

# Fact Sheet XXL

SCHAEFFLER

DTM Misano

25./26. August 2018

Rennen 13 & 14



[#DTMMisano](#)

Spektakuläre Premiere: Die DTM trägt in Misano die ersten Nachtrennen der Seriengeschichte aus. Mit dabei ist auch Schaeffler-Pilot Mike Rockenfeller



Tourenwagen-Elite +++ Misano +++ 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

Spektakuläre Rennen, Überholmanöver en masse, Wetterkapriolen, viele verschiedene Sieger – die DTM 2018 hält, was man sich von ihr versprochen hat. Nach zwei schwierigen Rennwochenenden kam Schaeffler-Markenbotschafter Mike Rockenfeller zuletzt in Brands Hatch mit zwei Punkteresultaten wieder besser in Form. Das be-

vorstehende Event in Misano ist ein ganz besonderes: Zum ersten Mal trägt die DTM Rennen zu später Abendstunde aus. Auf diese Atmosphäre freue ich mich sehr und wünsche Rocky, dass er unsere Unternehmensfarben auf seinem Schaeffler Audi RS 5 DTM ganz vorn vertritt. 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 Sponsoring &  
Leiter Unternehmenskommunikation Future Trends

# 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.



# #DTMMisano



Misano Adriatico–Herzogenaurach



637 km

Dort, wo viele Touristen Urlaub machen, trägt die DTM ihr siebtes von zehn Rennwochenenden aus: in Misano

## Land und Leute

Misano Adriatico erstreckt sich über eine Fläche von 2.243 Hektar zwischen der Adriaküste im Nordosten, dem Fluss Conca im Südosten, dem Gebiet von San Clemente und Coriano im Südwesten und der Gemeinde von Riccione im Nordwesten. Das Gebiet von Misano führt auch fernab von Strand und Touristen bis ins Hinterland, wo viele Grünanlagen und eine Naturoase am Fluss Conca zum Entspannen einladen. Bekannte nächstgrößere Städte sind Rimini (15 Kilometer entfernt) und Bologna (120 Kilometer).

## Zeichen für die Umwelt

Der Strand von Misano wurde aufgrund der hohen Qualität des Wassers, der Küste, des Sicherheitsdienstes und des Umweltmanagements schon mehrfach mit der Blauen Flagge der Stiftung für Umwelterziehung (Foundation for Environmental Education, kurz FEE) ausgezeichnet.

## Rennstrecke

Der ehemalige Autodromo di Santamonica wurde 2012 in Gedenken an den im Jahr zuvor verstorbenen Motorrad-WM-Piloten Marco Simoncelli in Misano World Circuit Marco Simoncelli umbenannt. Auf dem gut 4,2 Kilometer langen Kurs fanden bisher hauptsächlich Zweiradrennen statt, eine Ausnahme bildeten Truck-Veranstaltungen. Die DTM gastiert zum ersten Mal in Misano und damit nach Adria und Mugello zum dritten Mal auf einer italienischen Rennstrecke. Große Besonderheit: In Misano starten die ersten Nachtrennen der DTM-Geschichte überhaupt. Zu einer ähnlichen Tageszeit wurde bisher lediglich ein Qualifying 2003 auf dem Nürburgring ausgetragen. Die beiden 55-minütigen Rennen in Misano beginnen am Samstag und Sonntag jeweils um 22:30 Uhr.

13.184

Einwohner

22,43 km<sup>2</sup>

Fläche



Urlaubsfeeling Ein Blick über die italienische Küstenprovinz Rimini, zu der Misano Adriatico gehört

Misano im August

28 °C  
Tagestemperatur

18 °C  
Nachttemperatur

8  
Sonnenstunden / Tag

4  
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

### Schadensbegrenzung

19./20. Mai 2018

An einem für Audi insgesamt schwierigen Wochenende stach Schaeffler-Pilot Mike Rockenfeller noch heraus. Im zweiten Rennen belegte Rocky Platz acht.



Lausitzring Deutschland

## 3 & 4



Norisring Deutschland

### Keine Punkte

23./24. Juni 2018

Zum ersten Mal in dieser Saison geht Rockenfeller an einem Wochenende komplett leer aus. Highlight: seine Bestzeit im zweiten Freien Training.

## 7 & 8



Brands Hatch Großbritannien

## 11 & 12

### Zählbarer Erfolg

11./12. August 2018

Nach zwei Veranstaltungen ohne Punkte fährt Mike Rockenfeller in England zweimal in die Top Ten. In beiden Rennen addiert macht er vom Start aus elf Plätze gut.

Budapest Ungarn



## 5 & 6

### Speerspitze

2./3. Juni 2018

Mit einem vierten Rang im vom Wetter geprägten zweiten Rennen auf dem Hungaroring behauptete Rocky seine Audi-interne Topposition.

## 9 & 10



Zandvoort Niederlande

### Pech für Rockenfeller

14./15. Juli 2018

Im zweiten Rennen erleidet das Auto von Mike Rockenfeller auf Rang fünf liegend einen Reifenschaden. Mit der schnellsten Rennrunde aller Fahrer zeigt Rocky jedoch sein Potenzial.

