

Kommunikation Motorsport

Daniel Schuster

Telefon: +49 841 89-38009

E-Mail: daniel2.schuster@audi.de

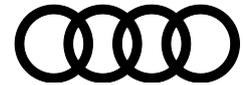
www.audi-mediacyenter.com

August 2021

BASISINFORMATION

Audi in der Formel E 2021

▶ Audi in der Formel E 2021	2
▶ Der Audi RS e-tron GT	4
▶ Elektromobilität bei Audi	5
▶ Der Audi e-tron FE07 für die Formel E	6
▶ Technische Daten Audi e-tron FE07	8
▶ Lucas di Grassi	9
▶ René Rast	12
▶ Statistik Audi-Fahrer	15
▶ Das Team Audi Sport ABT Schaeffler	16
▶ Das Team Envision Virgin Racing	18
▶ 2014–2021: Audi Sport ABT Schaeffler in der Formel E	19
▶ Die ABB-FIA-Formel-E-Weltmeisterschaft	22
▶ Reglement	24
▶ Die Partner von Audi in der Formel E	27
▶ Audi-Motorsport-Historie	30
▶ Kontakte	33



Audi in der Formel E 2021

Audi kämpft mit e-tron FE07 um WM-Titel

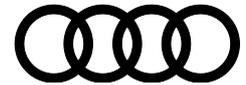
Erstmals wird die Formel E in der Saison 2021 als offizielle Weltmeisterschaft der FIA ausgetragen. Für Audi ist das Engagement in der rein elektrischen Rennserie nicht nur sportlicher Wettkampf auf höchstem internationalen Niveau, sondern es begleitet auch perfekt die Transformation der Marke hin zur nachhaltigen und digitalen Premiummobilität.

„Motorsport war für Audi und seine Technologieentwicklung schon immer von entscheidender Bedeutung. Daher stammt auch unser berühmtester Slogan ‚Vorsprung durch Technik‘“, sagt Allan McNish. Er verantwortet als Teamchef von Audi Sport ABT Schaeffler den Einsatz in der Formel E für die Marke Audi. „Wenn man den Rallyesport, die Tourenwagen, Le Mans oder jetzt die Formel E betrachtet, haben wir immer die Relevanz des Technologietransfers aus dem Motorsport mit der Straße verknüpft“, sagt der dreimalige Le-Mans-Gewinner.

Audi war Ende 2017 als erster deutscher Automobilhersteller werkseitig in die Formel E eingestiegen und hat 2017/2018 in seiner ersten Saison mit dem Gewinn der Teamwertung und dem zweiten Platz in der Fahrermeisterschaft einen Traumstart in die rein elektrische Motorsport-Ära des Unternehmens hingelegt. Nach Platz zwei in der Teamwertung und dem dritten Rang in der Fahrerwertung in Saison fünf beendete die Mannschaft eine wegen der Corona-Pandemie verkürzte Saison sechs auf dem sechsten Tabellenplatz.

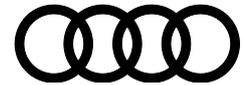
Das Engagement mit dem Audi e-tron FE07 in der Formel E passt perfekt zur „Roadmap E“ von Audi auf der Straße: Bis zum Jahr 2025 will die Marke mehr als 30 elektrifizierte Modelle auf den Markt bringen. Den Anfang machte 2018 der rein elektrische Audi e-tron, es folgte die Sportback-Variante und mit Beginn der neuen Saison 2021 mit dem e-tron GT das spektakuläre sportliche Pendant. McNish: „Wettbewerb auf der Rennstrecke, um die Entwicklung für die Kunden zu beschleunigen – diese Kombination ist in der DNA von Audi fest verankert.“

Mit zwölf Teams, 24 Fahrern und insgesamt zehn Herstellern – darunter die vier deutschen Premiummarken Audi, BMW, Porsche und Mercedes – startet die Formel E in ihre erste Saison mit einem offiziellen Weltmeisterschaftsprädikat des Automobil-Weltverbandes FIA. Audi Sport ABT Schaeffler hat sich für das WM-Debüt neu aufgestellt und nach sechs Jahren erstmals seine Fahrerpaarung geändert: Neben Lucas di Grassi, dem in Sachen Punkten und Podiumsplätzen erfolgreichsten Formel-E-Piloten, geht der dreimalige DTM-Champion René Rast an den Start.



Bei Entwicklung und Einsatz des e-tron FE07 setzt Audi auf Konstanz und seit Jahren bewährte, vertrauensvolle Zusammenarbeit. Die Entwicklung des Antriebsstrangs mit seinem Herzstück, der Motor-Generator-Einheit Audi MGU05, erfolgte bei Audi Sport in Neuburg an der Donau. Die Vorbereitung und den Einsatz an der Rennstrecke übernimmt ABT Sportsline. Die Kemptener waren von 2014 bis 2017 als Privatteam in der Formel E erfolgreich und haben ihren Startplatz dann an Audi übergeben.

Seit 2018 arbeitet Audi Sport in der Formel E zudem eng mit dem britischen Rennteam Envision Virgin Racing zusammen. Das Kundenteam setzt wie in den vergangenen beiden Jahren zwei weitere Audi e-tron FE07 für seine Fahrer Robin Frijns und Nick Cassidy ein.



Der Audi RS e-tron GT

Speerspitze der E-Offensive

Mit dem seriennahen RS e-tron GT präsentiert Audi die sportliche und technologische Speerspitze seiner E-Offensive und das erste vollelektrische RS-Modell der Audi Sport GmbH. Audi-Pilot Lucas di Grassi hat den Gran-Turismo-Sportwagen getestet.

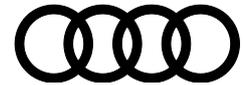
Lucas di Grassi ist ein Vollprofi – am Steuer und abseits der Strecke. Der gebürtige Brasilianer siegte 2014 im ersten Rennen der damals neuen Formel E, drei Jahre später folgte der Titelgewinn mit Audi Sport ABT Schaeffler. 32 Mal stand di Grassi in den vergangenen sechs Jahren für Audi auf dem Podium, damit ist er der erfolgreichste Pilot der Elektro-Rennserie.

Starke Leistung zeichnet auch den RS e-tron GT Prototyp aus. Er ist ein souveräner Gran Turismo, in der RS-Version mit besonderen Fahrleistungen. Der seriennahe RS e-tron GT ist ein Beispiel für Premiummobilität der Marke und erfüllt den Anspruch der Kunden an High Performance. Seine Dynamik, seine Präzision und seine hohe Effizienz machen ihn zu einem charakterstarken Vorreiter, der die Zukunft der Marke prägt.

Auch der Renn-Profi denkt weit über den Motorsport hinaus. Lucas di Grassi ist internationaler UN-Botschafter für saubere Luft – für ihn gehören technologische Innovation und nachhaltiger Klimaschutz ganz selbstverständlich zusammen. Und natürlich interessiert sich der Technikfan aus Monaco stark für das nächste E-Auto-Projekt von Audi, den e-tron GT.

„Das Auto macht Spaß! So ein Gran Turismo ist natürlich etwas ganz anderes als ein Rennwagen. Aber trotzdem gibt es viele Parallelen, besonders die starke Beschleunigung, die wie bei uns lange Zeit voll zur Verfügung steht“, sagt di Grassi. „Was mir besonders gefällt, ist das Handling. Komfort ist für mich als Rennfahrer ja nicht so entscheidend. Aber der Grip und die Präzision, mit der das Auto um die Ecken geht – das ist schon sehr beeindruckend.“

Der Audi RS e-tron GT Prototyp gibt einen Ausblick auf die Derivate der ersten reinen Elektrobaureihe der Marke, die in Deutschland in den Audi Böllinger Höfen am Standort Neckarsulm vom Band fährt. Die Kleinserienfertigung, in der bislang der Audi R8 entsteht, ist für ihre neue Aufgabe erweitert, auf- und umgerüstet worden. Die integrierte Montage von zwei Autos mit völlig unterschiedlichen Antriebstechnologien auf einer Linie ist einzigartig im Volkswagen-Konzern.



