

Fact Sheet XXL

SCHAEFFLER

DTM Lausitzring
19./20. Mai 2018

Rennen 3 & 4



[#DTMLausitzring](#)

Nach seinem Podestplatz beim Auftakt in Hockenheim reist Schaeffler-Pilot Mike Rockenfeller motiviert zum zweiten Event



Tourenwagen-Elite +++ Lausitzring +++ Alle Rennen +++ Team +++ Fahrer +++ Auto +++ Partner Audi +++ Das ist die DTM +++ Interview mit Vorständen +++ Historie: Schaeffler in der DTM +++ Schaeffler und der Verbrennungsmotor +++ Strategie Mobilität für morgen +++ Zahlen, Daten, Fakten +++ Rennstrecke +++ Zeitplan +++ Kontakte

Editorial

Was für ein Start in die DTM-Saison 2018: Superenge Qualifyingzeiten sowie Tür-an-Tür-Duelle und Überholmanöver en masse in den Rennen – die Fans in Hockenheim wurden mit packendem Tourenwagensport verwöhnt. Unserem Markenbotschafter Mike Rockenfeller ist in seinem grün-weißen Schaeffler Audi RS 5 DTM mit einer

Aufholjagd im zweiten Rennen von Startplatz neun bis auf Rang zwei im Ziel ein toller Auftakt gelungen. Wir von Schaeffler hoffen natürlich, dass Rocky seine starke Frühform beim kommenden Rennwochenende auf dem Lausitzring erneut beweisen wird. Ich kann Ihnen einen Besuch vor Ort nur wärmstens empfehlen. In dieser Broschüre haben wir Infos und Fakten für Sie zusammengefasst.



Jörg Walz
Vice President Communications &
Editor-in-Chief Schaeffler

Kontakt

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

Die Tourenwagen-Elite

Einige der weltweit namhaftesten Piloten liefern sich in mehr als 500 PS starken Hightech-Rennwagen spannende Duelle auf Rennstrecken in ganz Europa

Bereits seit 1984 zieht die international beliebteste Tourenwagenserie Fans mit einer Mischung aus attraktivem Motorsport und einem abwechslungsreichen Unterhaltungsprogramm in den Bann. Drei deutsche Premiumhersteller messen sich auf höchstem Niveau, ein aufgestockter Eventkalender, zwei Rennen je Wochenende, sechs verschiedene Austragungsländer – die Rahmenbedingungen für die Saison 2018 könnten nicht besser sein.

Schon in den ersten Jahren der DTM unterstützte Schaeffler Fahrer und Teams mit motorsportlichem und technischem Know-how und unterstrich damit die Leidenschaft für Technologie. Seit 2011 ist das Unternehmen Namensgeber des Schaeffler-Audi und feierte unter anderem mit zwei Titelgewinnen große Erfolge. Auch in dieser Saison bilden Schaeffler, Audi, Phoenix Racing, der Schaeffler Audi RS 5 DTM und Pilot Mike Rockenfeller eine erfolgsversprechende Einheit.



#DTMLausitzring

Lausitzring–Herzogenaurach

307 km

Der Lausitzring liegt in der kleinen Gemeinde Schipkau im Landkreis Oberspreewald-Lausitz in Brandenburg

Land und Leute

Zu der Gemeinde Schipkau zählen die Ortsteile Annahütte, Drochow, Hörlitz, Klettwitz, Meuro und Schipkau. Seit dem Ende der Braunkohleförderung hat sich Schipkau als Standort des Motorsports, des automobilnahen Gewerbes, als Test- und Technologiestandort – zum Beispiel für das DEKRA Technology Center – sowie als Wohn- und Dienstleistungsregion im Grünen etabliert. Die nächste Großstadt ist das 60 Kilometer südlich gelegene Dresden.

Frischer Wind

Nationale Bekanntheit erlangte Schipkau durch mehrere Windparks, die zwischen den Jahren 2000 und 2015 auf der Fläche ehemaliger Braunkohle-Tagebaue errichtet beziehungsweise erweitert wurden. Die mehr als 50 Windkraftanlagen erreichen eine Gesamtnennleistung von 137 Megawatt. Eine der Anlagen wurde im Rahmen des Projekts „Grüner Lausitzring“ direkt an der gleichnamigen Rennstrecke errichtet. Das Modell „Enercon E-126“ mit einem Rotordurchmesser von 126 Metern und einer Nabenhöhe von 135 Metern war damals das weltweit leistungsfähigste.