## 15 & 16



Nürburgring Deutschland

### 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.

Spielberg Österreich



## 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



Misano Italien

### 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.

## 13 & 14

### Fahrerwertung

Pl.	Fahrer	Hersteller	Pkt.
1	Gary Paffett (GB)	Mercedes-Benz	177
2	Paul Di Resta (GB)	Mercedes-Benz	148
3	Marco Wittmann (D)	BMW	110
4	Lucas Auer (A)	Mercedes-Benz	110
5	Edoardo Mortara (CH)	Mercedes-Benz	101
6	Timo Glock (D)	BMW	101
7	Pascal Wehrlein (D)	Mercedes-Benz	84
8	Philipp Eng (A)	BMW	83
9	René Rast (D)	Audi	77
10	Daniel Juncadella (E)	Mercedes-Benz	57
<b>11</b>	<b>Mike Rockenfeller (D)</b>	<b>Audi</b>	<b>43</b>

### Teamwertung

Pl.	Team	Pkt.
1	Mercedes-AMG Motorsport PETRONAS	261
2	SILBERPFEIL Energy Mercedes-AMG Motorsport	211
3	Mercedes-AMG Motorsport REMUS	205
<b>8</b>	<b>Audi Sport Team Phoenix</b>	<b>60</b>

### Herstellerwertung

Pl.	Hersteller	Pkt.
1	Mercedes-Benz	677
2	BMW	404
<b>3</b>	<b>Audi</b>	<b>203</b>

### Naturspektakel

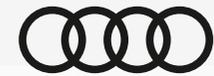
22./23. September 2018

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

# 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



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



**Audi A4**  
Generatorfreilauf



**Audi A5 Sportback**  
Thermomanagement-Modul



**Audi A4**  
Käfiggeführtes INA-Nadellager



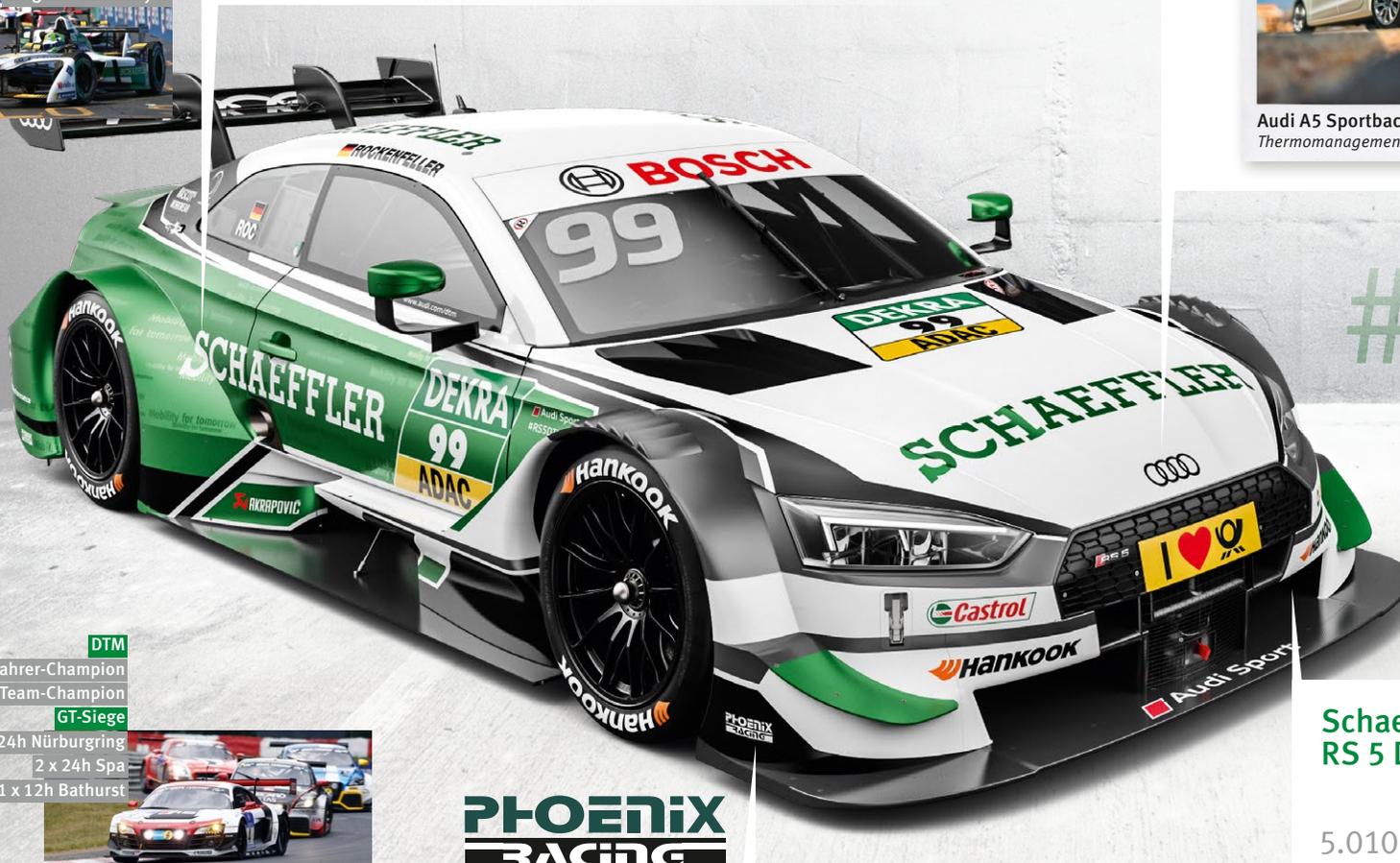
**Audi SQ7**  
Elektromechanischer Wankstabilisator

