

FACT SHEET XXL

DTM 2017

SCHAEFFLER

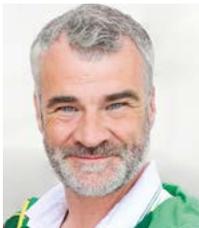
Mike Rockenfeller im Schaeffler-Audi

Kampfstark!

Nach einer abwechslungsreichen DTM-Saison belegt Schaeffler-Botschafter Mike Rockenfeller den vierten Gesamtrang



Editorial



Jörg Walz
Leiter Kommunikation
und Marketing
Schaeffler Automotive

Ich kann mich noch genau an die Anfangsjahre der DTM erinnern, als ambitionierte Amateurfahrer mit ihren teilweise in der eigenen Garage aufgebauten Rennwagen auf so spektakulären Strecken wie den Flugplatzkursen in Diepholz oder Mainz-Finthen ihr Bestes gaben.

Schon in dieser Zeit unterstützte Schaeffler mit der Produktmarke LuK manch Team und Fahrer. Längst hat sich die Serie zu einer absoluten Topadresse im europäischen Motorsport entwickelt, die Tourenwagensport auf höchstem Niveau bietet. Mit Audi, BMW und Mercedes sind seit Jahren drei deutsche Premiumhersteller engagiert. Hochprofessionelle Teams und einige der besten Fahrer der Welt liefern sich packende Kämpfe. Seit 2011 ist Schaeffler mit einem eigenen Rennwagen in der DTM unterwegs. Schon in der Debütsaison sowie im Jahr 2013 feierten wir jeweils den Gewinn des Fahrertitels. Auch 2017 hatte unser Pilot Mike Rockenfeller im Schaeffler Audi RS 5 DTM bis zum letzten Rennen die Chance, Champion zu werden. Warum letztendlich nur ein paar Punkte zum Triumph fehlten sowie weitere Geschichten rund um die DTM und das Engagement von Schaeffler lesen Sie auf den kommenden 64 Seiten. Ich wünsche Ihnen dabei viel Vergnügen.

Inhalt

- 2 Schaeffler und die DTM
- 4 Erfolgjahre in Bildern
- 10 DTM-Neuerungen
- 12 Der Schaeffler Audi RS 5 DTM
- 14 Audi Sport Team Phoenix
- 15 Mike Rockenfeller
- 16 Alle Rennen und Ergebnisse 2017
- 54 Doppelinterview mit Vorständen
- 56 Schaeffler im Motorsport
- 58 Zukunft des Verbrennungsmotors
- 60 Schaeffler und Audi
- 62 Das Unternehmen Schaeffler
- 64 Daten & Fakten zu Schaeffler und der DTM



Treuer Schaeffler-Botschafter Mike Rockenfeller startete 2017 bereits zum sechsten Mal in Folge in den Schaeffler-Farben

Motorsport der *Extraklasse*

Die DTM ist seit mehr als 30 Jahren die Tourenwagensport-Adresse Nummer eins. Die deutschen Hersteller Audi, BMW und Mercedes-Benz sowie namhafte Fahrer kämpfen um Platzierungen und Punkte im Tausendstelbereich

1983 entstand die Idee einer neuen Tourenwagenserie. Der Clou: Im Gegensatz zu anderen Meisterschaften wurden die Teilnehmer nicht in verschiedene Klassen eingeteilt. Wer als Erster im Ziel ankam, war auch Sieger. Ein transparentes Konzept, das auch schon in der französischen Tourenwagenmeisterschaft funktionierte. Was dann 1984 als Deutsche Produktionswagen-Meisterschaft begann, entwickelte sich über mehr als drei Jahrzehnte zur wichtigsten internationalen Tourenwagenserie DTM.

2017 markierte für die DTM ein ganz besonderes Jahr: Erstmals hatten die Fans die Möglichkeit, die Arbeit der Teams hautnah zu erleben. Drei Boxen standen offen und erlaubten einen Blick ins Allerheiligste – und das auch während der meisten Sessions. Ein weiterer Schritt, die DTM so fanfreundlich wie möglich zu gestalten.

Ein enges Reglement sorgt seit Jahren für einen sportlichen Schlagabtausch auf Augenhöhe. Die 18 Fahrzeuge mit jeweils rund 500 PS wurden von Top-Piloten aus zehn Nationen gesteuert – unter ihnen sechs Champions wie zum Beispiel der langjährige Schaeffler-Botschafter und Meister aus dem Jahr 2013, Mike Rockenfeller. In einer von Audi dominierten Saison krönte sich René Rast zum neuen Titelträger. Rocky hatte bis zum letzten Rennen ebenfalls noch eine Chance auf die

DTM-Krone, belegte dann auch dank insgesamt sechs Podestplätzen einen guten vierten Gesamtrang.

Attraktiv für Fans und Partner

Wie gewohnt wurden bei jeder Veranstaltung zwei Rennen ausgetragen. Allerdings – und auch das war neu – nun zwei gleich lange. Jeder der 18 Wertungsläufe führte in der Saison 2017 über die Dauer von 55 Minuten plus eine Runde.

Schaeffler unterstützte schon in den ersten Jahren der DTM Fahrer und Teams. Aufkleber der Produktmarke LuK prangten auf Overalls und Fahrzeugen. 2011 bündelte der Technologiekonzern sein Engagement, wurde Namensgeber des Schaeffler-Audi und feierte durchschlagende Erfolge. Gleich im Premierenjahr gewann Martin Tomczyk den Titel. 2013 gelang Mike Rockenfeller Gleiches. ■

Flagge zeigen



Erkennungswert Auf der Frontschürze des Audi A4 DTM von Mattias Ekström im Jahr 2007 ist das Logo der Schaeffler-Produktmarke LuK angebracht

„Motorsport emotionalisiert und verbindet insbesondere im Erfolgsfall“, so Prof. Peter Gutzmer, Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands und Technologie-Vorstand von Schaeffler. „Der Motorsport genießt bei Schaeffler und den Schaeffler-Produktmarken traditionell einen besonderen Stellenwert – so wie es sich für ein innovationsgetriebenes Technologieunternehmen gehört.“ Die Tradition des langjährigen Engagements in der DTM beginnt bereits Mitte der 1980er-Jahre. Das LuK-Logo prangt unter anderem auf dem Rover Vitesse von Kurt Thiim. Beim ersten Rennen 1986 in Zolder rast der dänische Rookie vom zweiten Startplatz zum Sieg. Erster Triumph für ein Fahrzeug mit LuK-Branding. Am Ende der Saison gewinnt Thiim sogar den Titel. In den kommenden DTM-Jahren sind auf vielen weiteren Autos der Marken Alpina, Audi, BMW, Ford, Mercedes-Benz und Opel sowie auf Overalls von deren Fahrern die Logos von INA und LuK zu sehen – so unter anderem 2007 bei Champion Mattias Ekström und Audi-Markenkollege Mike Rockenfeller. ■

1 Meisterfahrzeug von 1986 Der Rover Vitesse von Kurt Thiim beim wilden Drift

2 Gute, alte Zeit Peter Oberndorfer (links) und Christian Danner vor rund 30 DTM-Jahren im Smalltalk



Markenhistorie von Schaeffler in der DTM

Der Weg der Produktmarken LuK, INA und FAG zur Dachmarke Schaeffler

1986



1987



1988



1989



2007



2013



2017



Saison 2011



Grün-gelbe Überraschung

Farbige Feier Das Audi Sport Team Phoenix mit Teamchef Ernst Moser und Fahrer Martin Tomczyk ist DTM-Champion 2011

Zur Saison 2011 bündelt Schaeffler seine Engagements und wird Namenspatre eines kompletten Rennautos des Audi Sport Team Phoenix. Die Optik: auffällig. Die Performance: auffällig schnell. Aus dem anfangs in der Szene noch liebevoll „Caipirinha-Express“ getauften Schaeffler Audi A4 DTM wird ehrfurchtsvoll „der Schaeffler-Audi“. Entsprechend dem Reglement starten alle Piloten mit Fahrzeugen der Baujahre 2008 und 2009. Der Schaeffler-Audi ist eines der älteren Modelle. Für Pilot Martin Tomczyk keinesfalls ein Nachteil, sondern vielmehr eine Herausforderung. Der 29-jährige Bayer sorgt für den größten Coup in der jüngeren DTM-Geschichte, denn mit ihm wird erstmals ein Fahrer eines „Jahreswagens“ Champion. Und wie: Tomczyk belegt in allen zehn Saisonrennen einen Platz unter den Top Fünf, feiert dabei drei Siege. Sein Erfolg ist auch gleichzeitig ein großer Triumph für den Gesamtkonzern Schaeffler: Champion im DTM-Debütjahr. ■

- 1 Glücksmoment In Valencia, ein Rennen vor Saisonende, gelingt Martin Tomczyk sein Meisterstück
- 2 Siegertyp Schaeffler-Pilot Martin Tomczyk dominiert die Saison nach Belieben

Endstand Fahrerwertung

Pl.	Fahrer/Team	Punkte
1	Martin Tomczyk (D) Phoenix Racing, Audi	72
2	Mattias Ekström (S) ABT Sportsline, Audi	52
3	Bruno Spengler (CDN) HWA, Mercedes-Benz	51
4	Timo Scheider (D) ABT Sportsline, Audi	36
5	Jamie Green (GB) HWA, Mercedes-Benz	35
6	Mike Rockenfeller (D) ABT Sportsline, Audi	31
7	Gary Paffett (GB) HWA, Mercedes-Benz	25
8	Ralf Schumacher (D) HWA, Mercedes-Benz	21
9	Edoardo Mortara (I) Team Rosberg, Audi	21
10	Oliver Jarvis (GB) ABT Sportsline, Audi	14

Endstand Teamwertung

Pl.	Team	Punkte
1	ABT Sportsline, Audi	85
2	HWA, Mercedes-Benz	76
3	Phoenix Racing, Audi	72





Er lebe hoch Mike Rockenfeller feiert in seinem siebten DTM-Jahr den ersten Titelgewinn

Wiederholungstäter

1 Nicht zu übersehen Der grün-gelbe Audi RS 5 DTM von Mike Rockenfeller sticht im Feld der DTM 2013 hervor

2 Stolz auf „seinen“ Champion Prof. Peter Gutzmer, Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands und Technologie-Vorstand von Schaeffler, mit Meisterschal



Der Sport-Volksmund sagt, dass einen ersten Titel zu gewinnen nicht schwierig sei. Diesen Erfolg noch einmal zu bestätigen aber umso mehr. Nach Martin Tomczyk's Wechsel zu BMW schnappt sich Schaeffler in der DTM 2012 mit Mike Rockenfeller einen verheißungsvollen Youngster als Piloten. Mit Gesamtrang vier bestätigte dieser die in ihn gesteckten Hoffnungen bereits. Never change a winning team – auch 2013 bilden Schaeffler, Rockenfeller und das Audi Sport Team Phoenix ein angriffslustiges Trio. Schon beim zweiten Rennen in Brands Hatch feiert Rocky den ersten Saisonsieg und übernimmt die Tabellenführung. Fortan liefert er sich mit Titelverteidiger Bruno Spengler einen packenden Zweikampf. Die Vorentscheidung zugunsten des Schaeffler-Piloten fällt mit Sieg Nummer zwei in Moskau. Bereits nach dem vorletzten Rennen in Zandvoort ist Rockenfeller nicht mehr von Gesamtrang eins zu verdrängen. Zweiter Titel für Schaeffler im dritten Jahr als Fahrzeugsponsor und Sieg für das Audi Sport Team Phoenix in der Teamwertung. ■

Endstand Fahrerwertung

Pl.	Fahrer/Team	Punkte
1	Mike Rockenfeller (D) Phoenix Racing, Audi	142
2	Augusto Farfus (BR) BMW Team RBM, BMW	116
3	Bruno Spengler (CDN) BMW Team Schnitzer, BMW	82
4	Christian Vietoris (D) HWA, Mercedes-Benz	77
5	Robert Wickens (CDN) HWA, Mercedes-Benz	70
6	Gary Paffett (GB) HWA, Mercedes-Benz	69
7	Mattias Ekström (S) ABT Sportsline, Audi	68
8	Marco Wittmann (D) BMW Team MTEK, BMW	49
9	Timo Glock (D) BMW Team MTEK, BMW	40
10	Timo Scheider (D) ABT Sportsline, Audi	37

Endstand Markenwertung

Pl.	Marke	Punkte
1	BMW	369
2	Audi	347
3	Mercedes-Benz	266

Endstand Teamwertung

Pl.	Team	Punkte
1	Phoenix Racing, Audi	161
2	BMW Team RBM, BMW	148
3	HWA, Mercedes-Benz	147

Neuerungen 2017

Die DTM-Saison 2017 hielt einige Änderungen bereit: Neben der Öffnung der Teamboxen für die Fans haben die Organisatoren auch das technische und das sportliche Reglement verfeinert, um die Serie so spannend und gleichzeitig so transparent wie möglich zu gestalten. Besonders die Fähigkeiten der Fahrer rückten noch weiter in den Mittelpunkt. Ein Überblick

Technik

Motor

Die 4-Liter-V8-Motoren verfügten 2017 über mehr als 500 PS. Die gesteigerte Motorleistung resultierte vor allem aus den vergrößerten Luftmengenbegrenzern, die von 28 auf 29 Millimeter erweitert wurden. Zudem wurden spezielle Bereiche im Ansaugsystem der Motoren zur Weiterentwicklung freigegeben, um die Leistung weiter zu optimieren.