Rennstrecke

Der 2000 eröffnete Lausitzring gilt seit der Stilllegung der Berliner AVUS 1998 als die bedeutendste Rennstrecke im ostdeutschen Gebiet. Die Premiere für die DTM verlief kurios: Im September 2000 fiel das Rennen wegen zu starker Regenfälle aus. Der Lausitzring verfügt über eine der größten permanenten Motorsporttribünen Europas. Eine nicht mehr genutzte Streckenvariante ist das Tri-Oval mit Steilkurven. Bei einem Rennen der US-amerikanischen Champ-Car-Serie verunglückte 2001 Alessandro Zanardi und verlor beide Unterschenkel.

6.764

Einwohner

68,95 km² Fläche

Luftaufnahme Der Lausitzring mit seiner Windkraftanlage



Schipkau im Mai

17 °C
Tagestemperatur

6 °C
Nachttemperatur

7
Sonnenstunden / Tag

13
Regentage / Monat

Mehr Rennaction

20 Rennen in sechs europäischen Ländern – der Kalender der DTM 2018 ist so umfangreich wie seit der Saison 1996 nicht mehr

1 & 2

Rocky mischt vorn mit

5./6. Mai 2018

Mit seinem zweiten Rang im zweiten Rennen war Mike Rockenfeller bester Audi-Pilot beim Saisonauftakt in Hockenheim. In der Fahrerwertung belegt er den geteilten dritten Rang.



Hockenheim
Deutschland

Budapest
Ungarn

Nostalgisch

2./3. Juni 2018

Die DTM debütierte auf dem Hungaroring bereits im Jahr 1988, zu Zeiten des Eisernen Vorhangs. 2018 ist der Kurs nahe Budapest zum fünften Mal im Kalender vertreten.

5 & 6

Zandvoort
Niederlande

9 & 10

Rocky-Terrain

14./15. Juli 2018

Auf dem direkt an der Nordseeküste gelegenen Circuit Zandvoort feierte Schaeffler-Pilot Mike Rockenfeller bereits zwei Siege.

13 & 14

Doppel-Premiere

25./26. August 2018

Der Misano World Circuit, meist für Motorradrennen genutzt, feiert in der DTM Premiere. Zudem ist er Gastgeber für die ersten Nachtrennen der Serie (Startzeiten je 22:20 Uhr).

Misano Italien

Highlight

23./24. Juni 2018

Stadtkurs-Feeling auf dem Norisring – und schmerzliche Erinnerungen für Mike Rockenfeller: Im Vorjahr brach er sich bei einem unverschuldeten Unfall den Mittelfuß.

7 & 8



Norisring
Deutschland

Brands Hatch Großbritannien

11 & 12

Comeback

11./12. August 2018

Nach vier Jahren Pause kehrt die DTM auf die Strecke im Mutterland des Motorsports zurück. Gefahren wird nicht wie bisher auf der kurzen Variante, sondern auf dem kompletten Grand-Prix-Kurs.

15 & 16

Dauerbrenner

8./9. September 2018

Der Nürburgring ist die einzige Strecke, die seit dem DTM-Premierenjahr 1984 immer im Kalender auftaucht. Die Rennen steigen auf der Kurzanbindung der Grand-Prix-Strecke.

Nürburgring
Deutschland

Spielberg Österreich

Naturspektakel

22./23. September 2018

Früher als Österreichring und später als A1-Ring befahren, gehört der Red Bull Ring bereits seit 2011 zum DTM-Repertoire. Er ist für seine idyllische Umgebung bekannt.

17 & 18

19 & 20

Showdown

13./14. Oktober 2018

Achtung, nicht das große Finale verpassen: In neun der vergangenen 15 Saisons wurde der DTM-Titel erst am letzten Rennwochenende vergeben.

Hockenheim Deutschland

Kursänderung

19./20. Mai 2018

Zum ersten Mal seit 2004 fährt die DTM wieder auf der langen Variante. Lediglich Gary Paffett war aus dem aktuellen Fahrerfeld schon damals in der DTM unterwegs.

