

Fact Sheet XXL

SCHAEFFLER

DTM Budapest

2018. június 2-3.

5. és 6. futam

#DTMBudapest

Az eddig két pontszerző helyet zsákmányoló Schaeffler nagykövet,
Mike Rockenfeller a magyarországi DTM futamra utazik



i

A túraautók elitje +++ Budapest +++ Futamok +++ Csapatok +++
Versenyzők +++ Autók +++ Audi, mint partner +++ Ez a DTM +++ Interjú
az Igazgató Tanács tagjaival +++ Történelem: Schaeffler és a DTM +++
Schaeffler és a belső égésű motor +++ “A holnap mobilitása” stratégia
+++ Tények és számok +++ Versenypálya +++ Menetrend +++ Kapcsolatok

Szerkesztő bevezetője

A nagyszerű, hockenheimi DTM szezonnyitó után, melyen második helyezést ért el, Mike Rockenfeller nehéz hétvégével nézett szembe a Lausitzring-en. Az első futamon az Audi legjobb versenyzője, a márka nagykövete nem szerzett pontot. A második versenyben viszont a 8. helyezésig küzdött zöld-fehér Audi RS 5 DTM versenyautójával.

Mi, a Schaefflernél nagyon reméljük, hogy Rockynak sikerül visszatérnie az igazi versenyzésbe a következő, magyarországi eseményen. Ötödik alkalommal jár idén a Hungaroringen, és kétszer a negyedik helyen végzett, így épp csak lecsúszott a dobogóról. Szeretettel várunk mindenkit a DTM rendezvényeken. Ebben a brosrában összefoglaltuk a versenyt érintő legfontosabb információkat, tényeket és adatokat.



Jörg Walz
Alelnök Schaeffler Kommunikáció &
Schaeffler Főszerkesztő

Kapcsolat

Schaeffler Technologies AG & Co. KG
Kommunikation und Marketing
Schaeffler Automotive
Industriestr. 1–3, 91074 Herzogenaurach
presse@schaeffler.com, www.schaeffler.com

A túraautók *elitje*

A világ néhány legismertebb versenyzője száguld keresztül Európán igazán high-tech, több mint 500 lóerős versenyautókkal

A nemzetközileg is legnépszerűbbnek tekinthető túraautó bajnokság, amely az izgalmakban gazdag motorsportot a szórakoztatással köthette össze, 1984 óta egyre több rajongót hódít meg. Három felsőkategóriás német gyár száll szembe egymással egy magas fordulatszámú versenyben, egy lenyűgöző szezonban, heti két futamon, hat különböző országban, melyek a DTM versenyzőket vendégül látják – ennél többet nem is kívánhatunk a 2018-as szezonra.

Már a DTM kezdeti éveiben is támogatta a versenyzőket és a csapatokat a Schaeffler a motorsportról szerzett tudásával és a technikai ismereteivel, hogy hódoljon a technológia iránti szenvedélyének. 2011-ben a Schaeffler vállalat a nevét adta az Audi-hoz, és fontos sikereket értek el együtt, beleértve két bajnoki címet is. Idén a Schaeffler, az Audi, a Phoenix Racing, a Schaeffler Audi RS 5 DTM és Mike Rockenfeller fognak össze, hogy a siker garantált legyen.





Az egyik leglenyűgözőbb hely a Földön köszönhetően kivételes építészetének és jövőorientáltságának - ez **Budapest**

Város és emberek

Európa legszebb városainak listáján Budapest a top 10-ben szerepel. Ez cseppet sem meglepő, ha figyelembe vesszük elhelyezkedését a Duna mentén, az óváros és a Várnegyed szépségeit – Magyarország fővárosában rengeteg lélegzetelállító hely van. 1873-ban alapították Budapestet a korábban önálló városokként működő Buda, Óbuda és Pest egyesítésével – most pedig több mint 1,7 millió ember otthona, az Európai Unió tizedik legnépesebb városa.

1,752,000

lakosság száma

525 km² terület

Méltóságteljes A magyar Parlament épülete közvetlenül a Duna mellett helyezkedik el



Teret nyer az E-mobilitás

Budapest mindenek előtt történelmi és kulturális gazdagságáról ismert. A városban azonban modern élet is folyik. A “Budapest 2030 Hosszú távú Városi Fejlesztés Konceptió” kivitelezése elkezdődött - mely lényegében egy stratégia azzal a céllal, hogy Budapest állapotát hosszútávon fejlesszék –, és szerepel benne egy új, közös autóhasználaton alapuló ötlet 300 járművel, melyek harmada elektromos. A járműflottát a tervek szerint évente 100 elektromos autóval bővítik majd, és 2021-re kizárólag csak ezt a típust fogják használni.

Versenypálya

A Hungaroring fél órányi autóútra helyezkedik el Budapesttől észak-keletre. Mióta 1986-ban megnyitották, a pálya a Formula 1 Grand Prix otthona minden évben. A rekordtartó Lewis Hamilton 5 győzelemmel. A DTM 1988-ban került megrendezésre először a Hungaroringen. A venezuelai Johnny Cecotto nyerte akkor mindkét futamot. Hosszú szünet miatt a DTM nem tért ide vissza egészen 2014-ig. A Hungaroring kihívásokkal teli pálya: gyors kanyarok, több irányváltoztatás. Mivel az aszfalt még újnak számít, a versenyautók jól tapadnak.

