



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

Oktober 2016

Audi in der DTM 2016

Audi in der DTM 2016	2
Interview mit Dieter Gass	4
Audi RS 5 DTM	7
Technische Daten Audi RS 5 DTM	10
Fahreraufgebot	11
Audi Sport Teams in der DTM	39
Audi Sport Team Abt Sportsline	41
Audi Sport Team Phoenix	42
Audi Sport Team Rosberg	43
DTM 2016	44
DTM-Events 2016	46
Erfolgsbilanz Audi in der DTM	52
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 Basisinfo.

Audi in der DTM 2016

Audi Sport hat alle drei DTM-Titel im Visier

Im vergangenen Jahr war der Audi RS 5 DTM das Auto, das es zu schlagen galt. Mit umso ehrgeizigeren Zielen geht Audi Sport in die Saison 2016: Die Marke mit der roten Raute hat die Titel in der Fahrer-, Hersteller- und Teamwertung fest im Visier.

„Wir hatten im vergangenen Jahr das schnellste Auto“, sagt Dieter Gass, Leiter DTM bei Audi Sport. „In zehn der 18 Rennen hatten wir die Nase vorn und haben damit mehr Rennen gewonnen als unsere beiden Wettbewerber zusammen. Es war schmerzhaft, dass wir am Ende keinen der drei Titel holen konnten. Das wollen wir 2016 ändern.“

Die Technik der DTM-Renntourenwagen ist per Reglement „eingefroren“, deshalb ist der Audi RS 5 DTM gegenüber dem Vorjahr technisch unverändert. Dennoch haben die Ingenieure von Audi Sport am Auto weiter gearbeitet. „Auf einigen Strecken, wie zum Beispiel dem Norisring oder Zandvoort, konnten wir in der vergangenen Saison das Potenzial des Autos nicht voll ausschöpfen. Darauf haben wir uns im Winter konzentriert“, sagt Dieter Gass. „Zudem waren wir 2015 einige Male nicht konstant genug unterwegs und bei Rennen am Sonntag stärker als am Samstag. Auch das zeigt, dass es durchaus noch Potenzial gab.“

In der DTM-Saison 2016 stehen erneut neun Veranstaltungen mit insgesamt 18 Rennen auf dem Programm – je eines am Samstag und Sonntag. Auf sechs der acht DTM-Rennstrecken hält Audi dabei den Streckenrekord für Qualifying oder Rennen. Nur auf dem Hungaroring, der in diesem Jahr erneut im Kalender steht, konnte sich die Marke noch nicht in die Siegerliste eintragen. Auch das soll sich 2016 ändern.

Im harten Wettbewerb gegen BMW und Mercedes-Benz setzt Audi Sport auf bewährte Partner: Die acht Audi RS 5 DTM werden von den Audi-Sport-Teams Abt Sportsline, Phoenix und Rosberg eingesetzt. Alle gehen bereits mehr als zehn Jahre für Audi in der DTM an den Start. Und alle drei haben in der Vergangenheit bewiesen, dass sie Rennen gewinnen können.

Unverändert gegenüber dem Vorjahr ist auch der Audi-Fahrerkader, der als einer der stärksten in der DTM gilt. Mit Mattias Ekström (S), Mike Rockenfeller (D) und Timo



Scheider (D) zählen drei DTM-Champions zum Aufgebot. Jamie Green (GB), Miguel Molina (E) und Edoardo Mortara (I) haben ebenfalls bereits DTM-Rennen gewonnen. Insgesamt bringen die sechs Audi-Piloten fünf Meistertitel und 48 Siege mit. Und die Youngster Nico Müller (CH) und Adrien Tambay (F) haben schon mehrfach ihr Talent aufblitzen lassen. Beide haben im Winter ihre Cockpits getauscht und gehen mit frischer Motivation in die Saison 2016. Es ist die 20. Saison von Audi in der international populären Tourenwagen-Rennserie.

Bei sechs der neun DTM-Events ist auch in diesem Jahr der Audi Sport TT Cup mit von der Partie. Dieser ermöglicht Nachwuchstalenten den Einstieg in den Motorsport.

Interview

Dieter Gass: „Wettbewerb in der DTM ist extrem hart“

Der Leiter DTM bei Audi Sport über die Ziele für die Saison 2016 und die Änderungen, die es im vergangenen Winter gab.

Im vergangenen Jahr war der Audi RS 5 DTM mit zehn Siegen bei 18 Rennen das erfolgreichste Auto. Trotzdem reichte es in der Fahrer-, Hersteller- und Teamwertung jeweils nur zum zweiten Platz ...

Der Audi RS 5 DTM war ohne Zweifel das schnellste Auto. Dass wir trotzdem keinen Titel geholt haben, war deshalb besonders ärgerlich. Aufgrund unserer Erfolge bei den ersten Rennen hatten wir früh im Jahr sehr viel Gewicht in unseren Autos. Das war sicher ein Grund – aber nicht der einzige. Auf einigen Strecken haben wir einfach nicht das Maximum herausgeholt und zu oft Punkte liegenlassen. Wir haben im Winter intensiv daran gearbeitet, uns in diesen Bereichen zu verbessern.

Wie konnten Sie das Auto weiter verbessern, obwohl die Technik per Reglement „eingefroren“ ist?

Natürlich waren keine großen Schritte möglich, also war Detailarbeit angesagt. Wir haben viel Zeit mit Analysen verbracht und sind zuversichtlich, dass wir die richtigen Maßnahmen ergriffen haben. Unser Ziel war es, viele Setup-Optionen zu entwickeln, um bei den unterschiedlichsten Bedingungen immer optimal vorbereitet zu sein. Das ist bei der extremen Leistungsdichte in der DTM ganz entscheidend. So haben wir im Winter zum Beispiel an der Tool Box gearbeitet, die unseren Teams zur Verfügung steht. Wir wollen 2016, unabhängig von den Performance-Gewichten, konstantere Ergebnisse liefern.

Über die Performance-Gewichte wurde im vergangenen Jahr viel und kontrovers diskutiert. Warum braucht man diese überhaupt?

Aus Kostengründen ist derzeit keine Weiterentwicklung der Autos erlaubt. Deshalb können wir als Hersteller nicht reagieren, wenn eine Marke aus irgendeinem Grund einen zu großen Vorteil hat. Die Performance-Gewichte sollen die Autos auf einem Niveau halten und so die Dominanz eines Herstellers verhindern. Im vergangenen Jahr war das System rund um die Performance-Gewichte leider generell nicht perfekt abgestimmt und hat stark in die Rennergebnisse eingegriffen. Für 2016 wurde das optimiert. Ich bin zuversichtlich, dass wir einen Weg gefunden haben und die Performance-Gewichte gut funktionieren.

Wie sieht der Weg aus?

Die Gewichte werden nun von Rennen zu Rennen angepasst – und zwar direkt nach dem Qualifying, basierend auf den Zeitabständen. Alle Autos einer Marke bekommen dasselbe Gewicht. Wir wollen schließlich keinen Fahrer bestrafen, sondern damit verhindern, dass ein Hersteller dominiert.

Auch beim Einsatz des Drag Reduction Systems – kurz DRS – gab es Veränderungen. Warum?

Prinzipiell führt das DRS wie erwartet zu mehr Überholmanövern. Aber es soll noch gezielter zum Überholen genutzt werden und nicht dazu, hinter einem schnelleren Auto herfahren zu können. Deshalb wird die Zahl der Aktivierungen limitiert.

Im vergangenen Jahr wurde das Format der DTM radikal geändert.

Hat sich das neue Format bewährt?

Absolut! Zwei Rennen und ein Qualifying pro Rennen – das ist aus meiner Sicht der richtige Weg. Es ist zwar stressig für alle Beteiligten und wir haben nun mehr Startrunden, die immer besonders teuer sind. Aber die Fans bekommen doppelt so viel Action geboten. Wir arbeiten permanent daran, die DTM noch attraktiver zu machen. Deshalb war der Schritt hin zu zwei Rennen pro Wochenende definitiv der richtige.

2016 gibt es nur einen einzigen Rookie im gesamten Starterfeld der DTM.

Wird die Leistungsdichte dadurch noch größer?

Das ist in der DTM kaum noch möglich. Wir gehen davon aus, dass das gesamte Feld wieder extrem eng zusammenliegt, auch weil technisch niemand einen großen Sprung machen konnte. Eine kleine Unbekannte sind sicher die Kollegen von Mercedes-Benz, die nach dem Modellwechsel in der Serie auch mit einem neuen DTM-Auto an den Start gehen. Das steht bei uns für 2017 an.

Oschersleben ist im DTM-Kalender 2016 durch Budapest ersetzt worden.

Wie finden Sie das?

Ich persönlich finde das gut, auch wenn wir in Budapest 2014 nicht so stark waren. Diesen Eindruck möchten wir 2016 korrigieren. Das Rennen in Budapest war schon 2014 ein schönes Event mit vielen Zuschauern, trotz des eher ungünstigen Termins. Die Begeisterung für die DTM ist dort sehr groß. Natürlich war sie das auch in Oschersleben, aber die Rennen war immer extrem teuer. Wir haben uns aufgrund der Streckencharakteristik regelmäßig die Autos kaputtgefahren.



Sie starten mit einem nahezu unveränderten Fahrerker. Nur Nico Müller und Adrien Tambay haben die Teams getauscht. Was war der Grund für den Platztausch?

Es ist kein Geheimnis, dass wir uns von beiden vergangenes Jahr ein bisschen mehr erwartet haben, zumal beide auch schon gezeigt haben, dass sie mehr können. Ein Teamwechsel bringt häufig frischen Wind und neue Energie, um so die Situation zu verbessern. Darauf hoffen wir im Fall von Nico und Adrien.

Im Audi Sport Team Abt Sportsline bilden Mattias Ekström und Edoardo Mortara in diesem Jahr erstmals ein Team. Warum?

Als ein Team hätten die beiden 2015 die Teamwertung nach Punkten überlegen gewonnen. Wir wollen in diesem Jahr alle drei Titel holen – die Fahrer-, die Hersteller- und die Teamwertung. Deshalb haben wir es als sinnvoll erachtet, zwei potenzielle Punktesammler in einem Team zu vereinen.

Braucht man für den Fahrertitel eine Stallregie?

Stallregie ist im Motorsport ein legitimes Element der Rennstrategie, aber es darf nicht in eine Wettbewerbsverzerrung ausarten, oder über die Grenzen des guten Geschmacks hinausgehen.

Audi RS 5 DTM

Detailarbeit in engen Grenzen

Die Ingenieure von Audi Sport haben den Audi RS 5 DTM gemäß dem seit 2012 gültigen Technischen Reglement der DTM entwickelt. Es legt besonderen Wert auf drei Aspekte: maximale Sicherheit, maximale Chancengleichheit und maximale Kosteneffizienz.

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

Die Veranstalter unterscheiden dabei zwischen Einheits-, Standard- und Listenbauteilen. Einheitsbauteile beziehen die Automobilhersteller von zentralen Lieferanten der DTM. Standardbauteile dürften die Werke nach Vorgaben selbst produzieren. Darüber hinaus existiert eine Liste von optionalen Bauteilen. Dadurch bleibt für die Automobilhersteller genügend Spielraum für eigene Entwicklungen, vor allem in den Bereichen Aerodynamik und Fahrwerk. „Ein 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 Performance der Autos gesteigert.

Der Audi RS 5 DTM, mit dem Audi Sport in der Saison 2016 auf Titeljagd geht, entspricht technisch folglich jenem Modell, mit dem die Marke in der Saison 2014 den Herstellertitel gewonnen hat. Um die Budgets der Hersteller zu entlasten, haben die Organisatoren der DTM diesen Stand der Technik nach dem dritten Rennen des Jahres 2014 per Homologation bis Ende 2016 „eingefroren“. Der nächste Modellwechsel für Audi Sport steht parallel zur Serie mit dem neuen RS 5 in der Saison 2017 an.

Trotzdem haben die Ingenieure von Audi Sport auch in den vergangenen beiden Jahren im Rahmen des Reglements kleine Details am Auto weiter optimiert. So haben sie für die Saison 2015 zum Beispiel ein neues, noch effizienteres Basis-Setup entwickelt. Im vergangenen Jahr trug das Setup entscheidend zu den zehn Siegen aus 18 Rennen bei. Für 2016 hat Audi Sport die Art der Folierung verändert und dadurch das Gewicht der Karosserie um gut ein Kilogramm reduziert.

Die komplett aus Carbon gefertigte Karosserie des Audi RS 5 DTM lässt auf den ersten Blick die enge Verwandtschaft zum RS 5 aus der Serie erkennen. Unter ihr befindet sich ein knapp 160 Kilogramm schweres Chassis in Hybridbauweise. Die Kombination von Kohlefaser-Monocoque und Stahlkäfig ist extrem stabil und setzt mit Front-, Heck- und Seiten-Crashelementen in puncto Sicherheit Maßstäbe für jeden Tourenwagen.