Aerodynamik

Die Vorgaben des neuen Technischen Reglements umfassten eine Reduzierung der Aerodynamik, um den Anpressdruck der Fahrzeuge zu verringern. Dazu wurde die Geometrie von Frontsplitter, Unterboden und Heckdiffusor verändert sowie die Bodenfreiheit erhöht. Das Drag Reduction System (DRS), das das Überholen erleichtert, war in allen Rennen auf zwölf Runden (insgesamt 36 Aktivierungen) limitiert.

Reifen

In Verbindung mit den neuen Einheitsreifen von Hankook, die kurzzeitig mehr Haftung bieten, über die Zeit jedoch einen größeren Haftungsverlust aufweisen, ergab sich in Summe ein Fahrverhalten der neuen DTM-Boliden, bei dem der Fahrer deutlich mehr gefordert war als zuvor.

Einheitskomponenten

Die diesjährigen Karosserien entsprachen den aktuellsten Fahrzeuggenerationen ihrer Serienpendants. Um die Bereiche mit für den Hersteller kostenintensiver Hightech-Entwicklung zu begrenzen, wurden für das neue Reglement deutlich mehr Bereiche als bisher mit gemeinsam entwickelten Einheitskomponenten ausgestattet.



auf einen Blick



Sport

Rennen

Jeder der 18 Wertungsläufe führte über die Dauer von 55 Minuten plus eine Runde. Somit verlängerte sich die Renndauer eines Wochenendes gegenüber dem Vorjahr (60 und 40 Minuten) um zehn Minuten.

Funk

Während des Rennens war der Funk zwischen Box und Fahrer verboten. Damit musste der Fahrer deutlich mehr Verantwortung übernehmen und Entscheidungen selbst treffen. Das Funkverbot wurde nur in wenigen Ausnahmesituationen wie zum Beispiel einer Safety-Car-Phase aufgehoben.

Heizdecken

Der Einsatz von Heizdecken wurde verboten. Dadurch mussten die Fahrer ihre Reifen sowohl beim Start als auch nach dem Boxenstopp erst auf die optimale Temperatur bringen. Das eröffnete die Möglichkeit für zusätzliche Überholmanöver.

Boxenstopps

In jedem Rennen musste ein obligatorischer Boxenstopp, frühestens nach der ersten und spätestens vor der letzten Rennrunde, absolviert werden. Das eröffnete viele taktische Möglichkeiten für die Gestaltung der Rennstrategie. Die Teams mussten die Reifenwechsel mit deutlich weniger Personal als bisher durchführen und durften dabei lediglich zwei Schlagschrauben einsetzen. Die Standzeit der Autos verlängerte sich dadurch zwangsläufig, und jeder einzelne Mechaniker bekam zusätzliche Aufgaben und somit mehr Verantwortung als bisher.

Rennzeit

Die DTM-Boliden waren 2017 noch länger auf der Strecke zu sehen: neben den beiden Rennen weiterhin in den Freien Trainings – jeweils über 30 Minuten am Freitag, am Samstag und am Sonntag – sowie in den beiden Qualifyings über je 20 Minuten. In Summe ergab sich so eine Gesamtfahrzeit von vier Stunden je Rennwochenende.

Aller *guten* Dinge ...

Der Schaeffler Audi RS 5 DTM der dritten Generation wurde parallel zum Serienmodell entwickelt. Er wirkte noch progressiver und war aerodynamisch noch extremer als das erfolgreiche Vorgängermodell. Auch in der Saison 2017 vertrat Mike Rockenfeller die Schaeffler-Farben

Motor

Benzin-V8-Saugmotor, 90 Grad Bankwinkel, 4 Ventile pro Zylinder, 4.000 ccm Hubraum

Lenkrad

Servounterstützte Zahnstangen-Lenkung

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, Doppel-Querlenker-Aufhängung, Pushrod-System mit Feder/Dämpfer-Einheit



Antrieb

Heckantrieb, 4-Scheiben-CFK-Kupplung, semi-automatisches 6-Gang-Getriebe mit Paddle-Shift, einstellbares Lamellen-Sperrdifferential

Chassis

CFK-Monocoque mit integriertem Tank (120 l), CFK-Crashelemente seitlich, vorn und hinten

Reifen

Einheitsreifen von Hankook; vorn: 12 x 18 Zoll; hinten: 13 x 18 Zoll

Bremsen

Hydraulische Zweikreisbremsanlage, Bremskraftverteilung einstellbar, Monoblock-Bremssättel aus Leichtmetall

Dimensionen

Länge 5.010 mm (inkl. Heckflügel)
Breite 1.950 mm
Höhe 1.150 mm
Gewicht 1.125 kg (inkl. Fahrer)

Leistung

Mehr als 500 PS
Mehr als 500 Nm Drehmoment



Erfahrung *ist* Trumpf

Phoenix Racing ist eines der wenigen Teams, die schon seit dem Comeback der DTM im Jahr 2000 dabei sind. Für die Saison 2017 stellte sich die Truppe aus der Eifel zum Teil neu auf

Audi und Phoenix Racing sind seit 2006 Partner in der DTM. Die Mannschaft aus Meuspath in der Eifel gewann bereits zweimal den DTM-Fahrertitel, viermal stellte sie den besten Audi-Piloten in der Gesamtwertung. Seit dem Comeback der Rennserie im Jahr 2000 ist das Team in der DTM aktiv und damit eines der erfahrensten.

Bedeutende Erfolge von Phoenix Racing

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

2017 gab es bei Phoenix ein paar personelle Veränderungen: Neben Teamchef Ernst Moser und Teammanager Dirk Theimann kam Jürgen Jungklaus als Teamleiter zurück in der DTM. Der routinierte Ingenieur führte Mike Rockenfeller in der Saison 2013 zum Titel und musste 2016 krankheitsbedingt pausieren.

Zweites Standbein von Phoenix Racing ist der GT-Rennsport. Schon zweimal gewann das Team mit dem Audi R8 LMS das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Auch 2017 wurden Einsätze im GT-Rennsport absolviert. Seit 2016 engagiert sich Phoenix Racing zudem verstärkt in Asien, unter anderem im Audi R8 LMS Cup. ■

- Facebook: Phoenix.Racing.GmbH
- Twitter: @phoenix_racing
- Website: phoenix-racing.de
- Instagram: phoenixracing_



Zurück in der Erfolgsspur

Karriere-Highlights

- 2003 2. Porsche Carrera Cup
- 2004 1. Porsche Carrera Cup
- 2005 1. GT2-Klasse FIA-GT-Meisterschaft
1. GT2-Klasse 24 Stunden Le Mans
- 2006 1. 24 Stunden Nürburgring
- 2008 1. Le Mans Series
- 2010 1. 24 Stunden Le Mans
- 2013 1. DTM (mit Schaeffler)
ADAC Motorsportler des Jahres
- 2014 3. DTM (mit Schaeffler)
- 2017 4. DTM (mit Schaeffler)

Zusammen mit Phoenix Racing und Schaeffler gelang Mike Rockenfeller im Jahr 2013 sein bisher größter Erfolg im Motorsport: DTM-Champion. Nach zwei schwierigen Jahren mischte Rocky 2017 wieder ganz vorn mit

Platz 14, Platz 7, Platz 6, Platz 4, Platz 1 – seit dem Jahr 2009 entwickelte sich Mike Rockenfeller in der DTM zu einem Topfahrer. 2013 gipfelte sein Formanstieg im Gewinn des Fahrertitels. 2014 belegte er zudem einen starken dritten Gesamtrang. In den beiden vergangenen Jahren blieb der Schaeffler-Markenbotschafter hinter seinen Erwartungen zurück. Kein Grund, den Kopf in den Sand zu stecken. „Ich bin guter Dinge, dass wir es zurück an die Spitze schaffen“, sagte Rockenfeller. Gesagt, getan. 2017 knüpfte Rocky an seine Leistungen aus dem Meisterjahr an und hatte bis zum letzten Rennwochenende auf dem Hockenheimring noch eine Chance, seinen zweiten Titel zu holen. ■

Vita

- Geburtstag 31. Oktober 1983
- Geburtsort Neuwied (D)
- Wohnort Landschlacht (CH)
- Familienstand Verheiratet mit Susanne, zwei Söhne (Phil und Paul)
- Größe 1,75 m
- Gewicht 68 kg
- Motorsport seit 1995

- Facebook: mikerockenfeller
- Twitter: @m_rockenfeller
- Website: mike-rockenfeller.de
- Instagram: mike_rockenfeller



Tour durch *Europa*

5 Länder, 8 Strecken, 9 Events, 18 Rennen, unendlich viel Action – die DTM lässt auch 2017 wieder keine Wünsche offen. Wie Schaeffler, Mike Rockenfeller und das Audi Sport Team Phoenix die Saison erleben

R 1

R 2

6./7. Mai 2017

Hockenheim 

Maß einstand



Das liebt jeder Rennfahrer Mike Rockenfeller mit Champagner auf dem Podium nach Rang drei im ersten Rennen



Samstag

Zum 20. Mal in Folge ist Hockenheim der Austragungsort des DTM-Auftakt-Events. Schaeffler-Pilot Mike Rockenfeller ist nach der Saison 2016 – mit Gesamtrang 19 die schlechteste seiner DTM-Karriere – auf Wiedergutmachungskurs. Von diesem kommt er beim ersten Qualifying zunächst deutlich ab: Nur Startplatz 16. Im Rennen holt ihn sein Audi Sport Team Phoenix bereits in der neunten Runde zum Pflichtboxenstopp herein. Mit Blick auf den Reifenverschleiß ein gewagtes, aber aufgrund des dicht gestaffelten Feldes ein plausibles Manöver. Zurück auf der Strecke hat Rocky freie Fahrt und gibt Gas. Nachdem gegen Rennmitte die meisten Piloten ihre Crews zum Reifenwechsel besucht haben, liegt der Schaeffler Audi RS 5 DTM bereits auf Rang fünf. Bis zum Fallen der Zielflagge macht Rockenfeller noch zwei weitere Ränge gut und überwindet mit Rang drei eine Durststrecke von 24 DTM-Rennen ohne Podestplatz.

10

DTM-Saisons hat Mike Rockenfeller bereits bestritten. 2017 nimmt er seine elfte in Angriff. Damit ist er nach Mattias Ekström (17), Gary Paffett (14) sowie Bruno Spengler und Jamie Green (je 13) der fünftdienstälteste Fahrer

Rockenfellers Ausgangslage für das zweite Rennen ist deutlich besser: Startplatz fünf. Die Witterungsbedingungen sind dagegen deutlich schlechter. Immer wieder öffnet der Himmel über dem Hockenheimring seine Schleusen und stellt die Fahrer und ihre Teams vor schwierige Aufgaben. Nach einem erneut frühen Stopp muss Rocky später im Rennen noch einmal an die Box, um auf Regenreifen zu wechseln. Letztendlich überquert er die Ziellinie auf Rang sieben und ist nach dem Saisonauftakt guter Tabellenfünfter.