Budapest
júniusban

24 °C

nappali
átlaghőmérséklet

12 °C

éjszakai
átlaghőmérséklet

8
óra napsütés / nap

10
nap eső / hó

További *futamok*

20 futam 6 európai országban – a 2018 DTM naptár bővebb, mint valaha volt az 1996-os szezon óta

1&2

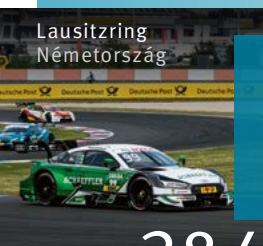
Rocky élen a versenyben

2018. május 5-6.

A második futamon elért második helyezéssel Mike Rockenfeller az Audi legjobb versenyzője volt a szezonnyitó hétvégén Hockenheimben. A versenyzők ranglistáján pedig a 3. helyezésen osztozott egy másik versenyzővel, akivel azonos összpontszámot érték el.



Hockenheim
Németország



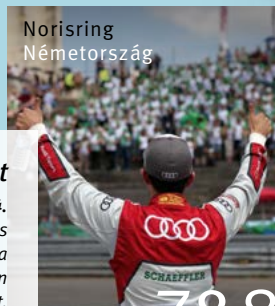
Lausitzring
Németország

Kármentés

2018. május 19-20.

Az Audi számára is nehéz hétvégén a Schaeffler versenyzőjének, Mike Rockenfellernek mégis sikerült eredményt elérnie, és pontot szereznie. Lausitzring második futamán Rocky a nyolcadik helyen végzett.

3&4

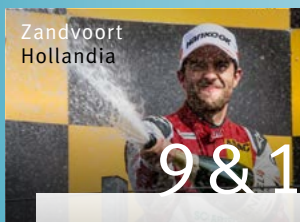


Norisring
Németország

Fénypont

2018. június 23-24.

Izgalmas városi verseny-érzés Norisringen – és fájdalmas emlékek Mike Rockenfeller számára: a múlt évben eltörte bal lábközépcsontját egy olyan balesetben, mely nem az ő hibájából történt.



Zandvoort
Hollandia

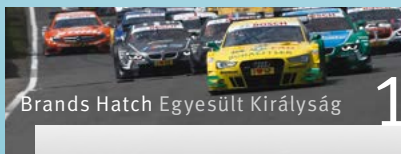
9&10

Rocky terepe

2018. július 14-15.

Zandvoort pályája közvetlenül az Északi tenger partján fekszik, itt ünnepelhetett már két győzelmet is a Schaeffler versenyzője, Mike Rockenfeller.

7&8



Brands Hatch Egyesült Királyság

11&12

Visszatérés

2018. augusztus 11-12.

Négy év szünet után a DTM ismét visszatér a motorsport szülőhazájába. A versenyeket a korábbiaktól eltérően ezúttal nem a rövidebb, hanem a nagy Grand Prix pályán tartják meg.



Misano Olaszország

13&14

Dupla premier

2018. augusztus 25-26.

A Misano World Circuit általában motorversenyeknek ad otthont, ám idén ezen a helyszínen bemutatkozik a DTM is. Rádásként a bajnokság életében itt rendezik meg az első éjszakai futamokat (melyek 22:20-kor kezdődnek majd).



Nosztalgia

2018. június 2-3.

A DTM 1988-ban debütált a Hungaroringen, még a Vasfüggöny idején. 2018-ban, a Budapest közeli pályán már 5. alkalommal rendezik meg a versenyt.

Budapest Magyarország

5&6

Versenyzők

Versenyző	Gyártó	Pont
1 Timo Glock (D)	BMW	72
2 Gary Paffett (GB)	Mercedes-Benz	71
3 Pascal Wehrlein (D)	Mercedes-Benz	39
4 Edoardo Mortara (CH)	Mercedes-Benz	37
5 Lucas Auer (A)	Mercedes-Benz	33
6 Paul di Resta (GB)	Mercedes-Benz	28
7 Marco Wittmann (D)	BMW	26
8 Philipp Eng (A)	BMW	26
9 Bruno Spengler (CDN)	BMW	23
10 Mike Rockenfeller (D)	Audi	22

Csapatok

Csapat	Pont
1 Mercedes-AMG Motorsport PETRONAS	110
2 BMW Team RMR	98
3 SILBERPFEIL Energy Mercedes-AMG Motorsport	70
5 Audi Sport Team Phoenix	33

Gyártók

Gyártó	Pont
1 Mercedes-Benz	212
2 BMW	164
3 Audi	52

15&16



Nürburgring
Németország

Régi ismerős

2018. szeptember 8-9.

A Nürburgring az egyetlen pálya, mely minden évben szerepel a DTM versenynaptárban az 1984-es nyitó szezon óta. A futamokat a rövid Grand Prix nyomvonalán tartják.

