

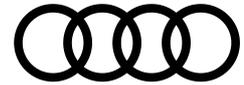
Kommunikation Motorsport
Virginia Brusch
Telefon: +49 151 52817968
E-Mail: virginia.brusch@audi.de
www.audi-mediacyenter.com

Oktober 2019

MOTORSPORT-INFORMATION

Audi in der DTM 2019

▶ Audi in der DTM 2019	2
▶ Interview: Audi-Motorsportchef Dieter Gass	3
▶ Audi RS 5 DTM	5
▶ Technische Daten	7
▶ 2.0 TFSI	8
▶ Fahreraufgebot	10
▶ Die Audi-Fahrer in der DTM	12
▶ Audi-Teams in der DTM 2019	31
▶ Audi Sport Team Abt Sportsline	32
▶ Audi Sport Team Phoenix	33
▶ Audi Sport Team Rosberg	34
▶ WRT Team Audi Sport	35
▶ DTM 2019	39
▶ Reglement	40
▶ DTM-Events 2019	42
▶ Audi-Erfolgsbilanz in der DTM	53
▶ Audi Sport	55
▶ Partner von Audi in der DTM	56
▶ Kontakte	58
Verbrauchsangaben der genannten Modelle	59



[Audi in der DTM 2019](#)

Mit Audi-TFSI-Power in eine neue DTM-Ära

Beginn einer neuen Ära in der DTM: Ab der Saison 2019 kommen in den Class-1-Rennwagen der populären Tourenwagen-Rennserie moderne und hocheffiziente Turbomotoren zum Einsatz. Sie machen die DTM zur schnellsten seit ihrer Gründung im Jahr 1984. Gleichzeitig erhält die Rennserie – genau wie die Formel E im Bereich der Elektromobilität – einen verstärkten Bezug zur Serienentwicklung.

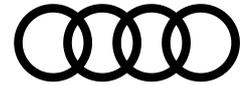
„Verbrennungsmotoren werden auch in den nächsten Jahren auf unseren Straßen weit verbreitet sein“, sagt Audi-Motorsportchef Dieter Gass. „Deshalb war der Schritt vom V8-Sauger zum Turbomotor sehr wichtig. Wir fahren in der DTM jetzt mit einem Hocheffizienz-Motor, wie wir ihn im Konzern in unterschiedlichen Leistungsstufen auch in sehr vielen Serienfahrzeugen verwenden.“

Der Zweiliter-Vierzylinder-TFSI des Audi RS 5 DTM leistet über 610 PS und damit rund 100 PS mehr als der bisherige V8-Saugmotor. Die zusätzliche Power und die Leistungsentfaltung begeistern die Audi-Piloten seit den ersten Testfahrten. Fast 300 km/h schnell und alles andere als leicht zu beherrschen sind die neuen Class-1-Rennwagen. Der Fahrer wird eine noch größere Rolle spielen als bisher.

Mit dem Ziel, das Racing noch spektakulärer zu machen, wurde weiter an der Aerodynamik der Autos gefeilt. Signifikant für die neuen Class-1-Rennwagen ist der breitere, einteilige Heckflügel, der vom Fahrer per DRS-System zum Überholen flachgestellt werden kann. Hinzu kommt außerdem eine „Push-to-Pass“-Funktion, die kurzfristig rund 30 zusätzliche PS ermöglicht.

Internationalen Flair bringt die britische Traditionsmarke Aston Martin in die DTM. Das Team R-Motorsport plant den Einsatz von insgesamt vier Class-1-Rennwagen. BMW tritt mit sechs Autos an, Audi ist mit acht Audi RS 5 DTM die stärkste Marke im Starterfeld, auch dank der belgischen WRT-Mannschaft: Als erstes Kundenteam in der jüngeren DTM-Geschichte bringt WRT zwei Audi RS 5 DTM an den Start.

Die sechs werkseitigen Audi RS 5 DTM werden von den bewährten Audi Sport Teams Abt Sportsline, Phoenix und Rosberg eingesetzt. Im Cockpit sitzen dieselben Fahrer wie im vergangenen Jahr: Loïc Duval (F), Robin Frijns (NL), Jamie Green (GB), Nico Müller (CH), René Rast (D) und Mike Rockenfeller (D). Neun DTM-Events mit je zwei Rennen stehen in der Saison 2019 auf dem Programm. Dazu kommt am 23./24. November 2019 ein gemeinsames Rennen mit der Japanischen Super GT in Fuji (Japan). Beim DTM-Finale in Hockenheim starten drei Super-GT-Autos aus Japan.



Interview mit Audi-Motorsportchef Dieter Gass

„Superspannender Rennsport“

Audi-Motorsportchef Dieter Gass über die neue Turbo-Ära der DTM, den Einstieg von Aston Martin und die Internationalisierung der Serie.

Warum sollten Motorsport-Fans heiß sein auf die DTM 2019?

In der DTM können sich die Motorsport-Fans grundsätzlich und auch 2019 wieder auf superspannenden Rennsport freuen. Durch den Einsatz leistungsstärkerer Motoren sowie der Teilnahme von Aston Martin wird das sicher noch einmal auf ein neues Niveau gehoben.

Was ändert sich durch die Turbomotoren?

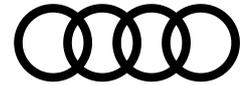
In erster Linie ändert sich, dass wir einen Turbomotor mit rund 100 PS mehr Leistung haben. Gleichzeitig ist sehr wichtig: Wir fahren in der DTM jetzt mit einem Vierzylinder-Turbomotor, einem Hocheffizienz-Motor also, wie wir ihn in unterschiedlichen Leistungsstufen auch in sehr vielen unserer Serienfahrzeuge verwenden. Unsere Fahrer sind vom Motor seit dem ersten Test total begeistert. Für sie ist die Mehrleistung deutlich spürbar. Der damit verbundene höhere Reifenverschleiß, vor allem bei den Antriebsrädern an der Hinterachse, wird fahrerisch besonders herausfordernd.

Die DTM setzt bewusst auf effiziente Turbomotoren und damit weiter auf die Verbrennungstechnologie. Warum?

Das ist ein erster Schritt. Wir führen mit der ITR gemeinsam längst Diskussionen, wie es von hier aus weitergehen wird. Natürlich müssen wir die Kosten immer im Fokus haben. Aber wir setzen uns durchaus mit Themen auseinander wie zum Beispiel der Einführung synthetischer Kraftstoffe und Hybrid-Technologie.

Müsste die DTM nicht elektrisch werden?

Unser werkseitiges Motorsport-Programm steht ganz bewusst auf zwei Säulen: Die Formel E unterstützt die Elektromobilität, die DTM moderne, hocheffiziente Verbrennungsmotoren, wie sie in der Class 1 ab 2019 zum Einsatz kommen. Stand jetzt wird Audi auf absehbare Zeit mehr Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren verkaufen als mit Elektroantrieb. Deshalb macht eine Rennserie mit modernen Verbrennungsmotoren durchaus Sinn. In der DTM nutzen wir ab sofort einen 2.0 TFSI-Motor. Dieses Motorenkonzept ist bei Audi weltweit in vielen Serienmodellen und Leistungsstufen im Einsatz und eine wichtige Säule zur Reduzierung der Flottenemissionen.



Wie intensiv ist beim neuen Turbomotor für die DTM der Austausch zwischen Motorsport und Serie, der Audi traditionell sehr wichtig ist?

Das war für uns ein ganz entscheidender Grund, weshalb wir uns für den Turbomotor in der DTM starkgemacht haben. Beim neuen Class-1-Reglement geht es um Effizienz und Leichtbau – beides Themen, die auch im Alltag überaus wichtig sind. Wir zeigen im Rennsport Wege auf, die sich hoffentlich auch in künftigen Serienmodellen wiederfinden werden. In der Formel E genauso wie in der DTM.

Mit dem WRT Team Audi Sport startet 2019 erstmals wieder ein Kundenteam in der DTM. Was erwarten Sie von der belgischen Mannschaft?

WRT ist ein hochprofessionelles Team, das über Jahre im Audi-Kundensport schon viele Erfolge gefeiert hat. WRT möchte nun den nächsten Schritt machen und sich auf ein höheres Niveau begeben. Ich weiß, dazu sind sie in der Lage, und erwarte mir durchaus die ein oder andere positive Überraschung. Denn sie erhalten dasselbe Material wie unsere Werksteams – ganz ähnlich übrigens wie unser Formel-E-Kundenteam Envision Virgin Racing, das in der Formel E beim dritten Einsatz gleich ein Rennen gewonnen hat.

Wie schätzen Sie Aston Martin ein?

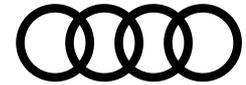
Die Teilnahme dieses internationalen Premiumherstellers tut der gesamten Serie sehr gut. Ich gehe davon aus, dass Aston Martin sich auf Augenhöhe präsentieren wird.

Worauf dürfen sich die Fans beim für 2019 geplanten ersten gemeinsamen Rennen der DTM und der Super GT Ende November in Japan freuen?

Das wird ein Superspektakel, wenn wir mit sechs Herstellern (Aston Martin, Audi, BMW, Honda, Lexus und Nissan) und über zwanzig Autos am Start stehen werden. Das gibt ein motorsportliches Feuerwerk. Auch der Gaststart der japanischen Hersteller beim DTM-Finale in Hockenheim wird sehr interessant.

Wie viel stärker soll die Zusammenarbeit mit den Japanern nach 2019 und die Internationalisierung der DTM überhaupt werden?

Wir haben Interesse an einer weiteren Internationalisierung. Eine solch hochwertige Meisterschaft wie die DTM nur in Deutschland, das ist mittel- und langfristig nur schwer zu platzieren und zu betreiben. Deshalb ist es wichtig, sich weiter zu internationalisieren. Dafür sind die Teilnahme von Aston Martin und die gemeinsamen Rennen mit der Super GT erste wichtige Schritte.



Audi RS 5 DTM

Mehr Power, modifizierte Aerodynamik

Seit der Saison 2013 setzt Audi Sport in der DTM auf das RS 5 Coupé. Die 2019er-Version ist der stärkste DTM-Audi aller Zeiten und in vielen Bereichen eine Neuentwicklung.

Mit dem neuen Class-1-Reglement, das ab 2020 weitgehend auch in der Japanischen Super-GT-Meisterschaft gelten wird, beginnt in der DTM 2019 technisch eine neue Ära. Die bisherigen V8-Saugmotoren werden von neu konstruierten Rennmotoren mit vier Zylindern, zwei Liter Hubraum plus Turbolader abgelöst, die eine gute Mischung aus Performance und Effizienz bieten. Bei Audi in der Serie sind gerade die Vierzylinder-Zweiliter-Turbomotoren weltweit wichtige Verbrennungsaggregate.

Die DTM erhält durch die Turbos nicht nur einen verstärkten Bezug zur Serie. Fans und Fahrer dürfen sich gleichzeitig über rund 100 PS Mehrleistung freuen.

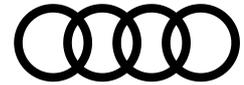
Der TFSI-Motor des bei Audi intern „RC8“ bezeichneten Audi RS 5 DTM des Modelljahrs 2019 leistet über 610 PS. Mittels „Push-to-Pass“-Funktion kann die Motorleistung kurzfristig sogar noch um etwa 30 PS gesteigert werden.

Komplett überarbeitet wurde auch die Aerodynamik: Heckflügel, Unterboden, Front- und Heckdiffusor wurden per Reglement neu definiert. Gleichzeitig haben die Techniker den Vorderwagen an den kompakteren Turbomotor und dessen Kühlbedarf angepasst. Die deutlich geänderte Luftführung im Bereich der Frontpartie lässt den Audi RS 5 DTM vor allem von vorn noch aggressiver wirken als das erfolgreiche Vorgängermodell.

Markant sind die zusätzlichen Lufteinlässe für den Ladeluftkühler an der Frontpartie. Statt bisher zwei Luftauslässen auf der Motorhaube gibt es nun vier. Der Heckflügel besteht nur noch aus einem Blatt, ist aber 52 Zentimeter breiter als bisher. Per DRS (Drag Reduction System) kann er zum Überholen flachgestellt werden. In Kombination mit „Push-to-Pass“ erreicht der Audi RS 5 DTM je nach Strecke eine Höchstgeschwindigkeit von knapp 300 km/h.

Der kompakte Vierzylinder-Turbomotor mit Benzindirekteinspritzung (TFSI) wiegt nur 85 Kilogramm und damit fast halb so viel wie der V8-Saugmotor, der bisher in der DTM zum Einsatz kam. Dadurch sank das Leergewicht des Audi RS 5 DTM auf unter 1.000 Kilogramm. Das Leistungsgewicht liegt nun bei rund 1,6 kg pro PS.

„Der breite Heckflügel und die Lufteinlässe an der Front lassen den neuen Audi RS 5



DTM aggressiv aussehen“, sagt DTM-Projektleiter Andreas Roos. „Die neuen Class-1-Autos sind sehr schnell und sollten richtig gutes Racing erlauben. Zudem klingen die neuen Turbomotoren toll.“

„Die Verbesserung des Leistungsgewichts ist mit bloßem Auge zu sehen“, sagt Audi-Motorsportchef Dieter Gass. „Damit machen wir einen deutlichen Schritt zu dem von DTM-Chef Gerhard Berger gewünschten ‚Ritt auf der Kanonenkugel‘.“

Schon in der vergangenen Saison rückte der Fahrer durch eine einheitliche Aerodynamik und einer damit verbundenen Reduktion des Abtriebs von rund 25 Prozent und einem vereinfachten Fahrwerk mit nur noch einer Feder/Dämpfer-Einheit pro Rad stärker in den Mittelpunkt. Mit den neuen Turbomotoren und dem reduzierten Fahrzeuggewicht geht die DTM diesen Weg konsequent weiter.

Die aus Carbon gefertigte Kardanwelle des Audi RS 5 DTM wurde für die Mehrleistung und das höhere Drehmoment des Turbomotors modifiziert. Der Antrieb erfolgt wie bisher über die Hinterräder, das semiautomatische Sechsgang-Getriebe wird über Schaltwippen am Lenkrad bedient. Fahrhilfen wie ABS oder Traktionskontrolle sind in der DTM traditionell verboten.

Für alle identisch sind die Reifen von Hankook, die gegenüber der Saison 2018 unverändert sind. Gutes Reifenmanagement durch den Fahrer war schon in den vergangenen beiden Jahren in der DTM sehr wichtig und wird durch die stärkeren Turbomotoren und die damit verbundene höhere Belastung eine noch größere Bedeutung bekommen.