Sonntag

6./7. Mai 2017

Hockenheim 

Rennen 1

Pl.	Fahrer	Zeit
1.	L. Auer (A)	57.23,598 Min.
2.	T. Glock (D)	+1,942 Sek.
3.	M. Rockenfeller (D)	+3,351 Sek.
4.	E. Mortara (I)	+3,984 Sek.
5.	M. Ekström (S)	+4,275 Sek.
6.	R. Rast (D)	+5,855 Sek.
7.	G. Paffett (GB)	+6,956 Sek.
8.	P. Di Resta (GB)	+13,648 Sek.
9.	N. Müller (CH)	+17,510 Sek.
10.	M. Wittmann (D)	+19,190 Sek.

Anzahl Runden 36

Pole-Position L. Auer, 1.30,649 Min.

Schnellste Rennrunde

M. Ekström, 1.33,201 Min.

Rennen 2

Pl.	Fahrer	Zeit
1.	J. Green (GB)	56.53,264 Min.
2.	G. Paffett (GB)	+4,936 Sek.
3.	M. Wittmann (D)	+8,191 Sek.
4.	L. Auer (A)	+16,985 Sek.
5.	N. Müller (CH)	+26,959 Sek.
6.	P. Di Resta (GB)	+27,426 Sek.
7.	M. Rockenfeller (D)	+31,315 Sek.
8.	T. Glock (D)	+1.06,250 Min.
9.	B. Spengler (CDN)	+1.08,538 Min.
10.	M. Engel (D)	+1.12,117 Min.

Anzahl Runden 32

Pole-Position T. Glock, 1.31,406 Min.

Schnellste Rennrunde

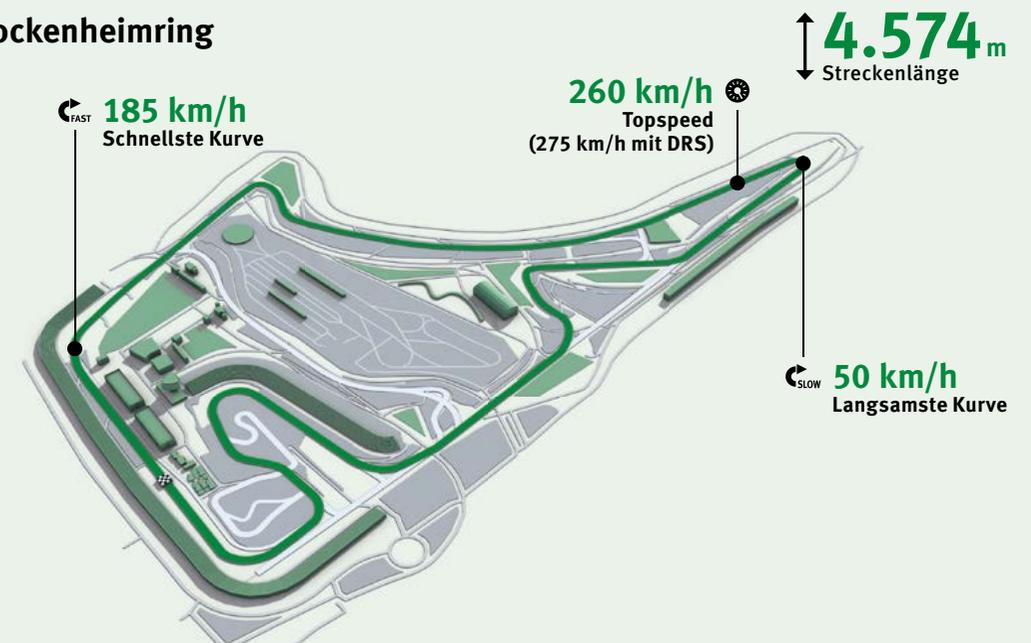
J. Green, 1.33,614 Min.



„Es ist megacool, wieder auf dem Podium zu stehen und einen Pokal mit nach Hause zu nehmen“

#99 Mike Rockenfeller

Hockenheimring



R 3

R 4

20./21. Mai 2017

Lausitzring 

Aufhol- jäger



Dreikampf In der DTM starten mit Audi, BMW und Mercedes-Benz seit der Saison 2012 drei Marken

Samstag

Was einmal gutgeht, geht auch ein zweites Mal gut – nach dieser Maxime nimmt das Audi Sport Team Phoenix das erste Rennen auf dem Lausitzring in Angriff. Von Rang acht gestartet, steuert Mike Rockenfeller bereits in der achten Runde seine Boxencrew zum Stopp an. Ähnlich früh wie beim Auftakt in Hockenheim. Und abermals führt dieser taktische Kniff zum Erfolg. Nachdem sich das Feld sortiert hat, ist Rocky Fünfter und verteidigt diesen Platz bis ins Ziel.

Dass man diese im Motorsportjargon Undercut genannte Strategie auf die Spitze treiben kann, beweist Phoenix im zweiten Rennen. Schon am Ende der ersten Runde biegt der Schaeffler Audi RS 5 DTM in die Boxengasse ein und leistet seinen Pflichtboxenstopp ab. Bis Runde sieben belegt Mike Rockenfeller den letzten Platz – aber immer im Wissen, dass die meisten seiner Kontrahenten auch noch stoppen müssen. Nach und nach geht es im Tableau für Rocky nach vorn. Im 26. von 43 Umläufen ist er genauso wie noch im Ziel erneut Lausitzring-Fünfter. ■

Sonntag

25.000

Plätze bietet die Haupttribüne am Lausitzring und ist damit die größte ihrer Art in Deutschland



Rennen 1

Pl.	Fahrer	Zeit
1.	L. Auer (A)	56.37,503 Min.
2.	R. Wickens (CDN)	+3,613 Sek.
3.	R. Rast (D)	+12,581 Sek.
4.	M. Martin (B)	+17,660 Sek.
5.	M. Rockenfeller (D)	+17,810 Sek.
6.	G. Paffett (GB)	+20,253 Sek.
7.	E. Mortara (I)	+21,366 Sek.
8.	M. Ekström (S)	+22,319 Sek.
9.	M. Engel (D)	+26,361 Sek.
10.	J. Green (GB)	+29,960 Sek.

Anzahl Runden 43

Pole-Position L. Auer, 1.16,193 Min.

Schnellste Rennrunde

R. Rast, 1.17,343 Min.

Rennen 2

Pl.	Fahrer	Zeit
1.	J. Green (GB)	56.20,480 Min.
2.	M. Ekström (S)	+6,295 Sek.
3.	R. Wickens (CDN)	+7,034 Sek.
4.	G. Paffett (GB)	+7,387 Sek.
5.	M. Rockenfeller (D)	+9,750 Sek.
6.	N. Müller (CH)	+13,039 Sek.
7.	R. Rast (D)	+16,370 Sek.
8.	M. Martin (B)	+18,115 Sek.
9.	M. Wittmann (D)	+19,540 Sek.
10.	L. Auer (A)	+26,283 Sek.

Anzahl Runden 43

Pole-Position R. Wickens, 1.16,299 Min.

Schnellste Rennrunde

R. Rast, 1.17,098 Min.

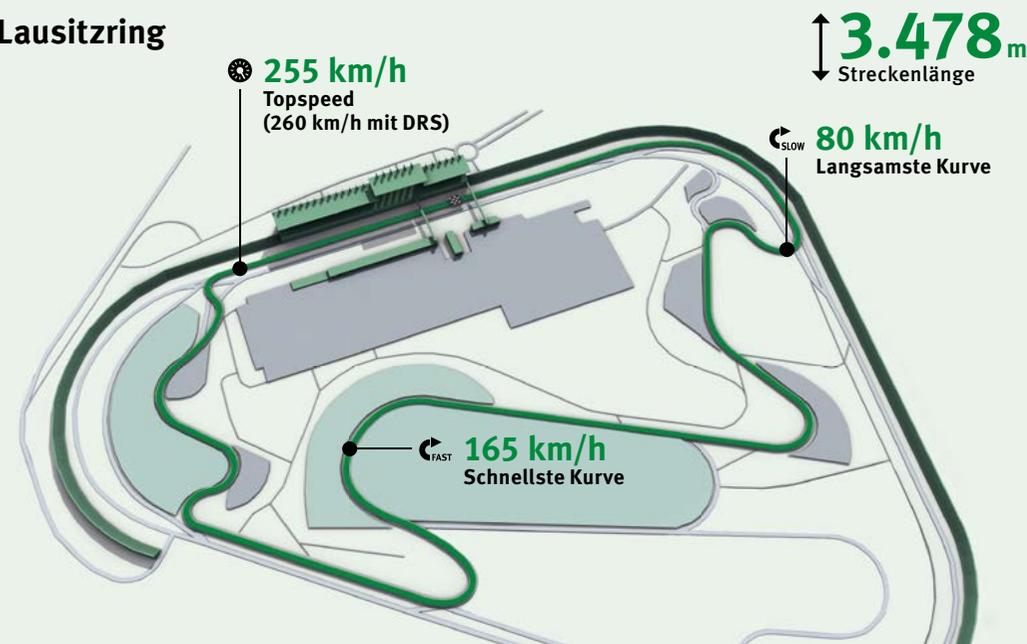


„Im Qualifying war es beide Male nicht so ideal, aber im Rennen haben wir uns schön nach vorn gekämpft“

#99 Mike Rockenfeller



Lausitzring



R 5

R 6

17./18. Juni 2017

Budapest 

Punkte hamster



„Flache Flunder“ Der Schaeffler Audi RS 5 DTM
lebt von seiner ausgefeilten Aerodynamik



Samstag

Hätte, wäre, wenn. Frühe Boxenstopps haben Mike Rockenfeller an den ersten beiden Rennwochenenden zu guten Ergebnissen verholfen. Hätte man diese Strategie auch im ersten Rennen auf dem Hungaroring angewendet, dann wäre für Rocky wahrscheinlich schon hier der erste Saisonsieg möglich gewesen. So aber belegt er in der Anfangsphase einen guten vierten Rang, ehe ein Einsatz des Safety-Cars das Feld durcheinanderwirbelt. Alle Piloten, die früh gestoppt haben, können ihren Rückstand bei gemächlicher Fahrt wieder aufholen. Dieser Vorteil kommt in erster Linie den beiden BMW-Fahrern Timo Glock und Bruno Spengler sowie Mercedes-Mann Paul Di Resta zugute. In der zweiten Rennhälfte ist Rockenfeller der schnellste aller Fahrer und lässt etliche Konkurrenten hinter sich – außer dem besagten Trio.

6

Mal in sechs Rennen ist Rocky in die Punkte gefahren und damit häufiger als in der gesamten Vorsaison

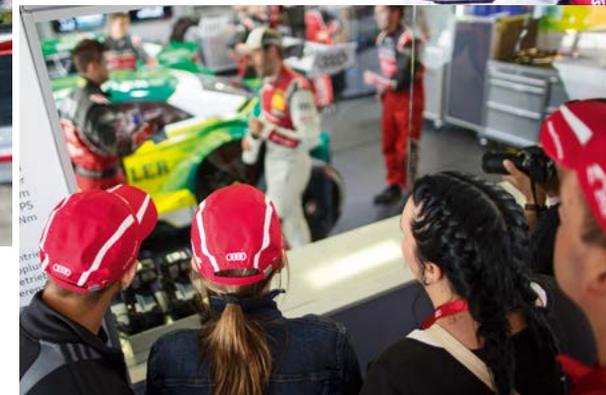
Im ersten Rennen kein Glück, im zweiten kommt dann auch noch Pech dazu.