Elektromobilität bei Audi

Roadmap E: Audi im Zeichen der Elektromobilität

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

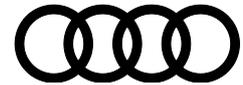
Audi wird zum Anbieter ganzheitlich CO₂-neutraler Premiummobilität – mit dem Ziel, dabei im Wettbewerb die Führungsrolle zu übernehmen. Dazu beschleunigt der Hersteller seine Elektrifizierungs-Roadmap und unternehmensweite Dekarbonisierung. Bereits bis 2025 soll sich der CO₂-Fußabdruck der Fahrzeug-Flotte über den gesamten Lebenszyklus hinweg um 30 Prozent gegenüber 2015 verringern.

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

Die ersten Schritte sind gemacht: Der Audi e-tron ist weltweit Marktführer in seinem Segment. Das erste vollelektrische Serienmodell von Audi ist bei Kunden und Medien weltweit gleichermaßen beliebt. Das stellen zahlreiche Auszeichnungen und Vergleichstests unter Beweis.

Mit dem e-tron GT, dem Q4 e-tron und Q4 Sportback e-tron blickt Audi in ein spannungsgeladenes Jahr 2021. 2025 wird das Audi-Portfolio bereits mehr als 30 Modelle mit Elektroantrieb zählen, darunter 20 rein elektrische. Seine Prognose für den Absatz von rein elektrischen Fahrzeugen sowie Modellen mit Plug-in-Hybrid-Antrieben hat Audi erhöht und erwartet nun für 2025 einen Anteil von rund 40 Prozent elektrifizierten Automobilen an den weltweiten Verkäufen.

Audi hat sich mit seiner unternehmensweiten Nachhaltigkeits-Roadmap zum Ziel gesetzt, den gesamten Fahrzeug-Lebenszyklus sukzessive CO₂-neutral zu gestalten – von der Herstellung über die Nutzung bis zur Verwertung der Audi-Modelle. Bei konsequenter Reduzierung von CO₂ und der Umstellung auf erneuerbare Energien werden nicht vermeidbare Emissionen kompensiert. Das Unternehmen treibt die Umsetzung der selbst gesteckten Zielvorgabe voran, bis 2025 alle weltweiten Audi-Produktionsstandorte CO₂-neutral zu stellen. Bis spätestens 2050 beabsichtigt Audi, unternehmensweit CO₂-Neutralität zu erreichen.



Der Audi e-tron FE07 für die Formel E

Mehr als 95 Prozent Effizienz für den Erfolg

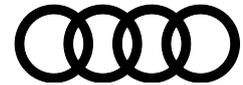
Von null auf hundert in 2,8 Sekunden, eine Effizienz des Gesamtfahrzeugs von über 95 Prozent und bis ins kleinste Detail auf alle Eventualitäten vorbereitet – das ist der Audi e-tron FE07, der mitsamt seiner neuen Motor-Generator-Unit Audi MGU05 von Audi Sport entwickelt wurde.

Das Reglement der Formel E ist eng gefasst und eine echte Herausforderung für die Ingenieure: Neben der Software ist der elektrische Antriebsstrang der einzige Bereich des Formel-E-Autos, den die eingeschriebenen Hersteller weitestgehend frei entwickeln dürfen. Er besteht aus MGU, Inverter inkl. der Funktionssoftware, Getriebe und Teilen des Fahrwerks an der Hinterachse.

„Die kommende siebte Saison der Formel E ist die erste, die als offizielle FIA-Weltmeisterschaft ausgetragen wird“, sagt Stefan Aicher, Leiter Entwicklung E-Antrieb bei Audi Sport. „Wir bei Audi Sport freuen uns aber auch noch über eine ganz eigene Premiere: Der Audi e-tron FE07 besitzt einen völlig neuen E-Antrieb, der zum ersten Mal im Haus entwickelt wurde.“ Kam in den vergangenen Jahren jeweils eine stets weiter optimierte Variante des gemeinsam mit Technologiepartner Schaeffler entwickelten Antriebsstrangs zum Einsatz, begann die Arbeit für die neue MGU-Inverter Einheit für die kommende Weltmeisterschaft mit einem weißen Blatt Papier. „Dabei sind wir in allen Bereichen an unsere Grenzen gegangen,“ so Aicher.

Das Ergebnis: ein neues Herzstück namens Audi MGU05. Ein elektrischer Ein-Gang-Antrieb mit Innenläufer-Rotorkonzept, außenliegenden Magneten, einem hocheffizienten Kühlsystem, sechs elektrischen Phasen. Im Vergleich zum Vorgänger gelang es den Ingenieuren um Stefan Aicher zudem, durch die Verwendung von Leichtbaumaterialien und eine intelligente Integration im Fahrzeug noch einmal deutlich Gewicht einzusparen. „Diese Einsparung konnten wir direkt zugunsten einer verbesserten Effizienz in die neue MGU reinvestieren. Trotzdem wiegt die neue MGU-Inverter Einheit unter 35 Kilogramm. Das war eine außergewöhnliche Teamleistung aller Beteiligten“, sagt Aicher.

Effizienz ist der wichtigste Faktor, um in der Formel E erfolgreich zu sein. „Deshalb versuchen wir alles, um den Energieverlust innerhalb des Systems auf ein absolutes Minimum zu reduzieren“, sagt Tristan Summerscale, Projektleiter Formel E bei Audi Sport. Ein entscheidender Faktor dabei waren die umfangreichen Arbeiten auf den eigenen Prüfständen. In zahlreichen harten Erprobungs-Zyklen wurde der gesamte Antriebsstrang bis an seine Grenzen belastet, um das gesamte Hochvolt-System auf ein maximales Performance-Niveau zu heben. Mit Erfolg: „Wir haben bei unserem



Antriebsstrang eine Gesamteffizienz von mehr als 95 Prozent erreicht. Die neue MGU-Inverter Einheit hat sogar mehr als 97 Prozent in allen relevanten Fahrzuständen.“

Besonders beeindruckt das kompakte Format bei gleichzeitig hoher Performance. „Wenn man unsere MGU einem Verbrennungsmotor mit einer vergleichbaren Leistung von 250 kW gegenüberstellt, ist unsere Effizienz nicht nur doppelt so hoch, sondern unser Gewicht von unter 35 Kilogramm auch um ein Vielfaches leichter“, sagt Tristan Summerscale. „Das zeigt deutlich, was für eine effiziente Lösung ein Elektroantrieb ist.“

Ein weiterer wichtiger Punkt bei der Entwicklung des Audi e-tron FE07 lag neben Leistung und Effizienz des neuen Antriebsstrangs auch auf Zuverlässigkeit und Sicherheit des gesamten Fahrzeugs, damit der neue Hinterwagen mit allen Kräften auf der Rennstrecke zurechtkommt. Um die Renntauglichkeit sicherzustellen, führt Audi Sport daher zahlreiche Härtetests durch. Einer davon: eine seitliche Belastung der Heckstruktur durch das Fahrwerk von bis zu elf Tonnen – also in etwa das Gewicht von sechs oder sieben PKW – ohne dass die Konstruktion der Heckstruktur in Mitleidenschaft gezogen werden darf.

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

Wie in der Formel 1 sitzt der Fahrer in einem Monocoque aus Kohlefaser, entwickelt nach den FIA-Sicherheitsstandards. CFK-Crash-Strukturen an Front und Heck sowie den Flanken sorgen für maximale Sicherheit. Dazu kommt das Halo-System über dem Cockpit, das den Kopf des Fahrers zusätzlich schützt und gleichzeitig den Zuschauern durch ein farbiges LED-Band den Power-Modus des Fahrzeugs anzeigt. Das Mindestgewicht eines Formel-E-Rennwagens liegt bei 903 Kilogramm (inklusive einem Mindestgewicht von Fahrer und Sitz von 80 Kilogramm). Von 0 auf 100 km/h beschleunigt der Elektrowagen in 2,8 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt auf einer Formel-E-Strecke bei rund 240 km/h.

