, die an einem Wochenende nun noch mehr Action geboten bekommen. Ich hoffe, es wird noch mehr Fans an die Rennstrecken locken, denn es macht Spaß, vor vollen Tribünen Autorennen zu fahren.“



## Biografie

### Nico Müller (CH)

**Geburtsdatum:** 25. Februar 1992  
**Geburtsort:** Thun (CH)  
**Wohnort:** Bern (CH)  
**Familienstand:** ledig (Partnerin Lara)  
**Größe/Gewicht:** 1,85 m/73 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** DTM (Audi RS 5 DTM)

[www.nicomueller.ch](http://www.nicomueller.ch)

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

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

[instagram.com/nicosmueller](https://instagram.com/nicosmueller)



**Mike Rockenfeller #99**

## **Happy „Rocky“**

**Mike Rockenfeller hat mit der „99“ die höchste Startnummer aller Fahrer für die DTM 2015 gewählt – geht es nach dem Audi-Piloten, dann hat er bald wieder die niedrigste, nämlich die „1“ des Champions.**

Vor zwei Jahren holte „Rocky“ im Audi Sport Team Phoenix seinen ersten DTM-Titel mit der Startnummer „19“. Nach Platz drei in der vergangenen Saison soll in der international populären Tourenwagen-Rennserie nun Titel Nummer zwei folgen – mit der „Doppel-9“ als Glücksbringer auf seinem gelb-grünen Schaeffler Audi RS 5 DTM. „Und mein Ziel ist klar: Ich möchte den Titel holen“, sagt Rockenfeller.

Um das zu schaffen, muss er neben 22 anderen starken Konkurrenten erst einmal seinen Teamkollegen Timo Scheider bezwingen. Die beiden sind die einzigen DTM-Champions, die 2015 zusammen in einem Team fahren. „Timo und ich verstehen uns gut“, sagt „Rocky“. „Wir sind auf einer Wellenlänge und haben auch außerhalb der Strecke Spaß zusammen. Wir kommen beide mit dem Team gut klar. Aber Timo ist auch verdammt schnell. Ich erwarte starke Konkurrenz im Team und werde versuchen, am Ende vor ihm zu sein.“

Rockenfeller glaubt, dass das Feld 2015 noch enger zusammenrückt. „Wegen der eingefrorenen Technik konnte keiner der drei Hersteller einen großen Schritt machen. Wir hatten in der DTM schon immer eine extreme Dichte, in diesem Jahr wird es noch krasser. Es sind 24 Fahrer am Start. Jeder von ihnen kann vorne stehen, jeder kann Rennen gewinnen und jeder die Meisterschaft. Das macht die DTM aus. Und das gibt es nirgendwo sonst auf der Welt.“

Der Audi-Pilot weiß, wovon er spricht. 2015 ist bereits seine neunte DTM-Saison. Der Weg an die Spitze war lang und mühsam. Doch heute sitzt er bei Audi fest im Sattel und ist auch in das Le-Mans-Projekt der Marke und das GT-Engagement mit dem neuen Audi R8 LMS eingebunden. „Ich habe ein tolles Programm mit Audi und bin darüber sehr happy“, sagt er.

Das gilt auch für die private Seite des DTM-Rennfahrers. Kurz nach dem Norisring-Rennen im vergangenen Sommer kam Sohn Phil zur Welt. „Natürlich versteht er noch nicht, was der Papa macht“, schmunzelt „Rocky“. „Aber es ist ein ganz anderes



Gefühl, nach Hause zu kommen. Das weiß jeder, der Kinder hat. Wenn's mal nicht so gut läuft, kann ich mich auf meine eigene, kleine Familie freuen. Ich hoffe, sie wird in diesem Jahr auch mal bei einem DTM-Rennen dabei sein.“

Kurz vor Saisonbeginn hat Rockenfeller Frau und Kind zu einer Woche Radfahren mit nach Mallorca genommen. „Noch einmal abzuschalten, ehe es richtig losgeht, das tut immer gut“, weiß der DTM-Champion des Jahres 2013.

Wenn er nicht mit dem Rad unterwegs ist, vertraut der Audi-Pilot auf das größte Avant-Modell, das sein Arbeitgeber derzeit zu bieten hat. „Ich wechsle gerne zwischen dem Audi A6 TDI und dem Audi RS 6“, sagt „Rocky“. „Ich mag beide. Aber vom Look und Sound ist ein RS-Modell natürlich in jeder Audi-Baureihe der absolute Kracher.



## Biografie

### Mike Rockenfeller (D)

**Geburtsdatum:** 31. Oktober 1983

**Geburtsort:** Neuwied (D)

**Wohnort:** Landschlacht (CH)

**Familienstand:** verheiratet mit Susanne, ein Sohn (Phil)

**Größe/Gewicht:** 1,75 m/68 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), 24 Stunden Le Mans (Audi R15 TDI)

**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), 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), ADAC Motorsportler des Jahres

**2014** 3. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

**2015** DTM (Audi RS 5 DTM), 3. Platz 24 Stunden Daytona

[www.mike-rockenfeller.de](http://www.mike-rockenfeller.de)

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

[@m\\_rockenfeller](https://twitter.com/m_rockenfeller)

[instagram.com/mike\\_rockenfeller](https://instagram.com/mike_rockenfeller)



**Timo Scheider #10**

## **Furchtlos**

**Noch vor dem ersten DTM-Rennen der Saison 2015 hat Timo Scheider abseits der Rennstrecke für Schlagzeilen gesorgt: Der Audi-Pilot verlobte sich mit seiner langjährigen Lebensgefährtin und überstand in Südafrika das wohl härteste Mountainbike-Rennen der Welt.**

„Nach der Verlobung mit Jessica wird 2015 auch der nächste Schritt folgen“ – so deutet der zweimalige DTM-Champion an, dass im Hause Scheider-Hinterseer wohl noch in diesem Jahr die Hochzeitsglocken läuten könnten. „Und nachdem ich die Cape Epic in Südafrika überstanden habe, kann ich nun sagen: Sportlich habe ich vor nichts mehr Angst.“

2015 nimmt der 36-Jährige seine 15. DTM-Saison in Angriff, die zehnte für Audi und die zweite im Audi Sport Team Phoenix. „Wir haben im vergangenen Jahr bei Phoenix relativ schnell zusammengefunden“, sagt Timo Scheider. „Man braucht aber doch ein paar Rennwochenenden und die eine oder andere Extremsituation, um sich so richtig kennenzulernen. In der zweiten Saisonhälfte 2014 hat es gut funktioniert. Ich bin optimistisch, 2015 mit einer starken Basis anfangen zu können.“