Bei der Zelle geht die DTM seit 2012 neue Wege. Das Monocoque wiegt nur mehr 126 Kilogramm, der Überrollkäfig 32,5 Kilogramm. Dabei sind die Sicherheitsstandards mit Einführung des aktuellen Reglements deutlich gestiegen. Sowohl bei Längscrashs als auch gerade beim Seitenaufprall erweist sich die Konstruktion als extrem stabil. Die gesamte Seitenwand muss beim Seitenaufpralltest einer Kraft von 360 kN widerstehen, das entspricht rund 36 Tonnen.

Der RS 5 DTM ist 5,01 Meter lang, 1,95 Meter breit und 1,15 Meter flach. Der Radstand beträgt bei allen DTM-Autos 2.750 Millimeter. Wie beim Serienpendant sitzt der rund 340 kW (460 PS) starke V8-Motor vorn.

Der DTM-Rennwagen wird an der Hinterachse angetrieben, der 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 ist auch die Motorelektronik (Bosch MS 5.1), die ohne Sicherungen auskommt. Ein zentrales Display liefert dem Fahrer alle relevanten Informationen – zum Beispiel wichtige Werte im Bezug auf die 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 ist ein 120 Liter fassender Sicherheitstank integriert, mit dem die Fahrer auch die längeren Sonntagsrennen ohne Tankstopp absolvieren.

Als Einheitsbauteile am Chassis beschränken der Motorhilfsrahmen vorn und das Getriebe im Heck die Ingenieure. Das Fahrwerk muss an diesen Elementen angelenkt werden. Außerdem sind stählerne Querlenker sowie die Rohrdimensionen vorgegeben. Zahlreiche Größen sind per Reglement definiert – zum Beispiel die Felgen. Die Reifen aller DTM-Rennwagen stammen exklusiv vom Hersteller Hankook.

Auch aerodynamisch sind die Möglichkeiten der Ingenieure begrenzt. Den Heckflügel kann der Fahrer per Wippe am Lenkrad mit dem sogenannten Drag Reduction System (DRS) bei Bedarf lediglich um 18 Grad flacher stellen. Weitgehende Freiheit haben die Aerodynamiker dagegen unterhalb der gedachten horizontalen Linie zwischen den Radnaben – allerdings nur mit jeder neuen Homologation. Dazwischen sind Veränderungen an den Einheitsbauteilen nicht erlaubt.

Das Reglement gestattet und fördert einen engen Bezug der Rennwagen zu den Serienmodellen, zum Beispiel in Form des typischen Single-Frame-Wabengrills, der bei der Rennversion des RS 5 die Luftführung zum Motor und zu den Bremsen enthält. „Alles in allem sind die Regeln der DTM sehr strikt“, sagt Dieter Gass. „Deshalb ist von unseren Ingenieuren absolute Detailarbeit gefragt – in engen Grenzen.“

Technische Daten Audi RS 5 DTM (2016)

Stand: April 2016

Modell	Audi RS 5 DTM (2016)
Fahrzeug	
Fahrzeugtyp	DTM-Tourenwagen
Chassis	CFK-Monocoque mit integriertem Tank, CFK-Crashelemente seitlich, CFK-Crashelemente vorn und hinten
Motor	
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	Mehr als 500 Nm
Antrieb/Kraftübertragung	
Kraftübertragung	Heckantrieb
Kupplung	4-Scheiben-CFK-Kupplung
Getriebe	Semi-automatisches 6-Gang-Getriebe mit Paddle-Shift
Differenzial	Einstellbares Lamellen-Sperrdifferenzial
Antriebswellen	Tripoden-Gelenkwellen
Fahrwerk/Lenkung/Bremse	
Lenkung	Servounterstützte Zahnstangen-Lenkung
Fahrwerk	Einzelradaufhängung vorn und hinten, Doppel-Querlenker-Aufhängung, Pushrod-System mit Feder/Dämpfer-Einheit, einstellbare Gasdruck-Stoßdämpfer
Bremsen	Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Monoblock-Bremssättel aus Leichtmetall, innenbelüftete Kohlefaser-Bremsscheiben vorn und hinten, Bremskraft-Verteilung zwischen vorn und hinten vom Fahrer stufenlos einstellbar, 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
Gewicht/Abmessungen	
Länge	5.010 mm (inkl. Heckflügel)
Breite	1.950 mm
Höhe	1.150 mm
Mindestgewicht	1.120 kg (inklusive Fahrer)
Tankinhalt	120 l

Fahreraufgebot

Drei Champions, sechs Sieger, zwei Youngster

Audi Sport setzt in der DTM auf Kontinuität: Zum zweiten Mal in Folge bleibt der Fahrerkader nahezu unverändert. Mit gutem Grund: Sechs der acht Audi-Piloten konnten in der vergangenen Saison mindestens ein Rennen gewinnen.

Mit Mattias Ekström, Mike Rockenfeller und Timo Scheider hat Audi Sport auch in der Saison 2016 drei DTM-Champions in seinen Reihen, die insgesamt bereits fünfmal den Fahrertitel für Audi geholt haben. Dabei ist Mattias Ekström mit zwei gewonnenen Meisterschaften und 21 Siegen der erfolgreichste Audi-DTM-Pilot aller Zeiten – und steht nach Siegen zudem auf Rang drei der ewigen DTM-Bestenliste.

Die Bilanz der Audi-Piloten vor dem Start der DTM-Saison 2016 ist eindrucksvoll: Insgesamt 747 Renneinsätze, 3.075,5 Punkte, 54 Pole-Positions, 55 schnellste Rennrunden, 48 Siege und fünf Titel gingen bis Ende 2015 auf ihr Konto. Damit verkörpern sie den neuen Markenclaim von Audi Sport „League of Performance“ perfekt.

Nur zwei kleine, aber nicht unbedeutende Änderungen, gibt es innerhalb der Fahrer-Mannschaft gegenüber der Saison 2015: Die beiden Youngster Nico Müller und Adrien Tambay tauschen ihre Plätze. Davon verspricht sich Audi Sport neue Impulse. Dadurch bilden im Audi Sport Team Abt Sportsline nun Routinier Mattias Ekström und Edoardo Mortara ein schlagkräftiges Duo. Wären sie bereits 2015 im gleichen Team gestartet, hätten sie die Teamwertung überlegen gewonnen.

Vier der acht Audi-Piloten arbeiten in der DTM-Saison 2016 mit neuen Ingenieuren zusammen: Nicola Palarchi ist der neue Mann an der Seite von Edoardo Mortara. Daniel Grunwald kümmert sich um Nico Müller, Arnau Niubo um Mike Rockenfeller und Karl Jennings betreut das Auto von Adrien Tambay. Die anderen vier Fahrer-Ingenieure-Kombinationen blieben gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Das Aufgebot von Audi Sport für die DTM 2016

Audi Sport Team Abt Sportsline

#5 Mattias Ekström: Red Bull Audi RS 5 DTM (Ingenieur: Florian Modlinger)

#48 Edoardo Mortara: Castrol EDGE Audi RS 5 DTM (Nicola Palarchi)

Audi Sport Team Abt

#17 Miguel Molina: Teufel Audi RS 5 DTM (Markus Michelberger)

#51 Nico Müller: Playboy Audi RS 5 DTM (Daniel Grunwald)

Audi Sport Team Phoenix

#10 Timo Scheider: AUTO BILD MOTORSPORT Audi RS 5 DTM (Laurent Fedacou)

#99 Mike Rockenfeller: Schaeffler Audi RS 5 DTM (Arnau Niubo)

Audi Sport Team Rosberg

#27 Adrien Tambay: Speedweek.com Audi RS 5 DTM (Karl Jennings)

#53 Jamie Green: Hoffmann Group Audi RS 5 DTM (Erich Baumgärtner)

Die Audi-Fahrer in der DTM 2016: Statistik

Mattias Ekström (S): * 14.07.1978 in Falun (S); Wohnort: Ellmau (A); ledig (Partnerin Heidi), ein Sohn (Mats), eine Tochter (Hanna); Größe: 1,83 m; Gewicht: 79 kg; Audi-Fahrer seit 1999; DTM-Rennen: 177; Pole-Positions: 20; Siege: 22; schnellste Runden: 16; Punkte: 1043; DTM-Titel: 2 (2004, 2007).

Jamie Green (GB): * 14.06.1982 in Leicester (GB); Wohnort: Monaco (MC); verheiratet mit Ginny, eine Tochter (Georgiana), zwei Söhne (Zachary und William); Größe: 1,78 m; Gewicht: 70 kg; Audi-Fahrer seit 2013; DTM-Rennen: 139; Pole-Positions: 11; Siege: 13; schnellste Runden: 18; Punkte: 734,5; DTM-Titel: 0.

Miguel Molina (E): * 17.02.1989 in Barcelona (E); Wohnort: Lloret de Mar (E); ledig (Partnerin: Mire); Größe: 1,75 m; Gewicht: 64 kg; Audi-Fahrer seit 2010; DTM-Rennen: 86; Pole-Positions: 6; Siege: 3; schnellste Runden: 5; Punkte: 205; DTM-Titel: 0.

Edoardo Mortara (I): * 12.01.1987 in Genf (CH); Wohnort: Genf (CH); verheiratet mit Montserrat, eine Tochter (Sofia); Größe: 1,82 m; Gewicht: 75 kg; Audi-Fahrer seit 2011; DTM-Rennen: 76; Pole-Positions: 4; Siege: 8; schnellste Runden: 4; Punkte: 519; DTM-Titel: 0.

Nico Müller (CH): * 25.02.1992 in Thun (CH); Wohnort: Bern (CH); ledig; Größe: 1,85 m; Gewicht: 73 kg; Audi-Fahrer seit 2014; DTM-Rennen: 46; Pole-Positions: 1; Siege: 1; schnellste Runden: 3; Punkte: 124; DTM-Titel: 0.

René Rast (D): * 26.10.1986 in Minden (D); Wohnort: Bregenz (A); ledig; Größe: 1,79 m; Gewicht: 64 kg; Audi-Fahrer seit 2009; DTM-Rennen: 3; Pole-Positions: 0; Siege: 0 (bestes Ergebnis: Platz 6); schnellste Runden: 0; Punkte: 8; DTM-Titel: 0.

Mike Rockenfeller (D): * 31.10.1983 in Neuwied (D); Wohnort: Landschlacht (CH); verheiratet mit Susanne, zwei Söhne (Paul und Phil); Größe: 1,75 m; Gewicht: 68 kg; Audi-Fahrer seit 2007; DTM-Rennen: 117; Pole-Positions: 6; Siege: 4; schnellste Runden: 5; Punkte: 487; DTM-Titel: 1 (2013).

Timo Scheider (D): * 10.11.1978 in Lahnstein (D); Wohnort: Lochau (A); verlobt mit Jessica, zwei Söhne (Julien und Loris-Romeo); Größe: 1,78 m; Gewicht: 72 kg; Audi-Fahrer seit 2006; DTM-Rennen: 181; Pole-Positions: 11; Siege: 7; schnellste Runden: 12; Punkte: 518; DTM-Titel: 2 (2008, 2009).



Adrien Tambay (F): * 25.02.1991 in Paris (F); Wohnort: London (GB); ledig; Größe: 1,81 m; Gewicht: 69 kg; Audi-Fahrer seit 2012; DTM-Rennen: 65; Pole-Positions: 1; Siege: 0 (bestes Ergebnis: Platz 2); schnellste Runden: 1; Punkte: 137; DTM-Titel: 0.

Mattias Ekström #5

Gemischtes Doppel

Lange gehört Mattias Ekström in der DTM schon zu den Besten: So ist 2016 bereits die 16. Saison des Schweden an der Seite von Audi in der international populären Tourenwagen-Rennserie. Zweimal war „Eki“ DTM-Champion, fast jedes Jahr ist er ein ernstzunehmender Titelfkandidat und immer landete er unter den besten acht in der Gesamtwertung.

Auch mit fast 38 Jahren zählt Ekström keineswegs zum alten Eisen. „Solange ich in der DTM fahre, ist mein Ziel eins, Rennen zu gewinnen. Ziel zwei ist, Meister zu werden“, sagt er. „Das sind unterm Strich einfach die beiden Dinge, die mir am meisten Spaß machen.“

Sein Traum ist ein dritter DTM-Titel nach 2004 und 2007. Als Zweit- und Drittplatzierter der Gesamtwertung verpasste er diesen in den vergangenen beiden Jahren nur knapp. 2016 nimmt Ekström einen weiteren Anlauf.

Dass er als alter Hase in der DTM noch immer zu den Schnellsten gehört, hat er im vergangenen Jahr mehr als einmal gezeigt – und das, obwohl er aufgrund der Performance-Gewichte häufig den schwersten Audi RS 5 DTM im Starterfeld gefahren ist. „Das war nicht immer so lustig“, sagt Ekström offen. „An machen Wochenenden waren wir sehr gut unterwegs, egal ob auf regennasser oder trockener Straße. An anderen wiederum waren wir nicht so perfekt aussortiert. Das hat am Ende den Unterschied gemacht. In der DTM, wo das Teilnehmerfeld so eng ist, muss man einfach jedes Wochenende perfekt vorbereitet sein, wenn man Meister werden will.“ Und genau das will Ekström in diesem Jahr 2016.