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

Von 2013 bis 2018 hat der Audi RS 5 DTM bei 93 Renneinsätzen in der international populären Tourenwagen-Rennserie 39 Siege sowie 29 Pole-Positions und 46 schnellste Rennrunden eingefahren.

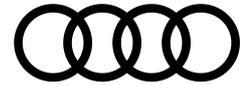
Class-1-Rennwagen sind gezielt für den Rennsport entwickelte Prototypen, die optisch auf Serienmodellen basieren.



Technische Daten

Audi RS 5 DTM (2019)

Modell	Audi RS 5 DTM (2019)
Fahrzeug Fahrzeugtyp Chassis	Class-1-Rennwagen CFK-Monocoque mit integriertem Tank, kombiniert mit Stahlrohrrahmen, CFK-Crashelemente seitlich, CFK-Crashelemente vorn und hinten
Motor Motor	Reihen-Vierzylinder-Ottomotor mit Benzindirekteinspritzung (TFSI), Vierventil-Technik, zwei oben liegende Nockenwellen, Effizienzbrennverfahren, Abgasturboaufladung mit Ladeluftkühlung begrenzt auf 3,5 bar absolut
Motormanagement Kraftstoffsystem	Bosch MS 7.4 Zentrale Hochdruck-Einspritzung, Raildruck 350 bar, reglementbedingte Kraftstoffdurchflussbegrenzung auf 95 kg/h (Push-to-Pass: 100 kg/h)
Motorschmierung Hubraum	Trockensumpf, Castrol EDGE 2.000 ccm
Leistung	Über 610 PS (450 kW) Ca. 30 PS Mehrleistung durch Push-to-Pass-Funktion
Drehmoment	Über 650 Nm
Motorgewicht	85 kg
Kraftstoff	ARAL Ultimate 102
Saisonlaufzeit	Ca. 6.000 km
Elektrik Powermanagement Display	Bosch PBX 190 Bosch DDU 10
Antrieb/Kraftübertragung Motor Kraftübertragung Kupplung Getriebe Differenzial Antriebswellen	Vorn, längs eingebaut Heckantrieb über Kardanwelle (Transaxle) 4-Scheiben-CFK-Kupplung Semiautomatisches 6-Gang-Getriebe mit Paddle-Shift Einstellbares Lamellen-Sperrdifferenzial Tripoden-Gelenkwellen
Fahrwerk/Lenkung/Bremse Lenkung Fahrwerk Bremsen Felgen Reifen	Servounterstützte Zahnstangen-Lenkung Einzelradaufhängung vorn und hinten, Doppel-Querlenker-Aufhängung, Pushrod-System mit Feder/Dämpfer-Einheit, einstellbare Gasdruck-Stoßdämpfer Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Monoblock-Bremssättel aus Leichtmetall, innenbelüftete Kohlefaser-Bremsscheiben vorn und hinten, Bremskraft-Verteilung zwischen vorn und hinten vom Fahrer stufenlos einstellbar Schmiedefelgen aus Aluminium, vorn: 12 x 18 Zoll; hinten: 13 x 18 Zoll Hankook, vorn: 300-680-18; hinten: 320-710-18
Gewicht/Abmessungen Länge Breite Höhe Mindestgewicht Tankinhalt	4.958 mm (inkl. Heckflügel) 1.950 mm 1.150 mm 986 kg (ohne Fahrer) 120 l
Fahrleistungen 0-100 km/h Höchstgeschwindigkeit	Ca. 2,8 Sekunden Ca. 300 km/h



2.0 TFSI-Motor

Leicht, effizient und leistungsstark

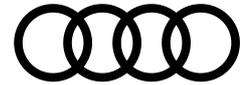
Der Zweiliter-Vierzylinder des Audi RS 5 DTM leistet mehr als 610 PS. Mittels „Push-to-Pass“-Funktion können die Fahrer kurzfristig sogar 30 zusätzliche PS abrufen.

Das neue Class-1-Reglement der DTM setzt auf maximale Effizienz. Genau wie in der Serie lautet die Aufgabenstellung, mit hoher Verdichtung und sehr gutem Wirkungsgrad das Maximum aus dem zur Verfügung stehenden Kraftstoff zu holen. In der DTM ist die Kraftstoffmenge auf 95 Kilogramm pro Stunde begrenzt. „Das hört sich nach sehr viel an, ist in Anbetracht der Leistung von über 610 PS aber nicht wirklich viel“, sagt Ulrich Baretzky, Leiter Entwicklung Motor bei Audi Motorsport. „Der DTM-Motor hat einen extrem niedrigen spezifischen Verbrauch, der sich inzwischen in Regionen bewegt, wo sie früher typischerweise bei Dieselmotoren waren. Wir zeigen in puncto Gewicht und Leichtbau – gerade unter dem Aspekt der CO₂-Vermeidung – ein paar Wege auf, die in Zukunft hoffentlich auch den Weg auf die Straße finden – so wie beim ersten TFSI für Le Mans und dem TDI.“

Der kompakte Vierzylinder-Turbomotor mit Benzindirekteinspritzung (TFSI) wiegt nur 85 Kilogramm und damit fast halb so viel wie der V8-Saugmotor, der bisher in der DTM zum Einsatz kam. Dadurch sank das Leergewicht des Audi RS 5 DTM auf unter 1.000 Kilogramm. Das Leistungsgewicht liegt nun bei rund 1,6 kg pro PS.

Ein DTM-Motor muss wie bisher eine komplette Saison halten. Die Laufleistung ist deshalb auf rund 6.000 Kilometer ausgelegt. „Das Format der DTM ist eine große Herausforderung“, sagt Stefan Dreyer, Leiter Entwicklung Antrieb bei Audi Motorsport. „Die lange Laufleistung, verteilt auf viele Veranstaltungen mit kurzen Runs, ist beinhart. Hinzu kommt, dass der Vierzylindermotor ein ganz anderes Schwingverhalten hat als der V8. Das war bei der Entwicklung des Motors, aber auch für unsere Prüfstände eine Riesenherausforderung.“ Über 100 PS Mehrleistung und auch das höhere Drehmoment bedeuten eine zusätzliche Belastung für den kompletten Antriebsstrang.

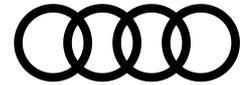
Durch ein sogenanntes „Push-to-Pass“-System kann der Fahrer per Knopfdruck kurzfristig sogar zusätzliche Motorleistung abrufen, zum Beispiel für einen Überholvorgang. Über einen Bypass des Fuel Flow Restrictors (FFR) werden für eine Dauer von bis zu fünf Sekunden zusätzliche 5 kg pro Stunde Kraftstoff bereitgestellt, was eine Leistungserhöhung von ca. 30 PS zur Folge hat.



Gefahren wird in der DTM mit serienmäßigem Tankstellenkraftstoff (Super Plus). Das begünstigt den Technologietransfer vom Motorsport zur Serie. Der Motor ist zudem bereit für den Einsatz alternativer Kraftstoffe (E-Fuel), durch die sich hocheffiziente Verbrennungsmotoren extrem umweltfreundlich betreiben lassen.

Ein hoher Wirkungsgrad und ein niedriger Kraftstoffverbrauch sind in der DTM erfolgsentscheidende Faktoren: Wer mit weniger Kraftstoff im Tank und damit weniger Gewicht an den Start gehen kann als seine Gegner, hat automatisch einen Vorteil.

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



Fahreraufgebot

Sechs plus zwei

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

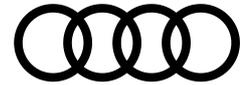
„In der DTM gibt es in diesem Jahr viele spannende Neuerungen“, sagt Audi-Motorsportchef Dieter Gass. „Die größte ist sicherlich der stärkere Motor. Die Testfahrten haben bestätigt, dass es am Steuer der neuen Class-1-Rennwagen noch mehr auf den Fahrer ankommt.“ Deshalb hat Audi seine sechs Cockpits mit Piloten besetzt, die bereits über DTM-Erfahrung verfügen und mit den nochmals gewachsenen Anforderungen klarkommen.

„Wir hatten mit Loïc, Robin, Jamie, Nico, René und Mike bereits 2018 einen extrem starken Fahrerkader und knüpfen in der neuen Saison daran an“, sagt Gass. „Aus meiner Sicht sind sie für Audi Sport die sechs Richtigen. Alle sechs haben das Potenzial, in der DTM um den Titel zu kämpfen. Abgesehen davon haben sie sich in der vergangenen Saison erneut als extrem gute Teamplayer präsentiert.“

Mit Mike Rockenfeller (2013) und René Rast (2017), der im vergangenen Jahr mit sechs Siegen in Folge einen neuen DTM-Rekord aufstellte, zählen zwei ehemalige DTM-Champions zum Audi-Fahrerkader. Vier der sechs Audi-Piloten haben bereits DTM-Rennen gewonnen. Insgesamt gehen vor Beginn der neuen Saison 32 Siege, 26 Pole-Positions und 42 Schnellste Runden auf das Konto des Audi-Sextetts.

Robin Frijns und Nico Müller starten für das Audi Sport Team Abt Sportsline. Loïc Duval und Mike Rockenfeller bilden das Audi Sport Team Phoenix, Jamie Green und René Rast das Audi Sport Team Rosberg. „In der Vergangenheit haben wir die Teamzusammensetzungen immer mal wieder geändert“, sagt Dieter Gass. „In der aktuellen Zusammenstellung ergänzen sich die Fahrer aber perfekt, sodass hier kein Verbesserungspotenzial erkennbar war.“

Im WRT Team Audi Sport feiern der 21 Jahre junge Südafrikaner Jonathan Aberdein und der 22 Jahre junge Brasilianer Pietro Fittipaldi ihre DTM-Debüts.



Die Audi-Teams in der DTM 2019

Audi Sport Team Abt Sportsline

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

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

Audi Sport Team Phoenix

#28 Loïc Duval (F), MASCOT WORKWEAR Audi RS 5 DTM (Philipp Kluth)

#99 Mike Rockenfeller (D), Akrapovič Audi RS 5 DTM (Laurent Fedacou)

Audi Sport Team Rosberg

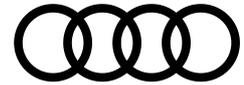
#33 René Rast (D), Audi Sport RS 5 DTM (Florian Rinkes)

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

WRT Team Audi Sport

#21 Pietro Fittipaldi (BR), WRT Audi RS 5 DTM (Jonas Vanpachtenbeke)

#27 Jonathan Aberdein (ZA), WRT Audi RS 5 DTM (Jerome Woiret)



Statistik: Die Audi-Fahrer in der DTM 2019

#27 Jonathan Aberdein (ZA): * 14.02.1998 in Kapstadt (ZA); Wohnort: Kapstadt (ZA); ledig; Größe: 1,75 m; Gewicht: 62 kg; Audi-Fahrer seit: 2019; 1. DTM-Rennen: 2019; DTM-Rennen: 18; Pole-Positions: 0; Siege: 0 (bestes Ergebnis: Platz 4); schnellste Runden: 0; Punkte: 67; DTM-Titel: 0.

#28 Loïc Duval (F): * 12.06.1982 in Chartres (F); Wohnort: Prangins (CH); verheiratet mit Gaëlle, zwei Söhne (Hugo und Martin); Größe: 1,78 m; Gewicht: 70 kg; Audi-Fahrer seit 2012; 1. DTM-Rennen: 2017; DTM-Rennen: 58; Pole-Positions: 1; Siege: 0 (bestes Ergebnis: Platz 2); schnellste Runden: 1; Punkte: 209; DTM-Titel: 0.

#21 Pietro Fittipaldi (BR): * 25.06.1996 in Miami (USA); Wohnort: Davidson, NC (USA); ledig; Größe: 1,70 m; Gewicht: 64 kg; Audi-Fahrer seit: 2019; 1. DTM-Rennen: 2019; DTM-Rennen: 18; Pole-Positions: 0; Siege: 0 (bestes Ergebnis: Platz 5); schnellste Runden: 2; Punkte: 22; DTM-Titel: 0.

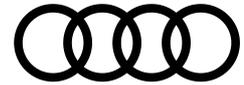
#4 Robin Frijns (NL): * 07.08.1991 in Maastricht (NL); Wohnort: Lanaken (B); ledig; Größe: 1,71 m; Gewicht: 65 kg; Audi-Fahrer seit 2015; 1. DTM-Rennen: 2018; DTM-Rennen: 38; Pole-Positions: 0; Siege: 0 (bestes Ergebnis Platz 2); schnellste Runden: 4; Punkte: 241; DTM-Titel: 0.

#53 Jamie Green (GB): * 14.06.1982 in Leicester (GB); Wohnort: Leicester (GB); verheiratet mit Ginny, eine Tochter (Georgiana), zwei Söhne (Zachary und William); Größe: 1,78 m; Gewicht: 67 kg; Audi-Fahrer seit 2013; 1. DTM-Rennen: 2005; DTM-Rennen: 193; Pole-Positions: 15; Siege: 17; schnellste Runden: 23; Punkte: 1051,5; DTM-Titel: 0.

#51 Nico Müller (CH): * 25.02.1992 in Thun (CH); Wohnort: Blumenstein (CH); ledig (Partnerin Victoria); Größe: 1,85 m; Gewicht: 75 kg; Audi-Fahrer seit 2014; 1. DTM-Rennen: 2014; DTM-Rennen: 102; Pole-Positions: 3; Siege: 4; schnellste Runden: 8; Punkte: 550; DTM-Titel: 0.

#33 René Rast (D): * 26.10.1986 in Minden (D); Wohnort: Bregenz (A); ledig (Partnerin Diana), ein Sohn (Liam); Größe: 1,79 m; Gewicht: 64 kg; Audi-Fahrer seit 2009; 1. DTM-Rennen: 2016; DTM-Rennen: 59; Pole-Positions: 13; Siege: 17; schnellste Runden: 7; Punkte: 760; DTM-Titel: 2 (2017, 2019).

#99 Mike Rockenfeller (D): * 31.10.1983 in Neuwied (D); Wohnort: Landschlacht (CH); verheiratet mit Susanne, zwei Söhne (Phil und Paul); Größe: 1,75 m; Gewicht: 69 kg; Audi-Fahrer seit 2007; 1. DTM-Rennen: 2007; DTM-Rennen: 173; Pole-Positions: 6; Siege: 6; schnellste Runden: 9; Punkte: 923; DTM-Titel: 1 (2013).



Loïc Duval (MASCOT WORKWEAR Audi RS 5 DTM #28)

Sind aller guten Dinge drei?