Spielberg Ausztria



Lenyűgöző természet

2018. szeptember 22-23.

A Red Bull Ring - korábban Österreichring-nek vagy gyakrabban A1-Ring-nek nevezett – pálya a DTM programsorozat részét képezi 2011 óta, és az idilli környezetéről híres.

17&18

19&20

Showdown

2018. október 13-14.

A nagy finálét nem lehet kihagyni: az elmúlt 15 szezonból 9-ben csak az utolsó versenyhétvégén dőlt el, ki kapja a DTM-győztes címet.

Hockenheim Németország



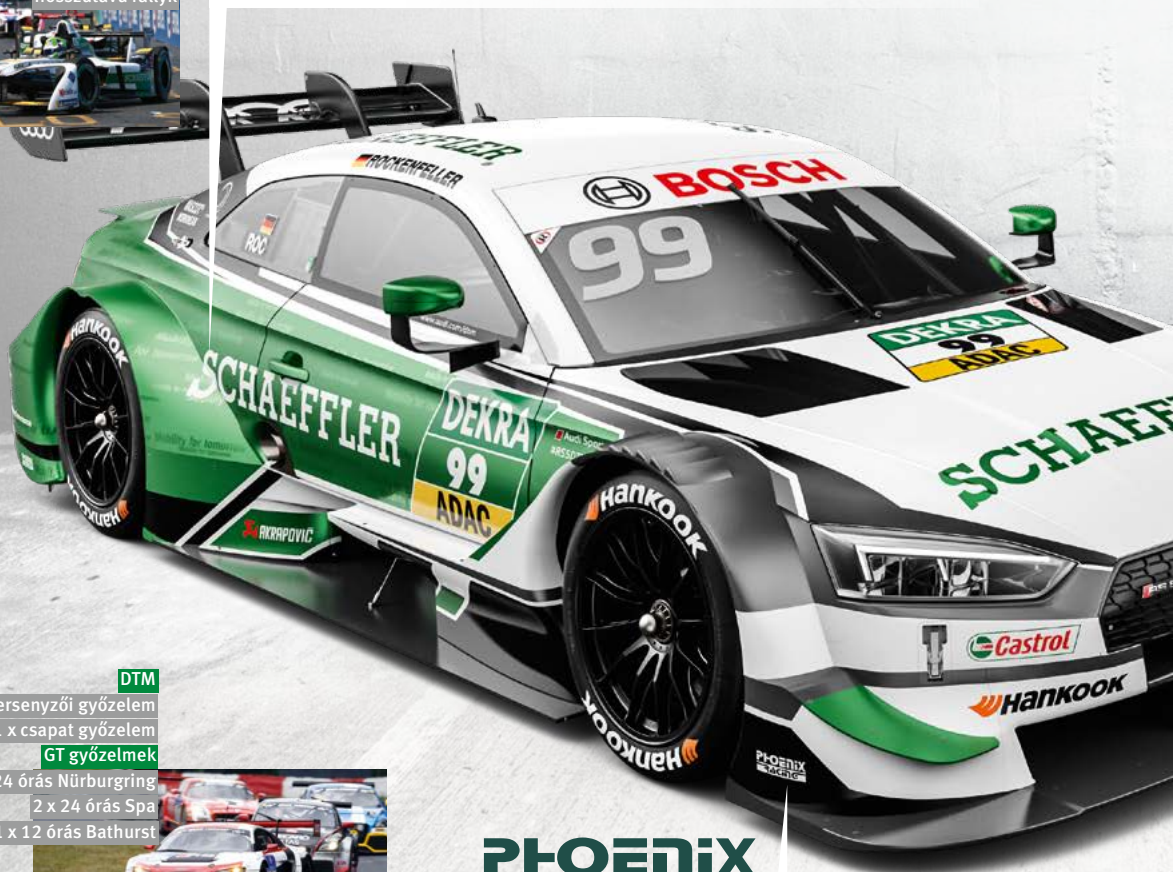
Egy kellemes *kvintett*

A **Schaeffler**, mint prémium kategóriás partner, a gyártó **Audi**, a háttér csapat, a **Phoenix Racing**, a versenyző **Mike Rockenfeller** és a **Schaeffler Audi RS 5 DTM** versenyautó – ezek a játékosok összefogtak, hogy pontokat szerezzenek, trófeákat nyerjenek a 2018-as DTM szezonban

Címek és győzelmek
győzelemsorozatok,
mint például:
DTM, Formula E,
WEC, 24 órás Le Mans,
24 órás Nürburgring,
Dakar Rally és
hosszútávú rallyk

SCHAEFFLER

Innovatív technológiai csapat +++ Motorsport, egy technológiai platform az út és a verseny között +++ Az 1980-as évek óta támogatója a DTM csapatoknak és versenyzőknek +++ A Schaeffler az Audi névadó szponzora 2011 óta +++ A bajnoki cím győztes Formula E csapat erőátviteli technológiájáért felelős



DTM
2x versenyzői győzelem
1 x csapat győzelem
GT győzelmek
4 x 24 órás Nürburgring
2 x 24 órás Spa
1 x 12 órás Bathurst