Dabei hilft auch das enge Verhältnis zu seinem Teamkollegen Mike Rockenfeller. „Bei uns stimmt die Chemie und wir verbringen auch privat Zeit zusammen“, so Scheider. „Das macht die Abläufe manchmal etwas leichter. Generell ist ein guter Teamkollege extrem wichtig, die eigene Leistung zu fördern – wobei das fahrerische Niveau in der DTM so hoch ist, dass es dort nur gute Teamkollegen geben kann ...“

Auf das neue Format der DTM-Wochenenden freut er sich riesig. „Bei 18 Rennen ist ein Ausfall nicht mehr ganz so dramatisch“, sagt Scheider. „Man hat die Chance, den einen oder anderen Fehler wieder auszubügeln. Und das ist gut. Ich hoffe auf wenige Ausfälle und dass wir in Qualifying und Rennen die Leistung konstant bringen können.“

Dann klappt es vielleicht auch mit dem Traum, am Ende der Saison 2015 aus seiner Startnummer „10“ auf dem schwarzen AUTO TEST Audi RS 5 DTM die „1“ zu machen. „Da muss ich ja nur die Null wegnehmen“, lacht der Audi-Pilot. „Ich hatte die



Startnummer ,10‘ schon in meinem ersten DTM-Meisterjahr auf dem Auto. Und im Fußball hat der Spielmacher die ,10‘ auf dem Rücken. Ich hoffe, sie bringt mir wieder Glück.“

Mit Glück allein gewinnt man aber keine DTM-Titel. „Ich denke, dass mir auch meine Routine helfen kann“, meint Scheider. „Es gab vor dieser Saison aufgrund der neuen Abläufe viele offene Fragen, auf die es wohl erst nach den ersten Rennwochenenden Antworten geben wird. Vielleicht finden wir sie dank unserer Erfahrung etwas schneller als die anderen.“

Seine Erfahrung gibt Scheider seit vielen Jahren auch an den Rennfahrer-Nachwuchs weiter. Dem eigenen Kart-Team ließ er nun ein eigenes Team für die ADAC Formel 4 folgen, in der das Team Scheider 2015 zwei Autos einsetzt.

Das bedeutet zusätzlich zur DTM viel Arbeit und viele Kilometer auf der Autobahn, für die er mit einem Audi RS 6 Avant bestens gerüstet ist. „Für mich als Rennfahrer ist der Audi RS 6 die perfekte Kombination von Leistung, Komfort und Dynamik“, schwärmt Timo Scheider. „Er ist für mich im Alltag das Audi-Modell schlechthin. Ich fahre ihn schon lange als Dienstwagen und werde mir auch wieder einen RS 6 bestellen.“

## Biografie

### Timo Scheider (D)

**Geburtsdatum:** 10. November 1978

**Geburtsort:** Lahnstein (D)

**Wohnort:** Lochau (A)

**Familienstand:** verlobt mit Jessica, ein Sohn (Loris-Romeo)

**Größe/Gewicht:** 1,78 m/72 kg

**Motorsport seit:** 1989 (Audi-Fahrer seit 2006)

#### Karriere

**1989–1994** Kart

**1992** 1. Platz Kart Winterpokal Kerpen

**1993** 7. Platz Deutscher Junioren-Kart-Pokal

**1994** 1. Platz Dt. Junioren-Kart-Pokal, 1. Platz Junioren-Wertung Kart-Cup NRW

**1995** 1. Platz Deutsche Formel-Renault-1800-Meisterschaft

**1996** 4. Platz Deutsche Formel-Renault-2000-Meisterschaft

**1997** 2. Platz Deutsche Formel-3-Meisterschaft

**1998** 8. Platz Deutsche Formel-3-Meisterschaft

**1999** 6. Platz Deutsche Formel-3-Meisterschaft

**2000** 12. Platz DTM

**2001** 19. Platz DTM

**2002** 8. Platz DTM

**2003** 8. Platz DTM, 1. Platz 24 Stunden Nürburgring

**2004** 8. Platz DTM

**2005** 2. Platz FIA-GT-Meisterschaft, 1. Platz 24 Stunden Spa,  
1. Platz Klasse 24 Stunden Nürburgring, A1-Grand-Prix-Serie

**2006** 10. Platz DTM (Audi A4 DTM), 1. Platz GT2-Klasse 24 Stunden Spa

**2007** 7. Platz DTM (Audi A4 DTM)

**2008** 1. Platz DTM (Audi A4 DTM), ADAC Motorsportler des Jahres

**2009** 1. Platz DTM (Audi A4 DTM)

**2010** 4. Platz DTM (Audi A4 DTM), 3. Platz GT2-Klasse 24 Stunden Le Mans

**2011** 4. Platz DTM (Audi A4 DTM), 1. Platz 24 Stunden Spa (Audi R8 LMS)

**2012** 14. Platz DTM (Audi A5 DTM)

**2013** 10. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

**2014** 9. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

**2015** DTM (Audi RS 5 DTM)

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

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

[@ScheiderTimo](https://twitter.com/scheidertimo)

[instagram.com/timoscheider](https://instagram.com/timoscheider)



## **Adrien Tambay #27**

### **London calling**

**2015 wird für Adrien Tambay ein besonderes Jahr: Der Audi-DTM-Pilot ist vor dem Start in die DTM-Saison in das pulsierende London umgezogen.**

„Ich habe mich in Bregenz oft alleine gefühlt“, sagt der Franzose, der sein viertes DTM-Jahr im Audi Sport Team Abt Sportsline in Angriff nimmt. „In London warten viele Freunde auf mich. Im Stadtteil Chelsea habe ich eine tolle Wohnung gefunden und ich glaube, dass London eine fantastische Stadt für einen jungen Mann wie mich ist. Ich bin sicher, dass mir der Umzug guttun wird.“

Auch an seiner Fitness hat der 24-jährige Franzose im Winter gearbeitet. „Wir haben bei Audi Sport einen neuen Trainingsplan. Ich habe mich strikt daran gehalten und schon jetzt das Ergebnis gespürt: In den Vorjahren war ich im Anschluss an den ersten Test nach der Winterpause immer ziemlich müde. Dieses Mal hat es mir gar nichts ausgemacht, viele Runden im Rennwagen zu sitzen.“

Auch mit einigen Einsätzen in der französischen Eisrennserie hat sich Tambay im Winter fit gehalten. „Vor allem mental“, wie er sagt. „Klar würde ich für Audi auch mal gerne das eine oder andere GT3-Rennen fahren, aber mein Fokus liegt 2015 voll auf der DTM.“

Und das mit einem neuen Ingenieur an seiner Seite: In dieser Saison wird Tambay von Nicola Palarchi betreut, der aus der Formel 1 zum Audi Sport Team Abt Sportsline wechselt. „Wir haben schon in meinem letzten Jahr im Formel-Sport zusammengearbeitet und verstehen uns bestens“, freut sich der Audi-Pilot. „Wir vertrauen uns gegenseitig. Nicola ist neu in der DTM, hat aber so viel Erfahrung, dass er die Besonderheiten schnell lernen wird.“