Ekström gilt als Vollblut-Rennfahrer, der immer Vollgas gibt und attackiert. Sein Motto „Go hard or go home“ ist längst zu seinem Markenzeichen geworden. Taucht der blaue Red Bull Audi RS 5 DTM im Rückspiegel auf, weiß jeder Kontrahent: Jetzt wird es ungemütlich – aber es bleibt fair.

Ekström hat seine Extraklasse auch außerhalb der DTM bereits unter Beweis gestellt – ob in der NASCAR-Serie, bei den V8 Supercars in Australien oder in der Rallye-Weltmeisterschaft. Der Schwede gilt weltweit als einer der wenigen Allrounder, die mit jedem Auto auf jedem Terrain schnell unterwegs sind.

Seine große Leidenschaft ist der Rallycross-Sport, in dem schon Vater Bengt aktiv war. Anfang 2014 hat Ekström deshalb das Team EKS gegründet, mit dem er zwei in Eigenregie entwickelte Audi S1 EKS RX in der Rallycross-Weltmeisterschaft einsetzt. Die ersten beiden Siege steuerte der Chef selbst bei. Einmal Rallycross-Weltmeister zu werden, das ist neben dem dritten DTM-Titel Ekströms großes Ziel.

Noch aber genießt die DTM oberste Priorität. „Das ist mein Beruf, EKS und quattro verfolge ich deshalb nur in meiner Freizeit“, sagt der Schwede, der gerne noch mehr Elemente aus dem Rallycross in die DTM übertragen würde. „Es geht darum, die Fans zu unterhalten. Mit zwei Rennen pro Wochenende und den Änderungen beim DRS sind wir auf einem guten Weg. Aber man könnte noch deutlich mehr tun.“

Privat lebt Ekström mit seiner Partnerin Heidi und den beiden gemeinsamen Kindern inzwischen in Österreich. Im vergangenen Winter haben die Ekströms ein neues Haus im Tiroler Ellmau bezogen. „Dort fühlen wir uns pudelwohl“, sagt der Audi-Pilot.

In seiner Garage steht ein Audi Q7. „Das ist zwar kein RS-Modell, aber der Q7 ist ein perfektes Auto für die ganze Familie. Auch meine Kinder lieben es“, so der Schwede. „Bei PR-Terminen habe ich häufig die Gelegenheit, ein R- oder RS-Modell zu fahren. Mein Favorit bei den sportlichen Modellen von Audi ist der RS 6 Avant.“

Dass Audi Sport ab sofort eine eigene Marke ist, findet Ekström cool: „Die Marke Audi Sport steht für Historie in Kombination mit dem Motorsport und für Zukunft. Denn Audi Sport nutzt mehr und mehr Details der Rennautos für seine Serienautos – das macht die R- und RS-Modelle auch künftig so besonders.“

DTM, Rallycross und seine Familie lassen Ekström kaum Zeit für andere Hobbys. Fit hält er sich mit Langlauf, Jogging und am liebsten mit Tennis. Und natürlich hat sein stilvoll eingerichtetes Haus in Ellmau auch einen gut ausgestatteten Fitnessraum.

Für die DTM hat Ekström die Startnummer „5“ gewählt, mit der er schon 2004 seinen ersten DTM-Titel holte. „Aber nicht nur das liegt seiner Entscheidung zugrunde: Ich mag die ‚5‘ als Zahl generell sehr gerne, denn viele Dinge in meinem Leben haben mit der ‚5‘ zu tun.“ Trotzdem würde er sie 2017 gerne gegen die „1“ des DTM-Champions eintauschen.

Biografie

Mattias Ekström (S)

Geburtsdatum: 14. Juli 1978

Geburtsort: Falun (S)

Wohnort: Ellmau (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), 1 Sieg

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

2004 1. Platz DTM (Audi A4 DTM), 4 Siege, 1. Platz Gr. N Rallye Schweden und Catalunya

2005 2. Platz DTM (Audi A4 DTM), 3 Siege, 1. Platz Nations Cup Race of Champions

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

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

2008 3. Platz DTM (Audi A4 DTM), 3 Siege

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

2010 5. Platz DTM (Audi A4 DTM), 1 Sieg

2011 2. Platz DTM (Audi A4 DTM), 3 Siege, 1. Platz 24 Stunden Spa (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), 2 Siege, World RX Schweden

(Audi S1 EKS RX quattro), 1 Sieg

2015 3. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 2 Siege, 6. Platz World RX (Audi S1 EKS RX quattro), 1 Sieg

2016 7. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 1 Sieg, 1. Platz World RX (Audi S1 EKS RX quattro), 4 Siege

www.mattiasekstrom.com

facebook.com/mattiasekstrom.racing

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

instagram.com/mattiasekstromracing

Jamie Green #53

Enorm schnell

Im vergangenen Jahr hatte Jamie Green das Ziel, den ersten Sieg mit Audi in der DTM zu holen – am Ende wurden es sogar vier. Nun will der Brite den Meistertitel, den er 2015 als Zweiter nur haarscharf verpasste.

„Es war eine gute Saison vergangenes Jahr“, sagt Green, der seit 2013 für Audi startet und seit 2014 das Audi Sport Team Rosberg verstärkt. „Ich habe nur knapp den DTM-Titel verpasst, der nach wie vor mein großes Ziel ist. Ich glaube, wir sind auf dem richtigen Weg. Ich fühle mich wohl bei Audi und bin dort nach drei Jahren wirklich angekommen. Deshalb habe ich auch meinen Vertrag verlängert – ich freue mich auf eine lange Zukunft bei Audi Sport.“

Green überzeugte in der DTM schon immer durch eine enorme Grundschnelligkeit. Im Audi Sport Team Rosberg ist er am Steuer seines orangefarbenen Hoffman Group Audi RS 5 DTM zum Meisterschaftsanwärter gereift. Der erste Titel scheint nur noch eine Frage der Zeit, auch wenn ein solch fulminanter Saisonstart wie im vergangenen Jahr, als er drei der ersten vier Rennen gewann, angesichts der extremen Leistungsdichte in der DTM schwer zu wiederholen sein dürfte.

Genau wie seine Kollegen findet es der Brite gut, dass es in der DTM inzwischen zwei Rennen pro Wochenende gibt. „Ich liebe Racing“, sagt er. „Je mehr Rennen, desto besser. Von mir aus könnte es gerne noch ein zehntes DTM-Wochenende geben, dann hätten wir 20 Rennen.“ Die lange Winterpause in der DTM stört ihn aber nicht: „Es ist schön, im Winter ein paar Monate Abstand vom Motorsport zu haben. Es gibt dir Zeit, die Akkus aufzuladen, und hält dich frisch und motiviert. Wenn es dann wieder losgeht, bin ich richtig hungrig auf das Racing.“

Mit seiner Frau Ginny und den beiden Söhnen Zachary und William lebt Green in Monte Carlo. Pünktlich zum Start der DTM-Saison 2016 wurde Tochter Georgiana geboren. „Deshalb werde ich meinen geliebten RS 6 Avant wohl gegen einen Audi Q7 eintauschen“, erzählt er. „Meine Frau will ein Auto mit sieben Sitzen. Vielleicht wäre es ein guter Kompromiss, einen Q7 und einen RS 6 zu haben. Der RS 6 ist für mich das perfekte Auto ist in Sachen Performance und Kofferraumvolumen. Und ich bekomme alle meine Utensilien fürs Golfspielen und Radfahren unter.“

Das Radfahren ist Greens große Leidenschaft, mit der er sich fit hält für die DTM. Mindestens einmal pro Woche trifft er sich in seiner Wahlheimat Monaco zu einem „Coffee Shop Ride“ mit Rennfahrerkollegen wie Alex Wurz, Lucas di Grassi, Brendon Hartley oder Jenson Button. Die Radtouren führen sie meist in die Stadt Ventimiglia, kurz hinter der französisch-italienischen Grenze. „Auch ein paar britische Geschäftsleute und Radprofis sind regelmäßig dabei“, erzählt Green. „Das ist ein schöner Mix aus Leuten mit unterschiedlichem Background.“

Die Kinder der Greens gehen in Monaco zur Schule. In den Winter- und Sommerferien zieht es die Familie regelmäßig in die Heimat nach England. „Dort haben wir einen großen Garten, den wir in unserem Appartement in Monaco natürlich nicht haben“, sagt der Audi-Pilot. „Außerdem treffen wir in der Heimat alte Freunde wieder, und die Kinder sehen ihre Großeltern.“

Für den diesjährigen Sommerurlaub hat sich Jamie Green vorgenommen, das eine oder andere Kart-Rennen zu fahren. Es wäre ein Ausflug zurück zu seinen Wurzeln, denn nach ersten Versuchen bei Stock-Car-Rennen folgte eine klassische Kart- und Formel-Karriere. Der Titel in der Formel 3 Euro Serie 2004 war schließlich das Sprungbrett zur DTM, in der er sich unter anderem mit vier Siegen auf dem Norisring einen Namen machte. „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.“

Seine Lieblingsstrecke in der DTM ist Zandvoort. „Sie sticht einfach heraus“, sagt er. „Es ist eine Strecke der alten Schule mit langen und schnellen Kurven, die es heute so kaum noch gibt. Zandvoort ist eine große Herausforderung und mit wenig Benzin im Qualifying wirklich mega!“

Den Motorsport bekam der leidenschaftliche Anhänger des Fußballvereins Liverpool FC quasi in die Wiege gelegt, denn auch sein Vater fuhr Rennen – und zwar mit jener Startnummer „53“, mit der Green seit der vergangenen Saison in der DTM unterwegs ist. Sie scheint ihm Glück zu bringen.

Biografie

Jamie Green (GB)

Geburtsdatum: 14. Juni 1982

Geburtsort: Leicester (GB)

Wohnort: Monaco (MC)

Familienstand: verheiratet mit Ginny, eine Tochter (Georgiana), 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, 2 Siege

2008 4. Platz DTM, 2 Siege

2009 7. Platz DTM, 1 Sieg

2010 6. Platz DTM, 1 Sieg

2011 5. Platz DTM, 1 Sieg

2012 3. Platz DTM, 1 Sieg

2013 11. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

2014 10. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

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

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

www.jamiegreenracing.com

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

Miguel Molina #17

Endlich ein Siegertyp

Als Miguel Molina 2010 in seiner ersten DTM-Saison als bester Neuling den Titel „Rookie of the Year“ gewann, erhielt er von seinem Team den Spitznamen „Magic Molina“. Nach fünf Pole-Positions in der DTM gelang dem Katalanen in der vergangenen Saison endlich auch der erste Sieg.

Der erste Erfolg im 67. DTM-Rennen – das erinnert an Timo Scheider, der in der international populären Tourenwagen-Rennserie sogar 79 Anläufe brauchte, ehe er erstmals ganz oben auf dem Podium stand. Anschließend wurde Scheider zweimal in Folge DTM-Champion.

„Der DTM-Titel ist natürlich auch mein Traum“, sagt der 27-jährige Molina, dessen kurzfristige Ziele jedoch etwas bescheidener sind. „Ich möchte meinen Sieg aus dem Vorjahr wiederholen. Das würde helfen, am Ende unter die Top Fünf der Meisterschaft zu kommen.“

Der rot-schwarze Teufel Audi RS 5 DTM des Katalanen trägt seit der vergangenen Saison die Startnummer „17“ – Molinas Glückszahl. „Der 17. Februar ist mein Geburtstag. Daher ist die 17 eine Zahl, die ich schon immer gerne mochte. Ich habe sie in meiner Jugend auch beim Fußball auf dem Rücken getragen.“ Dass er die DTM zuletzt dreimal in Folge auf Tabellenplatz 17 beendete, hat aber nichts mit seiner Leidenschaft für die Zahl „17“ zu tun. „Miguel hatte häufig unheimlich viel Pech“, meint sein langjähriger Renningenieur Markus Michelberger, der im Audi Sport Team Abt Sportline mit Molina schon 2010 in dessen erster DTM-Saison zusammenarbeitete. „Markus und ich haben ein enges Verhältnis, bei Abt herrscht insgesamt ein guter Teamgeist“, betont der Audi-Pilot. „Wir haben uns intensiv auf die neue Saison vorbereitet. Ich hoffe, das zahlt sich aus.“

Eine Stärke von Molina ist das Qualifying, das seit dem vergangenen Jahr einen noch größeren Stellenwert bekommen hat. Es legte 2015 auf dem Nürburgring auch den Grundstein für seinen ersten DTM-Sieg.

Um die Rennen noch fokussierter anzugehen, arbeitet Molina mit einer renommierten Mentaltrainerin zusammen. Zudem feilt er an seiner Fitness. Gegenüber der Saison 2015 hat er noch einmal zwei Kilogramm abgenommen. Im vergangenen Winter ist er

einen Halbmarathon gelaufen, aktuell trainiert er für einen Triathlon. „Wenn die DTM-Saison vorbei ist, möchte ich an einem Half-Ironman teilnehmen“, verrät der Audi-Pilot, der ganz in der Nähe von Barcelona lebt – und zwar dort, wo viele Deutsche Urlaub machen: in Lloret de Mar.