PHOENIX
RACING

1999-ben alakult +++ Központja: Meuspath, közvetlenül a Nürburgring-nél +++ DTM futamok aktív szereplője 2000 óta, az Audi gyári csapataként 2006 óta +++ A Phoenix nyerte a DTM Bajnokságot 2011-ben és 2013-ban +++ A GT versenyzés a másik területük, melyben nagy sikereket értek el: 4 győzelem a 24 órás Nürburgring versenyen



Auto Union DKW F89 1950
Kosárban vezetett INA tűgörgős csapágy



Audi A4 1995-től
Szabadonfutó generátor szíjfértárcsa



Audi A5 Sportback 2007-től
Thermomenedzsment Module



Audi SQ7 2016-től
Elektromechanikus kanyarstabilizátor

A gyár az 1980-as évektől kezdve elköteleződött, aktívan részt vesz a motorsportban +++ Az 1990-es évektől aktív a DTM-ben +++ A 2004-es szezonban tért vissza gyári támogatással +++ Szerepet vállal még a Formula E, a GT és TCR, illetve rallycross versenyeken+++ Hosszú távú partnere a Schaefflernek az autóiipari termelésben +++ Balra: példák Schaeffler technológia használatára az Audinál

Formula E

1 x versenyzői győzelem

WEC

2 x versenyzői világbajnoki győzelem

2 x gyártói világbajnoki győzelem

13 x 24 órás Le Mans győzelem

DTM/Super Touring Cars

10 x versenyzői győzelem (DTM)

4 x gyártói győzelem (DTM)

12 x versenyzői győzelem (STW)

8 x gyártói győzelem (STW)

Rally

2 x versenyzői világbajnoki győzelem

2 x gyártói világbajnoki győzelem

Mike Rockenfeller

Születési datum: 1983. október 31.

Születési hely: Neuwied (D)

Lakhely: Landschlacht (CH)

Magasság: 1,75 m

Testsúly: 68 kg

Karosszéria

CFRP-Monocoque integrált biztonsági tankkal

Motor

V8-as benzines szívómotor,
4 szelep hengerenként

Erőátvitel

4-tárcsás CFRP kuplung,
Fél-automata 6-fokozatú váltó

Felfüggesztés

Független felfüggesztés elöl és hátul,
dupla lengőkar, tolórudas rendszer

Schaeffler Audi RS 5 DTM

5.010 mm **hosszúság**

1.950 mm **szélesség**

1.150 mm **magasság**

1.115 kg
súly vezetővel együtt

> 500 lóerő
teljesítmény

275 km/h
maximum sebesség

2004	1. Porsche Carrera Kupa
2006	1. 24 órás Nürburgring
2008	1. Le Mans-i sorozat
2010	1. 24 órás Le Mans
2013	1. DTM



Ez a *DTM*

A DTM egyre több rajongót gyűjtött az elmúlt 3 évtizedben, köszönhetően a szervezőknek és a kormányzati támogatásnak, akik mind azon dolgoznak, hogy a népszerű túraautó sorozat még vonzóbbá és izgalmasabbá váljon minden egyes új ötlettel. A sport és a technikai aspektusok elegye az, ami meghatározza a DTM-et

Versenyformátum

Szabadedzés

30 perc

Kvalifikáció

20 perc

Futam

55 perc + 1 kör

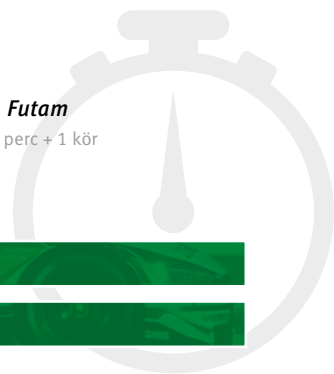
PÉNTEK



SZOMBAT



VASÁRNAP



Box kiállítás



1

box-kiállítás
futamonként

9

szerező (max.),
1 kerékkulcs oldalanként

4

gumi
cserélhető

A versenyző

dönti el
mikor áll ki a boxba

Aerodinamika

2017



1

Az első keréknél eltávolítottak egy légtérelőt



2

Az oldalsó panelt és a jármű aljának burkolatát módosították

2018



3

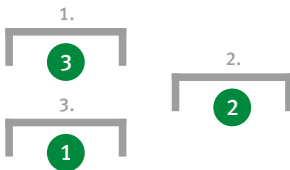
A hátsó keréknél eltávolították a légtérelőt



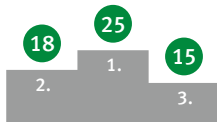
a 25 százalékkal kevesebb leszorító erő eredménye: több látvány a rajongóknak

Pontok

Kvalifikáció



Verseny



Rádiókapcsolat



Laurent Fedacou
Versenymérnök (boxban)

engedélyezett
nem engedélyezett¹

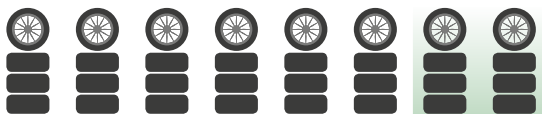


Mike Rockenfeller
Versenyző (autóban)

¹ kivétel: biztonsággal kapcsolatos információk, veszélyes helyzetek, boxutca

Gumik

8 szett normál gumi az egész hétvégére
(+ 6 szett a nedves aszfaltra)



Gumimelegítő
paplanok: tilos a
normál gumik esetében

2 szettet le kell adni a
szombati szabadedzés után
→ így előzik meg, hogy
spóroljanak a gumikkal a
csapatok



Matthias Zink (balra), a Schaeffler AG Igazgató Tanácsának Elnökhelyettese és a Technológiáért felelős Igazgató és Prof. Peter Gutzmer (jobbra), a Schaeffler AG Autóipari Üzletágért felelős Igazgatója adott interjút

3

kérdés ...