Auf das neue „Layout“ der DTM-Wochenenden, wie es Adrien Tambay nennt, freut sich der Audi-Pilot ebenfalls. „Ich liebe das Racing“, sagt er. „Zwei Rennen bedeuten für mich doppelten Spaß. Und weil ich von Haus aus eher ungeduldig bin, ist es gut, dass wir schon am Samstag ein Rennen fahren. Auch das Qualifying-Format ist top: Man darf sich keinen Fehler erlauben und muss von Anfang an schnell sein. Das sollte mir liegen.“



Ab der Saison 2015 hat Tambay gleich zwei Glücksbringer: die berühmten Bunnys seines Hauptsponsors und die legendäre Startnummer „27“ auf seinem Playboy Audi RS 5 DTM, mit der schon sein Vater Patrick als Ferrari-Pilot in der Formel 1 erfolgreich war. „Er hat die 27 damals von Gilles Villeneuve übernommen, der neben Ayrton Senna und meinem Vater eines meiner großen Idole ist.“

Im Alltag vertraut Tambay, wie viele seiner Fahrerkollegen, auf den Audi RS 6 Avant. „Aber ich muss mir auch den neuen RS 3 mal näher anschauen“, meint er. „Der sieht toll aus und könnte für London perfekt sein.“



## Biografie

### Adrien Tambay (F)

**Geburtsdatum:** 25. Februar 1991

**Geburtsort:** Paris (F)

**Wohnort:** London (GB)

**Familienstand:** ledig

**Größe/Gewicht:** 1,81 m/70 kg

**Motorsport seit:** 2001 (Audi-Fahrer seit 2012)

#### Karriere

**2001–2006** Kart

**2007** 1. Platz Formel BMW Deutschland, Rookie-Wertung

**2008** 3. Platz Formel BMW Europa

**2009** Formel 3 Euro Serie

**2010** 6. Platz Auto GP-Serie, 20. Platz GP3-Serie

**2011** 4. Platz Auto GP-Serie, 27. Platz Formel Renault 3.5

**2012** 10. Platz DTM (Audi A5 DTM), 2. Platz Trophée Andros Electrique

**2013** 14. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 2. Platz Trophée Andros Electrique

**2014** 14. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

**2015** DTM (Audi RS 5 DTM)

[www.adrientambay.com](http://www.adrientambay.com)

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

[@TambayRacing](https://twitter.com/tambayracing)

[instagram.com/adrientambay](https://instagram.com/adrientambay)



## **Audi Sport Teams in der DTM**

### **Mannschaftssport DTM**

**Die Aufgaben im DTM-Team von Audi sind prinzipiell klar verteilt: Audi Sport entwickelt die Rennautos, die Audi Sport Teams Abt Sportsline, Phoenix und Rosberg setzen sie ein – eine Arbeitsteilung, die sich seit Jahren bewährt hat.**

„Die DTM ist Mannschaftssport“, sagt Dieter Gass, Leiter DTM bei Audi Sport. „Ohne Teamwork geht gar nichts. Deshalb setzen wir auf Teamspirit und einen permanenten Austausch.“ So sind zum Beispiel Ingenieure der Teams in die Entwicklungstests mit dem Audi RS 5 DTM integriert. Und natürlich erhalten die Teams an den Rennwochenenden volle Unterstützung von Audi Sport – technisch, logistisch und strategisch.

Routine ist ein entscheidender Faktor in der DTM. Deshalb setzt Audi Sport in der international populären Tourenwagen-Rennserie seit Jahren auf dieselben bewährten Einsatzteams. Abt Sportsline und Audi sind schon seit den gemeinsamen Supertourenwagen-Zeiten Ende der 90er-Jahre erfolgreiche Partner. Die Mannschaft von Hans-Jürgen Abt 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, das nun bereits seine zwölfte DTM-Saison als Audi-Werksteam in Angriff nimmt.

Nachdem sich das Audi Sport Team Joest seit 2006 ganz auf den Prototypen-Rennsport und die 24 Stunden von Le Mans konzentriert, sicherte sich Audi Sport die Dienste zweier anderer Rennteams: Seit 2006 komplettieren die renommierten deutschen Audi Sport Teams Phoenix und Rosberg das Audi-Aufgebot in der DTM – zunächst jeweils mit Vorjahresautos, seit der Einführung des neuen DTM-Reglements im Jahr 2012 mit identischem Material und absoluter Gleichberechtigung.

Das Audi Sport Team Abt Sportsline hat seit 2004 viermal den prestigeträchtigen DTM-Fahrtitel gewonnen (2004, 2007, 2008, 2009), das Audi Sport Team Phoenix zweimal (2011, 2013). Die beste Saison des Audi Sport Team Rosberg war bisher das Jahr 2012 mit zwei Siegen. Für 2015 haben alle drei Audi Sport Teams dasselbe Ziel: den nächsten DTM-Titel für Audi zu holen.



## **Audi Sport Team Abt Sportsline**

### **Die „Äbte“**

**Ist vom Audi Sport Team Abt Sportsline die Rede, wird bei Audi Sport häufig eine charmante Kurzform verwendet: „Die Äbte“.**

Der weltweit führende Veredler von Automobilen des Volkswagen-Konzerns ist ein Familienbetrieb aus dem Allgäu, der heute von Hans-Jürgen Abt geführt wird. Neben dem Audi Sport Team Joest bei den Sportprototypen ist es das erfahrenste und erfolgreichste Audi-Werksteam.

Die Mannschaft mit Sitz im Allgäu trat von 2000 bis 2003 als Privatteam mit dem Abt-Audi TT-R in der DTM an und holte 2002 den Titel. Heute kümmern sich gut 50 Mitarbeiter um die vier Audi RS 5 DTM. Für eine perfekte Vorbereitung der Rennautos hat Abt im vergangenen Jahr in Kempten ein 2.400 Quadratmeter großes Motorsportzentrum eröffnet, das Audi auch für die Vorbereitung der Rennwagen des neuen Audi Sport TT Cup nutzt.

Zudem stellen die „Äbte“ das einzige deutsche Team in der neuen FIA Formula E, das Audi Sport durch die Freigabe von Werksfahrer Lucas di Grassi unterstützt. Der Brasilianer gewann im September 2014 in Peking die Premiere der Elektro-Rennserie – ein weiterer Meilenstein in der Firmengeschichte von ABT Sportsline.