Lausitzring Deutschland

3 & 4

Fahrerwertung

Pl.	Fahrer	Team	Pkt.
1	Timo Glock (D)	BMW	44
2	Gary Paffett (GB)	Mercedes-Benz	43
3	Mike Rockenfeller (D)	Audi	18
4	Lucas Auer (A)	Mercedes-Benz	18
5	Pascal Wehrlein (D)	Mercedes-Benz	18
6	Joel Eriksson (S)	BMW	13
7	Edoardo Mortara (CH)	Mercedes-Benz	12
8	Bruno Spengler (CDN)	BMW	12
9	Loïc Duval (F)	Audi	11
10	René Rast (D)	Audi	10

Teamwertung

Pl.	Team	Pkt.
1	Mercedes-AMG Motorsport PETRONAS	61
2	BMW Team RMR	44
3	SILBERPFEIL Energy Mercedes-AMG Motorsport	30
4	Audi Sport Team Phoenix	29

Herstellerwertung

Pl.	Hersteller	Pkt.
1	Mercedes-Benz	103
2	BMW	72
3	Audi	39

Kongeniales **Quintett**

Premiumpartner **Schaeffler**, Hersteller **Audi**, Einsatzteam **Phoenix Racing**, Fahrer **Mike Rockenfeller** und das Rennauto **Schaeffler Audi RS 5 DTM** – diese Protagonisten kämpfen gemeinsam in der DTM 2018 um Punkte und Pokale

Titel und Siege

Schaeffler feierte Triumphe in Serien wie: DTM, Formel E, WEC, 24h Le Mans, 24h Nürburgring, Rallye Dakar und Langstrecken-Rallyes

SCHAEFFLER

Innovativer Technologiekonzern +++ Motorsport als Plattform für Technologietransfer zwischen Straße und Rennstrecke +++ Unterstützt DTM-Teams und -Fahrer schon seit den 1980ern +++ Seit 2011 Namensgeber des Schaeffler-Audi +++ In der Formel E verantwortlich für die Antriebstechnik des Meisterteams



Langstrecken-Rallyes

24h Nürburgring

24h Le Mans

WEC

DTM, Formel E

Triumphe in Serien wie:

Schaeffler feierte

Titel und Siege

Kongeniales Quintett

Premiumpartner Schaeffler

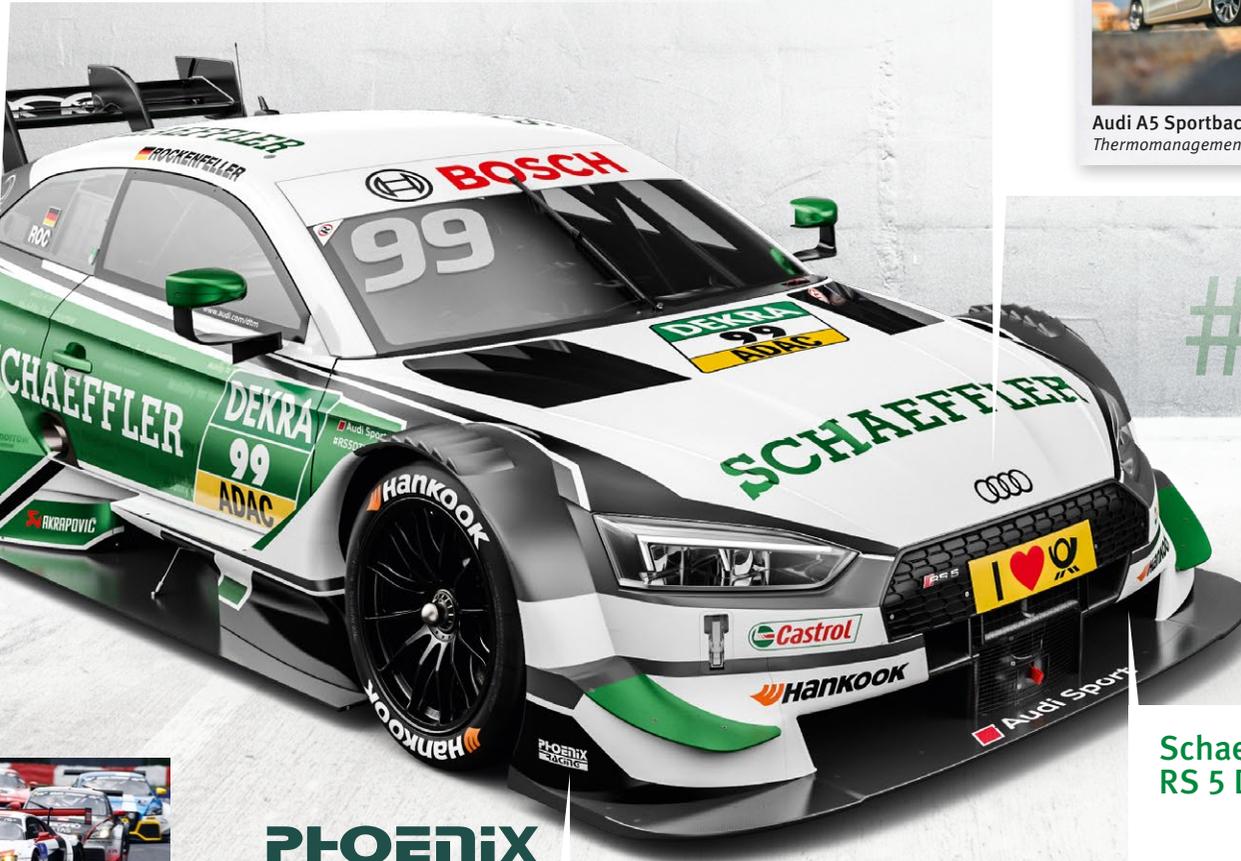
Fahrer Mike Rockenfeller

und das Rennauto Schaeffler Audi RS 5 DTM

– diese Protagonisten kämpfen

gemeinsam in der DTM 2018

um Punkte und Pokale



DTM

2 x Fahrer-Champion

1 x Team-Champion

GT-Siege

4 x 24h Nürburgring

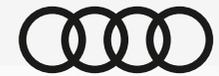
2 x 24h Spa

1 x 12h Bathurst



PHOENIX RACING

1999 gegründet +++ Firmensitz in Meuspath liegt direkt am Nürburgring +++ Seit 2000 in der DTM aktiv, seit 2006 als offizielles Audi-Werksteam +++ Phoenix stellte 2011 und 2013 jeweils den DTM-Champion +++ Zweites Standbein ist der GT-Rennsport – größte Erfolge: vier Siege bei den 24 Stunden Nürburgring



Seit den 1980ern werksseitig im Motorsport aktiv +++ In der DTM zunächst in den 1990ern unterwegs +++ Werksseitiges Comeback in der Saison 2004 +++ Ebenfalls in der Formel E, im Rallycross sowie im GT- und TCR-Sport engagiert +++ Langjährige Partnerschaft mit Schaeffler im Serienautomobilbereich +++ Links: Beispiele für Schaeffler-Technologien bei Audi



Auto Union DKW F89 1950
Käfiggeführtes INA-Nadellager



Audi A4 ab 1995
Generatorfreilauf



Audi A5 Sportback ab 2007
Thermomanagement-Modul



Audi SQ7 ab 2016
Elektromechanischer Wankstabilisator

- Formel E**
1 x Fahrer-Champion
- WEC**
2 x Fahrer-Weltmeister
2 x Hersteller-Weltmeister
13 x Sieger 24h Le Mans
- DTM/Supertourenwagen**
10 x Fahrer-Champion (DTM)
4 x Marken-Champion (DTM)
12 x Fahrer-Champion (STW)
8 x Marken-Champion (STW)
- Rallye**
2 x Fahrer-Weltmeister
2 x Marken-Weltmeister

#99

- 2004 1. Porsche Carrera Cup
- 2006 1. 24 Stunden Nürburgring
- 2008 1. Le Mans Series
- 2010 1. 24 Stunden Le Mans
- 2013 1. DTM



Mike Rockenfeller

Geburtstag 31. Oktober 1983
Geburtsort Neuwied (D)
Wohnort Landschlacht (CH)
Größe 1,75 m
Gewicht 68 kg