Die Vorbereitung auf den Renntag erfolgt auch im hochmodernen Simulator im Neuburger Hauptquartier in einem Formel-E-Chassis, umgeben von Monitoren und einer über 240 Grad gewölbten Leinwand für Rundum-Sicht. Die Bewegungen des Monocoques und die Optik der Streckensimulation nähern sich so immer weiter der Realität an.

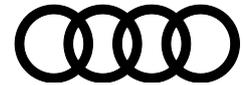


Technische Daten

Audi e-tron FE07

Stand: November 2020

Modell	Audi e-tron FE07 (2021)
Fahrzeug Fahrzeugtyp Monocoque	Monoposto (ABB FIA Formel E) Einheitliches Spark-Chassis in Verbundfaser-Konstruktion aus Carbonfasern mit Aluminium-Wabenkern, getestet nach den strengen FIA-Crash- und Sicherheitsstandards, Front-, Heck- und Seiten-Crasher aus CFK, Überrollbügel vorn und hinten, zusätzlicher Cockpitschutz durch Halo
Karosserie	Einheitliche Spark-Carbon-Karosserie, einheitliche Aerodynamik
Motor/Batterie Motor-Generator-Einheit (MGU)	Audi MGU05
Leistung Training und Qualifying	Max. 250 kW (340 PS)
Leistung Rennen	Max. 200 kW (272 PS)
Attack Mode	Max. 235 kW (320 PS)
FanBoost	Max. 250 kW (340 PS)
Batterie	Rechargeable Energy Storage System (RESS) von McLaren Applied Technologies, ca. 385 kg (nass), Lithium-Ionen-Zellen, nutzbare Batteriekapazität 52 kWh (Reglement), Ladezeit ca. 45 Minuten
Motorsteuerung	Bosch ECU
Antrieb/Kraftübertragung Antriebsart	Heckantrieb
Getriebe	Hocheffizienz-1-Gang-Renngetriebe
Antriebswellen	Gleichlaufgelenkwellen
Lenkung/Fahrwerk/Bremse Lenkung	Zahnstangen-Lenkung, abnehmbares Lenkrad mit Schnellverschluss, digitales Display, Rekuperations-Wippen sowie FIA-Marshalling-Anzeige
Fahrwerk	Vorn und hinten Einzelrad-Aufhängung an unteren und oberen Stahl-Querlenkern, Pushrod-System, Torsionsstäbe vorn, Federaufhängung hinten, je zwei Stoßdämpfer vorn und hinten, verstellbare Stabilisatoren vorn und hinten, Fahrzeughöhe, Spur und Sturz einstellbar, zwei Radhalteseile pro Rad
Bremsen	Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Leichtmetall-Bremssättel, Kohlefaser-Bremsscheiben vorn und hinten, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, „Brake-by-Wire“ an der Hinterachse
Felgen	Aluminium-Felgen, vorn 9 x 18 Zoll, hinten 11 x 18 Zoll, Mindestgewicht pro Rad vorn 6 kg, hinten 7 kg
Reifen	Profilierte, straßenähnliche Reifen, speziell entwickelt für die Formel E, Michelin Pilot Sport, vorn 245/40 R18, hinten 305/40 R18
Abmessungen/Gewicht Länge	5.200 mm
Breite	1.800 mm
Höhe	1.250 mm
Radstand	3.100 mm
Mindestgewicht	903 kg (inkl. Fahrermindestgewicht 80 kg mit Sitzschale)
Fahrleistungen 0-100 km/h	Ca. 2,8 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h



Lucas di Grassi (Audi e-tron FE07 #11)

Der Rekordmann

Lucas di Grassi ist eine der festen Größen in der Formel E. Mit 32 Podiumsplätzen, 10 Siegen und 796 Punkten ist er so erfolgreich wie kein anderer Pilot in der elektrischen Rennserie. Auch neben der Rennstrecke ist di Grassi ein engagierter Botschafter der Elektromobilität.

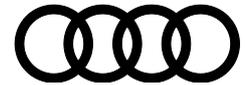
Lucas di Grassi und die Formel E, das gehört von Anfang an zusammen. Bereits vor seinen ersten Kilometern im elektrischen Rennauto arbeitete er mit Gründer Alejandro Agag an den Grundzügen und Abläufen der Rennserie. Seither ist di Grassi fester Bestandteil des Starterfelds. Bis heute ist er einer von nur zwei Fahrern – Sam Bird ist der andere –, die vom ersten Tag an in der Formel E und in jedem Rennen an den Start gingen.

Auch beim Blick auf die Statistiken der Formel E kommt man an dem Namen Lucas di Grassi nicht vorbei: Mit 796 Punkten, 10 Siegen, 32 Podiumsplatzierungen ist er nach sechs Saisons der erfolgreichste Fahrer im Starterfeld. Unvergessen bleiben der Sieg bei der Formel-E-Premiere in Peking 2014, der Gewinn des Fahrertitels 2016/2017 sowie die Teammeisterschaft 2017/2018.

Seine Leidenschaft für Technik und Innovation nimmt auch in di Grassis Privatleben eine wichtige Rolle ein. Als Gründungsmitglied und Berater von Roborace treibt er die Entwicklung des autonomen Fahrens voran. Ein neues Projekt des Brasilianers ist die eSkootr Championship (eSC), eine Rennserie mit elektrischen Scootern. Als Mitbegründer und Nachhaltigkeits-Botschafter der Serie treibt di Grassi seit 2020 die zukunftsfähige Mikromobilität in den Städten an.

Als UN-Klimabotschafter engagiert sich der Brasilianer schon seit 2018 für den Umweltschutz und ein besseres Klima. Für die Formel-E-Dokumentation „The Race for Clean Air“ besuchte Lucas di Grassi eine Weltmetropole, die in Sachen schlechter Luftqualität weltweit ganz oben steht – die indische Hauptstadt Neu-Delhi. Vor Ort machte sich di Grassi sein eigenes Bild von der Lage, sprach mit betroffenen Menschen und lernte Projekte kennen, die die Lage verbessern sollen. Auch in der Dokumentation „And We Go Green“, die die Zuschauer hinter die Kulissen der Formel E mitnimmt, war Lucas di Grassi einer der Hauptdarsteller.

Abseits des Cockpits genießt Lucas di Grassi im Fahrerlager eine hohe Anerkennung: bei den Medien als authentischer Gesprächspartner, der selten ein Blatt vor den Mund nimmt. Bei den Fans, weil er fast jeden Wunsch nach einem Foto oder einer Unterschrift erfüllt. Und nicht zuletzt bei den Ingenieuren seines Teams, weil er nicht



nur starke Rennergebnisse abliefert, sondern mit seiner Erfahrung und seinen präzisen Aussagen auch die Entwicklung des Rennautos vorantreibt.

Gemeinsam mit Ehefrau Bianca, Sohn Leonardo und Tochter Beatriz lebt Lucas di Grassi in Monaco. Für den gebürtigen Brasilianer bietet die Côte d'Azur mit dem guten Wetter und den idealen Sportmöglichkeiten den idealen Lebensmittelpunkt.



Biografie

Lucas di Grassi (BR)

Geburtsdatum: 11. August 1984

Geburtsort: São Paulo (BR)

Wohnort: Monaco (MC)

Familienstand: verheiratet mit Bianca, ein Sohn (Leonardo), eine Tochter (Beatriz)

Größe/Gewicht: 1,80 m/75 kg

Motorsport seit: 1997 (Audi-Fahrer seit 2012)

Karriere:

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

2002 2. Platz Brasilianische Formel-Renault-Meisterschaft

2003 2. Platz Südamerikanische Formel-3-Meisterschaft

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

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

2006 GP2-Serie, Formel-1-Test

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

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

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

2010 Formel 1

2011 Formel-1-Reifentestfahrer, ILMC-Tests

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

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

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

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

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

2017 1. Platz FIA Formel E, 2 Siege

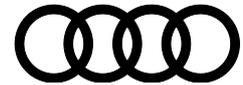
2018 2. Platz ABB FIA Formel E (Audi e-tron FE04), 2 Siege

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

2020 6. Platz ABB FIA Formel E (Audi e-tron FE06)

2021 7. Platz ABB FIA Formel E (Audi e-tron FE07)

www.lucasdigrassi.com.br; facebook.com/lucasdigrassi; [@LucasdiGrassi](https://twitter.com/LucasdiGrassi); instagram.com/lucasdigrassi; youtube.com/LucasDiGrassi



René Rast (Audi e-tron FE07 #33)

Der DTM-Meister als Formel-E-Rookie

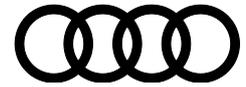
René Rast startet jetzt in der Formel E durch. Nach seinem erneuten Titelgewinn in der DTM und seinem erfolgreichen Formel-E-Debüt für Audi in der vergangenen Saison in Berlin bestreitet Rast jetzt seine erste komplette Saison in der rein elektrischen Rennserie.