Die Startaufstellung weist Rockenfeller auf dem Papier auf einem starken fünften Platz aus. Allerdings stellen seine Mechaniker kurz vor Beginn des Rennens am Schaeffler Audi RS 5 DTM eine undichte Bremsleitung fest. Aufgrund der Verzögerung durch die Reparaturarbeiten kann Rockenfeller seinen eigentlichen Platz nicht einnehmen, sondern muss vom Ende des Feldes starten. Dank eines Blitzstarts, eines frühen Stopps und sehr schneller Rundenzeiten kämpft er sich noch bis auf den zehnten Rang im Ziel nach vorn. Die Serie von Plätzen in den Punkten hält an. ■

Sonntag

„Ich selbst habe das Maximum herausgeholt. Mein Auto war schnell und das Rennen hat viel Spaß gemacht“

#99 Mike Rockenfeller



Hungaroring



Rennen 1

Pl.	Fahrer	Zeit
1.	P. Di Resta (GB)	57.52,984 Min.
2.	T. Glock (D)	+1,393 Sek.
3.	B. Spengler (CDN)	+4,598 Sek.
4.	M. Rockenfeller (D)	+4,948 Sek.
5.	M. Ekström (S)	+8,937 Sek.
6.	R. Rast (D)	+9,561 Sek.
7.	G. Paffett (GB)	+31,014 Sek.
8.	M. Wittmann (D)	+31,577 Sek.
9.	E. Mortara (I)	+32,651 Sek.
10.	N. Müller (CH)	+33,106 Sek.

Anzahl Runden 34

Pole-Position R. Rast, 1.34,742 Min.

Schnellste Rennrunde

M. Rockenfeller, 1.37,101 Min.

Rennen 2

Pl.	Fahrer	Zeit
1.	R. Rast (D)	58.01,592 Min.
2.	M. Ekström (S)	+1,041 Sek.
3.	M. Martin (B)	+1,506 Sek.
4.	N. Müller (CH)	+1,861 Sek.
5.	J. Green (GB)	+5,772 Sek.
6.	P. Di Resta (GB)	+7,884 Sek.
7.	T. Glock (D)	+8,694 Sek.
8.	R. Wickens (CDN)	+11,999 Sek.
9.	G. Paffett (GB)	+12,653 Sek.
10.	M. Rockenfeller (D)	+13,159 Sek.

Anzahl Runden 35

Pole-Position R. Rast, 1.34,740 Min.

Schnellste Rennrunde

M. Ekström, 1.36,725 Min.

Glück im Unglück Bei diesem massiven Crash kommt Mike Rockenfeller relativ glimpflich davon



Schreck

moment

Samstag

Regelmäßig mehr als 100.000 Zuschauer am gesamten Wochenende, der Stadtkurs mitten in Nürnberg, direkt am Dutzendteich gelegen – nicht umsonst wird das Event am Norisring das „Monaco der DTM“ genannt. Also eigentlich das Highlight schlechthin im DTM-Kalender. Ein Event zum Genießen. Sowohl für Fans als auch für die Fahrer. Für Mike Rockenfeller sollte es sich zum Gegenteil entwickeln. Im Samstagslauf liegt er zu Beginn auf Rang sechs, muss dann aber auf Anordnung der Rennleitung drei Konkurrenten vorbeilassen, weil er im Getümmel der ersten Kurve innen ausgewichen war. Später wird Rocky wegen einer Kollision mit Mercedes-Konkurrent Edoardo Mortara eine Durchfahrtsstrafe aufgebrummt. Mehr als Rang 13 ist nicht möglich. Erstes Rennen ohne Punkte in dieser Saison.

Sonntag

Das Norisring-Event hat aufgrund seiner Charakteristik als Stadttrennen in den vergangenen Jahrzehnten schon das eine oder andere Drama hervorgebracht. 2017 steht Mike Rockenfeller im Mittelpunkt eines solchen. Gary Paffett verliert gegen Rennmitte auf der Start-Ziel-Geraden die Kontrolle über seinen Mercedes, touchiert zunächst die Begrenzung, schleudert unkontrolliert über den Asphalt und schlägt dann in die Seite des Fahrzeugs von Mike Rockenfeller ein. Bei diesem harten Aufprall erleidet Rocky eine Fraktur am linken Mittelfuß. Ansonsten ist der Schaeffler-Pilot aber zum Glück wohlauf. ■

220

Gramm wiegt das Rennauto Schaeffler Vision RCCO (Foto, vorn links), das in der Slotcarmeisterschaft RCCO zum Einsatz kommt



„Ich bin froh, dass unsere Autos so sicher sind“

#99 Mike Rockenfeller

Rennen 1

Pl.	Fahrer	Zeit
1.	B. Spengler (CDN)	53.15,532 Min.
2.	M. Martin (B)	+4,385 Sek.
3.	M. Ekström (S)	+4,776 Sek.
4.	M. Wittmann (D)	+10,812 Sek.
5.	T. Glock (D)	+12,151 Sek.
6.	T. Blomqvist (GB)	+12,828 Sek.
7.	J. Green (GB)	+18,573 Sek.
8.	E. Mortara (I)	+20,328 Sek.
9.	N. Müller (CH)	+21,355 Sek.
10.	G. Paffett (GB)	+34,707 Sek.

Anzahl Runden 61

Pole-Position M. Martin, 47,472 Sek.

Schnellste Rennrunde

T. Blomqvist, 48,345 Sek.

Rennen 2

Pl.	Fahrer	Zeit
1.	M. Martin (B)	1:29.22,150 Std.
2.	L. Auer (A)	+2,903 Sek.
3.	E. Mortara (I)	+4,460 Sek.
4.	M. Ekström (S)	+4,462 Sek.
5.	M. Wittmann (D)	+4,487 Sek.
6.	P. Di Resta (GB)	+5,708 Sek.
7.	A. Farfus (BR)	+11,613 Sek.
8.	J. Green (GB)	+12,064 Sek.
9.	T. Blomqvist (GB)	+12,694 Sek.
10.	T. Glock (D)	+13,347 Sek.

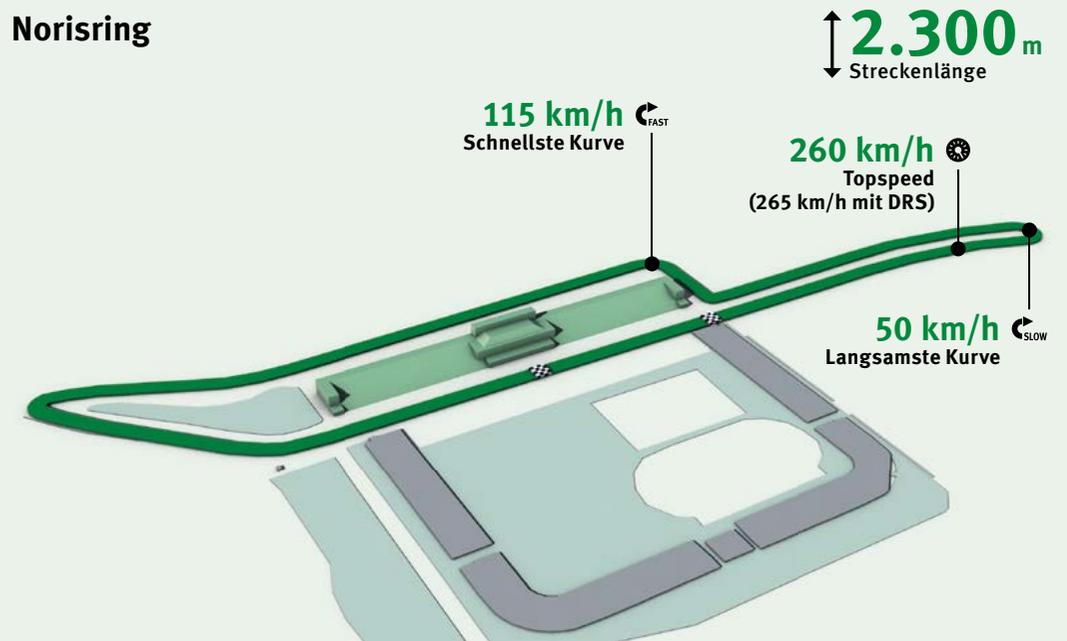
Anzahl Runden 66

Pole-Position T. Blomqvist, 47,252 Sek.

Schnellste Rennrunde

B. Spengler, 47,846 Sek.

Norisring





Meister- leistung



Samstag

Ob die drei Wochen Pause zwischen dem Norring-Wochenende und der folgenden Veranstaltung in Russland für Mike Rockenfellers Genesung ausreichen, steht lange Zeit nicht fest. Erst am Morgen des ersten Renntages in Moskau fällt die Entscheidung: Rocky wird starten. Der Fußbruch ist zwar noch nicht vollständig verheilt, aber eine spezielle Bandage für den linken Rennschuh hilft gegen die Schmerzen. Ein DTM-Pilot gibt mit rechts Gas und bremst normalerweise mit links. Rocky bewerkstelligt beide Vorgänge in Russland mit dem rechten Fuß. Und das

klappt hervorragend. Im Qualifying gelingt ihm die zweitschnellste Zeit. Im Rennen hält er die Position und feiert damit ein beeindruckendes Comeback unter erschwerten Bedingungen.

Am zweiten Veranstaltungstag strandet Mike Rockenfeller beim Kampf gegen die Uhr auf dem 14. Platz. Im Rennen zeigt er ein weiteres Mal seine kämpferischen Qualitäten. Dank einer klugen Teamtaktik und einiger Überholmanöver liegt er kurz vor Rennende auf Punktekurs. Wie an einer Perlenschnur gezogen absolvieren die Piloten auf den Rängen drei bis 14 die letzten Runden. Rocky wird Siebter. Wegen einer nachträglich gegen ihn ausgesprochenen 5-Sekunden-Zeitstrafe fällt Rockenfeller aber noch auf Rang zwölf zurück und geht leer aus.

Sonntag

„Danke an Audi, mein Team, meine Ärzte, meine Physios und alle anderen, die es mir möglich gemacht haben, dass ich hier fahren konnte“

#99 Mike Rockenfeller



22./23. Juli 2017

Moskau 

Rennen 1

Pl.	Fahrer	Zeit
1.	R. Rast (D)	57.50,085 Min.
2.	M. Rockenfeller (D)	+0,770 Sek.
3.	M. Wittmann (D)	+3,899 Sek.
4.	R. Wickens (CDN)	+6,098 Sek.
5.	T. Glock (D)	+9,498 Sek.
6.	L. Auer (A)	+14,663 Sek.
7.	G. Paffett (GB)	+17,696 Sek.
8.	M. Ekström (S)	+17,795 Sek.
9.	J. Green (GB)	+24,310 Sek.
10.	M. Engel (D)	+25,329 Sek.

Anzahl Runden 38

Pole-Position R. Rast, 1.27,155 Min.

Schnellste Rennrunde

R. Wickens, 1.29,573 Min.

Rennen 2

Pl.	Fahrer	Zeit
1.	M. Engel (D)	56.41,087 Min.
2.	M. Ekström (S)	+0,376 Sek.
3.	B. Spengler (CDN)	+3,981 Sek.
4.	R. Rast (D)	+4,702 Sek.
5.	J. Green (GB)	+5,410 Sek.
6.	M. Wittmann (D)	+7,192 Sek.
7.	T. Blomqvist (GB)	+8,391 Sek.
8.	L. Auer (A)	+8,564 Sek.
9.	R. Wickens (CDN)	+8,982 Sek.
10.	E. Mortara (I)	+9,942 Sek.

Anzahl Runden 36

Pole-Position B. Spengler, 1.26,579 Min.