### **Bedeutende Erfolge von ABT Sportsline**

**Sieger der DTM-Fahrerwertung:** 2002, 2004, 2007, 2008, 2009 (alle Audi)

**Sieger der DTM-Teamwertung:** 2004, 2007, 2011 (alle Audi)

**Deutscher Supertourenwagen-Meister:** 1999 (Audi)

**Sieger des ADAC GT Masters:** 2009 Fahrer-, 2010 Teamwertung (beide Audi)

**Sieger des ADAC Formel Masters:** 2009

**Sieger der ADAC Formel Junior:** 1991, 1992, 1996

**Audi Sport Team Phoenix**

## **Zehn Jahre Partner in der DTM**

**Kleines Jubiläum in der Eifel: 2015 ist bereits die zehnte DTM-Saison für das Audi Sport Team Phoenix.**

Seit 2006 sind Audi Sport und Phoenix Racing Partner in der DTM. In dieser Zeit hat sich die Mannschaft von Ernst Moser zu einer festen Größe entwickelt: In den vergangenen fünf Jahren holte das Audi Sport Team Phoenix zweimal den DTM-Fahrtitel und stellte viermal den besten Audi-Piloten in der Gesamtwertung.

Die eingeschworene Truppe um Teamchef Ernst Moser, die direkt am Nürburgring ihren Sitz hat, zählt zu den routiniertesten DTM-Teams und ist auch im GT-Sport ein wichtiger Partner von Audi: Phoenix Racing ist eines der beiden Teams, die 2015 im Auftrag von Audi Sport customer racing den neuen Audi R8 LMS einsetzen und für die Auslieferung an Kunden vorbereiten. Der Langstreckensport mit GT3-Rennwagen ist das zweite wichtige Standbein von Phoenix Racing.

### **Bedeutende Erfolge von Phoenix Racing**

**Sieger der DTM-Fahrerwertung:** 2011, 2013 (alle Audi)

**Sieger der DTM-Teamwertung:** 2013 (Audi)

**Sieger der 24 Stunden Nürburgring:** 2000, 2003, 2012 (Audi), 2014 (Audi)

**Sieger der 24 Stunden Spa:** 2007, 2012 (Audi)

**Sieger der 12 Stunden Bathurst:** 2012 (Audi)

**Sieger der FIA-GT3-EM:** 2009 (Audi)

**Sieger der Belgischen GT3-Meisterschaft:** 2009 (Audi)

**Sieger des Tourenwagen-GP Macau:** 1999 (Audi)

## **Audi Sport Team Rosberg**

### **Im Jubiläumsjahr zurück an die Spitze**

**Das Audi Sport Team Rosberg bestimmte bei den ersten offiziellen DTM-Testfahrten vor Saisonbeginn das Tempo – für Teamchef Arno Zensen genau das richtige Zeichen.**

Vor 20 Jahren gründete der frühere Formel-1-Weltmeister Keke Rosberg das Team Rosberg. Sein Sohn Nico Rosberg ging seine ersten motorsportlichen Schritte im väterlichen Team. Seit 2006 und damit nun schon im zehnten Jahr gehen die Motorsportler um Teamchef Arno Zensen als Audi-Werksteam in der DTM an den Start.

2012 war das Audi Sport Team Rosberg mit zwei Siegen die beste Mannschaft der Marke mit den Vier Ringen. Daran möchte das Team aus Neustadt an der Weinstraße in der Saison 2015 anknüpfen. Mit seinem Tochterunternehmen TRE hat es sich zusätzlich zum Rennsport auf Engineering-Dienstleistungen für die Automobilindustrie spezialisiert.

#### **Bedeutende Erfolge des Team Rosberg**

**Sieger der Deutschen Formel-3-Meisterschaft: 2002**

**Sieger der BMW-Formel-ADAC-Meisterschaft: 2002**

**Rookie-Sieger der BMW-Formel-ADAC-Meisterschaft: 2004**



**DTM 2015**

## **Mehr Rennen, mehr Action**

**Die DTM ist in ihrer Form einzigartig: Sie ist die einzige Rennserie der Welt, in der ausschließlich Werksteams an den Start gehen. Insgesamt 24 Autos setzen Audi, BMW und Mercedes-Benz in der Saison 2015 ein – jedes davon ist technisch auf dem neuesten Stand und damit theoretisch siegfähig.**

„Die Diskussion um Pay-Driver gibt es bei uns in der DTM nicht“, sagt Dieter Gass, Leiter DTM bei Audi Sport. „Wir treffen in der DTM auf unsere beiden Hauptwettbewerber in der Premium-Klasse, entsprechend top müssen wir aufgestellt sein. Das ist bei BMW und Mercedes-Benz nicht anders.“

Knallharte Konkurrenten auf der Rennstrecke, aber konstruktive Zusammenarbeit hinter den Kulissen, um die Rennserie nach vorn zu bringen – das ist die Philosophie der DTM seit nunmehr 31 Jahren. Die Automobilhersteller, die sich in der DTM engagieren, beeinflussen, was die Fans auf den Tribünen geboten bekommen.

Für die Saison 2015 stand im Fokus, den Zuschauern noch mehr Action und Unterhaltung zu bieten. So reduzierten die Organisatoren die Zahl der Veranstaltungen von zehn auf neun und werteten jedes einzelne Event auf. An jedem Rennwochenende finden nun zwei Rennen statt – eines am Samstag, eines am Sonntag. Trotz unterschiedlicher Länge (40 Minuten am Samstag, 60 Minuten mit Pflicht-Boxenstopp am Sonntag) gibt es für beide Läufe gleich viele Punkte. Damit wird der DTM-Champion 2015 in insgesamt 18 Rennen ermittelt. „Das“, so Dieter Gass, „wird dafür sorgen, dass mehr Fahrer als bisher länger im Titelrennen sind und man sich auch einmal einen Ausfall erlauben kann, ohne gleich den Titel abhaken zu müssen.“

Vereinfacht ist nun auch das Qualifying-Format: Pro Rennen gibt es einen 20-minütigen Kampf um die besten Startpositionen – der Schnellste geht vom ersten Startplatz ins Rennen. „Keep it simple“ ist das Motto der DTM 2015, das auch für die Reifen gilt: Die sogenannten „Optionsreifen“, die in der Vergangenheit für viel Verwirrung sorgten, wurden abgeschafft. Ab sofort gibt es nur noch die Wahl zwischen Regenreifen und Slicks. Nur vier Satz Slicks stehen jedem Fahrer für beide Qualifyings und beide Rennen zur Verfügung.



Vor allem am Samstag wird es darauf ankommen, in der Startaufstellung weit vorn zu stehen, denn das 40-Minuten-Rennen wird ohne Pflicht-Boxenstopp absolviert. Wer nach vorn will, muss auf der Strecke überholen. Deshalb dürfen die Fahrer den Heckflügel nun dreimal pro Runde flach stellen – sofern der Fahrer bei Start und Ziel weniger als eine Sekunde Abstand zum Vordermann hat. Den Flügel können sie jetzt um 18 anstatt 16 Grad absenken, was den Luftwiderstand weiter verringert und die Endgeschwindigkeit erhöht. Die Chance für ein erfolgreiches Überholen wird somit noch größer.