Parallel zum Engagement bei Audi in der DTM, das für Molina nach eigenen Worten „Prio eins, zwei und drei“ genießt, fördert er im eigenen Kart-Team mit seinem Vater Mariano den Nachwuchs. Außerdem engagiert er sich beim katalanischen Verband für die neue Formula Ashenkoff, mit der die Lücke zwischen Kart- und Formel-Sport geschlossen werden soll. In Zukunft will er weitere Rennen mit dem Audi R8 LMS fahren. „Im vergangenen Jahr bin ich auf dem Nürburgring in der Blancpain-Endurance-Serie an den Start gegangen – das hat mir sehr viel Spaß gemacht.“

Freude bereitet ihm auch die Zusammenarbeit mit seinem neuen Teamkollegen Nico Müller. „Wir haben uns schon immer gut verstanden“, sagt Molina. „Wir arbeiten im Team sehr gut zusammen – das sollte unserer Performance helfen.“

Auch privat fährt der Katalane ein RS-Modell. Seinen Audi RS 6 Avant hat er im Winter gegen den kompakten Audi RS 3 Sportback eingetauscht. „Wir haben bei Audi Sport ja zum Glück die Qual der Wahl“, sagt Molina. „Die RS-Modelle und natürlich auch der Audi R8 sind einfach fantastische Autos.“

Biografie

Miguel Molina (E)

Geburtsdatum: 17. Februar 1989

Geburtsort: Barcelona (E)

Wohnort: Lloret de Mar (E)

Familienstand: ledig (Partnerin Mire)

Größe/Gewicht: 1,75 m/61 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 17. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 1 Sieg

2016 13. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 2 Siege

www.miguelmolina.net

facebook.com/MiguelMolina.racing

[@MiguelMolinaM2](https://twitter.com/miguelmolinam2)

instagram.com/miguelmolinam2

Edoardo Mortara #48

Seitenwechsel

In seiner ersten DTM-Saison 2011 war Edoardo Mortara „Rookie of the Year“. Seitdem kam er in der Gesamtwertung schon dreimal unter die besten fünf. Nachdem er in der vergangenen Saison lange Titelchancen hatte, zählt der Italiener auch 2016 zu den Titelfachkandidaten.

Auf eine Prognose lässt sich „Edo“ angesichts der extremen Leistungsdichte in der DTM aber nur ungern festnageln. „Mein Ziel ist jedes Mal dasselbe: ein gutes Jahr zu haben – vor allem nach einer so starken Saison wie der vergangenen.“ Zeitweise lag Mortara 2015 sogar an der Tabellenspitze, erst ein verpatztes vorletztes Rennwochenende brachte ihn um die Titelchance.

Mit seinem grün-blauen Castrol EDGE Audi RS 5 DTM startet er erneut für das Audi Sport Team Abt Sportsline. Innerhalb der Mannschaft hat Mortara allerdings die Seite der Box gewechselt: 2016 ist er neuer Teamkollege von Mattias Ekström, dem erfolgreichsten Audi-DTM-Fahrer aller Zeiten. „Von seiner Erfahrung kann ich nur profitieren“, ist „Edo“ überzeugt. „Ich verstehe mich gut mit Mattias und werde von ihm ganz bestimmt noch etwas lernen.“

Dass er sich nun schon das dritte Jahr in Folge an einen neuen Renningenieur gewöhnen muss, empfindet Mortara nicht als Nachteil. „Ich kenne meinen neuen Ingenieur Nicola Palarchi schon aus der vergangenen Saison. Natürlich wird es anfangs eine Lernkurve für uns geben. Aber das ist kein Problem.“

In der DTM fährt Mortara inzwischen mit der Startnummer „48“. „Die stammt noch aus meiner Kart-Zeit, damals hat sie mir Glück gebracht“, erzählt Mortara, der in der Starterliste als Italiener geführt wird. Dabei könnten seinen Audi RS 5 DTM noch weitere Landesflaggen zieren. Mortara 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. Dort verbringt auch Mortara viel Zeit und deshalb ist er auch häufig für den dortigen Audi-Importeur im Einsatz.

Vor zwei Jahren heiratete der DTM-Star seine spanische Lebensgefährtin Montserrat Retamal. Gemeinsam mit Freunden betreibt Mortara an seinem Hauptwohnsitz in Genf ein japanisches Sushi-Restaurant. Besonders populär ist der Italiener zudem im

chinesischen Macau, wo er zweimal in Folge den prestigeträchtigen Formel-3-Grand-Prix gewann und drei weitere Siege mit dem Audi R8 LMS feierte. Mit dem GT3-Sportwagen möchte Mortara auch in diesem Jahr in Macau wieder an den Start gehen.

Priorität hat 2016 aber erneut die DTM, für die er sich optimal vorbereitet hat und deren neues Format er mag. „Die Entscheidung, zwei Rennen pro Wochenende auszutragen, war auf jeden Fall positiv“, meint der Audi-Pilot. „Ich mag das neue Format – und auch für die Zuschauer ist die Show interessanter.“

Eine von Mortaras Lieblingsstrecken ist der Red Bull Ring in Spielberg – und das nicht nur deshalb, weil er dort in der DTM schon zwei Siege feiern konnte. „Spielberg ist eine der schönsten Anlagen in einer fantastischen Landschaft“, sagt er. „Und ich hatte dort neben meinen Erfolgen schon einige tolle Erlebnisse. Zum Beispiel durfte ich mit einem Kunstflug-Hubschrauber von Red Bull mitfliegen.“

Hubschrauber und Flugzeuge haben Mortara schon immer interessiert – und natürlich schnelle Autos. Privat fährt er wie viele seiner Fahrerkollegen einen Audi RS 6 Avant. „Als Audi-Fahrer genieße ich das Privileg, alle Modelle testen zu können. Der RS 6 ist etwas ganz Besonderes, auch wenn ich ihn in der Schweiz leider nicht ausfahren kann.“ Ein Trostpflaster: Sein Job führt Mortara häufig auf deutsche Autobahnen ...

Biografie

Edoardo Mortara (I)

Geburtsdatum: 12. Januar 1987

Geburtsort: Genf (CH)

Wohnort: Genf (CH)

Familienstand: verheiratet mit Montserrat Retamal, eine Tochter (Sofia)

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

2016 2. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 5 Siege

www.edoardomortara.com

facebook.com/edomortararacing

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

instagram.com/edomortara

Nico Müller #51

Frischer Wind

2016 ist die dritte Saison für den Schweizer Nico Müller in der DTM – und die erste in seinem neuen Team, dem Audi Sport Team Abt Sportsline.

Der mit 24 Jahren jüngste Audi-Werksfahrer hat in seinen ersten beiden DTM-Jahren viel gelernt. „Ich weiß inzwischen, dass es in der DTM auf viel mehr ankommt als den puren Speed, den bringen in der DTM alle mit“, sagt der Hobby-Jongleur, der sich mit Skilanglauf und Mountainbike-Fahren fit hält. „Es kommt vielmehr darauf an, jedes Puzzleteil richtig hinzubekommen. Das ist nicht so einfach in der DTM, weil wir nur wenig fahren und sich die Kräfteverhältnisse von Wochenende zu Wochenende ändern.“

Seine ersten beiden DTM-Jahre hat Müller im Audi Sport Team Rosberg verbracht. Der Wechsel zum Audi Sport Team Abt Sportsline soll nun die Weiterentwicklung des Youngsters fördern. „Frischer Wind tut manchmal gut“, sagt Dieter Gass, Leiter DTM bei Audi Sport, der fest an das Potenzial von Nico Müller glaubt.

Dieses Vertrauen möchte der 1,85 Meter große Schweizer in dieser Saison mit guten Ergebnissen am Steuer des schwarz-grauen Playboy Audi RS 5 DTM rechtfertigen. „Ich habe im Winter einige Tage bei meinem Team verbracht und viel Zeit in die Saisonvorbereitung investiert“, erzählt Müller. „Ich hoffe, das zahlt sich aus. Ich möchte bei ABT von Anfang an um Punkte fahren und im Laufe der Saison mein erstes DTM-Podium für Audi erreichen.“ Das gelang Müller bereits beim ersten Rennen des Jahres in Hockenheim – und am Norisring sogar der erste Sieg.

Einen großen Sieg hat Müller für Audi bereits erzielt: 2015 gewann er mit dem neuen Audi R8 LMS das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring, beim 24-Stunden-Rennen in Spa folgte ein zweiter Platz. „Auch wenn die DTM bei mir absolute Priorität genießt, möchte ich meinen Sieg am Nürburgring natürlich verteidigen – und in Spa haben wir noch eine Rechnung offen.“

In der DTM fährt Nico Müller mit der Startnummer „51“, mit der er in anderen Rennserien 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 mit dieser Startnummer viele Rennen im Kart und später auch den Titel in der Formel Renault gewonnen.“

Sein neuer Teamkollege im Audi Sport Team Abt Sportsline ist für Müller ein alter Bekannter: „Miguel Molina war damals in Monteblando beim Young Driver Test der erste Audi-Werksfahrer, den ich kennengelernt habe“, sagt der Schweizer. „Wir verstehen uns sehr gut. Ich habe Miguel auch schon zu Hause in Lloret de Mar besucht. Wir haben ein gesundes, freundschaftliches Verhältnis. Natürlich sind wir auf der Strecke Konkurrenten. Da gibt es keine Freunde und der Teamkollege ist immer der erste, den man schlagen will. Aber ich bin sicher, dass wir gut zusammenarbeiten werden.“

Von allen DTM-Rennstrecken mag Nico Müller Zandvoort am meisten. „Zandvoort ist eben eine richtige Old-School-Strecke, die keine Fehler verzeiht. Dementsprechend ist der Adrenalinkick hoch. Man hat dort viele schnelle, flüssige Kurven. Es macht Spaß, dort zu fahren – ein Highlight im DTM-Kalender.“

Auch über die baldige Rückkehr nach Budapest freut sich der Youngster: „Dort bin ich meinen ersten offiziellen DTM-Test gefahren. Ich habe viele positive Erinnerungen an die Strecke. Ich konnte dort in der GP3 und der World Series gewinnen und war 2014 auch in der DTM gut unterwegs. Ich mag die Strecke und die Atmosphäre.“

Nicht nur das Team hat Müller gewechselt. Sein bisheriges privates Auto, ein Audi RS 6 Avant, ist einem Audi RS 7 gewichen. „Wenn wir schon so verwöhnt werden, alle Jahre etwas Neues auszuprobieren, sollten wir das auch nutzen“, sagt er. „Der RS 6 ist das beste Auto, das man sich für den Alltag vorstellen kann, wenn man sportlich unterwegs sein will. Das Auto ist genial. Aber der RS 7 ist ein Geschoss.“

Dass Audi Sport inzwischen auch in der Schweiz als eigene Marke am Start ist, freut den Youngster besonders: „Dadurch wächst das Bewusstsein für die Sportlichkeit der Marke. Und vielleicht werden auch neue Leute motiviert, sich mal ein DTM- oder LMP-Rennen anzugucken – das wäre doch klasse.“

Biografie

Nico Müller (CH)

Geburtsdatum: 25. Februar 1992

Geburtsort: Thun (CH)

Wohnort: Bern (CH)

Familienstand: ledig

Größe/Gewicht: 1,85 m/74 kg

Motorsport seit: 2004 (Audi-Fahrer seit 2014)

Karriere

2004–2007 Kart

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

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

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

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

2010 3. Platz GP3-Serie, bester europäischer Fahrer

2011 4. Platz GP3-Serie

2012 9. Platz World Series by Renault 3.5

2013 5. Platz World Series by Renault 3.5

2014 19. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

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

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

www.nicomueller.ch

facebook.com/NicoMuellerOfficial

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

instagram/nico.mueller51

Mike Rockenfeller #99

Zehn Jahre Audi, zehn Jahre DTM

Für Mike Rockenfeller ist 2016 eine besondere Saison. Es ist „Rockys“ zehntes Jahr bei Audi – und zugleich sein zehntes in der DTM.

Mike Rockenfeller und die DTM verbindet eine Art Hassliebe. „Die DTM macht mir vor allem dann Spaß, wenn ich vorne mitfahre“, gesteht er offen. „In der vergangenen Saison hatte ich deshalb nicht ganz so viel Spaß. Ich hoffe, dass wir 2016 wieder ein gutes Jahr haben werden.“

Sein bisher bestes Jahr in der DTM war die Saison 2013. Damals holte er mit dem Schaeffler Audi RS 5 DTM den Meistertitel. „Das war ein sehr emotionales Erlebnis, auch weil ich so lange auf diesen Moment hingearbeitet hatte.“

Seit 2006 startet Mike Rockenfeller in der international populären Tourenwagen-Rennserie. Die ersten Jahre am Steuer eines Vorjahreswagens waren hart. Motivation holte sich Rocky vor allem bei Sportwagen-Rennen, die er parallel zur DTM bestritt. 2010 gelang ihm mit dem Audi R15 TDI der Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Le Mans, ein Jahr später hatte er beim französischen Langstrecken-Klassiker den schwersten Unfall seiner bisherigen Karriere.