Schnellste Rennrunde

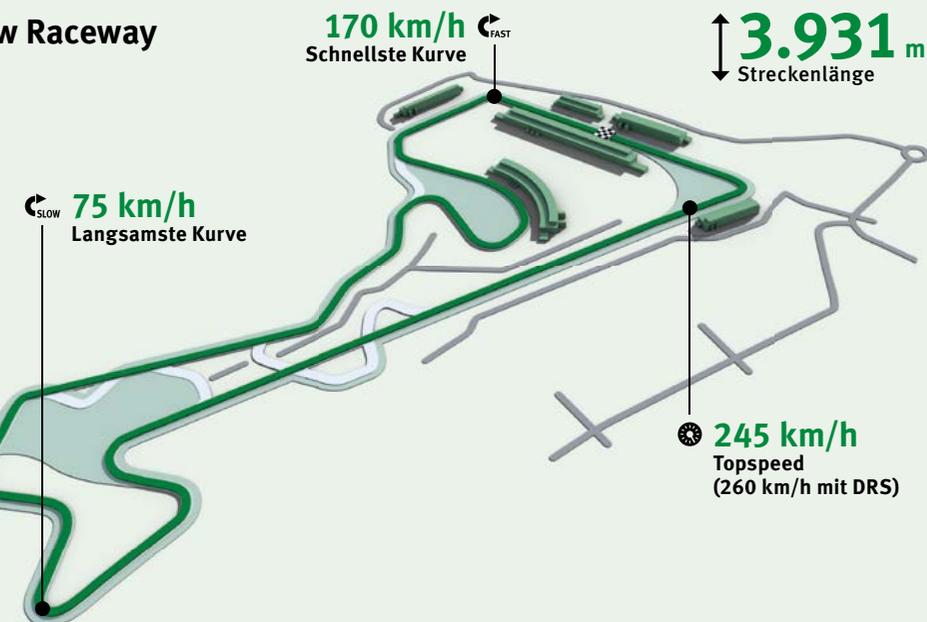
J. Green, 1.28,436 Min.

2

erste Plätze holte Mike Rockenfeller bereits auf dem Moscow Raceway und ist damit Rekordsieger



Moscow Raceway



R 11

R 12

19./20. August 2017

Zandvoort 



Sieger

Phoenix-Freude Mike Rockenfeller jubelt nach seinem Sieg Teamkollege Loïc Duval zu, der Zweiter wird

Samstag

In der vierwöchigen Sommerpause schreitet Mike Rockenfellers Genesung weiter voran: „Ich kann nach meiner Fußverletzung wieder mit links bremsen. Es ist zwar noch nicht ideal, aber es wird immer besser.“ Neben dem Moscow Raceway ist der direkt am Nordseestrand gelegene Circuit Zandvoort ein ebenso erfolgreiches Pflaster für den Schaeffler-Piloten. 2011 feierte er in den Niederlanden seinen ersten DTM-Sieg überhaupt, in den beiden Folgejahren fuhr er auf das Podest. Im gewohnt engen Qualifying sichert sich Rocky die neunte Startposition. Ein kräftiger Regenschauer sorgt dafür, dass alle Piloten nur jeweils einen frischen Reifensatz nutzen können. Im Rennen lässt Rockenfeller einige Konkurrenten hinter sich und schließt schnell zu den drei führenden BMW auf, kommt aber bis ins Ziel nicht mehr vorbei. Rang vier und bester Audi-Fahrer.

Die Ausgangslage für Saisonrennen Nummer zwölf ist etwas besser: Startplatz Sonntag sechs. Direkt nach Rennfreigabe schießt Mike Rockenfeller auf den vierten Rang nach vorn. Noch innerhalb der ersten Rennrunde macht er zwei weitere Plätze gut und heftet sich an die Fersen von DTM-Titelverteidiger Marco Wittmann. Die beiden Führenden stoppen auf der reifenverschleißenden Strecke spät. Die richtige Strategie. In der zweiten Rennhälfte liefern sie sich ein Duell allein auf weiter Flur. Am Ende schafft es Rockenfeller nicht an Wittmann vorbei. Platz zwei – vermeintlich. Denn der BMW-Fahrer wird nachträglich wegen zu wenig Restbenzin im Tank aus der Wertung ausgeschlossen. Glücklicher Erbe des ersten Platzes ist Rockenfeller. ■

Sonntag



„Es war insgesamt ein gutes Wochenende für mich.
Wir können damit sehr zufrieden sein“

#99 Mike Rockenfeller



35

Rennen wartete Mike Rockenfeller auf seinen insgesamt fünften DTM-Sieg. Zuletzt gewann er 2015 in Moskau

Rennen 1

Pl.	Fahrer	Zeit
1.	T. Glock (D)	57.18,491 Min.
2.	M. Wittmann (D)	+0,178 Sek.
3.	M. Martin (B)	+0,840 Sek.
4.	M. Rockenfeller (D)	+2,530 Sek.
5.	J. Green (GB)	+3,164 Sek.
6.	A. Farfus (BR)	+4,173 Sek.
7.	P. Di Resta (GB)	+4,771 Sek.
8.	G. Paffett (GB)	+5,382 Sek.
9.	R. Rast (D)	+5,911 Sek.
10.	N. Müller (CH)	+6,278 Sek.

Anzahl Runden 37

Pole-Position T. Glock, 1.27,823 Min.

Schnellste Rennrunde
R. Rast, 1.30,160 Min.

Rennen 2

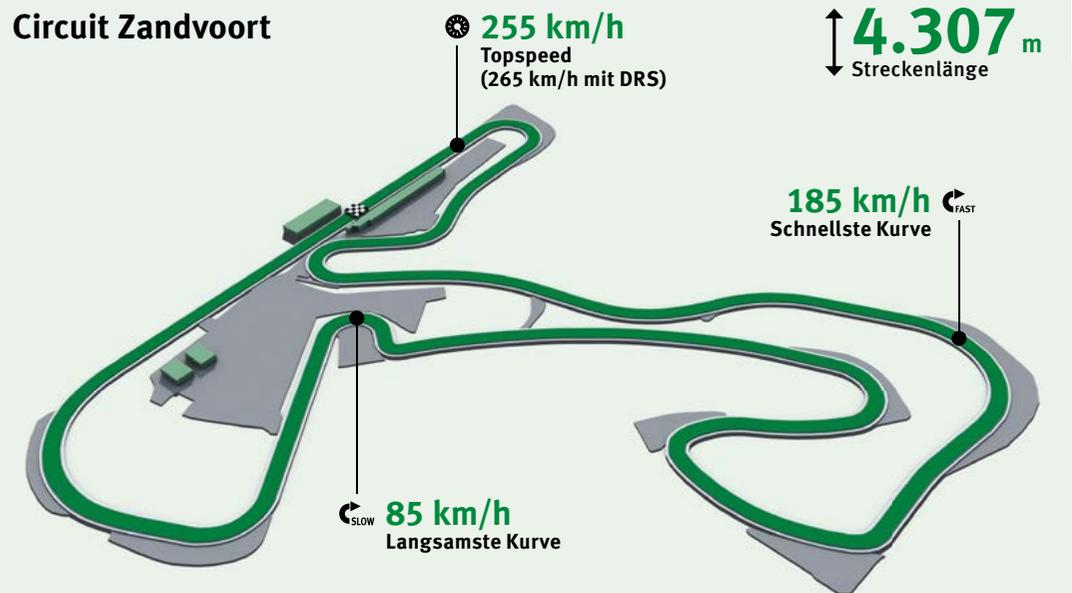
Pl.	Fahrer	Zeit
1.	M. Rockenfeller (D)	56.33,404 Min.
2.	L. Duval (F)	16,581 Sek.
3.	M. Ekström (S)	58,073 Sek.
4.	N. Müller (CH)	58,620 Sek.
5.	G. Paffett (GB)	58,848 Sek.
6.	M. Martin (B)	59,390 Sek.
7.	T. Glock (D)	59,928 Sek.
8.	A. Farfus (BR)	1.00,069 Min.
9.	J. Green (GB)	1.02,405 Min.
10.	B. Spengler (CDN)	1.12,009 Min.

Anzahl Runden 37

Pole-Position A. Farfus, 1.27,475 Min.

Schnellste Rennrunde
L. Duval, 1.29,168 Min.

Circuit Zandvoort



Handarbeit Die Mechaniker des Audi Sport Team Phoenix geben beim Pflichtboxenstopp alles



Rückschlag



R 13 R 14

9./10. September 2017

Nürburgring

1984

taucht der Nürburgring zum ersten Mal im DTM-Kalender auf. Seit dem Debüt der Serie ist er als einziger Kurs in jeder Saison vertreten

Samstag

Zu Beginn der Saison sechsmal in Folge gepunktet, dabei sehenswerte Aufholjagden gezeigt, einen schweren Unfall relativ unbeschadet überstanden, beste Punktausbeute aller Fahrer in Zandvoort, inklusive erstem Saisonsieg, Gesamtplatz drei in der Fahrerwertung – bis hierher kann man die DTM-Saison von Mike Rockenfeller als gelungen bezeichnen. Sportliche Niederlagen musste der Schaeffler-Pilot fast noch keine einstecken. Bis zum Nürburgring-Event – ausgerechnet beim Heimrennen des Audi Sport Team Phoenix. Am verregneten ersten Renntag stranden fast alle Audi-Piloten auf hinteren Startplätzen, Mike Rockenfeller nimmt Rang 14 ein. Das gleiche Resultat schlägt auch nach dem Rennen zu Buche.

Sonntag

Keine Besserung am zweiten Tag in Sicht. Bei diesmal trockenen Bedingungen schneidet die Audi-Riege im Zeittraining sogar noch schlechter ab. Fünf Fahrer der „Vier Ringe“ tummeln sich auf den letzten sechs Plätzen der Startaufstellung – unter ihnen auch Mike Rockenfeller. Nach zwei Reifenwechseln im Rennen belegt er schlussendlich Platz 17. „Wir lagen mit der Abstimmung bei allen Bedingungen daneben“, so sein Resümee. „Am Sonntag bin ich komplett mit den Reifen eingegangen. Das ist bisher dieses Jahr noch nie passiert. Wir lernen daraus und schauen nach vorn auf Spielberg.“

„Rennen zum Abhaken.“

Das war mit Abstand mein schlimmstes

Wochenende dieser Saison“

#99 Mike Rockenfeller



Rennen 1

Pl.	Fahrer	Zeit
1.	L. Auer (A)	54.12,443 Min.
2.	P. Di Resta (GB)	+0,794 Sek.
3.	R. Wickens (CDN)	+1,568 Sek.
4.	M. Engel (D)	+5,344 Sek.
5.	R. Rast (D)	+9,758 Sek.
6.	J. Green (GB)	+24,531 Sek.
7.	E. Mortara (I)	+31,593 Sek.
8.	A. Farfus (BR)	+49,335 Sek.
9.	M. Wittmann (D)	+56,886 Sek.
10.	G. Paffett (GB)	+59,072 Sek.

Anzahl Runden 33

Pole-Position L. Auer, 1.25,968 Min.

Schnellste Rennrunde

N. Müller, 1.31,420 Min.

Rennen 2

Pl.	Fahrer	Zeit
1.	R. Wickens (CDN)	56.49,795 Min.
2.	P. Di Resta (GB)	+0,362 Sek.
3.	M. Wittmann (D)	+7,589 Sek.
4.	B. Spengler (CDN)	+7,955 Sek.
5.	M. Engel (D)	+15,995 Sek.
6.	M. Ekström (S)	+20,549 Sek.
7.	J. Green (GB)	+22,887 Sek.
8.	T. Glock (D)	+40,196 Sek.
9.	A. Farfus (BR)	+40,307 Sek.
10.	T. Blomqvist (GB)	+41,818 Sek.

Anzahl Runden 40

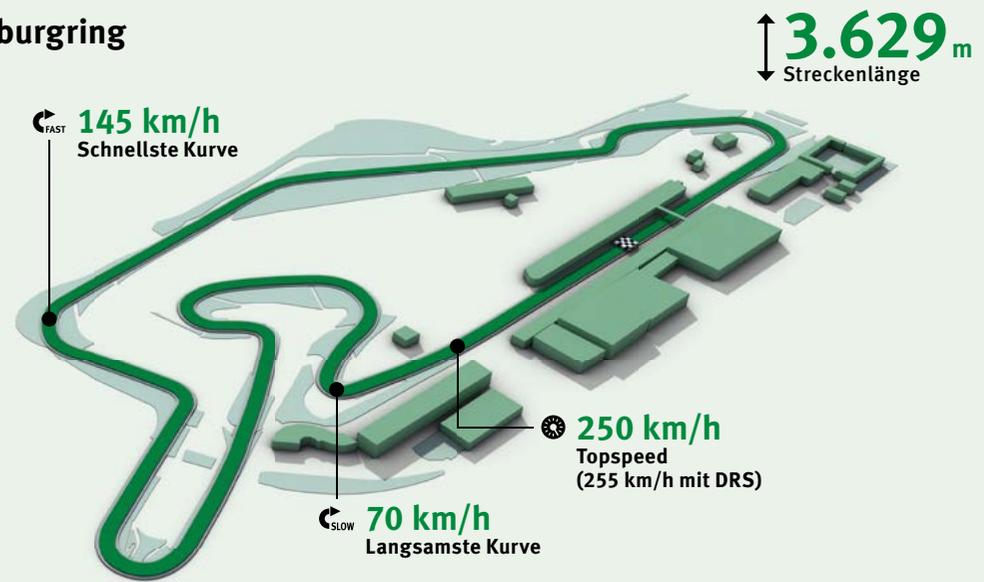
Pole-Position M. Wittmann, 1.20,936 Min.