Chassis
CFK-Monocoque mit integriertem Tank

Motor
Benzin-V8-Saugmotor,
4 Ventile pro Zylinder

Antrieb
4-Scheiben-CFK-Kupplung,
Semi-automatisches 6-Gang-Getriebe

Fahrwerk
Einzelradaufhängung vorn
und hinten, Doppel-Querlenker,
Pushrod-System

Schaeffler Audi RS 5 DTM

1.115 kg
Gewicht inklusive Fahrer

5.010 mm Länge

1.950 mm Breite

1.150 mm Höhe

> 500 PS
Leistung

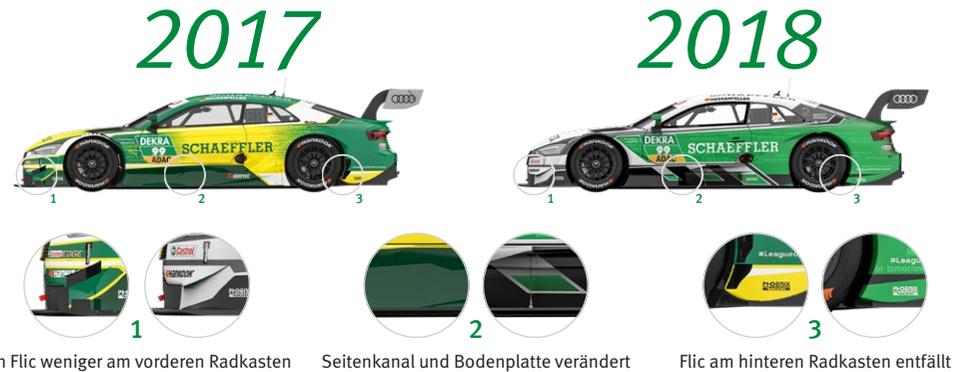
275 km/h
Höchstgeschwindigkeit



Das ist die DTM

Die DTM begeistert ihre Fans seit mehr als drei Jahrzehnten. Ein Verdienst der Organisatoren und Regelhüter, die stets daran arbeiten, die populäre Tourenwagenserie mit neuen Ideen noch attraktiver und spannender zu gestalten. Ein Überblick über sportliche und technische Aspekte, die die DTM definieren

Aerodynamik

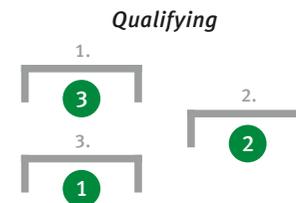


→ 25 Prozent geringerer Abtrieb und damit mehr Spektakel für die Fans

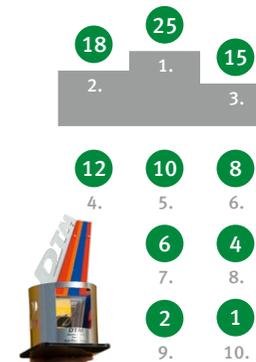
Rennformat



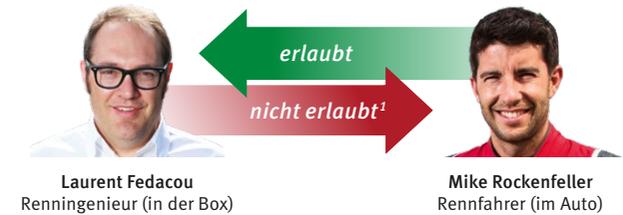
Punkte



Rennen



Funk



¹Ausnahme: sicherheitsrelevante Meldungen, in der Boxengasse und bei Gelbphasen

Boxenstopp



1 Boxenstopp je Rennen

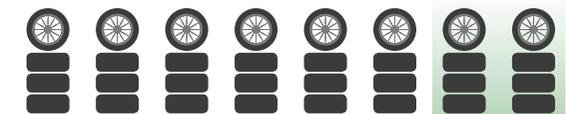
9 Mechaniker maximal, 1 Schlagschrauber pro Seite

4 Reifen werden gewechselt

Fahrer entscheidet über Zeitpunkt

Reifen

8 Sätze neue Slick-Reifen für gesamtes Wochenende (+ 6 Sätze Regenreifen)



Heizdecken für Slicks verboten

Nach freiem Training am Samstag 2 Sätze zurück → Soll Aufsparen verhindern



Prof. Peter Gutzmer (rechts), stellvertretender Vorsitzender des Vorstands und Vorstand Technologie der Schaeffler AG, und Matthias Zink, Vorstand Automotive der Schaeffler AG, im Interview

3 Fragen an ...

... Prof. Peter Gutzmer und Matthias Zink

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 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 transportieren wir unsere Markenwerte im Motorsport unter dem Leitgedanken ‚One Schaeffler‘. Zudem spiegelt der Motorsport nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit unserer Produkte wider, sondern stärkt auch die Fähigkeiten unserer jungen Ingenieure, die immer häufiger mit Erfahrungen aus dem Konstruktionswettbewerb Formula Student zu uns kommen.“

Stichwort Technologietransfer: 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 Industriezulieferer förderlich.“

Sie sind als offizieller Technologiepartner des Teams Audi Sport ABT Schaeffler ebenso in der Elektrosportserie Formel E engagiert. Vor allen Dingen in puncto Antriebsart ein komplett anderes Feld. Verbrenner und E-Mobilität – wie passen bei Ihnen beide Bereiche in ein Portfolio?