In der DTM führte kein Weg zum Erfolg an ihm vorbei: In seinen vier Jahren als Stammpilot in der Tourenwagen-Meisterschaft gewann er dreimal den Fahrertitel und stellte zahlreiche Rekorde auf. Jetzt beginnt für den Deutschen ein neues Kapitel in seiner Rennfahrerkarriere. Zum ersten Mal seit 2004 geht er wieder in einem Formel-Rennwagen an den Start. Dass man ihn auch hier nicht unterschätzen darf, bewies er schon in den finalen Läufen der Formel-E-Saison 2019/2020. Mit seinem ersten Auftritt in der Super Pole, den ersten Punkten sowie dem ersten Podium beeindruckte Rast auf Anhieb.

Die logische Konsequenz war für Audi, das Cockpit des zweiten Audi e-tron FE07 mit Rast zu besetzen. Auch wenn dies seine erste komplette Saison in der elektrischen Rennserie sein wird, ist Rast kein klassischer Rookie. Das erste Mal saß er bereits 2016 in Berlin im Formel-E-Wagen, damals noch im Auto der ersten Generation. Der Deutsche ist in der Motorsportwelt besonders für seine Akribie bekannt. Nichts überlässt er dem Zufall. Alles wird bis ins kleinste Detail analysiert, um die noch fehlenden Zehntel zu finden. Das zeigt sich nicht zuletzt an seinen Erfolgen in der DTM, in der er mit 24 Siegen und drei Titeln der erfolgreichste Audi-Pilot der Geschichte ist, sowie an seinen Siegen bei den 24-Stunden-Klassikern auf der Nordschleife des Nürburgrings, in Daytona und in Spa-Francorchamps.

René Rasts ungewöhnliche Karriere führte ihn innerhalb des Volkswagen-Konzerns vom Polo Cup bis nach Le Mans und über die DTM nun in die Formel E. Gleich dreimal gewann er dabei den Porsche Supercup, der im Rahmenprogramm der Formel 1 ausgetragen wird. Seit 2011 ist er im Zeichen der Vier Ringe aktiv. Am Steuer des GT3-Sportwagens Audi R8 LMS gilt er als Maßstab und Garant für Erfolge, zu denen auch der Titelgewinn im ADAC GT Masters zählt.

Die Zielsetzung für Rasts erstes Jahr als Stammpilot in der elektrischen Weltmeisterschaft ist klar: „Mein Ziel ist es, an die Leistungen der Läufe in Berlin anzuknüpfen und noch weitere Podeste zu erzielen. Natürlich habe ich auch meinen ersten Sieg fest im Blick“, so Rast. An den Start gehen wird der Deutsche wie schon in der DTM mit der Startnummer 33: „Die 33 ist mein Markenzeichen und hat mir bisher



viel Glück gebracht. Ich finde sie optisch cool und eine Doppelnummer kann sich jeder leicht merken.“

Abseits der Rennstrecke ist René Rast Familienmensch. Zeit mit seinen Liebsten hilft dem Deutschen, die Akkus zwischen den Rennen wieder aufzuladen: „Wenn ich Zeit mit meiner Familie verbringe, kann ich abschalten. Ich bin dann gedanklich weg vom Motorsport. Ein, zwei Tage nach einem Rennwochenende reichen mir meistens schon, um zu regenerieren und mich anschließend wieder voll auf das nächste Rennen fokussieren zu können.“ Mit seiner Partnerin Diana und dem gemeinsamen Sohn Liam lebt er in Bregenz auf der österreichischen Seite des Bodensees.



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

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 (Audi R8 LMS ultra)

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

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

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

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

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

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

2020 1. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 7 Siege, 15. Platz ABB FIA Formel E (Audi e-tron FE06)

2021 13. Platz ABB FIA Formel E (Audi e-tron FE07)

www.rene-rast.de; facebook.com/ReneRast33; [@ReneRastRacing](https://twitter.com/renerastracing); instagram.com/renerast; twitch.tv/renerast

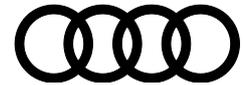


Statistik

Die Audi-Fahrer in der Formel E*

	René Rast	Lucas di Grassi
1. Formel-E-Rennen	Berlin 2016	Peking 2014
Rennen	22	84
Meistertitel	0	1
Siege	0	12
Podiumsplätze	2	35
Punkte	107	883
Pole-Positions	0	3
Schnellste Runden	2	8
Gefahrene Runden	678	2.953
Gefahrene Kilometer	1.743	7.033

* Stand nach Rennen 15 der Saison 2021



Das Team Audi Sport ABT Schaeffler

Never change a winning team

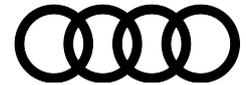
Audi Sport, ABT, Schaeffler – der Name der deutschen Mannschaft ist Programm: Seit dem Einstieg in die Formel E im Jahr 2014 bilden diese drei Marken in verschiedenen Konstellationen ein starkes Trio und gehört nach sechs Saisons zu den erfolgreichsten Teams im international hochkarätig besetzten Feld der Serie.

Audi Sport ABT Schaeffler gehört seit dem ersten Tag zur Formel-E-Familie. Vor Beginn der siebten Saison hat keine andere Mannschaft mehr Podiumsplätze geholt. Ein Geheimnis des Erfolgs ist die Konstanz innerhalb der Mannschaft: Viele Ingenieure und Mechaniker sind von Anfang an dabei, die Fluktuation ist gering, die Partner Audi Sport, ABT und Schaeffler arbeiten Hand in Hand.

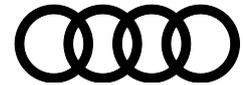
Hauptsitz der Audi-Motorsport-Abteilung ist seit August 2014 das Kompetenz-Center Motorsport in Neuburg an der Donau. In dem modernen Gebäudekomplex entwickeln Audi-Ingenieure auch die Formel-E-Rennwagen inklusive des Antriebsstrangs. Dieses Herzstück, das zur siebten Saison den Namen Audi MGU05 trägt, wurde hier erstmals komplett von Audi entwickelt. Neben Prüfständen und einem Rennstrecken-Simulator nutzt das Team Audi Sport ABT Schaeffler die Strecke in Neuburg für Roll-outs und Funktionschecks.

Teamchef und damit das Gesicht der Mannschaft ist Allan McNish. Insgesamt 32 Jahre lang war der Schotte als Rennfahrer aktiv. Seine größten Erfolge feierte er dabei mit Sportprototypen der Marke Audi, darunter zwei seiner drei Siege bei den 24 Stunden von Le Mans und der Gewinn der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC). 2015 wurde McNish Koordinator aller Motorsportaktivitäten des Audi-Konzerns. In dieser Funktion bereitete er federführend das Werksengagement von Audi in der Formel E vor, ehe er 2017 mit dem offiziellen Einstieg in die Meisterschaft zum Teamchef des Audi Sport ABT Schaeffler Formula E Team berufen wurde. Ihm zur Seite steht als Projektverantwortlicher Tristan Summerscale.

Schaeffler ist einer der Mitgründer des Teams und einer der renommiertesten und erfolgreichsten Akteure der Formel E. Seit 2015 die Entwicklung des Antriebsstrangs freigestellt wurde, bringt Schaeffler als Technologiepartner sein Know-how bei der Entwicklung der Fahrzeuge ein. Das Unternehmen beweist damit auch in der innovativen Elektro-Rennserie seine Kompetenz für Zukunftstechnologien und präsentiert Ideen für eine nachhaltige Mobilität für morgen.