Die LMP1-Sportwagen, wie der aktuelle Audi R18, faszinieren Mike Rockenfeller noch immer. Als DTM-Champion musste er sich Ende 2013 jedoch entscheiden: Den Titel in der DTM verteidigen oder in die FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) wechseln? Rocky entschied sich für die DTM, aus der sein gelb-grüner Schaeffler Audi RS 5 DTM auch kaum mehr wegzudenken ist.

Mit Timo Scheider bildet er das einzige DTM-Team, in dem zwei Champions als Teamkollegen an den Start gehen. Nach zwei gemeinsamen Jahren im Audi Sport Team Phoenix sind die beiden Audi-Piloten inzwischen privat befreundet und nehmen 2016 auch das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring mit dem neuen Audi R8 LMS gemeinsam in Angriff.

Zudem erhielt Rocky von Audi Sport die Freigabe, Anfang des Jahres das 24-Stunden-Rennen in Daytona und das 12-Stunden-Rennen in Sebring zu bestreiten. „Der US-Motorsport hat mir schon immer gut gefallen“, erzählt er. „Die beiden

Renneinsätze in Florida haben mir unheimlich viel Motivation gegeben. Ich freue mich jetzt sehr auf die DTM.“

Die Mannschaft um Ernst Moser hat sich im Winter neu aufgestellt. „Wir haben aus den Fehlern, die wir im vergangenen Jahr gemacht haben, gelernt, viel geredet und viel verändert“, sagt Mike Rockenfeller. „Das alles Entscheidende ist in der DTM inzwischen das Qualifying – dafür hat unser Setup einfach nicht gepasst. Wir haben nun gesehen, worauf es ankommt und versuchen, es umzusetzen. Das Auto ist ausgereift, deshalb bin ich positiv gestimmt. Ich will 2016 von Anfang an vorne mitfahren, und natürlich ist mein Ziel, um die Meisterschaft zu fahren.“

Mit Arnau Niubo hat Mike Rockenfeller 2016 einen neuen Renningenieur an seiner Seite, den er von Entwicklungstests mit dem Audi RS 5 DTM bereits gut kennt. Unverändert ist seine Startnummer „99“. „Die ‚9‘ ist meine Glückszahl – da dachte ich mir, doppelt hält besser ...“

Die Einsätze in Florida haben Rocky auch bei der Vorbereitung auf die DTM 2016 geholfen. „Dort bin ich gemeinsam mit Marcel Fässler in sechs Tagen 700 Kilometer Fahrrad gefahren. Das ist eine solide Basis. Ich bin gut drauf und versuche, körperlich wie mental frisch und fit in die Saison zu starten.“

Die nötige Kraft gibt ihm auch das Familienleben. Seit Sommer 2016 sind die Rockenfellers in ihrem Haus auf der Schweizer Seite des Bodensees zu viert. „Kinder zu haben, ist cool“, sagt „Rocky“. „Es ist ein ganz anderes Gefühl, nach Hause zu kommen. Das weiß jeder, der Kinder hat. Ich freue mich jedes Mal auf meine kleine Familie.“

Der Familie zuliebe hat Mike Rockenfeller seinen Audi RS 6 Avant nach zwei Jahren gegen einen Audi Q7 eingetauscht. „Zum Reisen mit der Familie ist der Q7 das Nonplusultra. Der Hammer wäre natürlich ein RS Q7. Für den neuen SQ7 habe ich ja schon einen Film gemacht. Dass Audi Sport eine eigene Marke geworden ist, finde ich super. Für mich schließt sich damit der Kreis. Es zeigt, was Audi vorhat und welche Bedeutung der Motorsport, sportliche Modelle und Sportlichkeit für das Unternehmen haben. Audi Sport zu einer Marke zu machen, ist ein wichtiger strategischer Schritt.“

Biografie

Mike Rockenfeller (D)

Geburtsdatum: 31. Oktober 1983

Geburtsort: Neuwied (D)

Wohnort: Landschlacht (CH)

Familienstand: verheiratet mit Susanne, zwei Söhne (Paul und 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), 1 Sieg, 24 Stunden Le Mans (Audi R18 TDI)

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

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

2014 3. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

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

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

www.mike-rockenfeller.de

facebook.com/mikerockenfeller

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

instagram.com/mike_rockenfeller

Timo Scheider #10

Zum Haareraufen

Für Timo Scheider ist Hockenheim ein ganz besonderer Ort: 2008 und 2009 sicherte er sich dort seine beiden DTM-Titel. Und beim Finale der Saison 2015 stand er in Hockenheim nach einer längeren Durststrecke erstmals wieder ganz oben auf dem Podium.

„Das war ein besonderer Sieg nach einer schwierigen Saison“, sagt der zweimalige DTM-Champion, der seit 2006 für Audi in der DTM startet, seit 2014 für das Audi Sport Team Phoenix. „Hockenheim hat mir eine Menge Motivation gegeben. Am Finalwochenende zu gewinnen, war wichtig für den Winter – für mich, aber auch für die ganze Mannschaft und ganz speziell für Laurent (Fedacou), meinen Ingenieur. Für ihn war es der erste DTM-Sieg überhaupt. Mir liegt es sehr am Herzen, daran anzuknüpfen und 2016 weitere Siege folgen zu lassen.“

Das gilt auch für seinen Teamkollegen Mike Rockenfeller. „Bei uns stimmt die Chemie und wir verbringen auch privat viel Zeit zusammen“, sagt Scheider. „Das macht die Abläufe manchmal leichter. Und er ist auch fahrerisch stark. Generell ist ein guter Teamkollege extrem wichtig, die eigene Leistung zu fördern – wobei das fahrerische Niveau in der DTM inzwischen so hoch ist, dass es nur noch starke Teamkollegen gibt.“

2016 ist bereits die 16. DTM-Saison für Timo Scheider. Im Laufe der Jahre war er in der international populären Tourenwagen-Rennserie ganz oben, aber auch schon ganz unten. Er kennt die Startaufstellung von beiden Seiten. „Die DTM ist sehr speziell und extrem hart. Das Level könnte kaum höher sein. Die geringen Zeitabstände zwischen uns Fahrern sind manchmal echt zum Haareraufen. Mit zwei Zehntelsekunden Rückstand stehst du auf Platz 15 – und schon sprechen alle von einem ‚schlechten Wochenende‘.“

Dass seit der vergangenen Saison zwei Rennen pro DTM-Wochenende gefahren werden, findet auch Timo Scheider prima. „Ich denke, das ist bei allen gut angekommen. Mir macht das neue Format auf jeden Fall Spaß. Leider war das Samstagsrennen ohne Boxenstopp im vergangenen Jahr meistens ziemlich langweilig. Das Qualifying ist am Samstag noch wichtiger als am Sonntag.“

Scheider hat für die DTM die Startnummer „10“ gewählt. „Ich hatte die ,10‘ schon in meinem ersten DTM-Meisterjahr auf dem Auto. Und im Fußball hat der Spielmacher in der Regel die ,10‘ auf dem Rücken“, erklärt er. Aus der „10“ noch einmal die „1“ des DTM-Champions zu machen, ist unverändert das große Ziel von Timo Scheider. Aber das haben auch 23 andere Fahrer ...

Parallel zur DTM würde Scheider in Zukunft gerne mehr GT-Rennen mit dem Audi R8 LMS fahren. Den Anfang macht in diesem Jahr ein gemeinsamer Einsatz mit seinem DTM-Teamkollegen Mike Rockenfeller beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. „Für weitere GT-Einsätze bin ich offen“, sagt der Audi-Pilot, der 2015 sein Debüt in der Rallycross-Weltmeisterschaft feierte. „Auch das hat megamäßig Spaß gemacht!“

Fit für den Motorsport hält sich Scheider vor allem beim Radfahren. Nachdem er im vergangenen Jahr vor dem DTM-Saisonstart bei der Cape Epic in Südafrika eines der härtesten Mountainbike-Rennen der Welt überstand, plant er in diesem Jahr eine Teilnahme an der Transalp. „Leider gibt es davor und danach einen Renneinsatz, deshalb kann ich nur zwei, drei Tage dabei sein – aber auch das wird eine Herausforderung.“

Herausforderungen hat Scheider noch nie gescheut: Ob Wok-WM oder Stock-Car-Challenge, die von TV-Entertainer Stefan Raab durchgeführt wurden – Scheider ist für jede noch so verrückte Idee zu haben. Sein eigenes Formel-4-Team, das er für die Saison 2016 an den Bodensee verlegt hat, lässt ihm allerdings nur noch wenig Zeit für außergewöhnliche Dinge. Zudem nimmt Scheiders Sohn Loris in diesem Jahr seine erste Kart-Saison in Angriff. Freie Wochenenden sind daher eher Mangelware.

Privat ist Timo Scheider mit Jessica Hinterseer verlobt, der Tochter von Entertainer Hansi Hinterseer. Leichte Differenzen gab es in der Familie Scheider zuletzt bei der Autoauswahl. „Jessica bekommt einen Q7, für mich ist der RS 6 Avant unverändert die erste Wahl. Bei Komfort, Platz und Leistung erfüllt der RS 6 bestens das Anforderungsprofil eines Rennfahrers.“ Scheiders aktueller RS 6 ist knallgrün – und damit ein echter Kontrast zu seinem dezent schwarzen AUTO BILD MOTORSPORT Audi RS 5 DTM.

Biografie

Timo Scheider (D)

Geburtsdatum: 10. November 1978

Geburtsort: Lahnstein (D)

Wohnort: Lochau (A)

Familienstand: verlobt mit Jessica, zwei Söhne (Julien und Loris-Romeo)

Größe/Gewicht: 1,78 m/73 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), 3 Siege, ADAC Motorsportler des Jahres

2009 1. Platz DTM (Audi A4 DTM), 2 Siege

2010 4. Platz DTM (Audi A4 DTM), 1 Sieg, 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 18. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 1 Sieg

2016 22. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

www.timoscheider.de

facebook.com/scheider

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

instagram.com/timoscheider

Adrien Tambay #27

Heiß dank Eis

Vor einem Jahr zog Adrien Tambay von Bregenz in das pulsierende London. Nun hat er auch das Team gewechselt: 2016 startet der Franzose in der DTM erstmals für das Audi Sport Team Rosberg.

Vom Cockpitttausch mit Nico Müller verspricht sich Dieter Gass, Leiter DTM bei Audi Sport, frische Impulse für die Karriere von Adrien Tambay. Diese ist im vergangenen Jahr etwas ins Stocken geraten. „Die Saison 2015 verlief extrem schlecht“, sagt der Franzose. „Ich habe sie aber abgehakt und blicke nur noch nach vorn. Ich hatte bei ABT eine sehr gute Zeit und ich bin mir sicher, dass wir 2016 besser hätten abschneiden können. Aber nun bekomme ich einen frischen Start im Audi Sport Team Rosberg. Das Team hat sehr gute Leute. Mit Jamie (Green) komme ich gut klar. Und es ist ein Zwei-Wagen-Team – darauf freue ich mich.“

Tambay möchte an die Saison 2014 anknüpfen, die ihm eine Pole-Position und Podiumsplatzierungen einbrachte. Das große Ziel für 2016 ist der erste Sieg in der DTM. „Ich weiß, dass ich das Potenzial dafür habe“, erklärt der Franzose, dessen Vater Patrick Tambay in der Formel 1 aktiv war – unter anderem für Ferrari.

An seinen Vater soll auch die Startnummer „27“ auf Tambays schwarzem Speedweek.com Audi RS 5 DTM erinnern. „Mein Vater hat die ‚27‘ damals bei Ferrari von Gilles Villeneuve übernommen. Ayrton Senna, Gilles Villeneuve und mein Vater sind meine großen Idole“, erzählt er.