Peter Gutzmer: „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, 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.“

Meistermacher

Von kleinen Aufklebern bis zum Komplettbranding eines Fahrzeugs – Schaeffler hat sein DTM-Engagement in den vergangenen 30 Jahren immer mehr ausgeweitet. Der sportliche Erfolg gibt dem Unternehmen Recht



Die Anfänge

Das Logo der Schaeffler-Produktmarke LuK prangt unter anderem auf dem Overall und dem Fahrzeug von Kurt Thiim. Beim ersten Rennen 1986 in Zolder rast der dänische Rookie vom zweiten Startplatz zum Sieg. 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 LuK, INA und FAG zu sehen.



2011

Triumph in Schaeffler-Farben

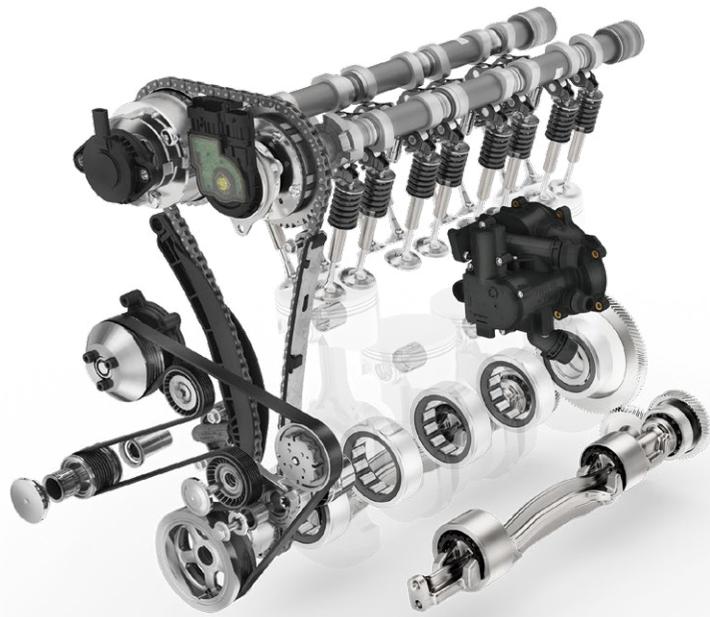
Zur Saison 2011 bündelt Schaeffler seine Engagements und wird Namenspaten eines kompletten Rennautos des Audi Sport Team Phoenix. Der farblich auffällige, „Caipirinha-Express“ getaufte Schaeffler Audi A4 DTM entpuppt sich in den Händen von Pilot Martin Tomczyk als ein Punktgarant. Der Bayer belegt in allen zehn Saisonrennen einen Platz unter den Top Fünf, feiert dabei drei Siege. Am Ende schlägt der Titelgewinn zu Buche. Der Gesamtkonzern Schaeffler ist im DTM-Debütjahr Champion.

2013

Wiederholungstäter

In der Saison 2013 heißt der Schaeffler-Pilot Mike Rockenfeller. Schon beim zweiten Rennen in Brands Hatch feiert er den ersten Saisonsieg und übernimmt die Tabellenführung. Die Vorentscheidung zu Rockys Gunsten im Titelduell mit BMW-Mann Bruno Spengler fällt mit Sieg Nummer zwei in Moskau. Bereits nach dem vorletzten Rennen in Zandvoort ist Rockenfeller nicht mehr von Gesamttrang eins zu verdrängen.





Effizient in die Zukunft

Mittelfristig werden 70 Prozent aller neu zugelassenen Autos – Hybridmodelle eingeschlossen – einen Verbrennungsmotor an Bord haben, das prognostiziert ein Schaeffler-Szenario für 2030. Vor dem Hintergrund künftiger Klima- und Emissionsziele ist es umso wichtiger, die etablierte Antriebstechnik fit für die Zukunft zu machen

Für den global tätigen Automobil- und Industrielieferer Schaeffler steht fest: Ein Entweder-Denken wird auf dem Weg zur Mobilität für morgen nicht reichen. „Wichtige Schlüssel zum Erfolg liegen in der Fähigkeit, systemisch zu denken sowie in der Ambidextrie, der Gabe ‚beidhändig‘ zu agieren. Das bedeutet, sowohl Bewährtes weiter zu entwickeln als auch zugleich Neues zu erschließen“, erklärt Prof. Peter Gutzmer, Technologievorstand bei Schaeffler.