Die Vorbereitung und der Einsatz der beiden Audi e-tron FE07 liegen in den bewährten Händen von ABT Sportsline. Das Familienunternehmen und die Marke mit den Vier Ringen kennen und schätzen sich seit vielen Jahrzehnten. Mit Audi als starkem Partner an der Seite verfolgt ABT die Maxime, besser zu sein als die Konkurrenz – sowohl auf der Straße als auch auf der Rennstrecke. Von 2014 bis 2017 engagierte sich ABT als privates Team ABT Schaeffler Audi Sport in der Formel E, feierte 2017 mit Lucas di Grassi den Fahrertitel und hat seinen Startplatz dann an Audi übergeben. Als Director of Operations zeichnet Florian Modlinger bei ABT für das Formel-E-Projekt verantwortlich.



Envision Virgin Racing

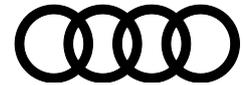
Envision Virgin Racing mit dem Audi e-tron FE07 am Start

Bereits die dritte Saison in Folge stattet Audi Sport neben dem eigenen Werksteam auch das britische Team Envision Virgin Racing mit dem neu entwickelten Audi e-tron FE07 inklusive dessen Antriebsstrangs aus.

Von Anfang an mit dabei: Wie das Team Audi Sport ABT Schaeffler gehört auch das britische Team Envision Virgin Racing seit dem ersten Rennen der Formel E zum Aufgebot der Rennserie. Gemeinsam mit Audi Sport ABT Schaeffler ist Envision Virgin Racing die einzige Mannschaft, die in bisher allen sechs Saisons ganz oben auf dem Podest stand. Mit insgesamt elf Siegen und 29 Podiumsplätzen zählt das Team aus Großbritannien zu den erfolgreichsten in der Formel-E-Geschichte.

Veränderungen gibt es für die siebte Saison im Fahreraufgebot. An der Seite von Audi-Werksfahrer Robin Frijns, der in seine dritte Saison mit dem britischen Team geht, startet der Neuseeländer Nick Cassidy. Der 26-Jährige, der bereits im März 2020 beim Rookie-Test in Marrakesch für Envision Virgin Racing fuhr, nimmt jetzt seine erste Saison in der Formel E in Angriff.

Die beiden Audi e-tron FE07 des Kundenteams sind identisch mit denen von Audi Sport ABT Schaeffler. Herzstück ist der Antriebsstrang rund um die Motor-Generator-Unit Audi MGU05. Während der Rest des Autos für alle Teams gleich ist, stellen die Hersteller beim Antrieb ihre technische Kompetenz unter Beweis. Die Richtlinien der Formel E schreiben vor, dass Hersteller das komplette Auto inklusive der individuellen Antriebstechnologie und die entsprechende Betreuung auch anderen Teams zu einem definierten Preis zur Verfügung stellen.



2014-2021: Audi Sport ABT Schaeffler in der Formel E

Zeitreise durch die Formel-E-Geschichte

Seit dem Einstieg in die Formel E im Jahr 2014 ist Audi Sport ABT Schaeffler fester Bestandteil der elektrischen Rennserie und zählt nach sechs Jahren zu den erfolgreichsten Protagonisten der Serie. Eine Zeitreise.

Saison 1 (2014/2015)

Als im September 2014 20 Formel-E-Autos in Peking an den Start gehen, wird aus einer Vision Realität. Die Formel E ist die erste rein elektrische Rennserie, die in den Metropolen der Welt Rennen austrägt. Und die Idee weckt auf Anhieb das Interesse vieler Teams und Fahrer: Insgesamt 10 Teams setzen über die Saison 35 Fahrer aus 15 verschiedenen Nationen ein. Da die Kapazität der Batterie noch nicht über eine komplette Renndistanz ausreicht, stehen jedem Fahrer zwei Einheitsrennwagen zur Verfügung.

Mit einem Sieg bei der Premiere der Formel E trägt sich Lucas di Grassi in die Geschichtsbücher ein. Über die gesamte Saison bleiben di Grassi und das Team Protagonisten, die konstant um Siege und Podeste kämpfen. Die Saison beenden Lucas di Grassi und das Team jeweils auf dem dritten Rang der Meisterschaft, Daniel Abt wird Elfter in der Fahrermeisterschaft.

Statistik Audi Sport ABT Schaeffler

Rennen: 11, Siege: 1, Podiumsplatzierungen: 7

Teammeisterschaft: 3. Platz (165 Punkte)

Fahrermeisterschaft: 3. Platz Lucas di Grassi, 11. Platz Daniel Abt

Saison 2 (2015/2016)

In der zweiten Saison der Formel E stehen den Teams mehr technische Freiheiten bei der Entwicklung des eigenen Antriebsstrangs zur Verfügung. Von nun an können die einzelnen Teams ihre eigenen Kombinationen aus E-Motor, Getriebe und Leistungselektronik entwickeln. Weiterhin für alle Teams gleich bleiben das Chassis und die Einheitsbatterie. Die Motorenleistung wird im Training von 170 auf 200 kW und im Rennen von 150 auf 170 kW erhöht.

Auch im zweiten Jahr der Formel E mit an der Spitze: Lucas di Grassi und sein Team. Der Brasilianer liefert sich während er gesamten Saison enge Zweikämpfe mit dem Schweizer Sébastien Buemi. Zum Saisonfinale in London reisen beide Fahrer mit Chancen auf den Gewinn des Titels an. Am Ende entscheidet Buemi mit zwei Punkten Vorsprung nur knapp den Titelkampf für sich. Auch in der Teamwertung beendet Audi Sport ABT Schaeffler die Saison auf dem zweiten Rang.



Statistik Audi Sport ABT Schaeffler:

Rennen: 10, Siege: 3, Podiumsplatzierungen: 10
Teammeisterschaft: 2. Platz (221 Punkte)
Fahrermeisterschaft: 2. Platz Lucas di Grassi, 7. Platz Daniel Abt

Saison 3 (2016/2017)

Nach der Vizemeisterschaft in der Fahrer- und Teamwertung ist das Ziel für die Saison 2016/2017 klar: das Jahr in beiden Meisterschaften einen Platz weiter oben abschließen. Auf dem Plan stehen insgesamt zwölf Rennen in acht Städten, darunter Premieren in Hongkong, Marrakesch, Montreal und New York City. Audi Sport ABT Schaeffler glänzt durch die gesamte Saison mit seiner Konstanz. Bis auf wenige Ausnahmen beendet di Grassi jedes Rennen mindestens in den Top Vier, Daniel Abt sammelt ebenfalls regelmäßig Punkte. Unvergessen bleiben di Grassis Aufholjagden beim Saisonauftakt in Hongkong und beim Sieg in Mexiko-Stadt. Zum Saisonfinale in Montreal reist der Brasilianer mit nur noch zehn Punkten Rückstand an, den er in einen 18-Punkte-Vorsprung und damit den Titelgewinn verwandelt.

Statistik Audi Sport ABT Schaeffler:

Rennen: 12, Siege: 2, Podiumsplatzierungen: 7
Teammeisterschaft: 2. Platz (248 Punkte)
Fahrermeisterschaft: 1. Platz Lucas di Grassi, 8. Platz Daniel Abt

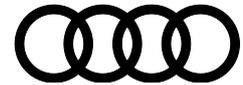
Saison 4 (2017/2018)

In der Saison 2017/2018 geht Audi als erster deutscher Automobilhersteller werkseitig in der Formel E an den Start. Der Start in die vierte Saison ist für Audi Sport ABT Schaeffler von Pleiten, Pech und Pannen geprägt. Der erste Formel-E-Sieg von Daniel Abt in Mexiko-Stadt sowie das erste Podium der Saison von Lucas di Grassi im darauffolgenden Rennen in Punta del Este, markieren die Wendepunkte der Saison für die Mannschaft von Audi. Podien in Rom, Paris, Berlin und Zürich folgen.