Loïc Duval hat im Motorsport schon viele große Erfolge gefeiert. Dazu zählen ein Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans 2013 und der Gewinn der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC im selben Jahr. Dennoch musste er in seinen ersten beiden DTM-Jahren eine Menge Lehrgeld bezahlen. Im dritten Anlauf will er den Durchbruch schaffen.

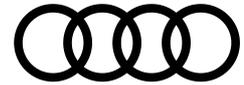
„Trotz meiner Erfahrung im Motorsport war ich 2017 praktisch wieder ein Rookie“, sagt der Franzose. „Ich wusste, dass die DTM keine einfache Serie ist. Aber die erste Saison war dennoch härter als erwartet. Es gab Highlights wie mein erstes DTM-Podium in Zandvoort, nichtsdestotrotz war es eine extrem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

Von 2017 auf 2018 habe er einen großen Schritt gemacht. „Doch leider haben wir uns bei Audi am Anfang insgesamt etwas schwergetan. Erst in der zweiten Saisonhälfte waren wir wieder richtig konkurrenzfähig. Ich hoffe, ich kann einen ähnlich großen Schritt machen wie von 2017 auf 2018 und an die gute Performance anknüpfen, die wir Ende der vergangenen Saison hatten. Ich bin schon sehr gespannt auf die neuen Turbomotoren und Aston Martin als neuen Gegner. Beides ist cool für die Serie.“

Dass er auch im Audi RS 5 DTM zu den Schnellsten zählt, deutete Duval im vergangenen Jahr mit einer Pole-Position beim Nachtrennen in Misano an. Im Winter hat er intensiv mit seinem neuen Renningenieur Philipp Kluth gearbeitet, um sich perfekt auf die neue Saison vorzubereiten. „Er ist schon lange bei Phoenix, hat viel Erfahrung und kennt sich gut aus in der DTM“, sagt Duval.

Vor dem Wechsel in die DTM war die FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) mit ihrem Saisonhöhepunkt in Le Mans fünf Jahre lang die berufliche Heimat von Loïc Duval. „2013 war mit dem Sieg in Le Mans und dem Titelgewinn in der WEC gemeinsam mit Allan McNish und Tom Kristensen eine sagenhafte Saison“, erzählt der Franzose. Nur ein Jahr später sorgte er mit einem schweren Unfall in Le Mans für Schlagzeilen – eine Geschichte, die Parallelen zu seinem heutigen DTM-Teamkollegen Mike Rockenfeller aufweist. Genau wie „Rocky“ kehrte Duval nach einer kurzen Genesungspause ins Cockpit zurück und saß 2016 bei den letzten beiden Audi-Triumphen in der WEC jeweils im siegreichen Audi R18.

„Dass ich in der DTM weiter mit Mike ein Team bilde, freut mich sehr“, sagt Duval. „Wir haben uns schon immer bestens verstanden. Mike ist ein guter, offener Typ und



weiß, worauf es in der DTM ankommt. Und ich weiß die Konstanz zu schätzen, im dritten Jahr im selben Team mit demselben Teamkollegen zu fahren.“

Ganz neu war die DTM-Szene für Duval nicht. 2004 und 2005 bestritt er im Rahmenprogramm die Formel 3 Euro Serie. Dabei verfolgte er die DTM-Rennen mit Spannung und lernte auch die meisten Rennstrecken kennen, auf denen die DTM ausgetragen wird.

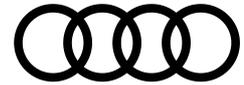
Nach seiner Formel-3-Zeit zog es Duval für fast ein Jahrzehnt nach Japan, wo er parallel zum Formelsport auch in der Super-GT-Meisterschaft aktiv war, die er 2010 gewann. „Dort bin ich ähnliche Autos gefahren wie in der DTM, auch deshalb habe ich mich beim ersten Test im Audi RS 5 DTM gleich wohlfühlt.“

Dass die DTM und die Super GT inzwischen kooperieren und Ende des Jahres die ersten gemeinsamen Rennen auf dem Programm stehen, freut Duval besonders: „Beides sind starke Serien, die Kooperation ist großartig für die DTM und den Motorsport insgesamt. Die gemeinsamen Auftritte werden das Beste sein, was der Tourenwagen-Sport zu bieten hat.“

Lange Zeit lebte der Franzose in Tokio in Japan. Inzwischen wohnt der Audi-Fahrer mit Ehefrau Gaëlle und den beiden Söhnen Hugo und Martin am Genfer See in der Schweiz. Im vergangenen Sommer ist Familie Duval von Nyon in den Nachbarort Prangins gezogen. In der Garage steht ein Audi SQ7 TDI. „Ein perfektes Familienauto“, schwärmt Duval.

Neben dem Rennsport zählt Fußball zu den Leidenschaften des Franzosen. Ob bei offiziellen PR-Terminen, Spielen von Prominentenmannschaften oder im privaten Umfeld – Duval ist ein leidenschaftlicher Kicker und schon seit der Kindheit Anhänger des Audi-Partners FC Bayern München. „Auch Tennis liebe ich. Ich bin insgesamt ein großer Sportfan und verfolge viele Sportereignisse im Fernsehen. Anfang 2017 hatte ich die Chance, das Hahnenkamm-Skirennen in Kitzbühel vor Ort zu erleben. Auch das war ein tolles Erlebnis.“

Duval hält sich vor allem mit Radfahren und Schwimmen fit. Er fährt Hoverboard und trainiert mit einem privaten Fitness-Coach. In der DTM fährt er seit der vergangenen Saison mit der Startnummer 28. „Das ist die Nummer des französischen Departements, in dem ich geboren wurde. Sie hat mich mein Leben lang begleitet.“ Und vielleicht verhilft ihm auch ein Farbwechsel zum erhofften Durchbruch in der DTM: Sein Audi RS 5 DTM ist in diesem Jahr nicht mehr schwarz, sondern rot. „Ich hoffe, dass wir von Anfang an stark sind und ich um Podien kämpfen kann“, so Duval.



Biografie

Loïc Duval (F)

Geburtsdatum: 12. Juni 1982

Geburtsort: Chartres (F)

Wohnort: Prangins (CH)

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

Größe/Gewicht: 1,78 m/70 kg

Motorsport seit: 1992 (Audi-Fahrer seit 2012)

Karriere

1992–2001 Kart

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

2002 1. Platz Formel Campus Frankreich

2003 1. Platz Formel Renault Frankreich

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

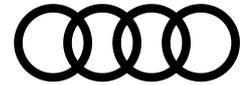
2019 7. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 2. Platz Race of Champions

www.loicduval.com

www.facebook.com/Loic.Duval.Official

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

[instagram.com/loicduval](https://www.instagram.com/loicduval)



Robin Frijns (Aral Ultimate Audi RS 5 DTM #4)

Doppelter Einsatz in DTM und Formel E

Robin Frijns sammelt in diesem Jahr besonders viele Flugmeilen: Der Niederländer ist Audi-Werksfahrer in der DTM und bestreitet gleichzeitig die Elektro-Rennserie Formel E für das Audi-Kundenteam Envision Virgin Racing.

„Ich bin ja noch jung“, sagt der 27-Jährige. „Wenn ich der Meinung wäre, dass ein Doppelprogramm mit DTM und Formel E nicht funktionieren kann, würde ich es nicht machen. In meinem neuen Haus in Belgien, das ich vergangenen Sommer bezogen habe, war ich allerdings noch nicht so häufig ...“

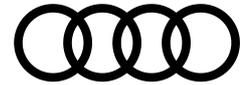
Frijns hat sich in seiner ersten DTM-Saison auf Anhieb mit seinem spektakulären Fahrstil und sehenswerten Überholmanövern einen Namen gemacht. Insofern ist er ein würdiger Nachfolger von Mattias Ekström im Audi Sport Team Abt Sportsline,

In seiner ersten DTM-Saison stand er zweimal auf dem Podium. „Ich habe viel gelernt, vor allem, was ich im Auto brauche um schnell zu sein“, sagt der Niederländer. „In der DTM geht es sehr um Details in Sachen Set-up und wie das Auto auf Änderungen reagiert. Jeder fährt etwas anders und braucht etwas anderes. Ich musste da erst meinen Weg finden. In der zweiten Saisonhälfte ging es deutlich besser.“

Deshalb geht Frijns voller Zuversicht in seine zweite DTM-Saison: „Ich weiß einfach viel mehr als Anfang 2018“, sagt er. „Die Lernkurve wird nicht mehr so steil sein, auch wenn wir ein neues Auto, neue Turbomotoren und mehr Power haben. Es wird sehr interessant und die Reifen werden eine noch härtere Zeit haben als schon bisher ...“

Im Audi Sport Team Abt Sportsline ist Frijns mit seinem trockenen Humor längst angekommen und auch mit seinem Teamkollegen Nico Müller versteht er sich blendend. „Ich habe viel Spaß mit den ABT-Jungs und fühle mich gut dort. Nico kenne ich schon einige Jahre.“

Der aus Maastricht stammende Frijns begann seine Karriere im Kartsport und schaffte es im Formelsport als Test- und Reservefahrer bis in die Formel 1. „Ich hatte drei sehr erfolgreiche Jahre im Formelsport, in denen ich mich gegen bedeutende Namen durchsetzen und jeweils die Meisterschaft gewinnen konnte“, erzählt Frijns. „Als Formel-1-Testfahrer bei Sauber und Caterham hatte ich in den beiden Folgejahren dann nur noch wenig Gelegenheit, selbst Rennen zu bestreiten.“ Ein Angebot, für Audi im Kundensport aktiv zu werden, kam 2015 somit genau im richtigen Moment. „Es war für mich eine großartige Möglichkeit, mit Audi den Weg in den GT-Sport



gehen zu können und endlich wieder Rennen zu fahren. Heute bin ich mehr als froh, die Chance damals ergriffen zu haben. Zusammen haben wir viele Erfolge gefeiert.“

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

„Natürlich haben wir uns genau überlegt, ob für Robin ein solches Doppelprogramm funktionieren kann“, sagt Audi-Motorsportchef Dieter Gass. „Da es in dieser Saison keine Terminüberschneidungen zwischen der DTM und der Formel E gibt, ist uns die Entscheidung leichter gefallen.“

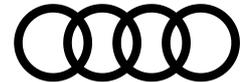
Erste Erfahrung am Steuer eines DTM-Rennwagens von Audi sammelte Frijns bereits 2013 bei einer Nachwuchssichtung in Spanien. „Robin hat schon damals einen starken Eindruck hinterlassen. Wir haben ihn seitdem nicht aus den Augen verloren“, sagt Gass.

„Ich habe schon lange von der DTM geträumt“, sagt Frijns. „Die Serie hat eine lange Tradition und steht für spannendes Racing – genau das, was ich mag. Als ich erfuhr, dass ich ab sofort zum DTM-Kader von Audi gehören werde, war ich überglücklich und baff zugleich.“

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

Als Audi-Werksfahrer genießt er das Privileg, einen Dienstwagen aus der Modellpalette der Vier Ringe wählen zu dürfen. „Ich habe mich für einen Audi RS 6 Avant entschieden und möchte das Auto gar nicht mehr hergeben, weil es so großartig ist“, sagt Frijns. „Ich freue mich schon auf den neuen RS 6.“

Frijns wird auf Niederländisch „Freijns“ ausgesprochen, mit einem langen „e“. Im Englischen sagt man hingegen meistens „Frins“ mit einem kurzen „i“. „Für mich persönlich macht die unterschiedliche Aussprache keinen Unterschied. Solange ich es merke, wenn ich angesprochen werde, ist beides für mich vollkommen in Ordnung.“ Großen Wert legt er allerdings darauf, dass er kein Holländer ist, sondern ein Niederländer.



Biografie

Robin Frijns (NL)

Geburtsdatum: 7. August 1991

Geburtsort: Maastricht (NL)

Wohnort: Lanaken (B)

Familienstand: ledig

Größe/Gewicht: 1,71 m/65 kg

Motorsport seit: 1999 (Audi-Fahrer seit 2015)

Karriere

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

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

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

2011 1. Platz Formel Renault 2.0 Eurocup

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

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

2014 Formel-1-Testfahrer (Caterham)

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

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

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

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

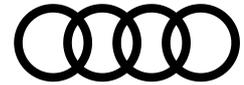
2019 5. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), Formel E (Audi e-tron FE05)

www.robinfrijns.com

facebook.com/Robin-Frijns-95237729267

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

instagram.com/robinfrijns1



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

16-facher DTM-Sieger

Das Beispiel von Jamie Green zeigt, wie knallhart die DTM ist: 2015, 2016 und 2017 war er jeweils bis kurz vor Saisonende einer der Titelkandidaten. Im vergangenen Jahr folgte dann der Absturz auf den letzten Tabellenrang.

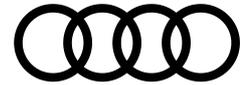
„In 15 Jahren DTM war das meine erste Saison ohne ein Podium“, sagt Green. „Das zeigt, dass in der DTM immer alles möglich ist – ganz unabhängig davon, was man in der Vergangenheit erreicht hat. Mein Ziel für 2019 ist klar: Ich möchte Meister werden.“

Es ist nicht der Stil von Audi, einen seiner Fahrer nach einer schwierigen Saison fallen zu lassen. „Wir haben Jamie viel zu verdanken“, sagt Arno Zensen, Teamchef des Audi Sport Team Rosberg, für das Green bereits seine fünfte DTM-Saison in Angriff nimmt. „Er hat einen großen Anteil daran, dass wir 2017 die Meisterschaft gewonnen haben. 2018 war ein Ausrutscher. Ich bin nach wie vor überzeugt, dass wir mit Jamie und René (Rast) die stärkste Fahrerkombination in der DTM haben.“

Insgesamt 16 DTM-Rennen hat Green bereits gewonnen. 2015 sicherte er sich die Vizemeisterschaft, 2016 und 2017 wurde er jeweils Dritter. „Dreimal in Folge in die Top Drei zu kommen, ist in der DTM keine Selbstverständlichkeit“, sagt der Brite, der mit der Startnummer 53 antritt, mit der schon sein Vater Rennen fuhr.