Zur Weiterentwicklung des Bewährten zählen zum Beispiel besonders reibungsarme Wälzlager für Motoren und Getriebe. Aber auch mechanisch und elektronisch optimierte Steuerungssysteme wie die vollvariable elektrohydraulische Ventilsteuerung UniAir sowie elektromechanische Nockenwellenversteller oder VCR-Systeme, die variable Verdichtungsverhältnisse ermöglichen.

Ebenfalls höchst interessant und wirkungsvoll: Schaeffler erprobt Dreizylindermotoren mit sogenannter rollierender Zylinderabschaltung. Dabei meldet sich nach je vier Arbeitstakten ein anderer Brennraum ab. Hier kommen zur Schwingungstilgung dann auch die Schaeffler-Patente für Zweimassenschwungräder mit Fliehkraftpendel zum Einsatz – eine Erfindung, die seit vielen Jahren für perfekte Laufruhe im verbrennungsmotorischen Antriebsstrang unterschiedlichster Konfigurationen sorgt. Außerdem ermöglicht sie besonders niedrigtouriges Fahren und damit zusätzliches Sparpotenzial.

Wirkungsgrad von 45 Prozent realistisch

Trotz ständiger Verbesserungen steht aber auch fest: Ohne zusätzliche Elektrifizierung des Antriebsstrangs wird der Verbrennungsmotor zukünftige Emissionsgrenzwerte nicht erreichen können.

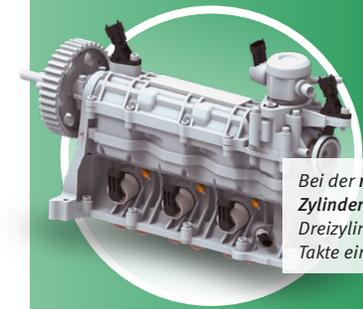
Schaeffler hat hierfür eine Vielzahl an Serienlösungen entwickelt, die vom aus dem Verbrennungsmotor abgeleiteten Thermomanagementmodul über elektrische Kupplungssysteme bis zu 48-V- und Hochvolt-Hybridtechnologien reichen.

Im Jahr 2030 rechnet Schaeffler allein für sogenannte P0-Hybridantriebe, bei denen der Elektromotor über einen Riemen mit der Kurbelwelle des Verbrennungsmotors verbunden ist, mit einer Jahresproduktion von rund 20 Millionen Einheiten. Mit einem solchen Riemen-Startergenerator ist es möglich, Bremsenergie zurückzugewinnen und in kleinen, kostengünstigen Lithium-Ionen-Akkus zu speichern. Die gewonnene Energie kann zum Wiederstarten des Motors im Start-Stopp- oder Segelbetrieb, aber auch für zusätzliche Beschleunigung genutzt werden. Um den dynamischen Wechsel zwischen den Betriebsarten zu ermöglichen, hat Schaeffler unter anderem einen aktiven Riemenspanner entwickelt, der elektrisch betätigt wird. Mit diesen Technologien hält Schaeffler eine Steigerung des Wirkungsgrades des Ottomotors auf 45 Prozent für realistisch. Damit käme er auf das Niveau moderner Diesel.

Wichtig bei der Effizienzbetrachtung: Schaeffler blickt über den Verbrauch des Antriebs hinaus und berücksichtigt vielmehr die gesamte Energiekette der Mobilität, von der Quelle bis zum Rad. In Sachen Emissionen sieht der Verbrennungsantrieb gegenüber der elektrischen Konkurrenz gar nicht mehr so schlecht aus, wenn man den derzeitigen Strommix zugrunde legt, bei dem fossile Brennstoffe EU-weit einen Anteil von 44 Prozent haben. Aber selbst der hundertprozentige Umstieg auf regenerativ erzeugten Strom würde den Verbrenner nicht zwangsläufig ins Aus manövrieren. Mit Ökostrom hergestellte synthetische Kraftstoffe verbrennen emissionsarm und CO₂-neutral, ermöglichen vergleichbare Reichweiten wie fossile Brennstoffe und sie lassen sich unkompliziert über das bestehende Tankstellennetz vertreiben.