Beim 60-Minuten-Rennen am Sonntag ist ein Pflicht-Boxenstopp vorgeschrieben. Perfekte Arbeit der Mechaniker ist deshalb genauso gefragt wie die richtige Strategie. Im Optimalfall benötigt die Boxencrew weniger als drei Sekunden, um alle vier Räder eines Audi RS 5 DTM zu wechseln.

Insgesamt sehen die DTM-Fans die DTM-Rennwagen wieder häufiger auf der Rennstrecke: Schon am Freitag steht ein Freies Training auf dem Programm. Am Sonntag findet wieder ein morgendliches Warm-up statt.

Auch das Rahmenprogramm wird noch attraktiver: Bei sechs Events absolviert der neue Audi Sport TT Cup jeweils zwei Rennen. Mit dem Markenpokal ermöglicht Audi internationalen Nachwuchsfahrerinnen und -fahrern den Einstieg in den Motorsport.

Immer häufiger wird die DTM auch mit anderen Events kombiniert. Der Auftritt der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft (World RX) mit dem Audi S1 EKS RX beim Saisonstart in Hockenheim und das Gastspiel der Superbikes der Motorrad-Meisterschaft IDM mit Ducati am Lausitzring machen den Anfang. Konzerte und ein attraktives Rahmenprogramm für die ganze Familie runden das Rennerlebnis ab. In der Markenwelt präsentieren sich Automobilhersteller und Partner der DTM.

Deutschland ist für Audi auch 2015 „Home of DTM“: Sechs der neun Veranstaltungen finden auf dem Heimatmarkt statt. Dazu kommen Gastspiele in Österreich, an der niederländischen Nordseeküste und in Russland – an die Rennen dort hat Audi Sport beste Erinnerungen.

In Deutschland überträgt die ARD im „Ersten“ alle 18 Rennen der DTM 2015 live. Die Startzeiten der Rennen wurden dabei zum Teil auf eine spätere Uhrzeit gelegt, um mehr Fernsehzuschauern an den Wochenenden die Möglichkeit zu geben, die DTM live im Fernsehen zu erleben.



Weltweit ist die DTM in über 150 Ländern live oder zeitversetzt im Fernsehen zu sehen – und dank eines YouTube-Livestreams auch weltweit live.

Obwohl die DTM ihre starke Basis in Deutschland hat, wird sie von Fans in allen Zeitzonen verfolgt. Dafür sorgen 2015 Top-Piloten aus 13 verschiedenen Nationen – und natürlich die nächste Runde zwischen den drei führenden deutschen Premium-Herstellern Audi, BMW und Mercedes-Benz.

Eine ganz neue Perspektive eröffnet sich 2017: Dann gilt das neue Technische Reglement für Klasse-1-Rennwagen wie den Audi RS 5 DTM sowohl in der DTM als auch in der Japanischen Super-GT-Meisterschaft. Dort gehen derzeit Honda, Nissan und Lexus an den Start. „Wir denken über gemeinsame Rennen und möglicherweise ein Weltfinale nach“, sagt Dieter Gass. „Die Kooperation zwischen der DTM und der Super GT ist ein wichtiger Schritt in die Zukunft.“

## DTM-Events 2015

### Neun Veranstaltungen, 18 Rennen

**Doppelte Action für DTM-Fans: An jedem der neun DTM-Wochenenden werden in der Saison 2015 jeweils zwei Rennen ausgetragen – eines am Samstag und eines am Sonntag. Den Kern bildet dabei der für Audi wichtige Heimatmarkt. Sechs der neun Events finden in Deutschland statt. Dazu kommen Gastspiele in Österreich, in den Niederlanden und in Russland.**

#### **Hockenheim (D)**

**Rennen 1 (1. Lauf):** Samstag, 2. Mai, 14.45 Uhr

**Rennen 2 (2. Lauf):** Sonntag, 3. Mai, 13.40 Uhr

**Streckenlänge:** 4,574 Kilometer

**Streckenrekord Qualifying:** Mattias Ekström (Audi), 1.32,244 Min. (2008)

**Streckenrekord Rennen:** Martin Tomczyk (BMW), 1.32,532 Min. (2014)

#### **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.

#### **Streckenbeschreibung von Nico Müller:**

„Für mich als Schweizer ist Hockenheim schon fast ein Heimrennen, weil die Strecke recht nah an der Grenze liegt. In Hockenheim ist besonders die aerodynamische Effizienz gefragt, weil man viele relativ schnelle und mittelschnelle Kurven hat, in denen das Auto Abtrieb generieren muss. Gleichzeitig gibt es aber auch einige Topspeed-Passagen, beispielsweise die Parabolika. Hier werden wir wieder tolle Windschatten-Duelle und – auch dank DRS – viele Überholmanöver sehen. Meine persönliche Lieblingspassage ist die schnelle Rechtskurve am Eingang des Motodroms – eine echte Herausforderung, die gleichzeitig viel Spaß macht.“

#### **Lausitzring (D)**

**Rennen 1 (3. Lauf):** Samstag, 30. Mai, 18.10 Uhr

**Rennen 2 (4. Lauf):** Sonntag, 31. Mai, 14.20 Uhr

**Streckenlänge:** 3,478 Kilometer

**Streckenrekord Qualifying:** Gary Paffett (Mercedes-Benz), 1.17,463 Min. (2013)

**Streckenrekord Rennen:** Mike Rockenfeller (Audi), 1.18,268 Min. (2013)



**Audi-Siege bei der DTM auf dem Laustzring:**

2004 Mattias Ekström, Audi A4 DTM; 2005 Mattias Ekström, Audi A4 DTM; 2011 Martin Tomczyk, Audi A4 DTM.

**Streckenbeschreibung von Adrien Tambay:**

„Auf dem Lausitzring ist es immer wieder eine Herausforderung, den richtigen Rhythmus zu finden. Es ist ein ungewöhnliches Layout, weil wir einen Teil des Ovals fahren und dann wieder auf die Strecke im Innenraum zurückkehren. Die Mauern sind nah dran, also sollte man lieber vorsichtig sein, wenn man ans Limit geht. Für die Zuschauer ist es toll: Sie haben von der Tribüne einen einmaligen Überblick. Und am Ende der langen Geraden gibt es eine gute Überholmöglichkeit, sodass sie viel Action geboten bekommen.“