Seinen Lebensmittelpunkt hat Adrien Tambay schon vor der vergangenen DTM-Saison nach England verlegt. „Im Londoner Stadtteil Chelsea habe ich eine tolle Wohnung“, schwärmt er. „London ist eine fantastische Stadt für einen jungen Mann wie mich. Ich fühle mich dort wohl.“

Fit hält sich Tambay vor allem mit Radfahren – eine Leidenschaft, die er mit seinem neuen Teamkollegen Jamie Green teilt. „Wir haben uns schon zum gemeinsamen Radfahren an der Côte d’Azur verabredet. Wenn ich in meiner Heimat Frankreich bin, ist Monaco, wo Jamie wohnt, nicht weit entfernt.“

Wie den meisten seiner DTM-Kollegen sind auch Adrien Tambay neun Rennwochenenden zu wenig. „Ich würde in Zukunft gerne das eine oder andere GT3-Rennen für Audi fahren“, sagt er. „Ich bin in diesem Jahr bei der Trophée Andros für das Team WRT gestartet. Es ist eines der besten Audi-Teams im GT-Sport, das mich sehr beeindruckt hat. Vielleicht ergibt sich daraus eine Möglichkeit für weitere GT3-Einsätze.“

Die französische Eisrennserie Trophée Andros hat Adrien Tambay im vergangenen Winter viel Selbstvertrauen zurückgegeben. „Ich war mit einem Audi A1 am Start und es lief viel besser als erwartet. Sogar besser als bei meinem viel erfahreneren WRT-Teamkollegen Olivier Panis, der zehn Jahre dabei ist und im Vorjahr Vizemeister war. Das hat mir sehr gutgetan. Die Eisrennen halten mich im Winter auf Touren, denn insgesamt fahren wir in der DTM für meinen Geschmack viel zu wenig.“

Umso besser findet es Tambay, dass in der DTM seit dem vergangenen Jahr zwei Rennen pro Wochenende ausgetragen werden. „Wir sind Rennfahrer – je mehr Rennen wir fahren, desto besser ist es für uns“, sagt er. „Und ich denke, das neue Format kommt auch bei den Zuschauern gut an.“

Im Winter fuhr Tambay mit einem Audi SQ5 zu den Eisrennen. Für die neue DTM-Saison steht aber der Wechsel zurück zum beliebtesten RS-Modell aller Audi-Piloten an: zum RS 6 Avant. „Das Auto ist einfach fantastisch“, schwärmt Tambay.

Dass Audi Sport eine eigene Marke wird, findet Tambay „cool“. „Das ist eine positive Entwicklung, über die ich mich sehr freue.“

Biografie

Adrien Tambay (F)

Geburtsdatum: 25. Februar 1991

Geburtsort: Paris (F)

Wohnort: London (GB)

Familienstand: ledig

Größe/Gewicht: 1,81 m/72 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 24. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

2016 18. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 4. Platz Trophée Andros (Audi A1 quattro)

www.adrientambay.com

facebook.com/adrientambayofficial

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

instagram.com/adrientambay

Audi Sport Teams in der DTM

Mehr als zehn Jahre im Zeichen der roten Raute

Die Aufgaben in der DTM-Mannschaft von Audi sind klar verteilt: Audi Sport entwickelt die Rennautos, die Audi Sport Teams Abt Sportsline, Phoenix und Rosberg setzen sie ein – eine Arbeitsteilung, die sich bewährt hat.

Routine ist ein entscheidender Faktor in der DTM. Deshalb vertraut Audi Sport in der international populären Tourenwagen-Rennserie seit vielen Jahren auf dieselben Einsatzteams: Die Audi Sport Teams Abt Sportsline, Phoenix und Rosberg blicken alle auf mehr als zehn Jahre im Zeichen der roten Raute zurück, dem Markenzeichen von Audi Sport.

ABT und Audi Sport sind schon seit den gemeinsamen Supertourenwagen-Zeiten Ende der 90er-Jahre erfolgreiche Partner. Die Mannschaft aus dem Allgäu 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. 2016 ist bereits die 17. Saison der „Äbte“ mit Audi in der DTM und die 13. als Audi-Werksteam.

Die Audi Sport Teams Phoenix und Rosberg komplettieren seit 2006 die DTM-Mannschaft von Audi – zunächst jeweils mit Vorjahresautos, seit der Einführung des neuen DTM-Reglements im Jahr 2012 mit identischem Material und absoluter Gleichberechtigung.

Das Audi Sport Team Rosberg verpasste im vergangenen Jahr mit Jamie Green nur knapp den ersten DTM-Fahrtitel, den das Audi Sport Team Phoenix bisher zweimal für Audi holte (zuletzt 2013). Das Audi Sport Team Abt Sportsline gewann ihn sogar viermal. Dazu kommt bei ABT ein weiterer Titel als Privatteam in der Saison 2002.

„Wir haben starke Teams, die alle in der Lage sind, Rennen und die Meisterschaft zu gewinnen“, sagt Dieter Gass, Leiter DTM bei Audi Sport. „Teamwork ist dabei ein ganz wichtiger Faktor. Wir stehen in einem permanenten Austausch, jedes Team hat Zugriff auf die Daten aller acht Autos. Das ist bei der extremen Leistungsdichte in der DTM unser Schlüssel zum Erfolg.“

Audi Sport und die Teams treten als Einheit auf. So sind zum Beispiel alle Ingenieure der einzelnen Teams in die Entwicklungstests des Audi RS 5 DTM integriert. Zudem erhalten alle Teams an den Rennwochenenden volle Unterstützung von Audi Sport – technisch, logistisch, strategisch und teilweise auch personell: Mit Florian Modlinger, Daniel Grunwald und Arnau Niubo stellt Audi Sport den Teams in der DTM-Saison 2016 insgesamt drei Fahrzeugingenieure zur Verfügung.

Audi Sport Team Abt Sportsline

Das erfolgreichste DTM-Team von Audi

Neben dem Audi Sport Team Joest bei den Sportprototypen ist das Audi Sport Team Abt Sportsline das erfahrenste und erfolgreichste Audi-Werksteam. Dieses setzt in der Saison 2016 unter Leitung von Hans-Jürgen Abt und Motorsport-Direktor Thomas Biermaier insgesamt vier Audi RS 5 DTM ein.

Das Familienunternehmen ABT mit Sitz im Allgäu trat von 2000 bis 2003 als Privatteam mit dem ABT-Audi TT-R in der DTM an und holte 2002 sogar den Titel. 2004 wurde Abt Sportsline zum Audi-Werksteam und holte seitdem vier weitere DTM-Fahrtitel – zweimal mit Mattias Ekström und zweimal mit Timo Scheider.

Heute kümmern sich gut 50 Mitarbeiter um die vier Audi RS 5 DTM, die unter den Bewerbernamen Audi Sport Team Abt Sportsline und Audi Sport Team Abt eingesetzt werden. Für eine perfekte Vorbereitung der Rennautos hat ABT vor zwei Jahren in Kempten ein 2.400 Quadratmeter großes Motorsportzentrum eröffnet. Dieses nutzt Audi auch für die Vorbereitung der Rennwagen des Audi Sport TT Cup.

Zudem stellt der weltweit führende Veredler von Automobilen des Volkswagen-Konzerns das einzige deutsche Team in der Elektro-Rennserie FIA Formula E, das Audi Sport durch die Freigabe von Werksfahrer Lucas di Grassi unterstützt. Der Brasilianer gewann im September 2014 das erste Rennen der Elektro-Rennserie in Peking – ein weiterer Meilenstein in der inzwischen 120-jährigen Firmengeschichte von ABT Sportsline.

Komplettiert wird das umfangreiche Motorsport-Engagement von ABT Sportsline in der Saison 2016 durch die Teilnahme am ADAC GT Masters.

Bedeutende Erfolge von ABT Sportsline

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

Audi Sport Team Phoenix

Meistermacher aus der Eifel

Seit 2006 sind Audi Sport und Phoenix Racing Partner in der DTM. In dieser Zeit hat sich die Mannschaft um Teamchef Ernst Moser zu einer festen Größe entwickelt.

Zweimal gewann die Mannschaft aus der Eifel mit Sitz in Meuspath am Nürburgring den DTM-Fahrertitel, viermal stellte sie den besten Audi-Piloten in der Gesamtwertung. Seit dem Comeback der Rennserie im Jahr 2000 ist das Team in der DTM aktiv. Damit ist es eines der erfahrensten.

Nach einer schwierigen Saison 2015 will das Audi Sport Team Phoenix mit seinen beiden Audi RS 5 DTM wieder um den Meistertitel kämpfen. Darüber hinaus ist Phoenix Racing auch ein wichtiger Partner von Audi Sport customer racing im GT-Sport.

Schon zweimal gewann das Team mit dem Audi R8 LMS das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. In der Saison 2016 hat Phoenix Racing mit der neuen Version des erfolgreichen GT3-Rennwagens ein wahres Mammut-Programm vor sich: Nicht weniger als 36 Renneinsätze im GT-Sport sind geplant, unter anderem im ADAC GT Masters.

Auch in Asien baut Phoenix Racing sein Engagement weiter aus – unter anderem im Audi R8 LMS Cup.

Bedeutende Erfolge von Phoenix Racing

- 1. Platz DTM-Fahrerwertung:** 2011, 2013 (alle Audi)
- 1. Platz DTM-Teamwertung:** 2013 (Audi)
- 1. Platz 24 Stunden Nürburgring:** 2000, 2003, 2012 (Audi), 2014 (Audi)
- 1. Platz 24 Stunden Spa:** 2007, 2012 (Audi)
- 1. Platz 12 Stunden Bathurst:** 2012 (Audi)
- 1. Platz FIA-GT3-EM:** 2009 (Audi)
- 1. Platz Belgische GT3-Meisterschaft:** 2009 (Audi)
- 1. Platz Tourenwagen-GP Macau:** 1999 (Audi)

Audi Sport Team Rosberg

Auf dem Weg an die Spitze

Nachdem das Audi Sport Team Rosberg im vergangenen Jahr mit Jamie Green nur knapp den DTM-Meistertitel verpasste, zählt es 2016 zu den Favoriten.

Vier Siege, Platz zwei in der Fahrerwertung: Die zehnte Saison des Audi Sport Team Rosberg in der DTM war die bisher erfolgreichste für die Mannschaft um Teamchef Arno Zensen, die seit 2006 für Audi als Werksteam in der DTM aktiv ist.

Insgesamt blickt das Team bereits auf eine mehr als 20-jährige Historie zurück. Der frühere Formel-1-Weltmeister Keke Rosberg gründete 1994 das Team Rosberg und saß in der ersten Saison selbst am Steuer. Viele prominente Fahrer wie Klaus Ludwig, Hans Stuck, JJ Lehto oder Gary Paffett fuhren in der Folgezeit für das Team. Auch Keke Rosbergs Sohn Nico machte seine ersten Schritte im Motorsport mit dem väterlichen Team.

Um das Tagesgeschäft kümmert sich Arno Zensen. Keke Rosberg hält sich im Hintergrund, steht aber selbst bisweilen am Kommandostand und gibt Impulse.

Für die Saison 2016 hat das Audi Sport Team Rosberg mit Francesco Nenci einen neuen Technischen Direktor an Bord geholt, der wichtiges Know-how aus der Formel 1 mitbringt.

Mit seinem Tochterunternehmen TRE hat sich das Team Rosberg am Firmensitz in Neustadt an der Weinstraße neben dem Rennsport auf Engineering-Dienstleistungen für die Automobilindustrie spezialisiert.

Bedeutende Erfolge des Team Rosberg

1. Platz Deutsche Formel-3-Meisterschaft: 2002

1. Platz BMW-Formel-ADAC-Meisterschaft: 2002

1. Platz Rookie-Wertung BMW-Formel-ADAC-Meisterschaft: 2004

DTM 2016

Feintuning am neuen Format

Die DTM ist in ihrer Form einzigartig: So ist sie die einzige Rennserie der Welt, in der ausschließlich Werksteams an den Start gehen und jeder der 24 Fahrer das Potenzial hat, zu siegen. Mit Audi, BMW und Mercedes-Benz liefern sich die drei führenden deutschen Premiumhersteller auf den Rennstrecken harte Duelle. Hinter den Kulissen arbeiten sie gemeinsam daran, die Rennserie weiter zu entwickeln und zu optimieren.

2015 erfand sich die DTM in großen Teilen neu. Seitdem gibt es zwei Rennen pro Wochenende und damit doppelte Action für die Fans. Samstag und Sonntag sind eigenständige Renntage, jeweils mit Freiem Training bzw. Warm-up, Qualifying und Rennen. Das Motto dabei: „Keep it simple“. Im Zeittraining hat jeder Fahrer 20 Minuten Zeit, eine schnelle Runde zu drehen und sich einen guten Startplatz zu sichern. Das erste Rennen am Samstag ist 40 Minuten plus eine Runde lang – ohne Pflicht-Boxenstopp. Am Sonntag geht es über 60 Minuten plus eine Runde, dabei muss jedes Auto einmal zum Reifenwechsel an die Box kommen.

Für die Teams und Fahrer bedeutet das im vergangenen Jahr eingeführte Format Anspannung pur. „Samstag und Sonntag gibt es kaum noch eine Gelegenheit zum Durchatmen“, sagt Dieter Gass, Leiter DTM bei Audi Sport. „Wichtige Entscheidungen müssen in kürzester Zeit getroffen werden. Aber das neue Format hat sich bewährt: Die Fans bekommen an beiden Tagen einfach mehr geboten.“ Und auch 13 verschiedene Sieger bei den 18 Rennen der Saison 2015 sprechen für sich.