Unvergessen bleibt das Heimrennen in Berlin. Audi Sport ABT Schaeffler feiert mit beiden Fahrern Daniel Abt und Lucas di Grassi einen Doppelsieg. Die Pole-Position sowie die schnellste Rennrunde für Daniel Abt machen die maximale Punkteausbeute perfekt. Nach beeindruckender Aufholjagd sichert sich das Team nach zwölf Rennen rund um den Globus mit vier Siegen und elf Podiumsplätzen mit dem knappen Punktevorsprung von nur zwei Zählern die Teammeisterschaft.

Statistik Audi Sport ABT Schaeffler:

Rennen: 12, Siege: 4, Podiumsplatzierungen: 11
Teammeisterschaft: 1. Platz (264 Punkte)
Fahrermeisterschaft: 2. Platz Lucas di Grassi, 5. Platz Daniel Abt



Saison 5 (2018/2019)

Mit dem Auto der zweiten Generation startet die Formel E 2018/2019 mit der bis dato größten Veränderung in die neue Saison: Erstmals in der noch jungen Geschichte der Serie kommt aufgrund der verbesserten Batteriekapazität nur noch ein Auto pro Fahrer zum Einsatz. Audi Sport ABT Schaeffler startet als Titelverteidiger in die neue Saison, die wieder viel Abwechslung und packenden Rennsport liefert – vom heißesten Rennen des Jahres mit 37 Grad Celsius in Santiago de Chile bis zu strömendem Regen und Hagel in Paris.

Zwei der Saisonhighlights: das Herzschlagfinale beim Mexiko-Stadt E-Prix, bei dem Lucas di Grassi hauchdünn den Sieg von Pascal Wehrlein auf der Start-Ziel-Geraden holt, sowie der Sieg von di Grassi beim Heimrennen in Berlin. Nach 13 Rennen auf fünf Kontinenten mit neun verschiedenen Siegern von acht Teams haben vor dem Saisonfinale noch vier Fahrer aus drei Teams Chancen auf den Titelgewinn. Mit zehn Podiumsplatzierungen, einer Pole-Position und acht Zusatzpunkten für die schnellste Rennrunde ist der Audi e-tron FE05 das erfolgreichste Formel-E-Rennauto der Saison.

Statistik Audi Sport ABT Schaeffler:

Rennen: 13, Siege: 2, Podiumsplatzierungen: 5

Teammeisterschaft: 2. Platz (203 Punkte)

Fahrermeisterschaft: 3. Platz Lucas di Grassi, 7. Platz Daniel Abt

Saison 6 (2019/2020)

Durch die Covid-19-Pandemie stehen auch bei der Formel E nach fünf Rennwochenenden die Autos still. Die Lösung, um doch noch einen Meister küren zu können: ein angepasster, kompakter Rennkalender mit sechs Rennen in nur neun Tagen auf drei verschiedenen Streckenlayouts in Berlin.

Audi Sport ABT Schaeffler stellt sich der Herausforderung mit René Rast an der Seite von Lucas di Grassi. Mit drei Podiumsplatzierungen, davon zwei in Berlin, beendet Audi Sport ABT Schaeffler die Saison auf Rang sechs. Mit 43 Podien gehört das Team weiter zu den erfolgreichsten der Formel-E-Geschichte. Zudem führt Lucas di Grassi mit 32 Podiumsplätzen und 796 Punkten die Bestenliste der Fahrer an.

Statistik Audi Sport ABT Schaeffler:

Rennen: 11, Podiumsplatzierungen: 3

Teammeisterschaft: 6. Platz (114 Punkte)

Fahrermeisterschaft: 6. Platz Lucas di Grassi, 15. Platz René Rast

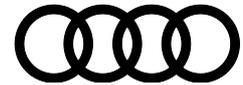


ABB-FIA-Formel-E-Weltmeisterschaft

Vom Start-up zur Weltmeisterschaft

Nur sechs Jahre nach ihrer Gründung hat sich die Formel E von einem hier und da belächelten Motorsport-Start-up zu einer offiziellen Weltmeisterschaft mit FIA-Prädikat und namhaften Herstellern entwickelt. Ein Erfolgsgeheimnis: Die Serie kombiniert spektakulären Sport mit nachhaltigen Botschaften.

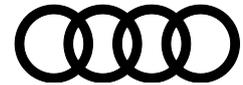
Als die Formel E im Herbst 2013 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt erstmals ihr Rennauto präsentierte, war die Skepsis, die Gründer Alejandro Agag und FIA-Präsident Jean Todt entgegenschlug, groß: Kann eine rein elektrische Rennserie, die ihre Läufe mitten in der Stadt austrägt und dabei viele völlig neue Wege geht, wirklich funktionieren? Wird es Teams, Sponsoren und Fahrer geben, die sich für diese neue Art des Motorsports begeistern?

Inzwischen ist aus der Idee, die Agag und Todt seinerzeit in einem italienischen Restaurant auf einer Serviette skizziert hatten, eine Erfolgsgeschichte geworden: Internationale Automobilhersteller und Sponsoren sowie namhafte Teams und Fahrer sind an Bord, bei Medien und Fans in aller Welt hat sich die Formel E zu einem der absoluten Hotspots in der Motorsportwelt und darüber hinaus entwickelt. Die Zuschauerzahlen am Fernseher, die Reichweiten auf den Social-Media-Kanälen sowie die Zahl der Artikel in On- und Offline-News steigen von Jahr zu Jahr.

Die Formel E geht in vielen Bereichen neue Wege. Das beginnt mit der Auswahl der Austragungsorte: Statt auf traditionellen Rennstrecken, die meist abseits von Ballungszentren liegen, startet die Formel E wann immer möglich auf temporären Kursen im Herzen von Städten. Dazu gehörten in der Vergangenheit schon faszinierende Metropolen wie Paris, Rom, New York, Hongkong, London oder Buenos Aires. Ergänzt wird der Kalender durch beliebte Rennstrecken wie die in Mexiko-Stadt, außergewöhnliche Schauplätze wie den ehemaligen Flughafen Tempelhof in Berlin oder exotische Locations wie das Ferienparadies Sanya in China.

Ein gutes Beispiel für die Flexibilität, den Einfallsreichtum und auch den Mut war der Auftritt der Formel E während der Saison 2019/2020. Während andere Serien ihre Kalender immer wieder durcheinanderwarfen, stoppte die Formel E die Rennen Ende Februar konsequent mit einer „roten Flagge“. Im August wurde die Saison dann mit sechs Rennen innerhalb von neun Tagen in Berlin beendet – begleitet von einem akribisch ausgearbeiteten Hygienekonzept und einer positiven Botschaft, die über alle Kanäle gestreut wurde und weiter besteht: #PositivelyCharged.

Die Zuschauer erleben bei der Formel E Motorsport hautnah und zeitgemäß kompakt präsentiert: Sie kommen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln



zu der Rennstrecke und erleben innerhalb weniger Stunden ein knackiges Programm: freies Training, Qualifying und Rennen werden nahezu direkt hintereinander ausgetragen. In den wenigen Pausen kommen die Fahrer zu Autogrammstunden und Interviews ins E-Village, wo die Besucher auch viele Attraktionen rund um die Themen Elektromobilität und Zukunftstechnologien präsentiert bekommen.

Überhaupt versteht es die Formel E wie niemand sonst, Spitzensport mit nachhaltigen Botschaften zu kombinieren: Die Formel E ist die einzige Sportserie weltweit, die seit ihrer Gründung 2014 netto CO₂-neutral ist. Partnerschaften mit den Vereinten Nationen, deren Kinderhilfswerk UNICEF sowie weiteren Organisationen verleihen dem Kampf gegen den Klimawandel, dem sich die Formel E verschrieben hat, Nachdruck. Audi-Pilot Lucas di Grassi unterstützt die Aktivitäten in seiner Rolle als offizieller UN-Botschafter für saubere Luft bei vielen Anlässen.