**Norising (D)**

**Rennen 1 (5. Lauf):** Samstag, 27. Juni, 16.45 Uhr

**Rennen 2 (6. Lauf):** Sonntag, 28. Juni, 15.15 Uhr

**Streckenlänge:** 2,300 Kilometer

**Streckenrekord Qualifying:** Bruno Spengler (Mercedes-Benz), 47,785 Sek. (2008)

**Streckenrekord Rennen:** Bruno Spengler (Mercedes-Benz), 48,446 Sek. (2008)

**Audi-Siege bei der DTM auf dem Norising**

1990 Hans-Joachim Stuck, Audi V8 quattro; 1991 Hans-Joachim Stuck, Audi V8 quattro; 2002 Laurent Aiello, Abt-Audi TT-R.

**Streckenbeschreibung von Jamie Green:**

„Wenn es um spannendes Racing und packende Überholmanöver geht, ist der Norising die beste Rennstrecke überhaupt. Das war schon vor der Zeit mit DRS so und ist es jetzt umso mehr. Ich habe durch meine Siege natürlich gute Erinnerungen an den Norising, obwohl es eigentlich keine Strecke ist, die fahrerisch besonders viel Spaß macht. Auf dem Kurs geht es vor allem um Bremsen, langsame Kurven und das Fahren mit wenig Abtrieb, wie wir es in der DTM sonst nicht kennen. Weil es nur Geraden und extrem langsame Kurven gibt, kann man auf dem Norising näher an seinen Vordermann heranfahren. Deshalb sind die Zweikämpfe enger und spannender als auf jeder anderen DTM-Rennstrecke. Und die Atmosphäre mit den vielen Fans sorgt für Gänsehaut – besonders natürlich als Audi-Fahrer.“

**Zandvoort (NL)**

**Rennen 1 (7. Lauf):** Samstag, 11. Juli, 18.10 Uhr





**Rennen 2 (8. Lauf):** Sonntag, 12. Juli, 14.10 Uhr

**Streckenlänge:** 4,307 Kilometer

**Streckenrekord Qualifying:** Pascal Wehrlein (Mercedes-Benz), 1.30,449 Min. (2014)

**Streckenrekord Rennen:** Marco Wittmann (BMW), 1.32,296 Min. (2013)

**Audi-Siege bei der DTM in Zandvoort:**

2002 Mattias Ekström, Abt-Audi TT-R; 2004 Mattias Ekström, Audi A4 DTM; 2006 Tom Kristensen, Audi A4 DTM; 2007 Martin Tomczyk, Audi A4 DTM; 2008 Mattias Ekström, Audi A4 DTM; 2011 Mike Rockenfeller, Audi A4 DTM; 2012 Edoardo Mortara, Audi A5 DTM; 2014 Mattias Ekström, Audi RS 5 DTM.

**Streckenbeschreibung von Mattias Ekström:**

„Zandvoort ist eine meiner Lieblingsstrecken. Es gibt viele schöne Kurven in tollen Kombinationen, es geht rauf und runter, der Kurs hat einen herrlichen Rhythmus. Zandvoort ist zudem eine der wenigen Strecken, auf denen man gut überholen und auch von einer schlechten Startposition gewinnen kann. Zu Beginn des Wochenendes hat der Asphalt kaum Haftung. In fast jeder Runde spürt man mehr Grip. Am meisten mag ich in Zandvoort die Kurven, in die man blind hineinfährt – da brauchst du viel Vertrauen in dein Auto.“

**Red Bull Ring Spielberg (A)**

**Rennen 1 (9. Lauf):** Samstag, 1. August, 18.20 Uhr

**Rennen 2 (10. Lauf):** Sonntag, 2. August, 15.15 Uhr

**Streckenlänge:** 4,326 Kilometer

**Streckenrekord Qualifying:** Bruno Spengler (BMW), 1.24,588 Min. (2013)

**Streckenrekord Rennen:** Mike Rockenfeller (Audi), 1.25,266 Min. (2014)

**Audi-Siege bei der DTM auf dem Red Bull Ring:**

2011 Martin Tomczyk, Audi A4 DTM; 2012 Edoardo Mortara, Audi A5 DTM.

**Streckenbeschreibung von Edoardo Mortara:**

„Spielberg ist eine meiner Lieblingsstrecken im DTM-Kalender. Ohne den Grund genau zu kennen, bin ich dort immer konkurrenzfähig gewesen – offenbar passt der Kurs gut zu mir. Der Red Bull Ring ist sehr abwechslungsreich: Er hat lange Geraden ebenso im Angebot wie extrem langsame Kurven, beispielsweise die zweite. Die Atmosphäre ist einmalig: Wir fahren auf einer Berg-und-Tal-Bahn, haben eine traumhafte Landschaft um uns herum und begeisterte Fans auf den Tribünen und im



Fahrerlager. Mein Lieblingsabschnitt ist die letzte Passage, die abwärts geht und dann in einer schnellen, aber schwierigen Kurve auf der Start-Ziel-Geraden endet.“

### **Moscow Raceway (RUS)**

**Rennen 1 (11. Lauf):** Samstag, 29. August, 17.30 Uhr (15.30 Uhr MESZ)

**Rennen 2 (12. Lauf):** Sonntag, 30. August, 17.15 Uhr (15.15 Uhr MESZ)

**Streckenlänge:** 3,931 Kilometer

**Streckenrekord Qualifying:** Maxime Martin (BMW), 1.28,523 Min. (2014)

**Streckenrekord Rennen:** Miguel Molina (Audi), 1.28,305 Min. (2014)

### **Audi-Siege bei der DTM auf dem Moscow Raceway:**

2013 Mike Rockenfeller, Audi RS 5 DTM.

### **Streckenbeschreibung von Mike Rockenfeller:**

„Der Moscow Raceway ist sehr anspruchsvoll. Wichtig ist eine stabile Bremse am Auto, weil man in mehrere enge Ecken hineinbremsen muss. Seit dem vergangenen Jahr fahren wir die längere Streckenvariante, die für die DTM perfekt ist. Die beiden besten Überholmöglichkeiten sind vor der letzten und vor der ersten Kurve, beides sind gute Plätze, um das DRS einzusetzen. Meine persönliche Lieblingspassage ist die Kombination nach der zweiten Kurve.“

### **Motorsport Arena Oschersleben (D)**

**Rennen 1 (13. Lauf):** Samstag, 12. September, 13.30 Uhr

**Rennen 2 (14. Lauf):** Sonntag 13. September, 15.15 Uhr

**Streckenlänge:** 3,696 Kilometer

**Streckenrekord Qualifying:** Mike Rockenfeller (Audi), 1.20,120 Min. (2013)

**Streckenrekord Rennen:** Joey Hand (BMW), 1.21,255 Min. (2013)

### **Audi-Siege bei der DTM in Oschersleben:**

2004 Tom Kristensen, Audi A4 DTM; 2006 Tom Kristensen, Audi A4 DTM; 2008 Timo Scheider, Audi A4 DTM; 2009 Timo Scheider, Audi A4 DTM; 2011 Mattias Ekström, Audi A4 DTM.