Optimierungsbedarf gab es bei den sogenannten Performance-Gewichten und dem Einsatz des Drag Reduction Systems (DRS). Weil in der DTM aus Kostengründen die Weiterentwicklung der Autos während der Saison verboten ist, sorgen ergebnisabhängige Zusatzgewichte für maximale Chancengleichheit. Für 2016 wurde die Formel für die Gewichtsuteilung verfeinert, um Blockbildungen der Hersteller entgegenzuwirken. Zudem werden die Gewichte nun nicht mehr von Rennwochenende zu Rennwochenende berechnet, sondern jedes Rennen für sich – und nicht mehr fahrer-, sondern markenbezogen. Davon versprechen sich die Organisatoren noch mehr Abwechslung.

Das 2013 in der DTM eingeführte DRS ermöglicht es dem Fahrer, den Heckflügel seines Autos vorübergehend flacher zu stellen und durch den reduzierten Luftwiderstand auf den Geraden schneller zu werden. Neue Regeln zum DRS-Einsatz zielen darauf ab, den Klappflügel noch stärker als bisher für Überholmanöver zu nutzen.

„Wir haben uns im Winter sehr intensiv damit beschäftigt, wie man die Rennen für die Fans noch spannender machen kann“, sagt Dieter Gass. „Ich glaube, dass wir gemeinsam gute Lösungen gefunden haben und das Racing dadurch noch interessanter wird.“

Unverändert blieb der Charakter der beiden Renntage: Durch das kürzere Rennen und den fehlenden Pflicht-Boxenstopp ist das Zeittraining am Samstag besonders wichtig. Beim längeren Rennen mit Reifenwechsel am Sonntag ist die richtige Strategie genauso gefragt wie perfekte Arbeit der Mechaniker. Im Optimalfall benötigt die Boxencrew weniger als drei Sekunden, um alle vier Räder eines Audi RS 5 DTM zu wechseln.

Der DTM-Champion 2016 wird bei neun Veranstaltungen in insgesamt 18 Rennen ermittelt. Für alle 18 Läufe gibt es trotz der unterschiedlichen Renndauer identische Punkte. Alle Rennen werden in Deutschland live im „Ersten“ übertragen. Mit n-tv und Sport1 hat die DTM zwei weitere starke nationale TV-Partner. Weltweit übertragen mehr als 100 Länder die DTM live oder zeitversetzt. Auch auf YouTube ist die DTM in vielen Ländern live zu sehen.

Vor Ort verfolgten im vergangenen Jahr im Schnitt 70.778 Zuschauer die DTM-Veranstaltungen. Bei sechs Events ist 2016 dabei auch wieder der Audi Sport TT Cup mit jeweils zwei Rennen im Rahmenprogramm vertreten. Mit dem Audi-Markenpokal, der zudem im Vorfeld des 24-Stunden-Rennens auf dem Nürburgring stattfindet, ermöglicht Audi internationalen Nachwuchsfahrerinnen und -fahrern seit der vergangenen Saison den Einstieg in den Motorsport.

Besondere Höhepunkte im Kalender der DTM sind neben dem Stadttrennen auf dem Norisring der Auftakt in Hockenheim mit einem Gastspiel der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft und das DTM-Wochenende auf dem Lausitzring. Bei diesem sind das ADAC GT Masters und die Superbike-Motorräder der IDM mit von der Partie.

DTM-Events 2016

Neun Veranstaltungen, 18 Rennen

Seit dem vergangenen Jahr gibt es DTM-Action im Doppelpack: An jedem DTM-Wochenende werden jeweils zwei Rennen ausgetragen – das erste am Samstag, das zweite am Sonntag. Auf dem Programm der Saison 2016 stehen somit neun Veranstaltungen mit insgesamt 18 Rennen. Fünf Events finden in Deutschland statt. Dazu kommen Rennen in Österreich, in den Niederlanden, in Russland und in Ungarn.

Hockenheim (D)

Rennen 1 (1. Lauf): Samstag, 7. Mai, 16.00 Uhr (Rennstart)

Rennen 2 (2. Lauf): Sonntag, 8. Mai, 14.30 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; 2015 (Samstag) Jamie Green, Audi RS 5 DTM; 2015 (Sonntag) Mattias Ekström, Audi RS 5 DTM; 2016 (Samstag) Edoardo Mortara, Audi RS 5 DTM.

Streckenbeschreibung von Jamie Green:

„In Hockenheim ist die DTM zu Hause. Und der Saisonauftakt ist immer etwas ganz Besonderes. Das lange Warten hat ein Ende, alle Fahrer sind bis in die Haarspitzen motiviert und die Vorfreude der Fans kennt keine Grenzen. Sobald die Startlichter erlöschen, ist es egal, was vorher war – es zählt nur noch der Moment. Vergangene Saison feierte ich meinen ersten Auftaktsieg, dem ging unglaublich harte Arbeit voraus. Denn Kleinigkeiten entscheiden über Wohl und Wehe. Das geht schon beim Setup los. Für die vielen schnellen und mittelschnellen Kurven muss das Auto Abtrieb generieren. Ein ganz wichtiger Aspekt bei der Abstimmung ist deshalb die aerodynamische Effizienz. Ein Highlight für Fahrer wie Zuschauer sind Parabolika und Haarnadelkurve. Topspeed, Windschattenduelle, Zweikämpfe und Verbremser – hier passiert alles, was Fan- und Rennfahrerherzen höher schlagen lässt.“



Red Bull Ring Spielberg (A)

Rennen 1 (3. Lauf): Samstag, 21. Mai, 17.45 Uhr

Rennen 2 (4. Lauf): Sonntag, 22. Mai, 15.10 Uhr

Streckenlänge: 4,326 Kilometer

Streckenrekord Qualifying: Jamie Green (Audi), 1.22,680 Min. (2016)

Streckenrekord Rennen: Mattias Ekström (Audi), 1.23,442 Min. (2016)

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

2011 Martin Tomczyk, Audi A4 DTM; 2012 Edoardo Mortara, Audi A5 DTM; 2015 (Samstag) Edoardo Mortara, Audi RS 5 DTM; 2015 (Sonntag) Mattias Ekström, Audi RS 5 DTM.

Streckenbeschreibung von Edoardo Mortara:

„Spielberg ist eine der schönsten Anlagen und gehört aus mehreren Gründen zu meinen Lieblingsstrecken im Rennkalender der DTM: Erstens war ich dort bislang immer erfolgreich, was meine zwei DTM-Siege unterstreichen. Außerdem ist die Atmosphäre auf dieser anspruchsvollen Berg-und-Tal-Bahn immer sehr speziell, was zu einem großen Teil an den österreichischen Fans liegt. Mein Lieblingsabschnitt befindet sich im letzten Sektor, bei dem es abwärts geht und der in einer schnellen, aber schwierigen Kurve auf der Start-Ziel-Geraden endet. Auch das Drumherum in Spielberg gefällt mir, denn der Red Bull Ring ist in eine tolle Landschaft eingebettet, die im DTM-Rennkalender einmalig ist.“

Lausitzring (D)

Rennen 1 (5. Lauf): Samstag, 4. Juni, 15.10 Uhr

Rennen 2 (6. Lauf): Sonntag, 5. Juni, 15.25 Uhr

Streckenlänge: 3,478 Kilometer

Streckenrekord Qualifying: Miguel Molina (Audi), 1.16,619 Min. (2016)

Streckenrekord Rennen: Jamie Green (Audi), 1.17,840 Min. (2016)

Audi-Siege bei der DTM auf dem Lausitzring:

2004 Mattias Ekström, Audi A4 DTM; 2005 Mattias Ekström, Audi A4 DTM; 2011 Martin Tomczyk, Audi A4 DTM; 2015 (Samstag) Jamie Green, Audi RS 5 DTM; 2015 (Sonntag) Jamie Green, Audi RS DTM; 2016 (Samstag) Miguel Molina, Audi RS 5 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 Triovals fahren und dann wieder auf die Strecke im Innenraum zurückkehren. Die Mauern sind nah an der Strecke. Es gilt also, vorsichtig zu sein, wenn man ans Limit geht. Für die Zuschauer ist es toll: Sie haben von der Tribüne aus einen einmaligen Überblick. Und am Ende der langen Geraden gibt es eine gute Überholmöglichkeit, sodass sie viel Action geboten bekommen.“

Norisring (D)

Rennen 1 (7. Lauf): Samstag, 25. Juni, 13.25 Uhr

Rennen 2 (8. Lauf): Sonntag, 26. Juni, 13.10 Uhr

Streckenlänge: 2,300 Kilometer

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

Streckenrekord Rennen: Robert Wickens (Mercedes-Benz), 48,178 Sek. (2015)

Audi-Siege bei der DTM auf dem Norisring

1990 Hans-Joachim Stuck, Audi V8 quattro; 1991 Hans-Joachim Stuck, Audi V8 quattro; 2002 Laurent Aiello, Abt-Audi TT-R; 2016 (Samstag) Edoardo Mortara, Audi RS 5 DTM; 2016 (Sonntag) Nico Müller, Audi RS 5 DTM.

Streckenbeschreibung von Jamie Green:

„Wenn es um spannendes Racing und packende Überholmanöver geht, ist der Norisring – die Heimstrecke von Audi – 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 Norisring, obwohl es eigentlich keine Strecke ist, die fahrerisch besonders viel Spaß macht. Auf dem Kurs geht es vor allem ums 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 Norisring näher an seinen Vordermann heranfahren. Dadurch sind die Zweikämpfe enger und spannender als auf jeder anderen DTM-Rennstrecke. Die Atmosphäre mit den vielen Fans sorgt für Gänsehaut – besonders natürlich als Audi-Fahrer. Denn aufgrund der Nähe zu Ingolstadt sind in Nürnberg immer sehr viele Audianer vor Ort.“

Zandvoort (NL)

Rennen 1 (9. Lauf): Samstag, 16. Juli, 18.05 Uhr

Rennen 2 (10. Lauf): Sonntag, 17. Juli, 13.40 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; 2016 (Sonntag) Jamie Green, 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 somit auch von einer schlechten Startposition aus gewinnen kann. Zu Beginn des Rennwochenendes hat der Asphalt kaum Haftung. In fast jeder Runde spürt man dann mehr Grip. Am meisten mag ich in Zandvoort die Kurven, in die man blind hineinfährt – da brauchst du viel Vertrauen in dein Auto.“

Moscow Raceway (RUS)

Rennen 1 (11. Lauf): Samstag, 20. August, 14.30 Uhr (12.05 Uhr MESZ)

Rennen 2 (12. Lauf): Sonntag, 30. August, 14.10 Uhr (12.45 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; 2015 (Sonntag) Mike Rockenfeller, Audi RS 5 DTM.

Streckenbeschreibung von Mike Rockenfeller:

„Ich fühle mich auf dem Moscow Raceway sehr wohl, schließlich habe ich dort schon zweimal gewonnen. Er ist eine echte Herausforderung, eine schwierige Strecke mit anspruchsvoller Streckenführung. Das Layout vereint schnelle und langsame Kurven sowie Kurven, in die man erst hineinbremsen muss. Die Anlage entspricht höchsten Standards und die Fans vor Ort sind mittlerweile echte DTM-Experten. Moskau ist definitiv ein Abenteuer und zählt für mich zu den exotischsten Stationen im DTM-

Rennkalender. Gerade PR-Aktionen machen in dieser Weltstadt besonders viel Spaß – wer kann schon von sich behaupten, im Audi RS 5 DTM um den Kreml gefahren zu sein.“

Nürburgring (D)

Rennen 1 (13. Lauf): Samstag, 10. September, 14.55 Uhr

Rennen 2 (14. Lauf): Sonntag 11. September, 15.10 Uhr

Streckenlänge: 3,629 Kilometer

Streckenrekord Qualifying: Miguel Molina (Audi), 1.21,732 Min. (2015)

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; 2015 (Sonntag) Miguel Molina, Audi RS 5 DTM; 2016 (Sonntag) Edoardo Mortara, Audi RS 5 DTM.

Streckenbeschreibung von Miguel Molina:

„Der Nürburgring wird mir immer in Erinnerung bleiben – schließlich habe ich unweit des ‚Rings‘ für ein halbes Jahr gewohnt. Doch auch durch meine Erfolge ist er so etwas wie mein zweites Zuhause. In der vergangenen Saison habe ich auf dem Nürburgring meinen ersten DTM-Sieg geholt – eine schöne Bestätigung für meine Arbeit, denn ich war dort immer schnell. Das Streckenlayout verlangt einem Fahrer sehr viel ab. Es gilt höchste Konzentration in jeder Sekunde, denn der Kurs vereint schnelle und langsame Passagen. Extrem wichtig ist es auch, im Rhythmus zu bleiben. Hat man in der Schikane vor der letzten Kurve ein falsches Timing, kostet es viel Zeit. Eine weitere Herausforderung, die den Nürburgring speziell macht, sind die unbeständigen Witterungsbedingungen. Aber Wetterkapriolen betreffen zum Glück alle Fahrer.“

Hungaroring (H)

Rennen 1 (15. Lauf): Samstag, 24. September, 15.00 Uhr

Rennen 2 (16. Lauf): Sonntag, 25. September, 15.10 Uhr

Streckenlänge: 4,381 Kilometer

Streckenrekord Qualifying: Edoardo Mortara (Audi), 1.34,984 Min. (2016)

Streckenrekord Rennen: Mattias Ekström (Audi), 1.36,538 Min. (2016)

Audi-Siege bei der DTM auf dem Hungaroring:

2016 (Samstag) Edoardo Mortara, Audi RS 5 DTM; 2016 (Sonntag) Mattias Ekström, Audi RS 5 DTM.