Zum nachhaltigen Anspruch der Formel E gehört auch eine verlässliche Strategie für alle beteiligten Parteien: Um die Serie auch künftig attraktiv und bezahlbar zu halten, haben Promoter und FIA eine verbindliche Roadmap entwickelt, die die Leitplanken für die nächsten Jahre klar definiert. So soll sichergestellt werden, dass auch bei immer mehr beteiligten Herstellern zwei Dinge im Vordergrund stehen, ohne die Budgets zu sehr ansteigen zu lassen: der Sport und ausschließlich Entwicklungen, die auch für den Transfer in die Serienproduktion relevant sind.

So bleiben zentrale Bausteine wie Chassis, Batterie, Reifen oder Bremsen auch in den nächsten Jahren Einheitsteile für alle Teams und Hersteller. Lediglich der Antriebsstrang – bestehend aus Motor, Getriebe, Teilen der Aufhängung und der entsprechenden Software – ist auch künftig für eigene Entwicklungen geöffnet. Außerdem werden Parameter wie die erlaubte Leistung in Qualifying und Rennen oder die maximal zulässige Rekuperation sukzessive angehoben. Die Roadmap ist für die kommenden Jahre verbindlich und schafft damit Planungssicherheit für alle.



Reglement

So funktioniert die Formel E

Ablauf eines Rennwochenendes

Shakedown	(Tag vor dem Rennen) 15 Minuten, drei Runden pro Fahrer, 110 kW
Freies Training 1	45 Minuten, 250 kW
Freies Training 2	30 Minuten, 250 kW
Qualifying	4 Gruppen à jeweils 4 Minuten, eine Zeitrunde mit 250 kW
Super Pole	Die schnellsten 6 Fahrer, je 1 Runde, 250 kW
Rennen	45 Minuten plus eine Runde, 200 kW

Events mit Doppellauf („Double Header“) finden an zwei Tagen statt. Jeder Renntag wird wie ein eigenständiger E-Prix behandelt.

Training

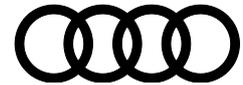
An jedem Renntag gibt es zwei Freie Trainings, bei denen die volle Leistung von 250 kW genutzt werden darf. Bei Events mit Doppellauf gibt es am zweiten Renntag nur ein 45-minütiges Freies Training.

Qualifying

Die 24 Fahrer werden gemäß aktuellem Meisterschaftsstand in vier Gruppen eingeteilt, wobei immer die Gruppe mit den Top Sechs der Meisterschaft beginnt. Pro Gruppe stehen vier Minuten zur Verfügung, eine möglichst gute Zeit zu erzielen. Nach der sogenannten „Outlap“ aus der Boxengasse und einer oder zwei Aufwärmrunden bei 200 kW Leistung darf eine einzige „fliegende“ Runde bei vollen 250 kW Leistung gefahren werden. Die sechs schnellsten Piloten, unabhängig aus welcher Gruppe, nehmen an der Super Pole teil, in der jeder Pilot noch einmal eine gezeitete Runde mit voller Leistung (250 kW) setzt. Die Startaufstellung ergibt sich aus den Rundenzeiten der Super Pole (Platz 1–6) und der Gruppenphase (Platz 7–24).

E-Prix

Das Rennen – oder der E-Prix – beginnt mit einem stehenden Start (keine Einführungsrunde). Die Fahrer stehen zunächst einige Meter hinter ihrer eigentlichen Startbox, um dann in diese vorzufahren. Die Renndauer beträgt 45 Minuten plus eine Runde. Die maximale Leistung im Rennen beträgt 200 kW.



Energiemenge

Jedem Fahrer stehen für das Rennen 52 kWh Energie zur Verfügung. Pro Minute Safety-Car oder Full-Course-Yellow wird davon 1 kWh abgezogen.

Attack Mode

Neu seit der Saison 5 ist die sogenannte Aktivierungszone: Passiert der Fahrer diese Zone auf der Strecke, erhöht sich die Leistung seines Autos kurzzeitig auf 235 kW. Die Anzahl der Aktivierungen und deren Dauer wird für jedes Rennen individuell festgelegt und von der FIA vor dem Rennstart bekannt gegeben. Der Attack Mode darf nicht während einer Safety-Car- oder Full-Course-Yellow-Phase aktiviert werden.

FanBoost

Fans der Formel E haben die Möglichkeit, ihre Lieblingsfahrer mit einem Vorteil im Rennen zu unterstützen. Dazu können sie über einen Zeitraum von vier Tagen vor jedem Rennen bis zur 15. Rennminute über die offizielle Formel-E-Website (fanboost.fiaformulae.com) und die Formel-E-App abstimmen. Die fünf Fahrer mit den meisten Stimmen erhalten den sogenannten FanBoost. Dieser kann ab der 22. Rennminute aktiviert werden und erhöht die Leistung kurzzeitig auf 250 kW.

Punkte

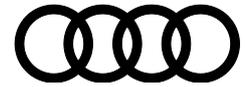
Die Top Ten jedes Rennens erhalten Punkte nach dem offiziellen System der FIA, analog zu Formel 1:

Platz 1	25 Punkte	Platz 6	8 Punkte
Platz 2	18 Punkte	Platz 7	6 Punkte
Platz 3	15 Punkte	Platz 8	4 Punkte
Platz 4	12 Punkte	Platz 9	2 Punkte
Platz 5	10 Punkte	Platz 10	1 Punkt

Für die Pole-Position werden drei zusätzliche Punkte vergeben. Der Fahrer mit der schnellsten Rennrunde erhält einen weiteren Punkt, wenn er gleichzeitig einen Platz in den Top Ten belegt und während seiner schnellen Runde den FanBoost nicht genutzt hat. Der schnellste Fahrer aller vier Qualifying-Gruppen erhält einen Punkt.

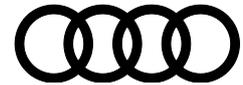
Meisterschaft

Die Formel E beinhaltet sowohl eine Fahrer- als auch eine Teamwertung. Die Punkte der jeweiligen Fahrer setzen sich aus ihren Ergebnissen in den Rennen zusammen. Die Punkte beider Piloten eines Teams werden über die Saison hinweg zusammengezählt und fließen in die Teamwertung ein.



Reifen

Der offizielle Reifenlieferant Michelin stellt jedem Fahrer pro Renntag drei neue Vorder- und drei neue Hinterreifen bereit. Bei Double-Header-Events stehen jedem Fahrer je vier Vorder- und Hinterreifen zur Verfügung. Die Reifen sind profiliert.



Partner

Die Partner von Audi in der Formel E

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

Alpinestars

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

Casamoda

Die CASAMODA Heinrich Katt GmbH & Co. KG ist ein weltweit agierendes Mode- und Lifestyleunternehmen. Das Unternehmen hat sich in den vergangenen Jahren vom reinen Hemdenspezialisten zum Lifestyleanbieter für Herrenmode entwickelt. CASAMODA stattet das gesamte Team Audi Sport ABT Schaeffler inklusive seiner beiden Piloten Lucas di Grassi und René Rast mit hochwertiger und modischer Teamkleidung aus.

Castrol

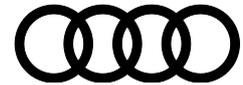
Als eine der weltweit führenden Schmierstoffmarken kann Castrol auf eine lange Tradition der Innovation und Unterstützung von Pionieren zurückblicken. Dank der Leidenschaft für Höchstleistung und einer schon immer stark auf Kooperation und Partnerschaft ausgerichteten Philosophie konnte Castrol Schmierstoffe und Fette entwickeln, die seit mehr als 100 Jahren die Speerspitze technologischer Meisterleistungen an Land, auf dem Wasser, in der Luft und im Weltraum darstellen.

HYLA

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

ITK Engineering

Die ITK Engineering GmbH ist ein international tätiges Technologie-Unternehmen mit Kunden aus den Branchen Automotive, Motorsport, Medizin-, Bahn- und Gebäudetechnik sowie Robotik. Als Beratungs- und Entwicklungspartner realisiert ITK kundenspezifische Lösungen unter anderem in den Bereichen Elektrik/Elektronik,



Digitalisierung, Vernetzung, Automatisierung sowie Antriebskonzepte. Dabei deckt das Unternehmen den gesamten Entwicklungszyklus ab – von der Anforderungsanalyse über die Entwicklung und Absicherung bis hin zur Integration – und übernimmt im Motorsport auch die Streckenbetreuung bei Test- und Renn-Events.