### **Streckenbeschreibung von Timo Scheider:**

„Oschersleben ist eine sehr selektive Strecke mit kleinen Auslaufzonen, sodass kleine Fehler manchmal bitter bestraft werden. Das Überholen ist schwierig, deshalb kommt es auf ein gutes Qualifying und die richtige Strategie im Rennen an. Man braucht in den schnellen Kurven und Schikanen viel Abtrieb und nimmt das Auto,



speziell beim Überfahren der Kerbs, sehr hart ran. Meine Lieblingspassage ist die dreifache Linkskurve vor dem Hotel. Es ist jede Runde wieder eine neue Herausforderung, dort die richtige Linie zu treffen. Die Fans können sich besonders auf die Schikane am Ende der Start-Ziel-Geraden freuen, denn dort geht es nach dem Start immer besonders hoch her.“

### **Nürburgring (D)**

**Rennen 1 (15. Lauf):** Samstag, 26. September, 13.30 Uhr

**Rennen 2 (16. Lauf):** Sonntag 27. September, 13.30 Uhr

**Streckenlänge:** 3,629 Kilometer

**Streckenrekord Qualifying:** Marco Wittmann (BMW), 1.22,504 Min. (2014)

**Streckenrekord Rennen:** Marco Wittmann (BMW), 1.23,175 Min. (2014)

### **Audi-Siege bei der DTM auf dem Nürburgring:**

1990 Walter Röhrl, Audi V8 quattro; 1992 Frank Biela, Audi V8 quattro; 2001 Laurent Aiello, Abt-Audi TT-R (beide Rennen); 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.

### **Streckenbeschreibung von Miguel Molina:**

„Der Sprintkurs des Nürburgrings ist eine Kombination aus schnellen und langsamen Passagen. Er verzeiht kaum Fehler und erfordert von uns Rennfahrern volle Konzentration auf jedem Meter. Es gibt zwei Bereiche, in denen man DRS nutzen kann, was uns in Sachen Strategie einige Möglichkeiten an die Hand gibt. Eine wirkliche Lieblingsstelle habe ich nicht. Enorm wichtig ist aber die Schikane vor der letzten Kurve: Man muss die Einfahrt optimal erwischen und viel Geschwindigkeit mitnehmen. Wenn einem das nicht gelingt, dann nimmt man dieses Manko mit bis auf die Start-Ziel-Gerade.“

### **Hockenheimring Baden-Württemberg (D), Finale**

**Rennen 1 (17. Lauf):** Samstag, 17. Oktober, 13.30 Uhr

**Rennen 2 (18. Lauf):** Sonntag 18. Oktober, 15.15 Uhr

**Streckenlänge:** 4,574 Kilometer

**Streckenrekord Qualifying:** Mattias Ekström (Audi), 1.32,244 Min. (2008)

**Streckenrekord Rennen:** Martin Tomczyk (BMW), 1.32,532 Min. (2014)

### **Audi-Siege beim DTM-Finale in Hockenheim:**



1990 Hans-Joachim Stuck, Audi V8 quattro (beide Rennen); 1991 Frank Biela, Audi V8 quattro (beide Rennen); 2008 Timo Scheider, Audi A4 DTM; 2014 Mattias Ekström, Audi RS 5 DTM.

**Streckenbeschreibung von Mike Rockenfeller:**

„Das Finale in Hockenheim ist Tradition pur und für uns als Rennfahrer ein ganz besonderes Rennen: Entweder du bist im Titelkampf, dann geht es vor vollen Tribünen um alles. Oder du hast nichts mehr mit der Meisterschaft zu tun, dann willst du dich auf jeden Fall mit einem tollen Ergebnis aus der Saison verabschieden. Weil wir den Auftakt und auch Testfahrten in Hockenheim absolvieren, ist jeder optimal auf diesen Kurs vorbereitet und eingestellt – entsprechend eng ist der Fight auf der Strecke. Die Stadionatmosphäre ist einmalig, gleichzeitig ist die Einfahrt ins Motodrom für mich auch die schönste Passage der Strecke.“



## **Erfolgsbilanz Audi in der DTM**

### **DTM-Champions fahren häufig Audi**

**Ein Blick in die „Hall of Fame“ der international populären Tourenwagen-Rennserie zeigt: DTM-Champions fahren häufig Audi.**

Schon mit ihrem ersten Auftritt in der DTM hinterließ die Marke mit den Vier Ringen zu Beginn der 90er-Jahre einen nachhaltigen Eindruck: Mit dem für einen Tourenwagen riesigen Audi V8 quattro holten Hans-Joachim Stuck und Frank Biela auf Anhieb zweimal in Folge den DTM-Titel nach Ingolstadt und Neckarsulm.

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

Auch die werksseitige Rückkehr der Vier Ringe in die DTM war sofort von Erfolg gekrönt: Mattias Ekström gewann 2004 mit dem neuen Audi A4 DTM auf Anhieb die Meisterschaft. Auch Hersteller- und Teamwertung gingen an Audi.

Mit fünf Fahrertiteln in nur acht Jahren ist der A4 DTM bis heute der erfolgreichste DTM-Rennwagen von Audi. Mit drei Titeln in Folge von 2007 bis 2009 fuhren Mattias Ekström und Timo Scheider den bisher einzigen Titelhatrick eines Automobilherstellers in der prestigeträchtigen Rennserie ein. Im letzten Jahr des A4 DTM holte Martin Tomczyk 2011 einen weiteren DTM-Titel für Audi.

Mike Rockenfeller sorgte 2013 für den ersten Titel des neuen Audi RS 5 DTM. Insgesamt fuhren fünf der letzten acht DTM-Champions einen Audi – eine starke Bilanz.

## **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)

#### **Zahlen und Fakten zum Audi-Engagement in der DTM**

- Meistertitel: 9**
- Titel-Hattricks: 1**
- Rennen: 218**
- Siege: 67**
- Podien: 208**
- Pole-Positions: 74**
- Schnellste Runden: 62**
- Fahrzeugtypen: 5**
- Piloten: 47**

*Stand Saisonende 2014*



## Partner

### **Die Partner von Audi Sport in der DTM 2015**

**Fünf Mal in den vergangenen acht Jahren hat Audi den DTM-Champion gestellt. Das Ziel für die Saison 2015 ist klar: ein weiterer Titel in der prestigeträchtigen Tourenwagen-Serie. Dabei kann sich die Marke mit den Vier Ringen auf die Unterstützung international renommierter Partner verlassen.**

#### **Akrapovič**

Akrapovič ist ein innovatives Unternehmen der Materialtechnologie und entwickelt Premium-Auspuffanlagen. Die Marke steht für hohe Ansprüche an Design, Leistungssteigerung und unverkennbaren Auspuffsound. Für Audi Sport liefert Akrapovič Auspuffanlagen.