Streckenbeschreibung von Nico Müller:

„Budapest hat ein besonderes Flair und der Hungaroring zählt für mich zu den größten Herausforderungen im DTM-Kalender. In den Nachwuchsserien habe ich hier schon gewonnen – aber das war harte Arbeit. Die Streckenführung ist sehr technisch. Es ist die wohl kurvenreichste Strecke im Kalender, auf der man das Lenkrad nicht loslassen darf. Wer sich einen Fehler erlaubt, schleppt ihn lange weiter, denn jede Kurve beeinflusst die folgenden. Überholmöglichkeiten sind rar – sogar mit DRS. Neben dem Flair einer europäischen Metropole punktet Budapest auch durch seine Motorsport-Kultur. Die Fans sind sehr enthusiastisch und man spürt sofort, dass hier seit vielen Jahren die Formel 1 zu Hause ist.“

Hockenheimring Baden-Württemberg (D), Finale

Rennen 1 (17. Lauf): Samstag, 15. Oktober, 14.55 Uhr

Rennen 2 (18. Lauf): Sonntag 16. 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; 2015 (Samstag) Timo Scheider, Audi RS 5 DTM; 2015 (Sonntag) Jamie Green, Audi RS 5 DTM; 2016 (Samstag) Miguel Molina, Audi RS 5 DTM; 2016 (Sonntag) Edoardo Mortara, Audi RS 5 DTM.

Streckenbeschreibung von Timo Scheider:

„Mit dem Finale in Hockenheim verbinde ich ganz besondere Erinnerungen, schließlich bin ich dort 2008 und 2009 DTM-Champion geworden. Der Hockenheimring gilt nicht umsonst als das ‚Wohnzimmer der DTM‘, denn die Atmosphäre ist einzigartig und die vielen Tausend Fans, die zu den Rennen pilgern, sind richtig begeistert. Die beiden ersten Sektoren der Strecke sind absolute Hochgeschwindigkeitsspassagen, mit der Parabolika und der Spitzkehre als Highlights für Fans und Fahrer. Meine Lieblingspassage aber liegt im letzten Sektor bei der

Einfahrt ins Motodrom. Dort erleben wir die Fans auf den Tribünen besonders intensiv
– ein absolutes Gänsehautfeeling.“

Erfolgsbilanz Audi in der DTM

19 Jahre, neun Champions, zahlreiche Rekorde

2016 ist die 20. DTM-Saison für Audi. Die bisherige Bilanz ist eindrucksvoll: Bereits neunmal siegte ein DTM-Champion im Zeichen der Vier Ringe.

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

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

Auch die Werksseitige Rückkehr der Vier Ringe in die DTM war von Erfolg gekrönt: Mattias Ekström gewann 2004 mit dem neuen Audi A4 DTM 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. Mattias Ekström und Timo Scheider holten 2007, 2008 und 2009 mit dem A4 DTM drei Titel in Folge und damit den bisher einzigen Titelhat trick eines Automobilherstellers in der Rennserie. Im letzten Jahr des A4 DTM gewann Martin Tomczyk 2011 einen weiteren DTM-Titel für Audi.

Mike Rockenfeller sorgte 2013 für den ersten Titel des Audi RS 5 DTM. Insgesamt trugen fünf der letzten neun DTM-Champions die rote Raute von Audi Sport auf ihrer Brust.

Auf sechs der acht aktuellen DTM-Rennstrecken hält Audi den Streckenrekord für Qualifying oder Rennen. Nur auf dem Hungaroring steht Audi noch nicht in der Siegerliste.

Die besten Audi-Fahrer in der DTM

1990 Hans-Joachim Stuck (Champion)

1991 Frank Biela (Champion)

1992 Frank Biela (15. Platz)

2000 Laurent Aiello (16. Platz)

2001 Laurent Aiello (5. Platz)

2002 Laurent Aiello (Champion)

2003 Mattias Ekström (4. Platz)

2004 Mattias Ekström (Champion)

2005 Mattias Ekström (2. Platz)

2006 Tom Kristensen (3. Platz)

2007 Mattias Ekström (Champion)

2008 Timo Scheider (Champion)

2009 Timo Scheider (Champion)

2010 Timo Scheider (4. Platz)

2011 Martin Tomczyk (Champion)

2012 Mike Rockenfeller (4. Platz)

2013 Mike Rockenfeller (Champion)

2014 Mattias Ekström (2. Platz)

2015 Jamie Green (2. Platz)

2016 Edoardo Mortara (2. Platz)

Zahlen und Fakten zum Audi-Engagement in der DTM

Meistertitel Fahrer: 9 (1990, 1991, 2002, 2004, 2007, 2008, 2009, 2011, 2013)

Meistertitel Hersteller: 3 (2004, 2014, 2016)

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

Jahre: 20 (1990-1992, 2000-2016)

Rennen: 261

Siege: 87

Podien: 267

Pole-Positions: 86

Schnellste Runden: 81

Fahrzeugtypen: 5

Piloten: 49

Stand nach der Saison 2016

Partner

Die Partner von Audi Sport in der DTM 2016

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

Akrapovič

Akrapovič ist ein slowenisches Unternehmen im Bereich der Materialtechnologie und entwickelt Premium-Auspuffanlagen. Die Marke, die 2016 ihr 25-jähriges Bestehen feiert, steht für höchste Ansprüche an Design, merkliche Leistungssteigerung und die Kreation eines unverkennbaren Auspuffsounds. Auch 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 und ermöglichen so einen geringeren Kraftstoffverbrauch – auch im V8 des Audi RS 5 DTM: Aral Ultimate ist bereits im zwölften Jahr der exklusive Kraftstoff der DTM.

Audi Sport racing academy

Das neue Förderprojekt der Audi driving experience begleitet ab sofort den Weg junger Rennfahrttalente hin zum Profi-Motorsportler. In Theoriekursen und praktischen Fahrheiten auf Eis, Schnee und europäischen Rennstrecken erlernen bis zu sechs junge Talente pro Jahr ihr Handwerk unter Anleitung von erfahrenen Mentoren.

AUTO BILD MOTORSPORT

AUTO BILD MOTORSPORT, Europas größtes Motorsport-Magazin, erscheint 40 Mal im Jahr als Heft im Heft in AUTO BILD. Dabei bietet AUTO BILD MOTORSPORT während der Saison wöchentlich dem Leser die ganze Vielfalt: von Formel 1 über DTM, VLN und Rallye-Meisterschaften bis hin zum Breitensport und exklusiven Szene-News.

Castrol EDGE

Seit Ende des 19. Jahrhunderts ist Castrol ein führender Anbieter hochwertiger Motorenöle, darunter gemeinschaftliche Entwicklungen mit Kunden wie Audi. Ein Resultat ist Castrol EDGE, das bisher stärkste Öl des Unternehmens.



Cisco

Der technische IT-Innovationspartner von Audi Sport ist ein weltweit führender IT-Anbieter, der Unternehmen dabei hilft, schon heute Geschäftschancen von morgen zu nutzen. Durch die Vernetzung von Menschen, Prozessen, Daten und Dingen können Unternehmen Prozesse optimieren, Ressourcen effizient nutzen und sich so Vorteile gegenüber Wettbewerbern verschaffen.

Hoffmann Group

Rund 3.000 Mitarbeiter in mehr als 50 Ländern machen mit ihrer Leistung die Hoffmann Group zu dem, was sie heute ist: einer der weltweit führenden Anbieter von Qualitätswerkzeugen. Einzigartig ist ihre Dreifach-Kombination aus Handels-, Hersteller- und Servicekompetenz. Die unternehmensinterne Premiummarke GARANT ist international ausgezeichnet. Die Hoffmann Group ist neben ihrem Engagement in der DTM Ausstatter des Kompetenz-Centers Motorsport von Audi in Neuburg.

Oris

Seit 1904 stellt Oris in der Schweiz Uhren her, die ausschließlich mechanisch funktionieren. Der rote Rotor charakterisiert ihr eigenständiges Design. Seit der Saison 2014 sorgen die Schweizer Zeitmesser auch bei Audi Sport für perfektes Timing. Als Hommage an die Partnerschaft hat Oris mit der Audi Sport Limited Edition einen streng limitierten Chronographen entwickelt.

Playboy

Der Playboy ist DAS Premium-Lifestyle-Magazin für Männer. Die Mischung aus erotischer Fotografie und anspruchsvollem Journalismus ist einzigartig und macht den Erfolg des Magazins aus, dessen Original in den USA 1953 erstmals erschien. Den deutschen Playboy gibt es seit 1972. Seither erzählt der Playboy von den aufregenden Seiten des Lebens. Von Frauen, die wunderschön und begehrenswert sind. Und von Menschen, die ihre Träume verwirklichen.

Red Bull

Red Bull belebt Geist und Körper – und das seit dem Jahr 1987, als der österreichische Hersteller nicht nur ein komplett neues Produkt auf den Markt brachte, sondern auch eine völlig neue Produktkategorie schuf: Energy Drinks. Heute ist Red Bull in mehr als 169 Ländern verfügbar und es wurden weltweit bereits mehr als 60 Milliarden Dosen konsumiert.



Schaeffler

Die Schaeffler Gruppe ist ein weltweit führender integrierter Automobil- und Industrielieferer. Das Unternehmen steht für höchste Qualität, herausragende Technologie und ausgeprägte Innovationskraft. Mit Präzisionskomponenten und Systemen in Motor, Getriebe und Fahrwerk sowie Wälz- und Gleitlagerlösungen für eine Vielzahl von Industrieanwendungen leistet die Schaeffler Gruppe einen entscheidenden Beitrag für die „Mobilität von morgen“.

Speedweek.com

Das Online-Magazin Speedweek.com liefert unter dem Claim „Der beste Motorsport im Netz“ 365 Tage im Jahr aktuelle News, Ergebnisse und Hintergrundinformationen zu den wichtigsten Rennserien der Welt.

Teufel

Der Berliner Lautsprecherhersteller Teufel ist Spezialist für ein intensives Sound-Erlebnis. Was 1980 als Vertrieb für Lautsprecher-Bausätze begann, ist heute in Europa die Nummer eins im Direktvertrieb von Audioprodukten, vom Kopfhörer bis zum Heimkinosystem. . Eine rasante Erfolgsgeschichte, die perfekt zu Audi Sport passt. Die Besonderheit: Teufel-Produkte gibt es nur im Direktvertrieb online oder in den unternehmenseigenen Stores, deshalb sind die hochwertigen Produkte wesentlich preiswerter als bei der Konkurrenz.

Weitere Partner von Audi Sport

Alpinestars

Hersteller von professioneller Rennbekleidung und Lifestyle-Produkten

Audi Top Service

Persönliche Betreuung und maßgeschneiderte Lösungen für die Kunden von Audi

Eibach

Spezialist für Federn und Fahrwerke

Gerolsteiner

Mineralwasser und Erfrischungsgetränke in höchster Qualität

Hofmühl

Privatbrauerei mit einer mehr als 500 Jahre alten Braukunst

MAN

Einer der weltweiten Marktführer im Bereich 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 2016

06.–08.05.	DTM Auftakt Hockenheim (D)
20.–22.05.	DTM Red Bull Ring, Spielberg (A)
03.–05.06.	DTM Lausitzring (D)
24.–26.06.	DTM Norisring, Nürnberg (D)
15.–17.07.	DTM Zandvoort (NL)
19.–21.08.	DTM Moscow Raceway (RUS)
09.–11.09.	DTM Nürburgring (D)
23.–25.09.	DTM Budapest (H)
14.–16.10.	DTM Finale Hockenheim (D)

Kontakte

Audi Kommunikation Motorsport

Stefan Moser

Leiter Kommunikation Motorsport

Tel. +49 (0)841 89-35550

Mobil +49 (0)152 57713467

E-Mail stefan1.moser@audi.de

Daniel Schuster

Kommunikation DTM

Tel. +49 (0)841 89-38009

Mobil +49 (0)151 42134732

E-Mail daniel2.schuster@audi.de

Verbrauchs- und Emissionswerte

Audi RS 3 Sportback:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,3–8,1;

CO₂-Emission kombiniert: 194–189 g/km

Audi RS Q3:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,6–8,4;

CO₂-Emission kombiniert: 203–198g/km

Audi RS 6 Avant:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,6–7,4;

CO₂-Emission kombiniert: 223 g/km

Audi RS 7 Sportback:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,5–7,3;

CO₂-Emission kombiniert: 221 g/km

Audi R8:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,3–11,4;

CO₂-Emission kombiniert: 287–272 g/km

Audi Q7:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,3–5,5;

CO₂-Emission kombiniert: 193–144 g/km