Schnellste Rennrunde

R. Rast, 1.22,308 Min.



Nürburgring



R 15 R 16

23./24. September 2017

Spielberg 

Come **back**

Im Rückspiegel Schon eine Veranstaltung vor dem Ende der DTM-Saison 2017 fällt das sportliche Fazit für Mike Rockenfeller positiv aus

„Ich freue mich. Ich wäre aber auch über den dritten Platz glücklich gewesen, denn sportlich war Jamie (Green) am Sonntag einfach stärker“

#99 Mike Rockenfeller



Samstag

Mike Rockenfellers Hoffnungen, nach dem erfolglosen Wochenende am Nürburgring in Österreich besser abzuschneiden, sollen sich erfüllen. Schon im Zeittraining ein völlig anderes Bild: Belegten die Audi-Piloten in der Eifel noch ausschließlich hintere Plätze, ist auf dem Red Bull Ring nur schwer an ihnen vorbeizukommen. Mike Rockenfeller qualifiziert sich für die dritte Reihe. Nach einem mäßigen Start findet sich Rocky in der ersten Runde nur auf Rang acht wieder. Sein Team holt ihn früh zum Pflichtboxenstopp hinein. Gegen Rennende liegen die Fahrzeuge auf den Rängen vier bis 15 innerhalb von fünf Sekunden. Aus dieser „Kampfgruppe“ geht Rocky im Ziel als Siebter hervor.



Vom vierten Platz, seinem zweitbesten Qualifying-Ergebnis der Saison, nimmt Mike Rockenfeller Rennen Nummer zwei in der Steiermark in Angriff. Der 33-jährige stoppt von allen Fahrern der Spitzengruppe am spätesten und übernimmt kurzzeitig für Führung. Während der Phase der Boxenstopps verliert Rocky aufgrund abbauender Reifen einige Ränge. Mit dem frischen Satz und nach einer Safety-Car-Phase kommt er wieder auf Touren und überholt in der Endphase noch Tabellenführer Mattias Ekström und Titelverteidiger Marco Wittmann. Rang drei scheint in Stein gemeißelt. Kurz vor Ende fällt Markenkollege Jamie Green, bis dahin Zweiter, aufgrund von Schaltproblemen weit zurück und Rockenfeller freut sich im Ziel über Rang zwei. In beiden Rennen feiern die Audi-Piloten einen Dreifachsieg. ■

Sonntag



3

Audi liegen in beiden Rennen an der Spitze. Damit gelingt der Marke auch dank zweier Pole-Positions und zweier schnellster Rennrunden ein perfektes Wochenende

Red Bull Ring

180 km/h
Schnellste Kurve

250 km/h
Topspeed
(255 km/h mit DRS)

4.326 m
Streckenlänge

65 km/h
Langsamste Kurve

Rennen 1

Pl.	Fahrer	Zeit
1.	M. Ekström (S)	57.00,812 Min.
2.	J. Green (GB)	+0,398 Sek.
3.	N. Müller (CH)	+0,602 Sek.
4.	R. Wickens (CDN)	+21,625 Sek.
5.	M. Wittmann (D)	+22,118 Sek.
6.	M. Martin (B)	+22,748 Sek.
7.	M. Rockenfeller (D)	+23,067 Sek.
8.	L. Auer (A)	+23,452 Sek.
9.	E. Mortara (I)	+23,761 Sek.
10.	T. Glock (D)	+25,559 Sek.

Anzahl Runden 40

Pole-Position J. Green, 1.21,973 Min.

Schnellste Rennrunde

J. Green, 1.23,742 Min.

Rennen 2

Pl.	Fahrer	Zeit
1.	R. Rast (D)	57.21,893 Min.
2.	M. Rockenfeller (D)	+1,025 Sek.
3.	N. Müller (CH)	+1,824 Sek.
4.	G. Paffett (GB)	+3,741 Sek.
5.	M. Ekström (S)	+6,136 Sek.
6.	M. Wittmann (D)	+7,968 Sek.
7.	T. Glock (D)	+8,181 Sek.
8.	L. Duval (F)	+8,457 Sek.
9.	P. Di Resta (GB)	+9,328 Sek.
10.	R. Wickens (CDN)	+11,305 Sek.

Anzahl Runden 39

Pole-Position J. Green, 1.21,955 Min.

Schnellste Rennrunde

J. Green, 1.23,474 Min.

R 17 | R 18

14./15. Oktober 2017

Hockenheim 

Rechenspiele



Starkes Finish Mit zwei Podestplätzen schnuppert Mike Rockenfeller bis zuletzt am DTM-Meistertitel



Samstag

Mit Mattias Ekström (172 Punkte), René Rast (151), Jamie Green (137), Mike Rockenfeller und Marco Wittmann (je 134) sowie Lucas Auer (131) haben beim Saisonfinale in Hockenheim noch sechs Fahrer die Chance, den Titel zu holen. Rockys 38-Punkte-Rückstand ist zwar groß, aber in der DTM, in der ein Sieg 25 Zähler bringt, nicht aussichtslos. In der Startaufstellung zum ersten Rennen belegen Jamie Green und René Rast die Ränge drei und vier, Rocky ist Siebter, Tabellenführer Ekström Zehnter. Bei schönstem Herbstwetter erleben die Fans spektakuläre Asphalt-Action. Rockenfeller ist nach den Boxenstopps nur Siebter, wächst dann aber über sich hinaus. Innerhalb der letzten zwölf Runden startet er ein Überholmanöver nach dem anderen und fährt noch bis auf Rang zwei vor. Green gewinnt, Rast wird Sechster, Ekström geht leer aus.



Rennen 1

Pl.	Fahrer	Zeit
1.	J. Green (GB)	56.52,478 Min.
2.	M. Rockenfeller (D)	+3,939 Sek.
3.	T. Glock (D)	+5,666 Sek.
4.	M. Martin (B)	+10,448 Sek.
5.	E. Mortara (I)	+12,962 Sek.
6.	R. Rast (D)	+14,752 Sek.
7.	R. Wickens (CDN)	+16,196 Sek.
8.	L. Auer (A)	+23,633 Sek.
9.	G. Paffett (GB)	+24,615 Sek.
10.	B. Spengler (CDN)	+25,027 Sek.

Anzahl Runden 36

Pole-Position T. Glock, 1.30,648 Min.

Schnellste Rennrunde

M. Rockenfeller, 1.32,819 Min.

Sonntag

Vor dem 18. und letzten Rennen der Saison spitzt sich die Lage im Titelkampf weiter zu. Nun gibt es nur noch vier Titelfavoriten – alle von einer Marke – und die Punkteabstände sind noch geringer: Ekström 172, Green 163, Rast 159, Rockenfeller 152. Zusätzliches Salz in der Suppe: Aufgrund von gegen sie ausgesprochenen Verwarnungen im ersten Rennen werden Ekström und Green in der Startaufstellung für das zweite Rennen um fünf respektive zehn Ränge strafversetzt. Auf einmal ist René Rast als Quali-Zweiter der Topfavorit. Rockenfeller startet von Rang sieben. Erneut zeigt er eine starke Leistung und arbeitet sich auf Rang drei vor. In der Schlussabrechnung bleibt es für Rocky aber bei Gesamtrang vier hinter Champion Rast, Ekström und Green.

12

Punkte Rückstand hat Rockenfeller am Ende auf René Rast und ist damit der beste Gesamtvierte seit dem DTM-Debütjahr 1984

Rennen 2

Pl.	Fahrer	Zeit
1.	M. Wittmann (D)	56.47,699 Min.
2.	R. Rast (D)	+3,143 Sek.
3.	M. Rockenfeller (D)	+6,280 Sek.
4.	G. Paffett (GB)	+15,844 Sek.
5.	J. Green (GB)	+17,835 Sek.
6.	M. Martin (B)	+19,372 Sek.
7.	A. Farfus (BR)	+20,386 Sek.
8.	M. Ekström (S)	+21,229 Sek.
9.	E. Mortara (I)	+22,902 Sek.
10.	L. Auer (A)	+29,260 Sek.

Anzahl Runden 36

Pole-Position T. Blomqvist, 1.30,491 Min.

Schnellste Rennrunde

J. Green, 1.32,456 Min.

„Das Team und ich wollten aus dem Loch, in dem wir im vergangenen Jahr waren, herauskommen. Das haben wir geschafft“

#99 Mike Rockenfeller



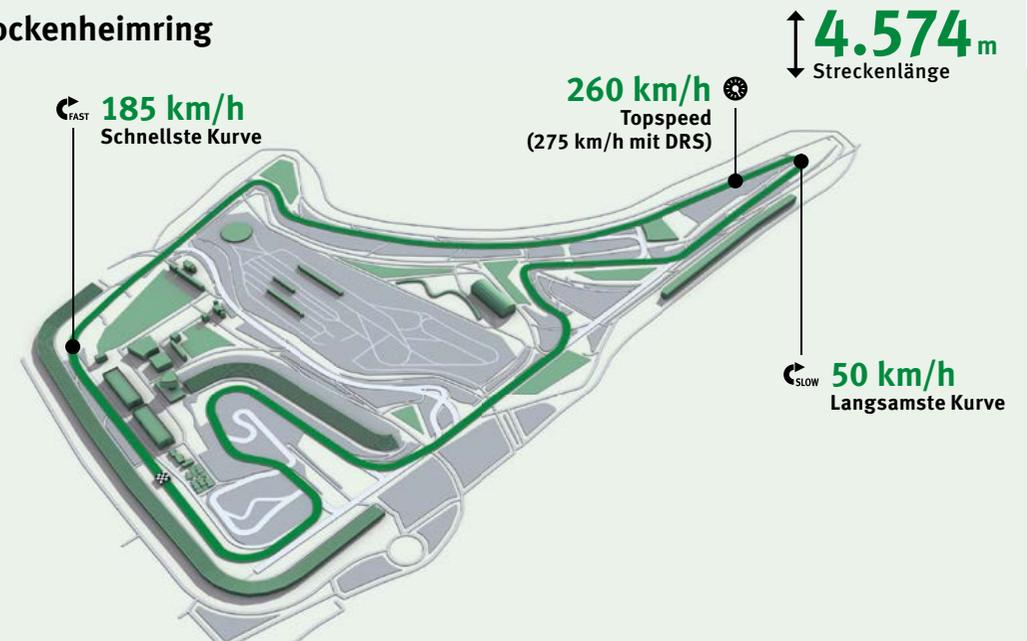
Endstand Fahrerwertung

Pl.	Fahrer/Team	Punkte
1	René Rast (D) Team Rosberg, Audi	179
2	Mattias Ekström (S) ABT Sportsline, Audi	176
3	Jamie Green (GB) Team Rosberg, Audi	173
4	Mike Rockenfeller (D) Phoenix Racing, Audi	167
5	Marco Wittmann (D) BMW Team RMG, BMW	160
6	Lucas Auer (A) HWA, Mercedes-Benz	136
7	Timo Glock (D) BMW Team RMG, BMW	133
8	Maxime Martin (B) BMW Team RBM, BMW	132
9	Robert Wickens (CDN) HWA, Mercedes-Benz	119
10	Gary Paffett (GB) HWA, Mercedes-Benz	102

Endstand Teamwertung

Pl.	Team	Punkte
1	Team Rosberg, Audi	352
2	ABT Sportsline, Audi	257
3	HWA, Mercedes-Benz	221

Hockenheimring





„Die DTM erreicht unsere Mitarbeiter“

Prof. Peter Gutzmer, stellvertretender Vorsitzender des Vorstands und Vorstand Technologie der Schaeffler AG, und Matthias Zink, Vorstand Automotive der Schaeffler AG, im Interview über das Engagement ihres Unternehmens in der DTM

Bereits in den 1980er-Jahren starteten in der DTM Autos mit Aufklebern der Schaeffler-Produktmarke LuK, seit 2011 sorgt ein komplett in Schaeffler-Farben gestalteter Audi für Aufsehen. Welches Ziel steckt hinter diesem Engagement?