LGT

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

Riello UPS

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

Schaeffler

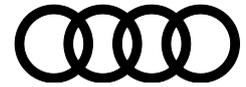
Die Schaeffler Gruppe ist ein global tätiger Automobil- und Industrielieferer. Höchste Qualität, herausragende Technologie und ausgeprägte Innovationskraft sind die Basis für den anhaltenden Erfolg der Schaeffler Gruppe. Mit Präzisionskomponenten und Systemen in Motor, Getriebe und Fahrwerk sowie Wälz- und Gleitlagerlösungen für eine Vielzahl von Industrieanwendungen leistet die Schaeffler Gruppe bereits heute einen entscheidenden Beitrag für die „Mobilität für morgen“.

SONAX

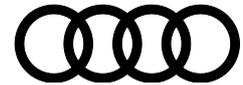
SONAX ist als international führende Autopflegemarke erstmals in der Formel E vertreten. Seit Jahrzehnten engagiert sich die Marke im Motorsport: Ayrton Senna, Hans-Joachim Stuck, Michael Schumacher, Heinz-Harald Frentzen und Jacques Villeneuve – diese Fahrer sind bereits mit dem SONAX-Logo auf ihren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

Würth Elektronik

Die Würth Elektronik Gruppe mit über 8.300 Mitarbeitern in 50 Ländern fertigt und vertreibt elektronische, elektromechanische Bauelemente, Leiterplatten und intelligente Power- und Steuerungssysteme und ist ein selbstständiger



Unternehmensverbund innerhalb der weltweit tätigen Würth-Gruppe, des Weltmarktführers für Montage- und Befestigungstechnik. Der Unternehmensbereich Würth Elektronik eiSos ist Spezialist für elektronische und elektromechanische Bauelemente.



Audi-Motorsport-Historie

Vom quattro bis zum e-tron

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

Die Erfolgsstory begann mit dem Audi quattro

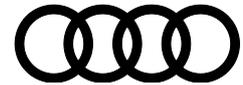
Wenn man die Ära vor dem Zweiten Weltkrieg einschließlich der legendären Grand-Prix-Rennwagen der Auto Union in den 1930er-Jahren ausklammert, begann die Motorsport-Geschichte der AUDI AG mit dem Audi quattro. Die überlegenen Siege und zwei Marken- sowie zwei Fahrertitel mit dem „Ur-quattro“ in der Rallye-Weltmeisterschaft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

quattro auch auf der Rundstrecke siegreich

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

Audi R8 erfolgreichster Le-Mans-Sportwagen der Neuzeit

Nach der Verbannung des überlegenen quattro-Antriebs aus dem Tourenwagen-Sport wechselte Audi zu den Sportprototypen und untermauerte auch in dieser Motorsport-Kategorie 18 Jahre lang seinen Slogan „Vorsprung durch Technik“. Beim Debüt in Le Mans, dem härtesten Langstreckenrennen der Welt, gelang Audi 1999 mit Platz drei auf Anhieb der Sprung auf das Siegerpodest. In den folgenden Jahren war der Audi R8 eine Klasse für sich. Audi schaffte von 2000 bis 2002 einen historischen Hattrick, auch dank der ab 2001 erstmals eingesetzten TFSI-Technologie, die später ihren Weg in die Serienfertigung fand. 2004 und 2005 holten Kundenteams in Le Mans zwei weitere Gesamtsiege für Audi. Seinen Platz in der Motorsport-Geschichte sicherte sich der R8 mit insgesamt 63 Siegen in 80 Sportwagen-Rennen.



Titelgewinne in der DTM

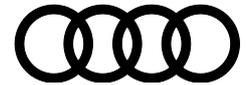
Nach dem Sieg von Laurent Aiello 2002 mit dem Abt-Audi TT-R kehrte Audi 2004 werkseitig in die DTM zurück und holte mit Mattias Ekström auf Anhieb den Titel. Auch 2007 triumphierte der Schwede, 2008 und 2009 jeweils Timo Scheider – damit gelang Audi als erstem Automobilhersteller in der DTM-Geschichte ein Titelhattrick. Martin Tomczyk komplettierte die Erfolgsstory des Audi A4 DTM in der Saison 2011 mit einem weiteren Titelgewinn – dem insgesamt fünften für den Audi A4 DTM. 2013 holte Mike Rockenfeller mit dem Audi RS 5 DTM den insgesamt neunten DTM-Titel für Audi. In seinem Rookiejahr gelang René Rast 2017 die Sensation mit einem weiteren Titel. Die neue „Turbo-Ära“ der DTM in den Jahren 2019 und 2020 wurde dann zu wahren Audi-Festspielen: Zweimal sicherte sich die Marke die Titel in der Fahrer-, Team- und Herstellerwertung. René Rast krönte sich zwei weitere Male zum Meister.

Pionierleistungen mit TDI-Technik

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

Erster Hybridsieger in Le Mans

Mit dem ersten Sieg eines Hybrid-Rennwagens bei den 24 Stunden von Le Mans gelang Audi beim wichtigsten Langstreckenrennen der Welt 2012 eine weitere Pionierleistung. Dreimal in Folge (2012, 2013 und 2014) blieb der Audi R18 e-tron quattro in Le Mans ungeschlagen. Viele weitere Innovationen wie das Audi Laserlicht ergänzen die technischen Pionierleistungen. Fahrer- und Markentitel mit dem Hybrid-Sportwagen in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC 2012 und 2013 komplettieren die Bilanz der Sportwagen-Ära von Audi, die 2016 endete.

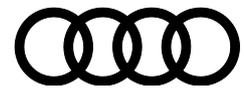


Audi Sport customer racing für die Kunden der Marke

Mit dem R8 LMS entwickelte Audi Sport customer racing 2009 erstmals gezielt einen Rennwagen für den Einsatz im Kundensport. Der GT3-Sportwagen, der zu mehr als 50 Prozent aus Serienteilen besteht, überzeugte auf Anhieb. Im März 2015 präsentierte Audi Sport die zweite Generation des erfolgreichen GT3-Sportwagens, zur Saison 2019 eine weitere Evolutionsstufe. Die GT3-Sportwagen mit den Vier Ringen haben insgesamt 13-mal ein 24-Stunden-Rennen sowie neun Zwölf-Stunden-Rennen gewonnen und mehr als 80 Fahrer-Meisterschaftstitel weltweit eingefahren. Seit 2017 rundet der für die Tourenwagenkategorie TCR konzipierte Audi RS 3 LMS die Palette zur Einsteiger-Ebene hin ab, ein Jahr später folgte mit dem Audi R8 LMS GT4 ein idealer Rennwagen für den Einstieg in den GT-Sport. Seit 2019 erweitert der faszinierende und mit 640 PS leistungsstärkste Kundensport-Rennwagen Audi R8 LMS GT2 das Programm auf nunmehr vier Modelle.

Auch in Zukunft „Vorsprung durch Technik“

Audi fährt im Motorsport elektrisch und war in der Saison 2017/2018 der erste deutsche Automobilhersteller, der in der Formel E an den Start ging. Mit vier Siegen und insgesamt elf Podiumsplätzen holte Audi Sport ABT Schaeffler nach zwölf Rennen die Teammeisterschaft. Der Einsatz in der vollelektrischen Rennserie, die mit der Teilnahme weiterer Hersteller und Partner gerade einen Boom erlebt, bildet die elektrische Säule des Motorsport-Engagements.



Kontakte

Audi Kommunikation Motorsport

Daniel Schuster

Pressesprecher Formel E

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

Texte, Fotos, Videos

www.audi-mediacyenter.com

News online

Twitter	@audisport
Facebook	@AudiSport
Instagram	audisport
YouTube	Audi
Website	www.audi.com