... Prof. Peter Gutzmer és Matthias Zink felé

Már az 1980-as években indultak a Schaeffler vállalat LuK márkanevével felcímkézett autók a DTM-ben, 2011 óta pedig egy teljesen Schaeffler-színekbe burkolt Audi kelt feltűnést. Mi a célja ennek az elkötelezettségnek?

Peter Gutzmer: „A Schaeffler mindig is az innovációra törekvők közé tartozott. Mintegy három évtizeddel ezelőtt elkötelezettségünket kiterjesztettük a gyárakból a versenypályákra is, annak érdekében, hogy bemutassuk márkáinkat a motorsport versenykörnyezetében. Nemcsak a DTM-ben, hanem más motorsportágakban is, mint például a rally sportban, számos járművön megjelentek a Schaeffler-márkák, az LuK, az FAG és az INA logói. Napjainkban márkaértékeinket a „OneSchaeffler” vezérgondolat alatt adjuk át a motorsportban. Továbbá a motorsportban nemcsak termékeink versenyképességét mutathatjuk be, hanem a fiatal mérnökeink hozzáértését és tudását is, akik egyébként egyre gyakrabban kamatoztatják nálunk a Formula Student mérnöki dizájn versenyen szerzett tapasztalataikat.”

A technológia témáját szóba hozva: a versenyautók és a szériaautók technológiája gyakran nincs is olyan távol egymástól. Hogyan profitál egymásból a két terület?

Matthias Zink: „A motorsport komplexitása és fejlődési üteme megkívánja a lényegre való összpontosítást, mérnökeinktől a pontosan, időre kivitelezhető megoldásokat. A motorsport ösztönzi a csapatszellemet is. Ez pedig ösztönzően hat a Schaefflerre, mint globális autóipari és ipari beszállító mindennapi munkájára is.

A Team Audi Sport ABT hivatalos technológiai partnereként a Schaeffler aktív szerepet vállal a Formula E elektromos verseny szériájában is. Ez egy teljesen különböző terület az erőátvitel szempontjából. A belsőégésű motorok és az elektromobilitás – hogy férnek meg a portfóliójukban?

Peter Gutzmer: „Az elektro-mobilitás a jövőnk, de azt mondják, az elektro-mobilitás a belső égésű motorok jövője is egyben. Több tanulmány is arra jutott, hogy nem fogjuk elérni a kívánt célokat 2050-re csupán akkumulátor alapú elektrizálással. A teljes rendszer szemszögéből nézve, ez csak akkor lesz lehetséges, ha CO₂ semleges energiahordozókat hozunk létre megújuló energiaforrások használatával, mindez pedig elérhető a belső égésű motorok rendszerével is. A jövőben személyes, egyéni mobilitásunkat a hibridek, a hatékony belsőégésű motor és az elektromos erőátvitel összehangolása határozza majd meg.

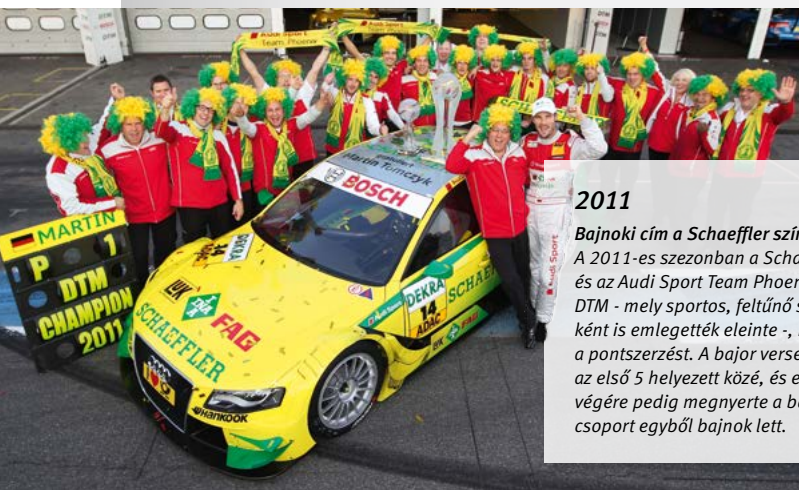
Bajnok születik

A kis matricáktól a teljes jármű márkajellé alakításáig – a Schaeffler folyamatosan növelte, erősítette elkötelezettségét a DTM irányába az elmúlt 30 évben. A versenyben elért sikerek bebizonyították a vállalat kulcsfontosságú szerepét



A kezdetek

A Schaeffler LuK márkájának logója Kurt Thiim versenyautóján és ruháján tűnt fel először. Az első versenyen, 1986-ban Zolderben a dán újonc a második helyről tört előre a győzelemért. A szezon végén, Thiim megnyerte a bajnoki címet. A következő DTM szezonokban az LuK, INA és az FAG logók több autón is feltűntek, mint például az Alpina, Audi, BMW, Ford, Mercedes-Benz és az Opel – és természetesen versenyzőik ruháján is szerepeltek a márkajelzések.