Besonders hart war für den Briten das Jahr 2017. Damals schien Green auf dem besten Weg, seinen großen Traum endlich zu verwirklichen. Auf dem Red Bull Ring in Spielberg fuhr er am vorletzten Rennwochenende der Saison einem sicheren Sieg entgegen, als er kurz vor Rennende plötzlich nicht mehr schalten konnte und in der Gesamtwertung infolgedessen hinter seinen Teamkollegen René Rast und Mattias Ekström auf den dritten Platz zurückfiel. Obwohl er in Hockenheim eines der beiden Finalrennen gewann, musste er sich am Ende mit dem dritten Platz begnügen und zusehen, wie sich sein neuer Teamkollege René Rast im ersten Jahr auf Anhieb zum DTM-Champion krönen ließ. „Natürlich war das hart für mich. Doch René hat einen tollen Job gemacht und ich habe mich sehr für das Team Rosberg gefreut. Der Team-Titelgewinn war mehr als überfällig. Ich hoffe, dass meine Stunde auch noch schlägt, der DTM-Titel ist und bleibt mein großes Ziel.“

Mit seiner Frau Ginny und den drei Kindern lebte Jamie Green viele Jahre in Monte Carlo an der Côte d’Azur. In den Winter- und Sommerferien zog es die fünf Greens regelmäßig in die Heimat nach England. Dabei reifte der Plan, wieder nach England



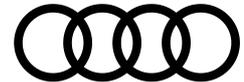
zurückzuziehen, was die Familie inzwischen in die Realität umgesetzt hat. „In Leicester genießen wir nun unseren großen Garten, den wir in Monaco leider nicht hatten.“ Für Green begann damit ein neuer Lebensabschnitt, denn das Leben in Großbritannien ist speziell im Winter anders als an der Côte d’Azur, wo er vor allem Radtouren mit Rennfahrerkollegen wie Paul Di Resta, Lucas di Grassi, Alex Wurz oder David Coulthard genoss. „Radfahren ist nach wie vor mein liebstes Training“, sagt Green. „Dazu gehe ich zweimal die Woche ins Fitnessstudio. Wenn ich unterwegs bin, jogge ich.“ Auch das Golfspielen hat Green auf der Insel für sich entdeckt. Und mit seinem ältesten Sohn Zachary fährt er gerne Kart.

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

Im Motorsport ist Green inzwischen vielseitiger unterwegs. Konzentrierte er sich jahrelang ganz auf die DTM, bestritt er im vergangenen Jahr erste Rennen mit dem Audi R8 LMS im GT-Sport. Auch die Lizenz für die legendäre Nürburgring-Nordschleife nahm er mit dem Ziel in Angriff, irgendwann einmal das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring zu bestreiten. „Diese Rennstrecke ist die größte Herausforderung, die es im Motorsport gibt.“ Im Winter durfte er zudem den aktuellen Audi e-tron FE05 aus der Elektro-Rennserie Formel E testen. Der Fokus in der Saison 2019 liegt aber ganz klar darauf, in der DTM wieder auf die Siegerstraße zurückzukehren.

Auch von einem Sieg beim Heimspiel in Brands Hatch träumt er: „Der Grand-Prix-Kurs dort ist oldschool und ein Erfolg dort würde mir sehr viel bedeuten.“ Aber auch auf die DTM-Premiere in Assen freut er sich: „Ich habe dort schon viele tolle Motorradrennen gesehen und bin gespannt, ob Assen auch eine gute Autorennstrecke ist.“

Im Alltag schwört der Brite auf den Audi RS 6 Avant: „Ich liebe dieses Auto! Es ist komfortabel, praktisch, schnell. Mein Rennrad und meine Golfsachen passen in den Kofferraum. Und wenn ich einmal zu spät bin, kann ich mit dem RS 6 die Zeit wieder aufholen.“



Biografie

Jamie Green (GB)

Geburtsdatum: 14. Juni 1982

Geburtsort: Leicester (GB)

Wohnort: Leicester (GB)

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

Größe/Gewicht: 1,78 m/67 kg

Motorsport seit: 1992 (Audi-Fahrer seit 2013)

Karriere

1992–1993 Stock-Car

1994–2000 Kart

2001 Britische Formel-Renault-Winterserie

2002 2. Platz Britische Formel-Renault-Meisterschaft

2003 2. Platz Britische Formel-3-Meisterschaft

2004 1. Platz Formel 3 Euro Serie

2005 6. Platz DTM

2006 5. Platz DTM

2007 4. Platz DTM, 2 Siege

2008 4. Platz DTM, 2 Siege

2009 7. Platz DTM, 1 Sieg

2010 6. Platz DTM, 1 Sieg

2011 5. Platz DTM, 1 Sieg

2012 3. Platz DTM, 1 Sieg

2013 11. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

2014 10. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

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

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

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

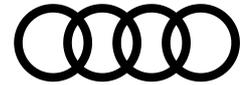
2018 18. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

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

www.jamiegreenracing.com

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

[instagram.com/jamiegreen_](https://www.instagram.com/jamiegreen_)



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

Der Tausendsassa

Nico Müller gilt als Tausendsassa, der in jedem Rennauto schnell ist. Ob Audi RS 5 DTM, Audi R8 LMS, Audi S1 EKS RX quattro oder Audi e-tron FE05: Der Name Nico Müller inklusive seiner Startnummer 51, mit der er bereits im Kartsport erfolgreich war, taucht auf Ergebnismonitoren immer wieder ganz oben auf.

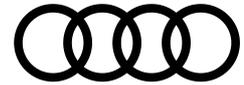
In der DTM zählt Müller fast schon zum Inventar. 2019 ist bereits seine sechste Saison für Audi in der populären Tourenwagen-Rennserie, in der sich der Schweizer längst einen Namen gemacht hat – zum Beispiel 2016 mit seinem ersten Podium, der ersten Pole-Position und dem ersten Sieg ausgerechnet beim prestigeträchtigen Audi-Heimspiel auf dem Norisring. Der ganz große Durchbruch blieb dem 27-Jährigen in der DTM aber bisher verwehrt. Nur zweimal schaffte es der Schweizer bisher in die Top Ten der Gesamtwertung.

Das soll sich 2019 ändern. Im Winter war Müller als Test- und Entwicklungsfahrer in die Erprobung des neuen Audi RS 5 DTM mit seinem mehr als 610 PS starken Zweiliter-Vierzylinder-Turbomotor eingebunden – eine Rolle, die früher fest an seinen langjährigen Teamkollegen und Mentor Mattias Ekström vergeben war.

Seit Ekströms Rücktritt zu Beginn der Saison 2018 ist Müller plötzlich der Routinier im erfolgreichsten Audi-DTM-Team. Entsprechend hoch sind die Erwartungen. „Ich fühle mich gut vorbereitet“, sagt der Schweizer. „Meine ABT-Jungs haben im Winter super gearbeitet. Ich bin top motiviert, möchte von Anfang an vorne mitmischen und werde alles dafür geben.“

Wenn er vom neuen Audi RS 5 DTM und den leistungsstärkeren Turbomotoren spricht, bekommt er leuchtende Augen: „Die Vorfreude auf die DTM 2019 ist dank der neuen Autos riesig. Dank der Mehrleistung ist richtig Action im Cockpit. Es macht extrem viel Spaß. Nach den Tests kann ich vom neuen Audi RS 5 DTM gar nicht genug kriegen. Es wird ein spektakuläres Bild, wenn wir in Hockenheim ein volles Feld mit diesen Turbo-Monstern auf Turn 1 zujagen sehen. Die Rennen werden auf jeden Fall spannend.“

Seit Anfang 2018 ist der Schweizer auch Test- und Entwicklungsfahrer für das Formel-E-Projekt des Unternehmens. Der Formel-E-Simulator bei Audi Sport in Neuburg a. d. Donau ist schon beinahe ein zweites Zuhause für Müller. Auch im realen Formel-E-Rennwagen sitzt er immer wieder.



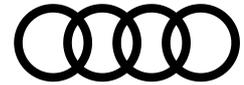
Die innovative Elektro-Rennserie fasziniert ihn, doch der Audi RS 5 DTM lässt sein Herz bisher noch höherschlagen. „Die DTM ist einfach eine tolle Rennserie“, sagt er. „Ich möchte den Turbo auf keinen Fall mehr gegen den alten V8-Sauger eintauschen.“

Mit Robin Frijns hat er einen Teamkollegen, mit dem er sowohl über die DTM als auch die Formel E sprechen kann. „Wir kennen uns schon lange und haben uns in unserer ersten gemeinsamen DTM-Saison bei ABT auf Anhieb gut verstanden“, sagt Müller, der seine Karriere genau wie Frijns im Kart und im Formelsport begann und später auch mit dem GT3-Rennwagen Audi R8 LMS im Audi-Kundensport erfolgreich war. Absolutes Highlight war für ihn dabei der Gesamtsieg beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring in der Saison 2015.

Mit dem Audi R8 LMS bestreitet Müller weiterhin sporadisch GT-Rennen. Im Team von Mattias Ekström gab der Schweizer zudem bereits mehrere Gastspiele in der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft (World RX). „Das hat extrem viel Spaß gemacht“, sagt Müller. „Ich bin Mattias sehr dankbar, dass er mir die Chance in seinem Rallycross-Team EKS gegeben hat.“

Privat ist der Tausendsassa in diesem Jahr vom Audi RS 6 Avant performance auf den neuen Audi Q8 umgestiegen. „Ich wollte nach drei RS 6 einfach mal etwas Neues ausprobieren. Der Q8 gefällt mir optisch. Das Interieur ist der Hammer und das Auto eine super Reisemaschine und Kilometerfresser.“

Mit seiner deutschen Partnerin Victoria ist der Youngster vor Kurzem nach Blumenstein in die Nähe seines Geburtsortes Thun gezogen. Als Sportsoldat der Schweizer Armee hält sich Müller im nationalen Sportzentrum in Magglingen, dem Olympiastützpunkt von Swiss Ski, fit. „Dort habe ich optimale Trainingsbedingungen und schon viele andere Sportler und Sportarten kennengelernt“, sagt er. Unabhängig davon fährt der Audi-DTM-Pilot gerne Rad: „Bei Kälte auf dem Mountainbike, im Sommer mehr auf dem Rennrad.“



Biografie

Nico Müller (CH)

Geburtsdatum: 25. Februar 1992

Geburtsort: Thun (CH)

Wohnort: Blumenstein (CH)

Familienstand: ledig (Partnerin: Victoria)

Größe/Gewicht: 1,85 m/75 kg

Motorsport seit: 2004 (Audi-Fahrer seit 2014)

Karriere:

2004–2007 Kart

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

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

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

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

2010 3. Platz GP3-Serie, bester europäischer Fahrer

2011 4. Platz GP3-Serie

2012 9. Platz World Series by Renault 3.5

2013 5. Platz World Series by Renault 3.5

2014 19. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)

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

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

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

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

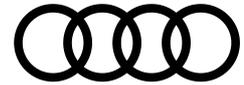
2019 2. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 3 Siege, Test- und Entwicklungsfahrer Formel E

www.nicomueller.ch

facebook.com/NicoMuellerOfficial

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

instagram/nico.mueller51



René Rast (Audi Sport RS 5 DTM #33)

Der Rekordmann

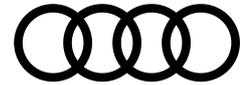
René Rast schreibt DTM-Geschichte: Der Audi-Pilot sicherte sich 2017 in seiner ersten vollen DTM-Saison gleich den Titel – das war zuletzt 24 Jahre zuvor dem Italiener Nicola Larini gelungen. 2018 gelangen dem Deutschen als erstem DTM-Fahrer überhaupt sechs Siege in Folge.

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

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

„Mein Ziel war es, bester Rookie zu werden“, erinnert sich Rast an seine Premiersaison in der DTM. „Ich wollte lernen, regelmäßig Punkte sammeln, immer gut durchkommen. Wer hätte vor der Saison damit gerechnet, dass ich auf Anhieb um den Titel kämpfen würde? Deshalb hatte ich beim Finale nichts zu verlieren. Ich bin das Wochenende ohne Druck angegangen und war überglücklich, als es geklappt hat.“

Zu Beginn der Saison 2018 lief zunächst plötzlich gar nichts mehr. Tiefpunkt war ein spektakulärer Überschlag auf dem Lausitzring. Nach dem für Audi insgesamt schwierigen Saisonstart lag Rast nach neun Rennen mit 104 Punkten Rückstand abgeschlagen auf dem 15. Tabellenrang. Doch dem Audi-Fahrer gelang es mit einer bemerkenswerten Aufholjagd, 100 Punkte aufzuholen und sieben Rennen zu gewinnen, davon die letzten sechs in Folge. Am Ende fehlten nur vier Punkte zur erfolgreichen Titelverteidigung.



Entsprechend hoch steckt Rast seine Erwartungen für die Saison 2019. „Mein ganz klares Ziel ist, wieder mehrmals ganz oben auf dem Podium und am Ende des Jahres als Meister dazustehen.“ Er sei sehr gespannt auf die neue Saison: „Mit dem neuen Motor und Aston Martin als neuem Hersteller betreten wir alle Neuland. Keiner weiß wirklich, was passieren wird. Es sind spannende Zeiten für die DTM.“

Vom neuen Audi RS 5 DTM mit dem über 610 PS starken Zweiliter-Vierzylinder-Turbomotor ist er nach den Testfahrten genauso angetan wie seine Kollegen: „Als Rennfahrer freut man sich immer über mehr Leistung. Wenn man aufs Gaspedal tritt und der Turbolader einsetzt, hat man ein breites Grinsen im Gesicht. Die DTM ist so schnell wie sie noch nie war.“

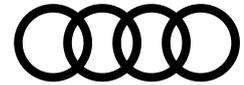
René Rasts ungewöhnliche Karriere führte ihn innerhalb des Volkswagen-Konzerns vom Polo Cup bis nach Le Mans und nun in die DTM. Gleich dreimal gewann er dabei den Porsche Supercup, der im Rahmen der Formel 1 ausgetragen wird. Seit dem Jahr 2011 ist er im Zeichen der Vier Ringe aktiv. Am Steuer des GT3-Sportwagens Audi R8 LMS gilt er als Maßstab und Garant für Erfolge. Seine Siege bei den 24-Stunden-Rennen in Daytona, Spa und auf dem Nürburgring unterstreichen dies ebenso wie ein Titelgewinn im ADAC GT Masters – und nun der DTM-Titel. Anfang 2018 startete Rast erstmals beim „Race of Champions“ der weltbesten Rennfahrer und gewann gemeinsam mit Timo Bernhard für Deutschland den Nations Cup – ein weiterer Beweis für seine Extraklasse.

Auf die Startnummer 1 des DTM-Champions verzichtete René Rast in der vergangenen Saison. Er fuhr lieber weiter mit der Startnummer 33, die ihm in seiner Premiersaison Glück gebracht hat. „Ich finde die 33 von der Optik her cool und ich kann mir eine Doppelnummer leicht merken.“ Rast ist ein Pragmatiker durch und durch.

Geändert hat sich erneut die Farbe seines Dienstwagens: Nach Schwarz in der Saison 2017 und Rot in der Saison 2018 folgt nun Weiß.