Peter Gutzmer: „Schaeffler gehört seit jeher zu den Innovationstreibern. Vor rund drei Jahrzehnten haben wir unser Engagement sozusagen aus den Fabriken auf die Rennstrecken ausgeweitet, um unsere Marken im kompetitiven

Entscheider Matthias Zink (links) und Prof. Peter Gutzmer gehören dem Schaeffler-Vorstand an

Umfeld ‚Motorsport‘ zu präsentieren. Nicht nur in der DTM, sondern auch in anderen Motorsportdisziplinen, wie zum Beispiel dem Rallyesport, prangten auf vielen Fahrzeugen Logos der Schaeffler-Marken LuK, FAG und INA. Heutzutage, und das spiegelt auch die Entwicklung unseres Unternehmens wider, transportieren wir unsere Markenwerte im Motorsport unter dem Leitgedanken ‚One Schaeffler‘.“

Schaeffler-Markenbotschafter Mike Rockenfeller startete 2017 erneut mit einem Audi in der DTM. Das Fahrzeug transportiert eine klare Botschaft.

Peter Gutzmer: „Richtig. Allein schon durch den Namen: Schaeffler Audi RS 5 DTM. Neben der bewusst auffällig gewählten Farbgebung sind besonders die Schriftzüge ‚Mobility for tomorrow‘ als optisches Highlight unverkennbar. Das Layout des Fahrzeugs trägt somit die Konzernstrategie ‚Mobilität für morgen‘ in den Motorsport. Schaeffler gestaltet die zukünftige Mobilität mit seinen innovativen Produkten und seiner Technologie-Kompetenz aktiv mit. Auftritte im Motorsport – und dazu zähle ich auch jene in der Formel E und in der WEC – sind in den jeweiligen Engagements die optimalen Träger unserer Botschaften.“

2016 haben rund 1.000 Schaeffler-Mitarbeiter mit Plakaten, Schirmmützen und T-Shirts Ihres Unternehmens die Tribüne beim DTM-Saisonhighlight am Norisring regelrecht in eine „Grüne Wand“ verwandelt. Was war das für ein Gefühl?

Matthias Zink: „Ein wunderbares. Der Schaeffler-Audi zeigt seit jeher, welche Integrationskraft und Strahlkraft vom Motorsport ausgeht. Unsere Mitarbeiter identifizieren sich über den Motorsport mit unserem Unternehmen. Und zwar weltweit. Poster und Aufkleber von dem Schaeffler-Renner hängen in zahlreichen Produktionshallen, unseren Standorten für Forschung und Entwicklung sowie in Büros. Wenn Mike Rockenfeller einen Schaeffler-Standort besucht und unsere Mitarbeiter bei persönlichen Fachgesprächen die Möglichkeit haben, ihm die Hand zu schütteln, wird klar, dass dies eine perfekt funktionierende Partnerschaft ist.“

Die Technik in Rennfahrzeugen und Serienautomobilen liegt häufig gar nicht so weit auseinander. Wie profitieren die beiden Bereiche voneinander?

Matthias Zink: „Die Komplexität und Geschwindigkeit bei Motorsporteinsätzen schärfen den Blick für das Wesentliche, fordern von unseren Ingenieuren umsetzbare Lösungen zu einem unverrückbar feststehenden Zeitpunkt. Motorsport fördert zudem den Teamgeist. All das ist auch bei der täglichen Arbeit von Schaeffler als global tätiger Automobil- und Industrielieferer förderlich. Das Stichwort ist Technologietransfer. Beispiel Hybridisierung. Das Thema ist sowohl auf der Straße als auch im Motorsport sehr wichtig. Deshalb haben wir uns in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC engagiert, wo wir zusammen mit unserem Partner Porsche unsere Kompetenz in diesem Bereich unter Beweis stellen konnten. Ähnliches gilt für die Formel E. Hier geht es um das Zusammenspiel zwischen E-Motor und Getriebe. Seit der Saison 2015/2016 entwickelt Schaeffler als exklusiver Technologiepartner zusammen mit dem Team ABT Schaeffler Audi Sport den Antriebsstrang der Rennautos.“

In der DTM wird seit jeher mit klassischen Verbrennungsmotoren gefahren. Hingegen ist in der Automobilbranche momentan die Elektrifizierung das vorherrschende Thema. Hat der Verbrenner eine Chance in der Zukunft?

Peter Gutzmer: „Absolut. Unsere Zukunft ist die E-Mobilität, aber die E-Mobilität ist gleichzeitig auch die Zukunft des Verbrennungsmotors. Wie viele Studien zeigen, werden wir mit rein batterieelektrischer Elektrifizierung allein die angestrebten Ziele bis 2050 nicht erreichen. Das ist in der gesamtsystemischen Betrachtung nur möglich, wenn wir mit regenerativer Energie CO₂-neutrale Energieträger erstellen, und das werden gasförmige und flüssige synthetische Kraftstoffe sowie Wasserstoff sein, also Energieträger, die sich ideal in einem verbrennungsmotorischen System darstellen lassen. Die Zukunft unserer individuellen Mobilität ist geprägt von einer gesunden Mischung aus Hybriden, effizienten Verbrennungsmotoren und E-Antrieben.“

Motorsport in den Genen

Wettkampf, Dynamik, Fahrzeugbeherrschung im Grenzbereich – Motorsport hat viele Facetten, die ihn einzigartig machen. Doch er schärft auch die Sinne, liefert neue Ideen und Motivation für Alltagsaufgaben. Gründe, die Schaeffler dazu veranlassen, sich im Motorsport zu engagieren

Ob Formel E, WEC oder DTM – Erfolge im Motorsport sind eng verbunden mit dem Können jedes Einzelnen, aber vor allem auch mit Teamwork. Innovationskraft und Dynamik, Entschlossenheit und Mut sind gefordert. Das gilt auch für das tägliche Streben der Schaeffler-Mitarbeiter und resultiert darin, dass sich Schaeffler als einer

der weltweit führenden Automobilzulieferer behauptet. Das Motorsport-Engagement ist seit mehr als drei Jahrzehnten wesentlicher Bestandteil der Schaeffler-Markenstrategie und in Herzogenaurach in den Genen verankert – aber auch rund um den Globus, wo rund 89.400 Schaeffler-Mitarbeiter im Einsatz sind. ■

E-Mobilitäts-Entwicklungslabor

Die erste Rennserie für rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge verkörpert in einzigartiger Weise den Anspruch von Mobilität für morgen. Bei Schaeffler ist die Mitgestaltung bei der Elektrifizierung des Autos eines der zentralen strategischen Zukunftsthemen. Auf diesem Gebiet ist Schaeffler einer der Innovationsführer und mit neuen Ideen oft genug Pionier. In der Formel E ist Schaeffler von der Debütsaison 2014/15 an als exklusiver Technologiepartner des Teams ABT Schaeffler Audi Sport mit an Bord. Seit der zweiten Saison entwickelt Schaeffler den Antriebsstrang des Einsatzfahrzeugs. Der Brasilianer Lucas di Grassi und der Deutsche Daniel Abt bilden seit dem ersten Rennen ein eingespieltes Fahrer-Duo. Nach den Gesamträngen drei und zwei feierte di Grassi in der Saison 2016/2017 zusammen mit Schaeffler erstmals den Titelgewinn.



Hightech-Hybride

Hautnah erlebte Schaeffler auch die Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) – zusammen mit Porsche. Die Weissacher waren 2014 nach 16 Jahren Abstinenz in die höchste Klasse LMP1 zurückgekehrt, bauten aber nicht erst seitdem auf die Expertise von Schaeffler. Die Partnerschaft ist historisch gewachsen und reicht im Motorsport sowie der Serienproduktion bis in die 1940er-Jahre zurück: Im ersten Serienmodell von Porsche, dem legendären 356, war das käfiggeführte Nadellager von Schaeffler verbaut. Die WEC ist für Schaeffler eine perfekte Möglichkeit, technische Kompetenz zu beweisen. Mit einem Technischen Reglement, das die nutzbare Energiemenge begrenzt, aber in den Bereichen Hybrid- und Antriebstechnologie große Freiheiten erlaubt, sind Energieeffizienz und Zukunftstechnologie wichtiger denn je. Themen, die Schaeffler in puncto Automobiltechnologie antreiben, denn die Zuverlässigkeit und die Qualität von Serienfahrzeugen haben für Schaeffler eine große Bedeutung. Zusammen gewannen Schaeffler und Porsche 2015, 2016 und 2017 den Fahrer- und den Hersteller-WM-Titel sowie das prestigeträchtige 24-Stunden-Rennen von Le Mans.



Jubelpose Dank eines zweiten Ranges beim vorletzten Rennen der WEC-Saison in Shanghai krönen sich Schaeffler und Porsche zum Fahrer- und zum Hersteller-Weltmeister



Aufholjagd In einer spannenden Saisonendphase überholt Schaeffler-Pilot Lucas di Grassi noch Titelverteidiger Sébastien Buemi. Beim Saisonfinale in Montreal feiert er einen von zwei Saisonsiegen



Zauberwort Effizienz

Auslaufmodell? Keinesfalls! Der Verbrennungsmotor ist noch lange nicht am Ende seiner Entwicklung angekommen und wird auch in der Mobilität für morgen eine Hauptrolle spielen

Ventile werden sich auch in kommenden Jahrzehnten öffnen und schließen, Kolben werden sich heben und senken, Kurbelwellen rotieren. So viel ist sicher. Die Frage ist nur: In wie vielen Autos? Zukunftsforscher aller Couleur beißen sich die Zähne daran aus, eine Antwort zu finden. Nicht zuletzt, weil so viele Faktoren von Gesetzesvorgaben über Infrastrukturen bis zu technischen Entwicklungen und Preisen die Marktentwicklungen beeinflussen. „Es ist nach wie vor hochgradig unsicher, wie sich die Dinge entwickeln“, beschreibt Klaus Rosenfeld, Vorstandsvorsitzender der Schaeffler AG, die Lage. Weitsichtige Experten des Technologiekonzerns gehen davon aus, dass im Jahr 2030 maximal 30 Prozent aller Autos rein elektrisch unterwegs sein werden. Alle anderen – also 70 Prozent und mehr – werden

einen Verbrennungsmotor an Bord haben. Eine hoch gegriffene Zahl? Nicht, wenn man bedenkt, dass auch Hybridfahrzeuge über einen Verbrennungsmotor verfügen.

Noch Luft nach oben bei der Verbrennung

Gerade weil Verbrennungsmotoren eine treibende Kraft in der Mobilität für morgen sein werden, ist es wichtig, sie fit für die Zukunft zu bekommen. Ingenieure von Schaeffler arbeiten daran, dass aus der eingesetzten Energie ein Maximum an Leistung gewonnen werden kann. Und das übrigens schon seit Jahrzehnten (siehe Infospalte rechts). Der Spielraum für Verbesserungen ist aber immer noch beachtlich, schließlich kommt aktuell nur ein Fünftel der Kraft, die im Tank steckt, auf die Straße. „Das gesamte zum heutigen Stand der Serienmotoren verblei-

bende Effizienzsteigerungspotenzial schätzen wir auf immerhin 20 Prozent für Ottomotoren und auf 10 Prozent für Dieselmotoren“, verrät Schaeffler-Technologievorstand Prof. Peter Gutzmer. Branchenexperten sind sich dabei einig: Die eine Maßnahme, um dort hinzukommen, gibt es nicht. Es sind viele einzelne Ideen und Verbesserungen nötig, um den Treibstoffverbrauch zu senken. Im Verbrennungsmotor selbst, aber auch im Antriebsstrang.