2011

Bajnoki cím a Schaeffler színeiben

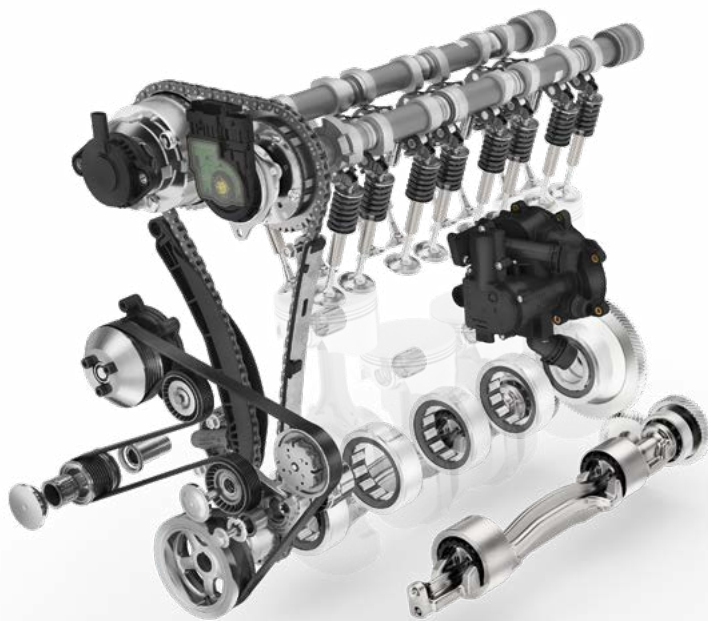
A 2011-es szezonban a Schaeffler elköteleződését egy irányba koncentrált, és az Audi Sport Team Phoenix névadó szponzora lett. A Schaeffler Audi A4 DTM - mely sportos, feltűnő színekben versenyez és "Caipirinha express"-ként is emlegették eleinte -, illetve a versenyző, Martin Tomczyk garantálták a pontszerzést. A bajor versenyző a szezon mind a tíz futamán bekerült az első 5 helyezett közé, és egymás után 3 győzelmet is aratott. A szezon végére pedig megnyerte a bajnoki címet. A DTM-ben debütálva a Schaeffler-csoport egyből bajnok lett.

2013

A kiváló eredmény ismétlése

2013-ban a Schaeffler versenyzője Mike Rockenfeller volt. Már második futamán megszerezte az első győzelmét, és átvette a szezon vezetését. A második győzelmét Moszkvában aratta, ez a futam előzetes képet nyújtott a bajnoki címért való küzdelemről, melyet végül a BMW pilótájával, Bruno Spengler-rel vívott meg Rocky. A zandvoort-i futam után Rockenfellert már senki sem tudta felülmúlni az összetett pontversenyben.





Hatékonyan a jövőbe

A közeljövőben, 2030-ra, a Schaeffler szakértőinek előrejelzése szerint az új járművek 70 százaléka – a hibrid modelleket is beleértve – belső égésű motorral lesz ellátva. A jövőbeli emissziós célokat tekintve, a legfontosabb, hogy a változásokhoz illeszkedő erőátviteli technológiát dolgozzanak ki

Globálisan aktív autóipari beszállítóként világos, hogy a “vagy-vagy” filozófia nem lesz elég hatékony a holnap mobilitásához vezető úton. “A siker kulcsa a szisztematikus gondolkodásban és ügyességben rejlik, abban, hogy egyszerre két kézzel dolgozzunk. Ez azt jelenti, hogy folytatni kell a jelenlegi fejlődést, miközben új áttöréseket is el kell érni” – emeli ki Prof. Peter Gutzmer, a Schaeffler AG Igazgató Tanácsának Elnök helyettese és a Technológiáért felelős Igazgatója.

Ami a további fejlődést illeti, azok a dolog, melyek működőképesek, beváltak - például a motorokhoz kifejlesztett gördülőcsapágy és az alacsony súrlódást biztosító váltók, illetve az állítható elektromechanikus vezérlő rendszerek, mint az UniAir szabályozható elektrohidraulikus szelepvézellése, és az elektromechanikus vezérműtengely-szabályzók, vagy a VCR rendszerek – mind további fejlődési lehetőségeket rejtenek

magukban. Egy másik vonzó és hatékony technológia, melyet a Schaeffler tesz, a 3 hengeres motor az úgynevezett görgős henger deaktiválással, amely minden negyedik körben másikat kapcsol ki. Ez az a pont, ahol felhasználták a Schaeffler kettőtömegű lendkerekeit is, melyek inga-típusú csillapítóval vannak ellátva a vibráció elnyelése érdekében – ez is egy olyan találmány, mely évek óta felel a tökéletesen simán futó belső égésű motorok erőátviteléért több konfigurációban is. Ezen kívül ez teszi lehetővé azt is, hogy alacsony fordulatszámon vezethessünk, még nagyobb teljesítmény mellett.