Mit seiner Partnerin Diana und seinem kurz vor Weihnachten 2016 geborenen Sohn Liam lebt der Deutsche in Bregenz auf der österreichischen Seite des Bodensees. In seiner Wohnung steht ein eigener Simulator, auf dem er regelmäßig für die DTM trainiert.

Im Alltag fährt René Rast einen Audi SQ7 TDI. „Mit Kind brauchen wir etwas mehr Platz, da ist der SQ7 ideal“, sagt Rast. An die Rolle des Familienvaters hat er sich schnell gewöhnt. „Ein Kind zu haben ist mega. Ich genieße die Zeit zu Hause extrem. Sie gibt mir Kraft für meine nächsten Einsätze auf der Rennstrecke.“



Biografie

René Rast (D)

Geburtsdatum: 26. Oktober 1986

Geburtsort: Minden (D)

Wohnort: Bregenz (A)

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

Größe/Gewicht: 1,79 m/64 kg

Motorsport seit: 1996 (Audi-Fahrer seit 2009)

Karriere:

1996–2002 Kart

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

2003 Formel BMW ADAC

2004 Formel BMW ADAC

2005 1. Platz ADAC Volkswagen Polo Cup

2006 2. Platz Seat León Supercopa

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

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

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

2010 1. Platz Porsche Supercup, ADAC GT Masters

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

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

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

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

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

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

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

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

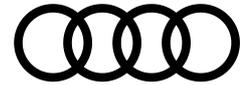
2019 1. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 7 Siege

www.rene-rast.de

www.facebook.com/pages/René-Rast/438204456206325

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

[instagram.com/renerast](https://www.instagram.com/renerast)



Mike Rockenfeller (Akrapovič Audi RS 5 DTM #99)

Verliebt in die neuen Turbomotoren

Vor dem Start der DTM-Saison 2019 sorgte Mike Rockenfeller abseits der Rennstrecke für Schlagzeilen: Der Audi-Werksfahrer beendete seine Social-Media-Aktivitäten.

„Ihr wisst wahrscheinlich, dass ich nie ein großer Fan von Social Media war und es keine Posts aus meinem Privatleben gab“, schrieb „Rocky“ auf Facebook seinen Fans. „Deshalb habe ich entschieden, meine Social-Media-Aktivitäten ganz einzustellen. Das ist einfach nicht mein Ding. Ich freue mich, Euch weiter bei den Rennen oder anderen Events zu treffen.“

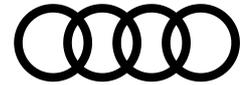
Durch die vielen positiven Reaktionen der Fans fühlt sich der DTM-Champion des Jahres 2013 in seiner Entscheidung bestätigt. „Ich konnte mich mit dem Thema nie anfreunden. Und wenn man etwas nur halbherzig macht, sollte man es lieber bleiben lassen. Das ist einfach authentischer.“

Durchaus authentisch ist auch seine Vorfreude auf die neue DTM-Saison. „Ich liebe den neuen Turbomotor und bin sicher, dass die Fans ihn auch lieben werden“, schwärmt er. „Der Sound ist toll, das Auto viel schneller und spektakulärer. Mit Aston Martin kommen neue Gesichter und neue Farbe ins Spiel. Ich freue mich auf eine neue Ära in der DTM und spannende Rennen.“

Rockenfeller nimmt bereits seine achte Saison für das Audi Sport Team Phoenix in Angriff, mit dem er 2013 den DTM-Titel gewann, anschließend aber eine Berg-und-Tal-Fahrt durchlebte. Seit 2017 zeigt die Formkurve wieder nach oben, auch wenn es 2018 durch die für Audi insgesamt schwierige Saison einen kleinen Rückschlag gab. „Wir haben im Winter versucht, vieles zu ändern bei der Struktur und in der Herangehensweise“, erzählt „Rocky“. „Ich bin sehr guter Dinge, dass es für mich persönlich ein gutes Jahr wird.“

Weil kein Stein auf dem anderen blieb, dachte Rockenfeller sogar über eine neue permanente Startnummer nach: „So richtig toll läuft es ja nicht, seit ich mit der 99 fahre. Aber ich bin nicht abergläubisch und bleibe bei der 99. Es liegt an anderen Dingen, die man ändern sollte.“

Im ersten Jahr im Audi Sport Team Phoenix war Rockenfeller bester Audi-Pilot, 2013 holte er mit dem Audi RS 5 DTM den Meistertitel. „Das war ein sehr emotionales



Erlebnis, auch weil ich so lange auf diesen Moment hingearbeitet hatte“, erinnert sich „Rocky“.

Auch 2014 war er als Gesamtdritter der beste Audi-Pilot. Danach ging es bergab: Die damalige Reifengeneration passte nicht zu seinem reifenschonenden Fahrstil und auch im Eifelteam lief nicht mehr alles rund. Deshalb stand der Deutsche Ende 2016 vor der Gretchenfrage, nach zehn Jahren DTM etwas anderes zu machen oder noch einmal durchzustarten.

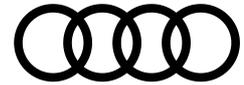
„Rocky“ entschied sich für einen Neustart in der DTM – und zwar zusammen mit dem Team von Ernst Moser, in dem er seine erfolgreichsten DTM-Jahre hatte. „Ich war guter Dinge, dass wir es zurück an die Spitze schaffen“, sagt er. „Das Team und ich mussten beide aus dem Loch heraus. Wir mussten ein paar Dinge ändern, um wieder anders auftreten zu können.“

Mit den seit 2017 eingesetzten weicheren, ungeheizten Hankook-Reifen kam Rockenfeller von Anfang an gut zurecht. Die Zusammenarbeit mit seinem neuen Renningenieur Laurent Fedacou funktioniert und auch andere Änderungen an der DTM halfen ihm. 2019 nimmt er einen neuen Anlauf, seinen zweiten DTM-Titel zu holen.

Seit 2007 startet Rockenfeller mit Audi in der 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 – ausgerechnet in jenem Moment, als er in der DTM gerade Fuß gefasst und sein erstes DTM-Rennen gewonnen hatte. Die Titelhoffnungen musste er begraben, weil er nach dem Unfall in Le Mans bei zwei Rennen fehlte.

Rückhalt geben „Rocky“ seine Eltern, Ehefrau Susanne und die beiden Söhne Phil und Paul. Auf der Schweizer Seite des Bodensees haben die Rockenfellers in seinem DTM-Meisterjahr 2013 ein Haus gebaut, das auch einen eigenen Fitnessraum hat, in dem sich „Rocky“ fit hält. Noch lieber schwingt er sich aber aufs Rennrad, häufig zu gemeinsamen Touren mit dem ehemaligen Radprofi Andreas Klöden.

Privat fährt Rockenfeller einen Audi SQ7 TDI. „Früher hatte ich einen RS 6, aber der SQ7 ist einfach perfekt für Familie und Sport“, sagt er. Neben Familie und Motorsport hat Mike Rockenfeller ein Faible für alte Autos – für einen gelernten Kfz-Meister nicht ungewöhnlich. Jüngster Neuzugang in der Sammlung ist ein Audi R15 TDI. „Zwar nicht mein Le-Mans-Sieger-Auto, aber trotzdem ein Rennauto, an das ich tolle Erinnerungen habe“, sagt „Rocky“. „Auch der R15 hatte einen Turbomotor.“



Biografie

Mike Rockenfeller (D)

Geburtsdatum: 31. Oktober 1983

Geburtsort: Neuwied (D)

Wohnort: Landschlacht (CH)

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

Größe/Gewicht: 1,75 m/69 kg

Motorsport seit: 1995 (Audi-Fahrer seit 2007)

Karriere

1995–2000 Kart

1997 1. Platz DMV Junior Cup

2000 1. Platz Jörg van Ommen Kart Cup

2001 4. Platz Formel König

2002 10. Platz Porsche Carrera Cup

2003 2. Platz Porsche Carrera Cup, Porsche Supercup

2004 1. Platz Porsche Carrera Cup, Porsche Supercup

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

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

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

2008 1. Platz Le Mans Series (Audi R10 TDI), 4. Platz 24 Stunden Le Mans (Audi R10 TDI),
11. Platz DTM (Audi A4 DTM)

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

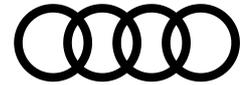
2015 10. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 1 Sieg, 3. Platz 24 Stunden Daytona

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

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

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

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



Audi-Teams in der DTM 2019

Drei Werksteams und ein Kundenteam

Mit acht Autos ist Audi zahlenmäßig die stärkste Marke in der DTM 2019. Die sechs Werksautos werden von den bewährten Audi Sport Teams Abt Sportsline, Phoenix und Rosberg eingesetzt. Zwei weitere Audi RS 5 DTM bringt das WRT Team Audi Sport an den Start. Es ist das erste Kundenteam in der Neuzeit der DTM.

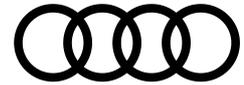
„Gemeinsam mit der ITR haben wir intensiv daran gearbeitet, die DTM wieder für Kundenteams zu öffnen“, sagt Audi-Motorsportchef Dieter Gass. „Wir freuen uns, das erste Kundenteam der neuen DTM-Ära präsentieren zu können. Ich kenne Teamchef Vincent Vosse schon aus der STW und sein Team von der langjährigen Zusammenarbeit im GT-Sport sehr gut und weiß, wie stark WRT aufgestellt ist. Ich bin überzeugt, dass WRT das Potenzial hat, sich auch in der DTM zu etablieren.“

Das WRT Team Audi Sport erhält dasselbe Material wie die drei Werksteams. Technische Unterschiede zwischen Werks- und Privatteams oder gar chancenlose Vorjahresautos gibt es in der DTM nicht mehr. „Aus meiner Sicht ist die DTM für Kundenteams eine sehr attraktive Bühne“, sagt Gass. „Ich hoffe, dass in Zukunft weitere Teams dem Beispiel von WRT folgen werden.“

Audi-intern messen muss sich das WRT Team Audi Sport in der Saison 2019 mit drei Teams, die in der DTM alle bereits Rennen und Meistertitel gewonnen haben. Die Audi Sport Teams Abt Sportsline, Phoenix und Rosberg sind jeweils für zwei Audi RS 5 DTM verantwortlich. Die Aufgabenverteilung ist unverändert: Audi entwickelt die Rennautos, die Teams übernehmen den Renneinsatz und die Wartung zwischen den DTM-Veranstaltungen.

ABT Sportsline und Audi sind schon seit den gemeinsamen Supertourenwagen-Zeiten Ende der 1990er-Jahre und auch in der Elektrorennserie Formel E erfolgreiche Partner. Die Saison 2018 ist bereits die 20. der Allgäuer mit Audi in der DTM. Fünf DTM-Fahrrertitel und vier Teamtitel gehen auf das Konto der „Äbte“.

Die Audi Sport Teams Phoenix und Rosberg komplettieren seit 2006 die DTM-Mannschaft von Audi. Das Audi Sport Team Phoenix holte bisher zweimal für Audi den DTM-Titel, zuletzt in der Saison 2013. Der erste DTM-Titel für das Audi Sport Team Rosberg war überfällig: 2015 und 2016 war die Mannschaft aus Neustadt an der Weinstraße jeweils bis kurz vor Saisonende im Titelrennen. 2017 gelang dann gleich das Double mit dem Gewinn des Fahrrertitels und des Teamtitels. 2018 stellte das Audi Sport Team Rosberg mit René Rast den Vizemeister.



Audi Sport Team Abt Sportsline

20 Jahre DTM mit Audi

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

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

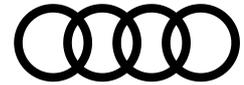
2019 ist bereits die 20. Saison der „Äbte“ mit Audi in der DTM. Mit etwas mehr Glück hätte die Mannschaft um Teameigner Hans-Jürgen Abt und Sportdirektor Thomas Biermaier zwei weitere DTM-Fahrertitel gewinnen können. In der Saison 2016 fehlten lediglich vier Punkte zum Titel, 2017 sogar nur drei. „Den Titel zweimal hintereinander jeweils im letzten Rennen nur ganz knapp zu verpassen hat sehr wehgetan“, sagt Biermaier. „Wir haben analysiert, was wir besser machen können, und uns in vielen Bereichen neu aufgestellt.“

Neuer Technischer Leiter ist seit dem vergangenen Jahr Florian Modlinger. Michael Petit und Felix Fechner waren 2018 erstmals als Renningenieure im Einsatz. Der Rücktritt von Mattias Ekström nach 17 gemeinsamen DTM-Jahren bedeutete ebenfalls eine Zäsur für das Team, das mit Robin Frijns und Nico Müller inzwischen das jüngste DTM-Fahrer-Duo der Audi-Werksmannschaft an den Start bringt.

Parallel zur DTM ist ABT Sportsline auch Partner von Audi in der Elektro-Rennserie Formel E.

Bedeutende Erfolge von ABT Sportsline

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



Audi Sport Team Phoenix

20 Jahre Phoenix Racing

Schon zweimal stellte das Audi Sport Team Phoenix für Audi den DTM-Champion. Nachdem es zuletzt für die Mannschaft von Ernst Moser nicht ganz nach Wunsch lief, will das Team im Jubiläumsjahr 2019 wieder um den Titel kämpfen.

„Die Erwartung ist immer, um die Meisterschaft mitfahren zu können“, sagt Teamchef Ernst Moser. „In diesem Jahr feiern wir 20 Jahre Phoenix Racing – da sind wir natürlich besonders motiviert.“

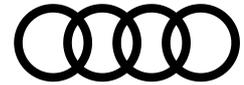
In den vergangenen beiden Jahren hat sich Phoenix Racing zum Teil neu aufgestellt. Ernst Moser und Teammanager Dirk Theimann sind seit 20 Jahren Fixpunkte in der Mannschaft. Technischer Leister im Team ist Sebastien Breuil. Neuer Renningenieur von Loïc Duval ist in diesem Jahr Philipp Kluth, bisher Dateningenieur am Auto von Mike Rockenfeller. „Rocky“ selbst arbeitet weiter mit Laurent Fedacou zusammen.

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

Parallel zur DTM engagiert sich Phoenix Racing mit dem Audi R8 LMS auch im GT-Rennsport. 2019 startet das Team in der Blancpain GT Serie, in der VLN-Langstreckenmeisterschaft und in der GT4-Europameisterschaft.

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

Permanent im Titelrennen

Nachdem das Audi Sport Team Rosberg 2015 und 2016 jeweils nur knapp den DTM-Fahrertitel verpasst hatte, gelang 2017 das Double mit dem gleichzeitigen Gewinn der Fahrer- und Teamwertung. Auch in der Saison 2018 stellte die Mannschaft um Teamchef Arno Zensen den besten Audi-Fahrer.