„Entscheidend für den Erfolg ist die ganzheitliche Betrachtung des Antriebsstrangs und des Zusammenspiels von E-Maschine, Verbrennungsmotor, Getriebe und der dazugehörigen Infrastruktur“, erklärt Matthias Zink. „Mit seiner Expertise in puncto Elektromobilität sowie Motor- und Getriebesysteme und Chassis ist Schaeffler vorzüglich aufgestellt.“

Mehr Effizienz – innovative Technologien von Schaeffler



Bei der rollierenden Zylinderabschaltung eines Dreizylinders setzt alle vier Takte ein anderer Zylinder aus



Elektromechanische Nockenwellenversteller bieten höhere Verstellgeschwindigkeiten als hydraulische Systeme



Elektromechanische Riemenspanner ermöglichen dynamischen Wechsel zwischen verschiedenen Betriebsarten des Motors



Das vollvariable Ventiltriebssystem UniAir liefert die für jeden Betriebspunkt optimale Luftmenge in den Brennraum

Mobilität für *morgen*

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

„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. Daneben bietet das Unternehmen Produkte 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.



Energiekette



Umweltfreundliche Antriebstechnologien



Urbane Mobilität



Interurbane Mobilität

Infos kompakt



Mike Rockenfeller

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

Schaeffler Audi RS 5 DTM

- Chassis**
CFK-Monocoque mit integriertem Tank, CFK-Crashelemente seitlich, vorn und hinten
- Motor**
Benzin-V8-Saugmotor, 4 Ventile pro Zylinder, 4.000 ccm, mehr als 500 PS
- Antrieb**
Heckantrieb, 4-Scheiben-CFK-Kupplung, Semi-automatisches 6-Gang-Getriebe mit Paddle-Shift, einstellbares Lamellen-Sperrdifferential
- Fahrwerk**
Einzelradaufhängung vorn und hinten, Doppel-Querlenker-Aufhängung, Pushrod-System mit Feder/Dämpfer-Einheit
- Basisgewicht**
1.115 kg (inklusive Fahrer)
- Dimensionen**
Länge 5.010 mm, Breite 1.950 mm, Höhe 1.150 mm

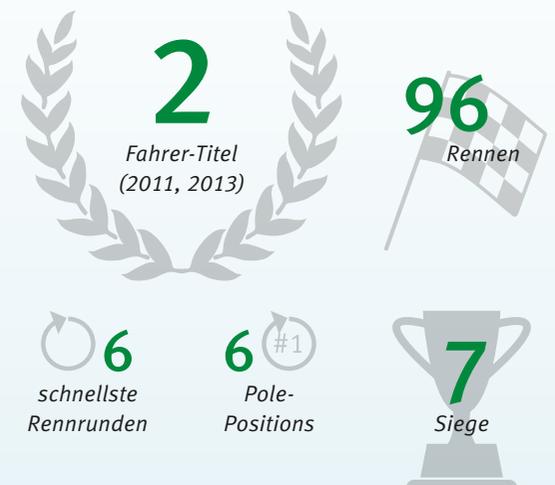
Rockenfeller in der DTM



Schaeffler-Fakten



Schaeffler in der DTM (2011–2018)



Die Rennstrecke

Lausitzring

SCHAEFFLER



Schaeffler

- schaefflergroup
- @schaefflergroup
- schaeffler.com
- SchaefflerGlobal

Audi Sport

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

Phoenix Racing

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

DTM

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



Erfahren Sie mehr über die
Mobilität für morgen

Zeitplan (Ortszeit)

FREITAG, 18. MAI

12:45 – 13:15	ADAC Formel 4	Freies Training 1
13:30 – 14:00	Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup	Freies Training 1
15:10 – 15:40	ADAC Formel 4	Freies Training 2
17:00 – 17:30	DTM	Freies Training 1
17:50 – 18:20	Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup	Freies Training 2
18:30 – 19:00	ADAC Formel 4	Qualifying

SAMSTAG, 19. MAI

09:15 – 09:45	DTM	Freies Training 2
10:10 – 10:40	ADAC Formel 4	Rennen 1
11:10 – 11:30	DTM	Qualifying 1
12:00 – 12:30	Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup	Qualifying 1
13:33 – 14:28	DTM	Rennen 1
15:10 – 15:40	Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup	Rennen 1
16:40 – 17:10	ADAC Formel 4	Rennen 2

SONNTAG, 20. MAI

09:00 – 09:30	DTM	Freies Training 3
09:50 – 10:20	ADAC Formel 4	Rennen 3
10:35 – 11:05	Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup	Qualifying 2
11:25 – 11:45	DTM	Qualifying 2
13:33 – 14:28	DTM	Rennen 2
16:00 – 16:30	Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup	Rennen 2