So steigert Schaeffler die Effizienz

Eine Maßnahme ist die Reibungsreduzierung. Hier spielt Schaeffler sowohl sein breit gefächertes Know-how als Wälzlagerhersteller als auch die Expertise bei Oberflächen und Beschichtungen aus. Im Bereich Motor steigert beispielsweise die 2009 von Schaeffler in Serie gebrachte und seitdem stetig verbesserte vollvariable Ventilsteuerung „UniAir“ die Effizienz signifikant. Das System ermöglicht – kombiniert mit „Downsizing“ – eine Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen um bis zu 25 Prozent. Außerdem vergrößert UniAir die Möglichkeiten des situationsbedingten und bedarfsgerechten Motorbetriebs. So lassen sich beispielsweise moderne Verbrennungsverfahren wie „Miller“ und „Atkinson“ realisieren. Eine Zylinderabschaltung ist ebenfalls ohne konstruktiven Mehraufwand möglich. Ergänzend dazu erhöht der elektromechanische Nockenwellenversteller von Schaeffler den Wirkungsgrad gegenüber herkömmlichen Hydraulik-Systemen. Den simplen Sparansatz „was gerade nicht gebraucht wird, wird abgeschaltet“ verfolgt Schaeffler nicht nur bei Zylindern. Allradantrieb-Trennkupplung, Start-Stopp-Automatik, elektrische Kupplungen – alles zu finden beim Automobil- und Industriezulieferer. Ein weiteres Optimierungspuzzleileit: Das seit 2011 in Serie produzierte Thermomanagementmodul, mit dessen Hilfe Verbrennungsmotoren und Getriebe schneller ihr ideales Temperaturfenster erreichen.

Trotz allem: Die Frage ob Verbrenner oder Elektro stellt sich bei Schaeffler eigentlich nicht. Es muss eher heißen: Verbrenner und Elektro. Denn ohne Elektrifizierung/Hybridisierung werden schon Mittelklasseautos wie der Audi A5 zukünftige CO₂-Grenzwerte nicht einhalten können. ■

3 Beispiele aus Jahrzehnten

Innovationen für mehr Effizienz
(Prozentangabe: Kraftstoffersparnis)

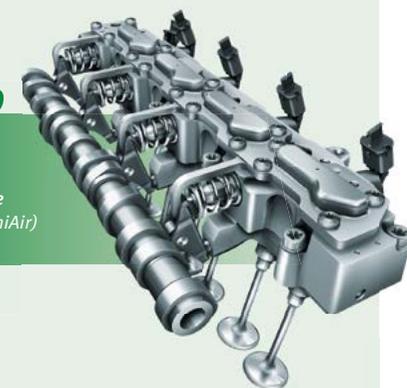


22%

1985
Zweimassenschwungrad
(ZMS) mit Fliehkraftpendel

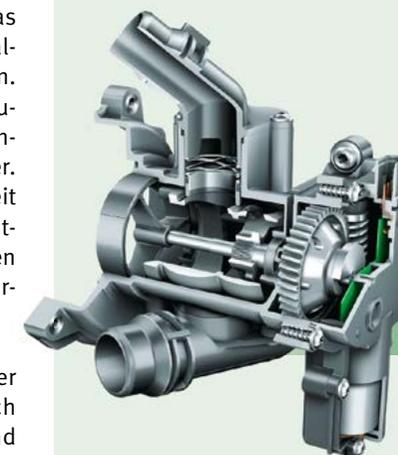
25%

2009
Vollvariable
elektrohydraulische
Ventilsteuerung (UniAir)



4%

2011
Thermo-
management-
modul



Fortschritt immer im Visier Schaeffler liefert seit Jahrzehnten Innovationen, um den Verbrauch und die Emissionen von Verbrennungsmotoren zu senken und so die Effizienz zu steigern

Von *Beginn* an dabei



Schaeffler und Audi verbindet nicht nur in der DTM eine langjährige und erfolgreiche Partnerschaft – auch im Serienautomobilbereich machen die beiden deutschen Automotive-Schwergewichte seit vielen Jahrzehnten gemeinsame Sache

Sowohl in der DTM als auch in der Elektrorennserie Formel E feierten Schaeffler und Audi gemeinsam schon bedeutende Erfolge. Für das Einsatzfahrzeug des Teams Audi Sport ABT Schaeffler entwickelt Schaeffler den kompletten Antriebsstrang und arbeitet damit auch an der Gestaltung der Mobilität für morgen. Ebenso abseits der Rennstrecke: Die erfolgreiche Partnerschaft zwischen Schaeffler und Audi besteht seit Generationen.

Bereits 1950 ist im DKW F89 von Auto Union, einer Vorläuferfirma der heutigen AUDI AG, das käfiggeführte Nadellager von Schaeffler verbaut. Es wird in kürzester Zeit zu einem Millionenseller. Über die folgenden Jahrzehnte intensivieren Schaeffler und Audi ihre Zusammenarbeit. Seit Mitte der 1960er-Jahre kommen Kupplungen der Schaeffler-Marke LuK auch bei Audi zum Einsatz. In den 1980er-

Jahren wird der Wirkungsgrad von Kupplungen durch steifere Bauformen erhöht, unter anderem für den Audi 100. 1993 geht die selbstnachstellende Kupplung (SAC) in Serie. Sie feiert im Audi S4 Bi-Turbo Premiere. Stufenloses Getriebe, Thermomanagement-Modul, elektromechanischer Wankstabilisator – auf der folgenden Seite sind weitere wichtige technologische Meilensteine in der Partnerschaft zwischen Schaeffler und Audi aufgeführt.

Know-how und Erfindungsreichtum

Nicht nur bei Audi, sondern bei allen Automobilherstellern rund um den Globus wird auf tatkräftige Mithilfe von Schaeffler gesetzt. Der Konzern hat mit dem Erfindungsreichtum seiner Entwicklungsingenieure und dem geballten Produktions-Know-how maßgeblichen Einfluss auf die Fortschritte in der globalen Automobiltechnik. ■



Auto Union DKW F89 1950

1949 gelingt Georg Schaeffler mit dem **#käfiggeführten #INA-Nadellager** eine bahnbrechende Erfindung. Es bietet reduzierte Reibung sowie Drehzahlfestigkeit und revolutioniert so den Wälzlagermarkt. 1950 kommt es erstmals im „Meisterklasse“ genannten Auto Union DKW F89 zum Einsatz.



Audi 50 ab 1974

Die Mitte der 1960er-Jahre von der Schaeffler-Marke LuK ins Auto gebrachte **#Tellerfederkupplung** verdrängt den Vorgänger mit Schraubenfedern aus dem Pkw-Bereich. Audi nutzt die Technologie unter anderem im kompakten Erfolgsmodell Audi 50, der den vier Ringen neue Käuferschichten erschließt.



Audi 80 quattro 1986

Der heutige Schaeffler-Botschafter Armin Schwarz schafft 1986 mit dem Titelgewinn im Mitropa Rally Cup den Durchbruch im internationalen Rallyesport. In seinem Audi 80 quattro mit auffälliger Optik der Schaeffler-Marke INA werden neue **#Ventiltriebskomponenten** getestet.



Audi A4 ab 1995

Der **#Generatorfreilauf** feiert seine Premiere im Audi A4. Heutzutage ist er in nahezu jedem effizienten Auto verbaut und sorgt für eine Stabilisierung der Drehungsgleichförmigkeiten im Riementrieb. Das Resultat: höherer Laufkomfort und verbessertes Geräuschverhalten.



Audi A6 ab 1999

Die **#Continuously #Variable #Transmission**, also die stufenlose Kraftübertragung, wird dank einer Hightech-Konstruktion von Schaeffler möglich. Im legendären „Wackel-Elvis“-Werbespot erlangt die bei Audi „Multitronic“ genannte Technologie Berühmtheit.



Audi A4 DTM 2007

In vielen Motorsportdisziplinen, wie zum Beispiel in der DTM am Audi A4 DTM von Mike Rockenfeller, prangen Logos der Schaeffler-Marken LuK, FAG und INA. Heutzutage tritt das Unternehmen auf der Rennstrecke unter dem Leitgedanken **#OneSchaeffler** auf.



Audi A5 Sportback ab 2007

Das **#Thermomanagement-Modul** von Schaeffler regelt den Temperaturhaushalt im kompletten Antriebsstrang. So lässt sich der ideale Wärmezustand des Motors und des Getriebes schnellstmöglich erreichen und die Verbrauchseffizienz steigern.



Audi TT 2014

Mit dem **#Konzeptfahrzeug** „Schaeffler System 48 V“ auf Basis eines Audi TT zeigt Schaeffler das Potenzial der 48-Volt-Hybridisierung. Eine elektrische Hinterachse ergänzt den Verbrennungsmotor und rekuperiert gleichzeitig Energie beim Bremsen.



Audi SQ7 ab 2016

Der **#elektromechanische #Wankstabilisator** von Schaeffler erhöht die Sicherheit, die Fahrdynamik und den Fahrkomfort, zum Beispiel im aktuellen Audi SQ7. 2016 erhält das wegweisende Bauteil einen „Deutschen Innovationspreis“.

Mobilität für *morgen*

Für Schaeffler ist Innovation seit der Firmengründung fester Bestandteil der Unternehmens-DNA. Dabei wird quer und interdisziplinär gedacht



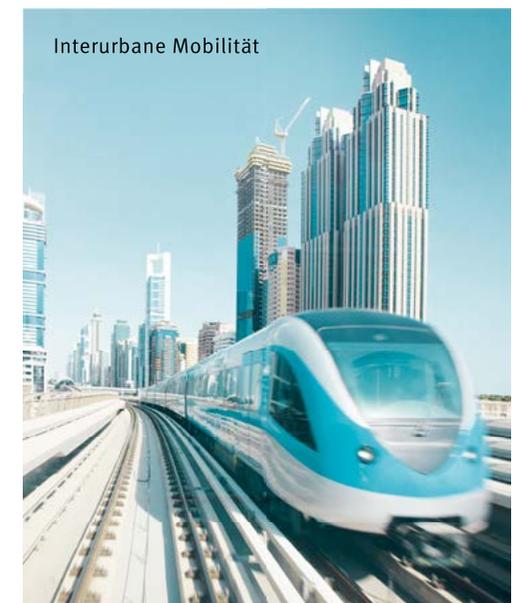
Energiekette



Umweltfreundliche Antriebstechnologien



Urbane Mobilität



Interurbane Mobilität

„Der fortschreitende Klimawandel, die zunehmende Urbanisierung und Globalisierung sowie die Digitalisierung werden unser Leben und Arbeiten nachhaltig beeinflussen und verändern. Das gilt besonders für den Bereich der Mobilität“

Klaus Rosenfeld,
Vorsitzender des Vorstands Schaeffler

Schaeffler ist bekannt als Innovationsführer mit einer Vielzahl von Technologien, die Automobile sparsamer, umweltfreundlicher und sicherer machen, sowie mit Produkten für Bahnen, Flugzeuge, Windkraftanlagen und für viele weitere Industriebereiche. Überall, wo sich etwas bewegt, ist Schaeffler. Und Bewegung bedeutet auch Mobilität. Die Herausforderungen an die Mobilität der Zukunft sind groß. Daher hat sich Schaeffler dem ganzheitlichen Strategiekonzept „Mobilität für morgen“ verschrieben, um nachhaltige Lösungen für die Welt von morgen zu finden. ■

Schaeffler in der DTM

2011–2017

2 Fahrertitel

1 Teamtitel

3 Markentitel

94 Rennen

7 Siege

25 Pokale

6 Schnellste Rennrunden

6 Pole-Positions

396 Führungsrunden

652 Punkte

11 Rennstrecken

23 Geführte Rennen



Erfahren Sie mehr
über die Mobilität
für morgen



Schaeffler

- schaefflergroup
- @schaefflergroup
- schaeffler.com
- SchaefflerGlobal

Audi Sport

- AudiSport
- @audisport
- audi.com/audisport
- audisport
- audisportsnaps

Phoenix Racing

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

DTM

- DTM
- @dtm
- dtm.com
- dtm_pics

Mike Rockenfeller

- mikerockenfeller
- @m_rockenfeller
- mike-rockenfeller.de
- mike_rockenfeller

Kontakt

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