„In den vergangenen vier Jahren waren wir immer mit mindestens einem Fahrer im Titelrennen vertreten und standen 2017 ganz oben auf dem Treppchen“, sagt Zensen. „Wir werden alles daransetzen, dass uns das erneut gelingt.“

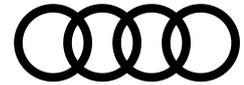
Mit Jamie Green und René Rast gehen die beiden erfolgreichsten Audi-DTM-Piloten der vergangenen Jahre auch 2019 für das Audi Sport Team Rosberg an den Start. Ihre Renningenieure sind unverändert Erich Baumgärtner und Florian Rinke. Auch Teammanager Kimmo Liimatainen, der früher selbst Rennen fuhr, ist ein Fixpunkt in der Mannschaft. Neuer Technischer Direktor ist der DTM-erfahrene Italiener Nicola Palarchi, dessen Vorgänger Francesco Nenci zu Audi in die Formel E gewechselt ist.

Seit 2006 startet das Team Rosberg als Audi-Werksteam in der DTM. Gegründet wurde es 1994 vom früheren Formel-1-Weltmeister Keke Rosberg, der in der ersten Saison selbst am Steuer saß. Viele prominente Fahrer fuhren in der Folgezeit für dieses Team. Auch Nico Rosberg, Formel-1-Weltmeister 2016, sammelte seine erste Erfahrung im Team seines Vaters. Er wird dem Team zukünftig enger zur Seite stehen und die DTM-Mannschaft bei ausgewählten Events auch an der Rennstrecke begleiten.

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

Bedeutende Erfolge des Team Rosberg

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



WRT Team Audi Sport

DTM-Einstieg zum Firmenjubiläum

Zum zehnjährigen Firmenjubiläum wagt Vincent Vosse mit seinem W Racing Team (WRT) den Schritt in die DTM. Das WRT Team Audi Sport ist das erste Kundenteam in der Neuzeit der populären Tourenwagen-Rennserie.

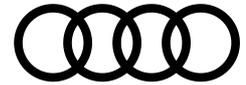
„Der Aufstieg in die DTM war ein Traum von uns“, sagt Vosse. „Als Teil der Audi-Familie haben wir die DTM mit Interesse verfolgt. Die Bühne war schon immer großartig. Der Zeitpunkt für einen Einstieg war nie besser als jetzt: 2019 kommen erstmals die neuen Zweiliter-Turbomotoren zum Einsatz, mit denen alle Teams bei null starten. Und wir bekommen dasselbe Material wie die Werksteams. Das macht die DTM für uns und in Zukunft sicher auch für andere Teams so interessant.“

Das im belgischen Baudour beheimatete W Racing Team wurde 2009 gegründet und war vom ersten Tag an erfolgreich. International einen Namen gemacht hat sich die Mannschaft vor allem durch zahlreiche Siege und Meistertitel mit dem GT3-Rennwagen Audi R8 LMS. Dazu zählen Triumphe bei den 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring, in Spa, Zolder und Dubai, den 12-Stunden-Rennen in Sepang und Bathurst sowie mehrere Meistertitel in den Blancpain-GT-Serien, unter anderem mit den aktuellen Audi-DTM-Piloten Robin Frijns, Nico Müller und René Rast.

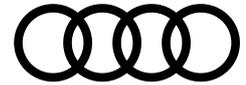
Seit 2016 engagiert sich WRT zudem erfolgreich in der TCR-Kategorie im Tourenwagen-Sport, aktuell mit dem Audi RS 3 LMS.

Bedeutende Erfolge von WRT

- 1. Platz Fahrerwertung Blancpain GT Series: 2014, 2015 (alle Audi)**
- 1. Platz Teamwertung Blancpain GT Series: 2014, 2015 (alle Audi)**
- 1. Platz Fahrerwertung Blancpain Endurance Series: 2012 (Audi)**
- 1. Platz Teamwertung Blancpain Endurance Series: 2012, 2015 (alle Audi)**
- 1. Platz Fahrerwertung Blancpain GT Sprint Series: 2016, 2017 (alle Audi)**
- 1. Platz Teamwertung Blancpain GT Sprint Series: 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 (alle Audi)**
- 1. Platz Fahrerwertung FIA GT Series: 2013 (Audi)**
- 1. Platz Teamwertung FIA GT Series: 2013 (Audi)**
- 1. Platz TCR International Series: 2016, 2017**
- 1. Platz FIA GT World Cup: 2016 (Audi)**
- 1. Platz Teamwertung Trophée Andros: 2015/2016, 2016/2017 (alle Audi)**
- 1. Platz Belcar-Serie: 2010 (Audi)**



- 1. Platz 24 Stunden Nürburgring:** 2015 (Audi)
- 1. Platz 24 Stunden Spa:** 2011 (Audi), 2014 (Audi)
- 1. Platz 24 Stunden Zolder:** 2011 (Audi), 2012 (Audi)
- 1. Platz 24 Stunden Dubai:** 2016 (Audi)
- 1. Platz 12 Stunden Sepang:** 2015, 2016 (alle Audi)
- 1. Platz 12 Stunden Bathurst:** 2018 (Audi)



Biografie

Jonathan Aberdein (ZA)

Geburtsdatum: 14. Februar 1998

Geburtsort: Kapstadt (ZA)

Wohnort: Kapstadt (ZA)

Familienstand: ledig

Größe/Gewicht: 1,75 m/62 kg

Motorsport seit: 2009

Karriere

2009–15 Kart

2016 14. Platz ADAC Formel 4

2016/17 1. Platz United Arab Emirates Formula 4, ADAC Formel 4

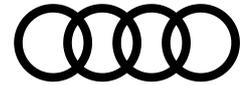
2018 12. Platz FIA-Formel-3-Europameisterschaft

2019 10. Platz DTM (WRT Team Audi Sport)

www.jonathanaberdein.com

facebook.com/jonathan.aberdein

instagram.com/j_aberdein



Biografie

Pietro Fittipaldi (BR)

Geburtsdatum: 25. Juni 1996

Geburtsort: Miami (USA)

Wohnort: Davidson, NC (USA)

Familienstand: ledig

Größe/Gewicht: 1,70 m/64 kg

Motorsport seit: 2001

Karriere

2006–10 Kart

2011 1. Platz NASCAR Limited Late Models

2012 5. Platz NASCAR Limited Late Models

2013 BARC Formel Renault, BRDC Formel 4

2014 1. Platz Formel Renault Protyre, Formel Renault 2.0 Eurocup

2015 17. Platz FIA-Formel-3-Europameisterschaft

2016 1. Platz MRF Racing Challenge, 10. Platz Formel V8 3.5 World Series

2017 1. Platz Formel V8 3.5 World Series

2018 IndyCar, FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, Super Formula

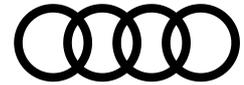
2019 15. Platz DTM (WRT Team Audi Sport)

www.pietrofittipaldi.com.br

facebook.com/pietrofittipaldioficial

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

instagram.com/PiFitti



DTM 2019

Die stärkste DTM aller Zeiten

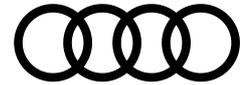
Motorsport-Fans dürfen sich auf die stärkste DTM aller Zeiten freuen. Mit neuen Turbomotoren und mehr als 610 PS Motorleistung startet die DTM 2019 in eine neue Ära.

Das neue Class-1-Reglement, das ab diesem Jahr in der DTM und ab 2020 auch weitgehend in der japanischen Super-GT-Meisterschaft gilt, bildet die Basis für gemeinsame Rennen der beiden populären Rennserien. Erste gemeinsame Auftritte der Turbo-Rennwagen aus Asien und Europa gibt es bereits in diesem Jahr: Die Super GT schickt drei ihrer Autos zum DTM-Finale im Oktober 2019 nach Hockenheim. Am 23. und 24. November stehen dann die ersten beiden gemeinsamen Rennen der DTM und der Super GT auf der japanischen Rennstrecke in Fuji auf dem Programm. „Das gibt ein motorsportliches Feuerwerk“, ist Audi-Motorsportchef Dieter Gass überzeugt.

Doch auch die DTM selbst verspricht bei ihren neun Veranstaltungen jede Menge Action und Spannung. Mit Aston Martin geht eine neue Marke an den Start. Das WRT Team Audi Sport ist das erste Kundenteam in der Neuzeit der DTM, das mit demselben Material antritt wie die drei Audi-Werksteams. Die neuen Zweiliter-Turbomotoren, ein Push-to-Pass-System, das für Überholversuche kurzfristig rund 30 PS Mehrleistung zur Verfügung stellt, und eine weiter optimierte Aerodynamik sollen für noch besseres Racing sorgen.

DTM-Chef Gerhard Berger wünscht sich einen „Ritt auf der Kanonenkugel“ und vergleicht seine Serie diesbezüglich gerne mit der MotoGP. Mit den neuen Turboautos macht die DTM einen weiteren Schritt in diese Richtung. „Nach dem ersten Test bin ich mit einem breiten Grinsen aus dem Auto gestiegen“, sagt René Rast, DTM-Champion des Jahres 2017. „Die neuen Turbomotoren haben richtig Bums. Die Power auf den Boden zu bringen und die Reifen über die Distanz am Leben zu erhalten, werden wichtige Faktoren.“

Wie bisher wird in der DTM stehend gestartet. Pro Rennen muss jeder Fahrer mindestens einmal die Reifen wechseln, wobei maximal neun Mechaniker beim Boxenstopp am Auto arbeiten dürfen – für die Crew Anspannung und Stress pur. Für maximalen Adrenalinausstoß im Cockpit sorgen die Indy-Restarts nach einer Safety-Car-Phase, bei denen sich die Autos in Zweierreihen zum Neustart formieren. Last but not least hat sich eine neue Regel bewährt, durch die sich die Piloten gegenseitig genügend Platz lassen, wenn sie nebeneinander durch Kurven fahren. Das hat schon im vergangenen Jahr für zahlreiche packende Zweikämpfe gesorgt.



Reglement

So funktioniert die DTM

Ablauf eines DTM-Wochenendes

Freitag: Freies Training 1 (45 Minuten)
Freies Training 2 (30 Minuten)

Samstag: Qualifying 1 (20 Minuten)
Rennen 1 (ca. 58 Minuten)

Sonntag: Qualifying 2 (20 Minuten)
Rennen 2 (ca. 58 Minuten)

Qualifying

20 Minuten Dauer, die schnellste Runde jedes Fahrers zählt. Maximal zwei neue Reifensätze.

Rennen

Stehender Start. Renndauer ca. 58 Minuten, ein Pflichtboxenstopp.

Pflichtboxenstopps

Maximal 9 Mechaniker, maximal 2 Schlagschrauber gleichzeitig im Einsatz. Nicht erlaubt während eines Safety-Car-Einsatzes.

Punkteverteilung

3-2-1 für die Plätze 1 bis 3 im Qualifying.

25-18-15-12-10-8-6-4-2-1 für die Plätze 1 bis 10 im Rennen.

Wertungen

Fahrer, Teams und Marken.

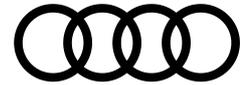
Für die Teammeisterschaft zählen beide Fahrer eines Teams.

Für die Markenmeisterschaft zählen jeweils die vier bestplatzierten Fahrer eines Herstellers, Fahrer von Privatteams werden nicht berücksichtigt.

Reifen

7 Satz Slicks pro Veranstaltung und Auto.

Maximal 12 Regenreifen (jeweils 6 Vorder- und 6 Hinterreifen) für Qualifying und Rennen pro Auto und Wertungslauf.



Motoren

Maximal 9 pro Saison und Hersteller bei 6 eingeschriebenen Autos.
Maximal 3 pro Privatteam mit 2 Autos.

Bremsscheiben

Maximal 3 Satz für die Vorderachse und 3 Satz für die Hinterachse pro Saison und Auto.

Turbolader

Maximal 2 pro Saison und Motor.

Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse

50 km/h.

Höchstgeschwindigkeit in Slow Zones (lokale Gelbphasen)

80 km/h.

DRS

Maximal 36-mal (Norisring: 24-mal), erlaubt ab der 2. Rennrunde und bei einem Abstand von weniger als 3 Sekunden zum Vordermann.

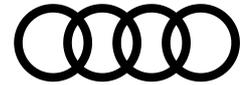
In den letzten 5 Runden des Rennens auch bei größerem Abstand zum Vordermann erlaubt.

Push-to-Pass

Maximal 60 Sekunden pro Rennen, erlaubt ab der 2. Rennrunde und bei einem Abstand von weniger als 3 Sekunden zum Vordermann.

In den letzten 5 Runden des Rennens auch bei größerem Abstand zum Vordermann erlaubt.

Maximal 5 Sekunden pro Runde.



DTM-Events 2019

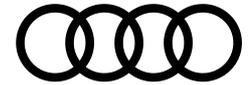
Neun Events, 18 Rennen

Der DTM-Champion 2019 wird bei neun Events in fünf europäischen Ländern ermittelt. An jedem DTM-Wochenende werden zwei Rennen ausgetragen. Der Start erfolgt am Samstag und am Sonntag jeweils um 13.30 Uhr Ortszeit. In Deutschland überträgt SAT.1 alle Rennen live. Auch in vielen anderen Ländern ist die DTM im TV oder im Livestream auf YouTube zu sehen.

Die DTM absolviert ihre Rennen auf traditionsreichen europäischen Rennstrecken. Deutschland ist die Heimat der Rennserie und 2019 mit fünf Veranstaltungen im Kalender vertreten. Traditioneller Schauplatz des Auftakts und des Finales ist der Hockenheimring Baden-Württemberg, wobei sich die Besucher beim Finale im Oktober auf einen Gaststart von drei Fahrzeugen aus der japanischen Super-GT-Meisterschaft freuen dürfen. Mit Aston Martin, Audi, BMW, Honda, Lexus und Nissan treten dort sechs Marken gegeneinander an.

Ein Höhepunkt ist das Rennen in Nürnberg: Das Heimspiel von Audi Sport ist das einzige Stadtrennen der DTM. Im Osten Deutschlands gastiert die DTM auf dem Lausitzring rund eine Autostunde südlich von Berlin. Seit dem Premierenjahr 1984 fester Bestandteil des DTM-Kalenders ist der Nürburgring. Neu im Programm sind die Veranstaltungen in Zolder (Belgien) und Assen (Niederlande). Komplettiert wird die Saison 2019 durch Rennen auf dem Grand-Prix-Kurs in Brands Hatch in der Nähe von London (Großbritannien) und in Misano bei Rimini an der italienischen Adriaküste.