#### **Aral Ultimate**

Aral Ultimate setzt Maßstäbe bei Leistung und Effizienz. Aral Ultimate 102 und Aral Ultimate Diesel sorgen in jedem Motor für mehr Leistung, eine sauberere Verbrennung, weniger Kraftstoffverbrauch und einen geringeren Schadstoffausstoß – auch im V8 des Audi RS 5 DTM: Aral Ultimate ist bereits die elfte Saison der exklusive Kraftstoff der DTM.

#### **Audi Financial Services**

Die Audi Bank, das Audi Leasing und der Audi VersicherungsService bilden die drei Säulen der Audi Financial Services. Sie stehen wie alle europäischen Finanzdienstleistungs-Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns unter dem Dach der Volkswagen Financial Services AG. Der Finanzdienstleister entwickelt kundenorientierte Direktbankprodukte und Versicherungen.

#### **AUTO TEST**

Die monatlich erscheinende Zeitschrift aus dem Axel Springer Auto Verlag ist ein Format von Europas größter Autozeitschrift AUTO BILD und mit einer verkauften Auflage von knapp 200.000 Exemplaren eines der drei führenden deutschen Automagazine. Der Titel veröffentlicht jeden Monat Tests und Neuheiten rund um das Automobil sowie Gebrauchtwagen und einen umfangreichen Einkaufsführer.



### **Castrol EDGE**

Castrol ist eine der führenden Schmierstoff-Marken der Welt und Castrol EDGE mit TITANIUM FST das bisher stärkste Öl der Marke. Es verfügt über eine besonders große Ölfilmstärke – und ist damit wie geschaffen für die immer höheren Anforderungen heutiger Motoren.

### **Hoffmann Group**

Mehr als 2.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in über 50 Ländern machen die Hoffmann Group zu einem der weltweit führenden Anbieter für Qualitätswerkzeuge. Einzigartig ist eine Dreifach-Kombination aus Handels-, Hersteller- und Servicekompetenz. Mehrfach international ausgezeichnet ist die hauseigene Premium-Marke GARANT. Die Hoffmann Group ist auch Ausstatter des neuen Kompetenz-Centers Motorsport von Audi in Neuburg.

### **Oris**

Seit 1904 stellt der Schweizer Uhrenhersteller ausschließlich mechanische Uhren her. Der rote Rotor charakterisiert ihr eigenständiges Design. Seit der Saison 2014 sorgen die Schweizer Zeitmesser für perfektes Timing bei Audi Sport. Als Hommage an die Rennsport-Partnerschaft hat Oris mit der Audi Sport Limited Edition einen streng limitierten Chronografen entwickelt.

### **Playboy**

Der Playboy ist ein Premium-Lifestyle-Magazin für Männer. Die Mischung aus erotischer Fotografie und anspruchsvollem Journalismus macht den Erfolg des Magazins aus, dessen Original in den USA 1953 erstmals erschien. Die deutsche Ausgabe besteht seit 1972.

### **Red Bull**

Das Unternehmen Red Bull schuf 1987 eine völlig neue Produktkategorie: den Energy Drink. Seitdem erzielt die Marke weltweit große Erfolge. Unter anderem schätzen Spitzensportler, Studenten und Menschen in stark fordernden Berufen das belebende, leistungsfördernde Getränk.

### **Schaeffler**

Die Schaeffler Gruppe ist ein weltweit führender integrierter Automobil- und Industriezulieferer. Das Unternehmen steht für Qualität, herausragende Technologie und ausgeprägte Innovationskraft. Als eines der weltweit größten Technologieunternehmen in Familienbesitz entwickelt die Schaeffler Gruppe





Präzisionskomponenten und Systeme in Motor, Getriebe und Fahrwerk sowie Wälz- und Gleitlagerlösungen.

**Teufel**

Lautsprecher Teufel gehört zu den führenden deutschen Herstellern von Hi-Fi-Systemen und ist Europas größter Audio-Direktvertrieb. Das Unternehmen wurde 1980 in Berlin gegründet und bietet neben Stereo- und Heimkino-Lautsprechern auch die Multiroom-Streaminglösung Raumfeld sowie PC-Systeme und Kopfhörer.



## **Weitere Partner von Audi Sport**

### **Alpinestars**

Hersteller von Lifestyle-Produkten, insbesondere professioneller Rennbekleidung

### **Audi Top Service**

Persönliche Betreuung und maßgeschneiderte Lösungen für die Kunden von Audi

### **Eibach**

Spezialist für Federn und Fahrwerke

### **Gerolsteiner**

Höchste Qualität für Mineralwasser und Erfrischungsgetränke

### **Hofmühl**

Privatbrauerei mit einer mehr als 500 Jahre alten Braukunst

### **MAN**

Einer der weltweiten Marktführer im Bereich der Nutzfahrzeuge und Trucks

### **OZ Racing**

Produzent hochwertiger Felgen für Rennsport und Serie

### **Welt Gruppe**

DIE WELT ist eine der führenden Tageszeitungen Europas



## Termine

### DTM-Events 2015

30.04.–03.05.	DTM Festival Hockenheim (D)
29.–31.05.	DTM Lausitzring (D)
26.–28.06.	DTM Norisring, Nürnberg (D)
10.–12.07.	DTM Zandvoort (NL)
31.07.–02.08.	DTM Red Bull Ring, Spielberg (A)
28.–30.08.	DTM Moscow Raceway (RUS)
11.–13.09.	DTM Oschersleben (D)
25.–27.09.	DTM Nürburgring (D)
16.–18.10.	DTM Finale Hockenheim (D)



**Kontakte**

**Audi Kommunikation Motorsport**

**Jürgen Pippig**

**Leiter Kommunikation Motorsport**

Tel. +49 (0)841 89-35550

Mobil +49 (0)160 90430634

E-Mail [juergen.pippig@audi.de](mailto:juergen.pippig@audi.de)

**Daniel Schuster**

**Kommunikation DTM**

Tel. +49 (0)841 89- 38009

Mobil +49 (0)151 42134732

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



## **Verbrauchs- und Emissionswerte**

**Audi S1 Sportback:** Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,3; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert: 168 g/km

**Audi RS 3 Sportback:** Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,3–8,1; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert: 194–189 g/km

**Audi RS Q3:** Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,4; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert: 198 g/km

**Audi RS 4 Avant:** Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 10,7; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert: 249 g/km

**Audi RS 5 Coupé:** Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 10,5; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert: 246 g/km

**Audi RS 5 Cabriolet:** Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 10,7; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert: 249 g/km

**Audi RS 6 Avant:** Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,6; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert: 223 g/km

**Audi RS 7 Sportback:** Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,5; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert: 221 g/km

**Audi R8:** Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,4–11,8; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert: 289–275 g/km

**Audi A6:** Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,6–4,2; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert: 224-109 g/km

**Audi Q7:** Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,3–5,7; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert: 193–149 g/km