45 százalékos hatékonyság

A folyamatos fejlesztések ellenére azonban az is nyilvánvaló, hogy a belső égésű motorok erőátvitelének további elektromosítása nélkül nem érhetőek el a kitűzött emissziós limitek a jövőben. A Schaeffler ehhez kapcsolódóan már

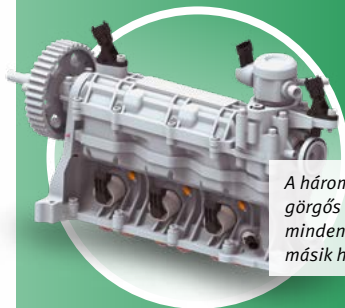
kifejlesztett több termelési megoldást is, kezdve a Thermomenedzsmment-modultól, a belső égésű motorokon át, az elektromos kuplungrendszeren keresztül a 48V-os és hibrid technológiáig.

2030-ban a Schaeffler előrejelzése szerint az úgynevezett P0 hibridek – melyekben az elektromos motor és a belső égésű motor főtengelyét egy láncsal kapcsolják össze – száma eléri a 20 millió darabot. Ezek a hajtásláncú indító-generátorok teszik lehetővé, hogy visszanyerjék a fék-energiát, majd kisméretű, költséghatékony lítium-ion akkumulátorban tárolják. Az így nyert energia felhasználható a start-stop rendszerben a motor újraindítására, lejtmenetben, vagy a gyorsulás elősegítésére. Hogy működjön a dinamikus váltás a különböző módok között, a Schaeffler – egyebek mellett – kidolgozta az elektromosan működtetett aktív hajtáslánc-feszítőt. A Schaeffler elvárásai szerint ezekkel a technológiákkal reálisan 45 százalékra növelhető a benzin motorok hatékonysága. Ezzel a modern dízelek szintjére hoznák a hatékonyságot.

Egy fontos szemszög a hatékonyságot illetően, hogy a Schaeffler nemcsak az erőátvitel használatával, hanem a mobilitás egész energialáncával foglalkozik: a „forrástól” a kerekekig. Az emisszióval kapcsolatban fontos, hogy a belsőégésű motorok már nem állnak olyan távol az elektromos motoroktól, ha a jelenlegi elemzéseket vesszük figyelembe, melyek szerint jelenlegi villamosenergia-fogyasztás a fosszilis tüzelőanyagok 44 százalékát jelenti az EU-ban. De még az sem jelentené feltétlenül a belső égésű motor végét, ha az elektromosságot sikerülne teljes mértékben megújuló forrásokból biztosítani. A zöld elektromossággal előállított szintetikus tüzelőanyagok égése nyomán alacsony az emisszió, és CO₂-semleges is a folyamat. A szintetikus üzemanyagok hasonló számú járművet érintenek, mint a fosszilis tüzelőanyagok, és könnyedén értékesíthetők a meglévő töltőállomásokon.

„A siker szempontjából döntő fontosságú a hajtómű holisztikus megközelítése, az elektromos motor, a belső égésű motor és a kapcsolódó infrastruktúra összehangolása” - emeli ki Matthias Zink. “Az elektromos mobilitással, valamint a motor- és sebességváltó rendszerekkel, illetve a karosszériával kapcsolatos szakértelme a Schaefflert kiváló pozícióba helyezi.”

Több hatékonyság – innovatív technológiák a Schaefflertől



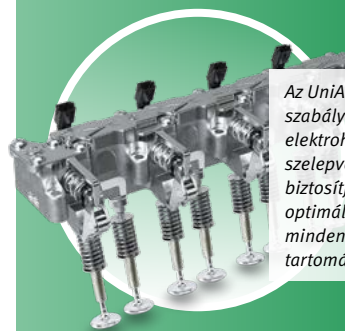
A háromhengeres motor görgős henger deaktiválójával minden negyedik körben másik hengert kapcsol ki



Az elektromechanikus vezérműtengely-szabályzó egysége gyorsabb szabályozási lehetőséget biztosít, mint a hidraulikus rendszerek



Az elektromechanikus hajtáslánc-feszítők lehetővé teszik a motor működési módjainak dinamikus változtatását



Az UniAir teljesen szabályozható elektrohidraulikus szelepvézellő rendszere biztosítja az égéstérbe jutó optimális levegőmennyiséget minden működési tartományban

A holnap *mobilitása*

A Schaeffler DNS-ének része volt mindig is az innováció, egészen a vállalat megalakulása óta. A szerteágazó és interdiszciplináris gondolkodásmód része a programjának

**“A progresszív éghajlatváltozás,
a növekvő urbanizáció és
a globalizáció, valamint
a digitalizálás jelentős hatással
lesz életünkre és munkánkra.
Ez különösen érvényes a
mobilitás területére”**