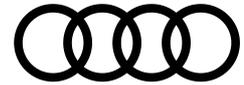
Bei allen neun Veranstaltungen bietet die DTM ein umfangreiches Rahmenprogramm mit wechselnden Rennserien. Von vielen Fans mit Spannung erwartet wird die neue W Series, bei der ausschließlich Frauen an den Start gehen und deren Rennen 2019 exklusiv bei der DTM stattfinden. Auch der Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup ist mehrmals bei der DTM zu Gast. Nachdem 2018 internationale Topstars und DJs bei ausgewählten Veranstaltungen im DTM-Rahmenprogramm auftraten, ist in dieser Saison an jedem Rennwochenende jeweils am Samstagabend ein Konzert im Fan Village im Fahrerlager geplant. Der Zutritt zum Fahrerlager – und damit auch zu den Konzerten – ist bei allen Ticketkategorien enthalten, solange der Vorrat reicht. Online-Tickets sind grundsätzlich 10 € günstiger als DTM-Tickets derselben Kategorie an der Tageskasse. Eine Besonderheit der DTM ist der „Pit View“, der Fans zeitweise einen Blick in die Boxen der DTM-Teams von Aston Martin, Audi und BMW ermöglicht.



Termine

DTM-Events 2019

03.05. – 05.05.	Hockenheim (D)
17.05. – 19.05.	Zolder (B)
07.06. – 09.06.	Misano (I)
05.07. – 07.07.	Norisring (D)
19.07. – 21.07.	Assen (NL)
10.08. – 11.08.	Brands Hatch (GB)
23.08. – 25.08.	Lausitzring (D)
13.09. – 15.09.	Nürburgring (D)
04.10. – 06.10.	Finale Hockenheim (D)



1.+2. Lauf

Hockenheim (D)

Zahlen, Daten, Fakten

Rennen 1 (1. Lauf): Samstag, 4. Mai, 13.30 Uhr

Rennen 2 (2. Lauf): Sonntag, 5. Mai, 13.30 Uhr

Streckenlänge: 4,574 Kilometer

Renndistanz: 36 Runden

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

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

Audi-Siege beim DTM-Auftakt in Hockenheim

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

Infos zum Event

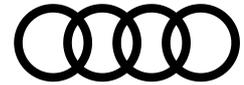
Hockenheim ist traditionell Schauplatz des DTM-Auftakts. Das erste Qualifying des Jahres wird jeweils mit Spannung erwartet, weil es die erste echte Standortbestimmung bietet, die dank der neuen Turbomotoren dieses Mal besonders spannend wird.

Rahmenprogramm

W Series, Porsche Carrera Cup Deutschland, Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup

Streckenbeschreibung von Mike Rockenfeller

„Es kommt in Hockenheim auf einen guten Kompromiss an – man muss schnell auf der Geraden sein und dort so wenig Abtrieb wie möglich fahren, braucht aber auch ein gutes Auto im Motodrom, wo wiederum Abtrieb gefragt ist. Überholen kann man am besten nach der langen Parabolika-Geraden, wo man für die Spitzkehre anbremst. Auch danach, bis zur Mercedes-Arena, gibt es einige Möglichkeiten. Es ist eine Strecke, auf der man generell gut überholen kann, wodurch meist spannende Rennen entstehen. Unser neuer Turbomotor wird durch die Mehrleistung generell schnellere Rundenzeiten ermöglichen und so den Anspruch an die Reifen erhöhen. Als Zuschauer würde ich wahrscheinlich in der Zielkurve sitzen, dort hat man einen guten Überblick.“



3.+4. Lauf

Zolder (B)

Zahlen, Daten, Fakten

Rennen 1 (3. Lauf): Samstag, 18. Mai, 13.30 Uhr

Rennen 2 (4. Lauf): Sonntag, 19. Mai, 13.30 Uhr

Streckenlänge: 4,003 Kilometer

Renndistanz: 38 Runden

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

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

Audi-Siege bei der DTM in Zolder

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

Infos zum Event

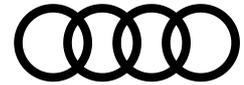
Der „Bergische Löwe“ in Zolder war 1984 Schauplatz des ersten DTM-Rennens überhaupt. 17 Jahre nach dem letzten DTM-Gastspiel in Zolder kehrt die DTM auf die belgische Rennstrecke zurück, die nur knapp eine Autostunde von der deutschen Grenze entfernt ist.

Rahmenprogramm

W Series, Porsche Carrera Cup Benelux, Belcar Endurance Championship,
Tourenwagen Classics

Streckenbeschreibung von Robin Frijns

„Zolder ist eine spezielle Strecke, sie ist sehr kurz und die Bremsen werden hier recht stark beansprucht. Außerdem ist die Traktion wichtig. Ich erwarte, dass unsere Hinterreifen in Zolder stark belastet werden, weil unsere neuen Turbomotoren jede Menge Power haben. Die Fans können den DTM-Boliden auf dieser Strecke sehr nahe kommen, vor allem rechts am Kurvenausgang der ersten Schikane. Dort würde ich als Zuschauer das Rennen verfolgen. Die Autos sind dort schätzungsweise nur fünf Meter entfernt und man kann von dort auch die folgende Bergauf-Passage gut überblicken. Zolder ist einfach eine tolle Stelle zum Zuschauen und es kommen immer viele Fans.“



5.+6. Lauf

Misano (I)

Zahlen, Daten, Fakten

Rennen 1 (5. Lauf): Samstag, 8. Juni, 13.30 Uhr

Rennen 2 (6. Lauf): Sonntag, 9. Juni, 13.30 Uhr

Streckenlänge: 4,226 Kilometer

Renndistanz: 37 Runden

DTM-Rundenrekord Qualifying: René Rast (Audi), 1.25,294 Min. (2019)

DTM-Rundenrekord Rennen: Robin Frijns (Audi), 1.27,291 Min. (2019)

Audi-Siege bei der DTM in Misano

2019 (Sonntag) Nico Müller, Audi RS 5 DTM

Infos zum Event

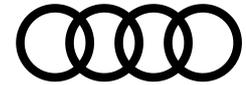
Im vergangenen Jahr feierte die DTM mit zwei spektakulären Nachtrennen ihre Premiere auf dem Misano World Circuit Marco Simoncelli bei Rimini. In diesem Jahr startet die DTM erstmals bei Tageslicht auf dem Kurs an der Adria.

Rahmenprogramm

W Series, Porsche Carrera Cup France, Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup, TCR DSG Endurance Cup (Nachtrennen)

Streckenbeschreibung von Loïc Duval

„Für mich ist Misano eine der besten Strecken in der kompletten DTM-Saison: Sie bietet die Voraussetzungen für spannende Duelle. Denn die Strecke ist teilweise sehr breit, die DTM-Autos können mehrere Kurven lang nebeneinander fahren. Es gibt gute Überholmöglichkeiten, zum Teil in Kurve 4, ganz besonders aber in den Kurven 8, 10 und 14. Misano hat einige mittelschnelle bis schnelle Kurven, dort ist die Balance wichtig, um den Speed auf die nächste Gerade mitzunehmen. Durch die neuen Vierzylinder-Turbomotoren wird es für uns Fahrer anspruchsvoll, die Power auf die Strecke zu bekommen und gleichzeitig die Hinterreifen nicht zu stark zu beanspruchen. Ich persönlich liebe es, in Italien Rennen zu fahren. Es gibt dort viele begeisterte Fans. Wenn ich als Zuschauer nach Misano käme, würde ich mir einen Platz auf der Tribüne zwischen Kurve 15 und 16 suchen. Dort kann man die Fahrzeuge auf der Geraden und in mehreren Kurven verfolgen und man hat zudem die Boxeneinfahrt im Blick, wo meist ebenfalls viel los ist.“



7.+8. Lauf

Norising (D)

Zahlen, Daten, Fakten

Rennen 1 (7. Lauf): Samstag, 6. Juli, 13.30 Uhr

Rennen 2 (8. Lauf): Sonntag, 7. Juli, 13.30 Uhr

Streckenlänge: 2,300 Kilometer

Renndistanz: 68 Runden

DTM-Rundenrekord Qualifying: René Rast (Audi), 46,146 Sek. (2019)

DTM-Rundenrekord Rennen: Nico Müller (Audi), 46,618 Sek. (2019)

Audi-Siege bei der DTM auf dem Norising

1990 Hans-Joachim Stuck, Audi V8 quattro; 1991 Hans-Joachim Stuck, Audi V8 quattro; 2002 Laurent Aiello, Abt-Audi TT-R; 2016 (Samstag) Edoardo Mortara, Audi RS 5 DTM; 2016 (Sonntag) Nico Müller, Audi RS 5 DTM; 2019 (Samstag) René Rast, Audi RS 5 DTM

Infos zum Event

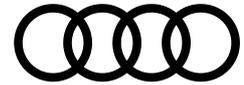
Der Norising liegt in Nürnberg zwischen dem Dutzendteich und dem Max-Morlock-Stadion. Er ist der einzige Stadtkurs der DTM und die kürzeste Strecke im Kalender mit extrem knappen Zeitabständen. Es ist zudem das Heimrennen von Audi Sport.

Rahmenprogramm

W Series, Porsche Carrera Cup Deutschland, Tourenwagen Classics

Streckenbeschreibung von Nico Müller

„Der Norising ist für mich ein absolutes Highlight. Die Strecke erscheint auf den ersten Blick relativ einfach, denn sie besitzt nur vier Kurven. Aber die haben es in sich, denn es gibt viele Bodenwellen und der Belag verändert sich von Jahr zu Jahr. Man muss sich immer auf die neuen Gegebenheiten einstellen und auf der Suche nach den Tausendstelsekunden, die den Unterschied machen, gibt es viele Challenges. Man braucht ein Auto, das sehr gut auf der Bremse ist. Wir erreichen hohe Topspeeds, vor allem in dieser Saison dank unseren neuen Vierzylinder-Turbomotoren. Weil man gut überholen kann, bietet der Norising viele superspannende Rennen. Das Schöller-S ist für die Zuschauer besonders spektakulär: Dort fahren die Autos am Ausgang sehr nahe an die Mauer und touchieren sie manchmal mit dem Spiegel. Auch in Kurve 1 und der letzten Haarnadelkurve kann man viel erleben. Doch ich glaube, am Norising gibt es überall pure Action. Deshalb lohnt es sich, mehrere Male zu diesem Rennen zu kommen und sich die verschiedenen Stellen live anzuschauen.“



9.+10. Lauf

Assen (NL)

Zahlen, Daten, Fakten

Rennen 1 (9. Lauf): Samstag, 20. Juli, 13.30 Uhr

Rennen 2 (10. Lauf): Sonntag, 21. Juli, 13.30 Uhr

Streckenlänge: 4,555 Kilometer

Renndistanz: 36 Runden

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

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

Audi-Siege bei der DTM in Assen

2019 (Sonntag) Mike Rockenfeller, Audi RS 5 DTM.

Infos zum Event

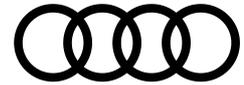
Der TT Circuit im niederländischen Assen ist vor allem als Motorrad-Rennstrecke bekannt und 2019 erstmals Schauplatz einer DTM-Veranstaltung.

Rahmenprogramm

W Series, Porsche Carrera Cup Benelux, Lotus Cup Europe, BOSS GP

Streckenbeschreibung von Robin Frijns

„Assen ist eine typische Motorrad-Rennstrecke mit flachen Randsteinen, auf der ich einmal in der Formel Renault ein Rennen gefahren bin. Als Zuschauer kann man ziemlich viel von der Strecke sehen. Bei Start und Ziel gibt es eine riesige Tribüne, die von der letzten Schikane bis zu Kurve 1 reicht – das ist toll die für die Zuschauer, die an den meisten anderen Stellen ziemlich weit von der Strecke entfernt sind, weil die Auslaufzonen recht groß sind. Es gibt eine lange Gerade. Besonders wichtig ist die Doppellinkskurve vor der Gegengerade. Jede Kurve in Assen hat ihre Besonderheiten. So gibt es eine Dreifach-Rechtskurve und eine sehr enge Linkshaarnadel, die nicht einfach werden.“



11.+12. Lauf

Brands Hatch (GB)

Zahlen, Daten, Fakten

Rennen 1 (11. Lauf): Samstag, 10. August, 13.30 Uhr (14.30 Uhr MESZ)

Rennen 2 (12. Lauf): Sonntag, 11. August, 13.30 Uhr (14.30 Uhr MESZ)

Streckenlänge: 3,916 Kilometer

Renndistanz: 41 Runden

DTM-Rundenrekord Qualifying: René Rast (Audi), 1.15,134 Min. (2019)

DTM-Rundenrekord Rennen: Philipp Eng (BMW), 1.17,862 Min. (2019)

Audi-Siege bei der DTM in Brands Hatch

2006 Mattias Ekström (Audi A4 DTM); 2008 Timo Scheider (Audi A4 DTM); 2011 Martin Tomczyk (Audi A4 DTM); 2013 Mike Rockenfeller (Audi RS 5 DTM); 2019 (Sonntag) René Rast (Audi RS 5 DTM)

Infos zum Event

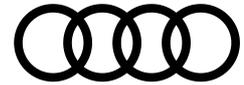
Seit dem vergangenen Jahr werden die DTM-Rennen in Brands Hatch auf dem Grand-Prix-Kurs ausgetragen, der als eine der anspruchsvollsten Rennstrecken der Welt gilt. Die Strecke liegt nur eine knappe Autostunde von London entfernt.

Rahmenprogramm

W Series, Lotus Cup Europe

Streckenbeschreibung von Jamie Green

„Brands Hatch ist eine Rennstrecke der alten Schule mit viel Motorsport-Geschichte. Hier war früher die Formel 1 zu Gast. Für mich als Brite ist es etwas ganz Besonderes, beim DTM-Heimspiel auf dem Grand-Prix-Kurs zu starten. Anders als viele moderne Strecken bietet Brands Hatch viele schnelle, langgezogene Kurven. Wir brauchen für diese Highspeed-Challenge ein gut abgestimmtes Auto und eine große Portion Mut. Das Überholen ist in Brands Hatch generell schwierig, die besten Chancen bieten sich in den Kurven 3, 4 und 5. Durch die neuen Turbomotoren werden die DTM-Rennen sicherlich noch spektakulärer. Als Fan würde ich das Rennen entweder von der Paddock Hill Bend verfolgen oder zur Rückseite der Rennstrecke gehen, dort kommt man relativ nah ans Geschehen heran.“



13.+14. Lauf

Lausitzring (D)

Zahlen, Daten, Fakten

Rennen 1 (13. Lauf): Samstag, 24. August, 13.30 Uhr

Rennen 2 (14. Lauf): Sonntag, 25. August, 13.30 Uhr

Streckenlänge: 4,570 Kilometer

Renndistanz: 34 Runden

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

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

Audi-Siege bei der DTM auf dem Lausitzring

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

Infos zum Event

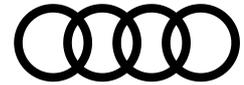
Der Lausitzring ist seit 2000 Schauplatz von DTM-Rennen. Die DTM nutzt Teile des Triovals und das Infield. Für eine einzigartige Atmosphäre sorgt die steil aufsteigende Haupttribüne gegenüber der Boxengasse.