Klaus Rosenfeld,
Vezérigazgató Schaeffler AG

A Schaeffler híres arról, hogy az innovációt vezető gyártóként olyan technológiák széles skáláját nyújtja, melyekben kiemelt szerepet kap az üzemanyag-kímélő, környezetbarát és biztonságosabb közlekedés. Ezenkívül a vállalat vonatoknak, repülőgépeknek, szélturbináknak és sok más ipari szektor számára is kínál termékeket. A Schaeffler mindenütt megtalálható, ahol mozgás van. És a mozgás egyet jelent a mobilitással. A kihívások, melyekkel a holnap mobilitásának kell szembenéznie, óriásiak. Ezért is kötelezte el magát a Schaeffler a holisztikus „holnap mobilitása” stratégia mellett, hogy fenntartható megoldásokat találjon a holnap világa számára.



Rövid információk



Mike Rockenfeller

🌐 mike-rockenfeller.de
📘 mikerockenfeller
🐦 @m_rockenfeller
📧 mike_rockenfeller

Schaeffler Audi RS 5 DTM

Karoszszeria

CFRP-Monocoque integrált biztonsági tankkal, CFRP gyűrődési zónák oldalt, elöl és hátul

Motor

V8 benzines szívómotor, 4 szelep hengerenként, 4.000 köbcentis lökettérfogat, több mint 500 lóerő

Erőátvitel

Hátsókerek meghajtás, 4-tárcsás CFRP kuplung, Fél-automata 6-sebességes váltó paddle shift-tel (kormányon lévő fűlekkel), állítható lamellás differenciálzárral

Futómű

Független kerékfelfüggesztés elöl és hátul, kettős keresztengőkaros felfüggesztés, tolrudas rugó/csillapító egységgel

Súly

1.115 kg (vezetővel együtt)

Méretek

Hossz 5.010 mm, szélesség 1.950 mm, magasság 1.150 mm

Rockenfeller és a DTM



285 km/h
Maximum sebesség

3. generáció
1. 2013,
2. 2014,
3. 2017

2.8 másodperc
0-ról 100 km/h-ra gyorsulásnál

Schaeffler számokban

> 90.000
munkatárs világszerte

14 millárd euró
árbevétel 2017-ben

2.400
bejelentett szabadalom 2017-ben

26.000
aktív szabadalom és szabadalmi bejelentés

170
telephely 50 országban

75
gyár világszerte

60
Schaeffler alkatrész az autókban világszerte (átlag)

18
kutatási és fejlesztési központ világszerte

Schaeffler és a DTM (2011–2018)



A versenypálya

Hungaroring

SCHAEFFLER



4,381 m

Pálya hossza

- 1 Rajt/Cél
- 2 Boxutca
- 3 Médiaközpont
- 4 Audi Vendéglátás

Menetrend

PÉNTEK, JÚNIUS 1.

12:40 – 14:05	FIA Formula-3 Európa bajnokság	1. & 2. szabadedzés
14:20 – 14:50	Audi Sport Seyffarth R8 LMS Kupa	1. szabadedzés
16:05 – 16:35	DTM	1. szabadedzés
16:55 – 17:25	Audi Sport Seyffarth R8 LMS Kupa	1. szabadedzés
17:40 – 18:00	FIA Formula-3 Európa bajnokság	1. kvalifikáció

SZOMBAT, JÚNIUS 2.

08:35 – 09:05	DTM	2. szabadedzés
09:25 – 09:55	Audi Sport Seyffarth R8 LMS Kupa	1. kvalifikáció
10:25 – 11:00	FIA Formula-3 Európa bajnokság	1. futam
11:20 – 11:40	DTM	1. kvalifikáció
13:33 – 14:28	DTM	1. futam
15:25 – 15:55	Audi Sport Seyffarth R8 LMS Kupa	1. futam
16:15 – 16:35	FIA Formula-3 Európa bajnokság	2. kvalifikáció

VASÁRNPAP, JÚNIUS 3.

08:30 – 09:00	DTM	3. szabadedzés
09:25 – 09:55	Audi Sport Seyffarth R8 LMS Kupa	2. kvalifikáció
10:25 – 11:00	FIA Formula-3 Európa bajnokság	2. futam
11:20 – 11:40	DTM	2. kvalifikáció
13:33 – 14:28	DTM	2. futam
15:10 – 15:40	Audi Sport Seyffarth R8 LMS Kupa	2. futam
16:10 – 16:45	FIA Formula-3 Európa bajnokság	3. futam



Schaeffler

- f schaefflergroup
- @schaefflergroup
- schaeffler.com
- SchaefflerGlobal

Audi Sport

- f AudiSport
- @audisport
- audi.com/dtm
- audisport

Phoenix Racing

- f Phoenix.Racing.GmbH
- @phoenix_racing
- phoenix-racing.de
- phoenixracing_

DTM

- f DTM
- @dtm
- dtm.com
- DTM
- dtm_pics



Tudj meg többet
„a holnap mobilitása”-ról