Rahmenprogramm

Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup, Tourenwagen Classics, HAIGO ADAC Historic Cup

Streckenbeschreibung von René Rast

„An den Lausitzring habe ich positive und negative Erinnerungen: 2017 habe ich dort mein erstes DTM-Podium erzielt, im vergangenen Jahr hatte ich im ersten Rennen am Samstag einen heftigen Unfall und musste beim zweiten Rennen am Sonntag zuschauen. Trotzdem: Der Lausitzring ist eine schöne Anlage und die Rennstrecke bietet eigentlich alles, was man als Rennfahrer braucht: langsame Kurven, schnelle Kurven und eine lange Gerade, auf der man mit DRS gut überholen kann. Deshalb gibt es auf dem Lausitzring meistens sehr gute Rennen. Und von der Haupttribüne aus sehen die Zuschauer fast die gesamte Strecke.“



15.+16. Lauf

Nürburgring (D)

Zahlen, Daten, Fakten

Rennen 1 (15. Lauf): Samstag, 14. September, 13.30 Uhr

Rennen 2 (16. Lauf): Sonntag 15. September, 13.30 Uhr

Streckenlänge: 3,629 Kilometer

Renndistanz: 41 Runden

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

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

Audi-Siege bei der DTM auf dem Nürburgring

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

Infos zum Event

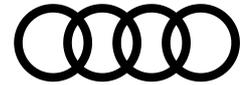
Der Nürburgring war schon immer ein Fixpunkt im DTM-Kalender. Seit August 2001 werden die DTM-Rennen auf der kürzesten Streckenvariante ausgetragen, dem Sprintkurs.

Rahmenprogramm

Porsche Carrera Cup Benelux, Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup, Tourenwagen Classics, Lotus Cup Europe

Streckenbeschreibung von Mike Rockenfeller

„Ich mag diese Strecke sehr gern. Es ist ganz entscheidend, ein stabiles Auto auf der Bremse zu haben, vor allem in Kurve 1 und vor der Schikane. Dort muss man extrem verzögern und braucht Stabilität. An diesen beiden Stellen bieten sich auch die besten Überholmöglichkeiten. Auch auf dem Nürburgring werden wir durch die neuen Turbomotoren höhere Topspeeds erreichen und somit etwas früher bremsen. Das wird beim Überholen helfen, den Reifenverschleiß aber noch extremer werden lassen. Als Zuschauer würde ich wahrscheinlich an der Schikane sitzen, das ist eine super Stelle: Dort kann man das Verzögern und das Fahren über die Randsteine und das Herausbeschleunigen sehen. Und man hat kurze Wege zurück ins Fahrerlager.“



17.+18. Lauf

Hockenheim (D)

Zahlen, Daten, Fakten

Rennen 1 (17. Lauf): Samstag, 5. Oktober, 13.30 Uhr

Rennen 2 (18. Lauf): Sonntag 6. Oktober, 13.30 Uhr

Streckenlänge: 4,574 Kilometer

Renndistanz: 36 Runden

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

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

Audi-Siege beim DTM-Finale in Hockenheim

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

Infos zum Event

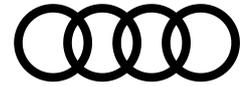
Hockenheim ist traditioneller Schauplatz des DTM-Finales und lockt regelmäßig eine sechsstellige Zuschauerkulisse an. Eine besondere Attraktion ist in diesem Jahr der Gaststart von drei Autos von Honda, Lexus und Nissan aus der japanischen Super-GT-Meisterschaft.

Rahmenprogramm

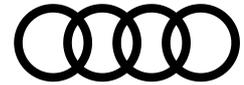
Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup, Formula Renault Eurocup, Tourenwagen Classics

Streckenbeschreibung von René Rast

„Beim Finale in Hockenheim vor voll besetzten Tribünen und so vielen Fans zu fahren, ist immer wieder etwas ganz Besonderes. Auch die Strecke macht mir sehr viel Spaß. Sie bietet einige schnelle Kurven, zum Beispiel Eingang Motodrom. Wenn man dort ins Motodrom hineinfährt, ist die Stadionatmosphäre auch etwas Besonderes. Eine perfekte Überholmöglichkeit bietet die Parabolika mit der anschließenden Spitzkehre. Für mich ist Hockenheim wie nach Hause kommen: Ich habe viele positive



Erinnerungen, habe dort schon viele Meisterschaften gewonnen und bin dort wohl mehr Rennen gefahren als auf jeder anderen Rennstrecke.“



Audi-Erfolgsbilanz in der DTM

Elf Fahrertitel, mehr als 100 Siege

Mit den neuen Turbomotoren möchte Audi ab 2019 seine Erfolgsstory in der DTM fortschreiben, die bereits im letzten Jahrtausend begann.

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

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

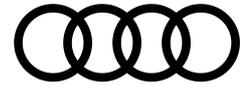
Auch die werkseitige Rückkehr der Vier Ringe in die DTM war von Erfolg gekrönt: Mattias Ekström gewann 2004 mit dem neuen Audi A4 DTM die Meisterschaft. Auch Hersteller- und Teamwertung gingen an Audi.

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 Titelhattrick eines Automobilherstellers in der Rennserie. Im letzten Jahr des A4 DTM gewann Martin Tomczyk 2011 einen weiteren DTM-Titel für Audi.

Mit dem Audi RS 5 DTM schreibt Audi die Erfolgsgeschichte in der DTM fort. Seit 2013 gelangen bei 107 Renneinsätzen 47 Siege, 37 Pole-Positions und 54 schnellste Rennrunden. Mike Rockenfeller holte 2013 den neunten DTM-Fahrertitel für Audi, René Rast 2017 als Rookie sensationell Titel Nummer zehn. Zum zweiten Mal nach 2004 gewann Audi zudem alle drei Titel in der Fahrer-, Hersteller- und Teamwertung.

2018 feierte Audi den 100. Rennsieg in der DTM. Zudem schrieb René Rast mit Audi DTM-Geschichte: Als erstem DTM-Fahrer gelangen ihm sechs Siege in Folge.

2019, das erste Jahr mit den neuen Turbomotoren, endete mit einem neuerlichen Titel-Triple: Zum dritten Mal gewann Audi alle drei Titel in der Fahrer-, Hersteller- und Teamwertung.

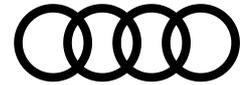


Die besten Audi-Fahrer in der DTM

- 1990 Hans-Joachim Stuck (Champion)**
- 1991 Frank Biela (Champion)**
- 1992 Frank Biela (15. Platz)
- 2000 Laurent Aiello (16. Platz)
- 2001 Laurent Aiello (5. Platz)
- 2002 Laurent Aiello (Champion)**
- 2003 Mattias Ekström (4. Platz)
- 2004 Mattias Ekström (Champion)**
- 2005 Mattias Ekström (2. Platz)
- 2006 Tom Kristensen (3. Platz)
- 2007 Mattias Ekström (Champion)**
- 2008 Timo Scheider (Champion)**
- 2009 Timo Scheider (Champion)**
- 2010 Timo Scheider (4. Platz)
- 2011 Martin Tomczyk (Champion)**
- 2012 Mike Rockenfeller (4. Platz)
- 2013 Mike Rockenfeller (Champion)**
- 2014 Mattias Ekström (2. Platz)
- 2015 Jamie Green (2. Platz)
- 2016 Edoardo Mortara (2. Platz)
- 2017 René Rast (Champion)**
- 2018 René Rast (2. Platz)
- 2019 René Rast (Champion)**

Zahlen und Fakten zum Audi-Engagement in der DTM

- Meistertitel Fahrer:** 11 (1990, 1991, 2002, 2004, 2007, 2008, 2009, 2011, 2013, 2017, 2019)
- Meistertitel Hersteller:** 5 (2004, 2014, 2016, 2017, 2019)
- Meistertitel Teams:** 7 (2004, 2007, 2011, 2013, 2016, 2017, 2019)
- Titel-Hattricks Fahrer:** 1 (2007, 2008, 2009)
- Titel-Triple (Fahrer, Hersteller, Teams):** 3 (2004, 2017, 2019)
- Jahre:** 23 (1990–1992, 2000–2019)
- Rennen:** 310 (317 inklusive Starts von Privatfahrern vor 1990)
- Siege:** 114
- Podien:** 345
- Pole-Positions:** 106
- Schnellste Runden:** 112
- Fahrzeugtypen:** 5 (V8, TT, A4, A5, RS 5)
- Piloten:** 53



Audi Sport

Vorsprung durch Motorsport

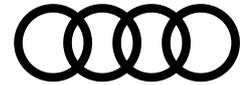
Seit fast 40 Jahren steht Audi Sport für das erfolgreiche Motorsport-Engagement der AUDI AG.

Die ersten Motorsport-Aktivitäten der damals noch jungen Marke Audi liefen Ende der 1970er-Jahre unter dem Begriff Audi Motorsport. Mit dem Einstieg in die Rallye-Weltmeisterschaft wurde die Motorsport-Abteilung 1980 in Audi Sport umbenannt und das erste Audi-Sport-Logo kreiert.

Schon damals war der werkseitige Motorsport bei Audi ein Teil der Technischen Entwicklung (TE). Diese enge Anbindung garantiert den Technologietransfer zwischen Motorsport und Serie, der für Audi traditionell ein entscheidender Grund ist, Motorsport auf höchstem Niveau zu betreiben. In der Formel E arbeitet die Mannschaft um Audi-Motorsportchef Dieter Gass eng mit den Kollegen aus der Serienentwicklung und anderen Bereichen der TE zusammen.

Hauptsitz der Audi-Motorsport-Abteilung ist seit August 2014 das Kompetenz-Center Motorsport in Neuburg an der Donau. In dem modernen Gebäudekomplex entwickeln Audi-Ingenieure auch die Formel-E-Rennwagen. Neben Prüfständen und einem Rennstrecken-Simulator nutzt das Team Audi Sport ABT Schaeffler die Strecke in Neuburg für Roll-outs, Funktionschecks und Testfahrten. Auch der neue Audi e-tron FE05 hat in Neuburg seine ersten Runden absolviert.

Für das Jahr 2019 besteht das Motorsport-Programm von Audi aus der Formel E, der DTM und dem Kunden-Motorsport, der seine Zentrale ebenfalls in Neuburg hat. Audi Sport customer racing bietet Kunden derzeit GT3- und GT4-Varianten des Audi R8 LMS und den TCR-Tourenwagen Audi RS 3 LMS an.



Partner

Die Partner von Audi in der DTM

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

Akrapovič

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

Aral Ultimate

Aral Ultimate setzt Maßstäbe bei Leistung und Effizienz. Aral Ultimate 102 und Aral Ultimate Diesel sorgen mit der enthaltenen Anti-Schmutz-Formel für eine sauberere Verbrennung in jedem Motor. Das ermöglicht mehr Leistung und kann den Kraftstoffverbrauch reduzieren – auch im neuen 2.0 TFSI des Audi RS 5 DTM: Aral Ultimate ist bereits im 14. Jahr der exklusive Kraftstoff der DTM.

Castrol EDGE

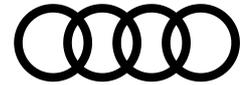
Seit Ende des 19. Jahrhunderts ist Castrol ein führender Anbieter hochwertiger Motorenöle, darunter gemeinschaftliche Entwicklungen mit Kunden wie Audi. Ein Resultat ist Castrol EDGE, das bisher stärkste Öl des Unternehmens, das einen entscheidenden Anteil daran hat, maximale Performance aus dem neuen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

Hoffmann Group

Rund 3.000 Mitarbeiter weltweit machen mit ihrer Leistung die Hoffmann Group zu dem, was sie heute ist: Europas führender Systempartner für Qualitätswerkzeuge und ein Global Player mit 135.000 Kunden in 50 Ländern. Einzigartig ist ihre Dreifach-Kombination aus Handels-, Hersteller- und Servicekompetenz. Die unternehmenseigene Premiummarke GARANT ist mit internationalen Designpreisen ausgezeichnet. Die Hoffmann Group ist neben ihrem Engagement in der DTM Ausstatter des Kompetenz-Centers Motorsport von Audi in Neuburg. Im Jahr 2019 feiert das Unternehmen Hoffmann sein hundertjähriges Bestehen.

MASCOT® WORKWEAR

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



beschäftigt weltweit über 2.800 Mitarbeiter und wendet sich mit seinen Produkten und Lösungen unter anderem an das Bauhandwerk, Hoch- und Tiefbau sowie Logistik und Industrie. Die Arbeitskleidung wird in den eigenen, CSR-zertifizierten Produktionsstätten in Vietnam und Laos gefertigt.

MegaRide

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

Weitere Partner von Audi in der DTM

Alpinestars

Hersteller von professioneller Rennbekleidung und Lifestyle-Produkten

Gerolsteiner

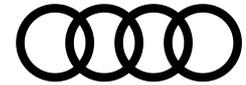
Mineralwasser und Erfrischungsgetränke in höchster Qualität

Hofmühl

Privatbrauerei mit einer mehr als 500 Jahre alten Braukunst

MAN

Einer der weltweiten Marktführer im Bereich Nutzfahrzeuge und Trucks



Kontakte

Audi Kommunikation Motorsport

Stefan Moser

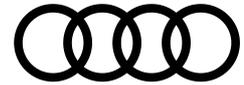
Leiter Kommunikation Motorsport

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

Virginia Brusch

Pressesprecherin DTM

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



Verbrauchsangaben der genannten Modelle

Audi RS 5 Coupé

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,1–9,0 **

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 206 **

Audi RS 6 Avant

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,6 **

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 223 **

Audi RS 6 Avant performance

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,6 **

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 223 **

Audi SQ7

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,6–7,2 **

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 199–189 **

Audi SQ7 TDI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,5–7,2 **

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 198–189 **

Audi Q8

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,1–6,4 **

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 207–169 **

** Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der Motor-/Getriebevariante