- 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

## 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

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



**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

- DTM**  
2 x Fahrer-Champion  
1 x Team-Champion
- GT-Siege**  
4 x 24h Nürburgring  
2 x 24h Spa  
1 x 12h Bathurst



#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

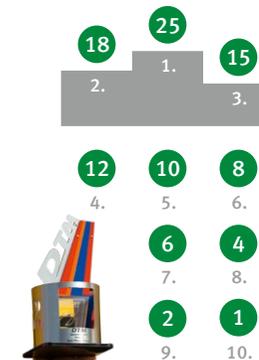
## Rennformat



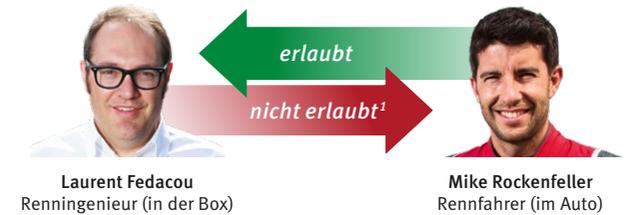
## Punkte



## Rennen



## Funk



<sup>1</sup>Ausnahme: sicherheitsrelevante Meldungen, in der Boxengasse und bei Gelbphasen

## Boxenstopp



**1** Boxenstopp je Rennen

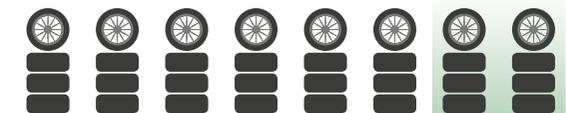
**9** Mechaniker maximal, 1 Schlagschrauber pro Seite

**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 CO<sub>2</sub>-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

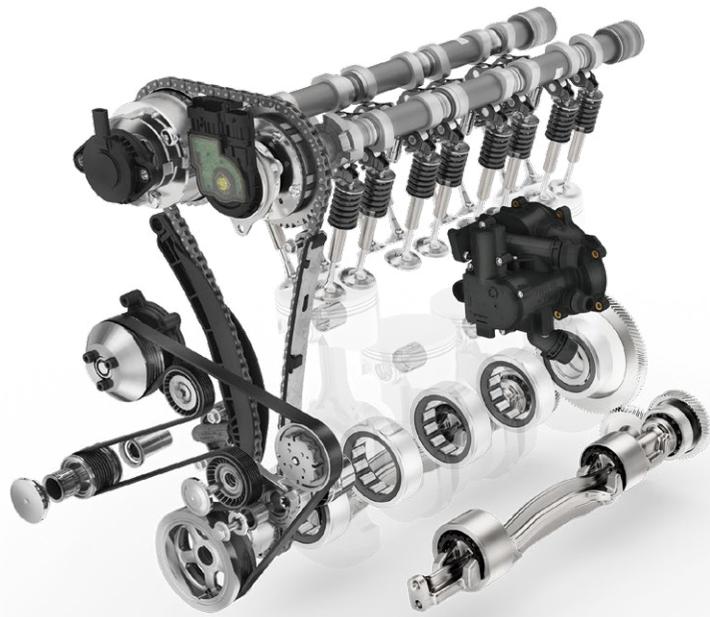
Zur Saison 2011 bündelt Schaeffler seine Engagements und wird Namenspaten eines kompletten Rennautos des Audi Sport Team Phoenix. Der farblich auffällige, „Caipirinha-Express“ getaufte Schaeffler Audi A4 DTM entpuppt sich in den Händen von Pilot Martin Tomczyk als ein Punktgarant. Der Bayer belegt in 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-oder-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.

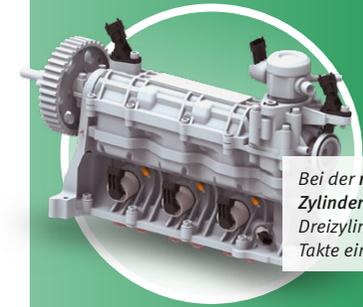
Schaeffler hat hierfür eine Vielzahl an Serienlösungen entwickelt, die vom aus dem Verbrennungsmotor abgeleiteten Thermomanagementmodul über elektrische Kupplungssysteme bis zu 48-V- und Hochvolt-Hybridtechnologien reichen.

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 CO<sub>2</sub>-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.



## 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

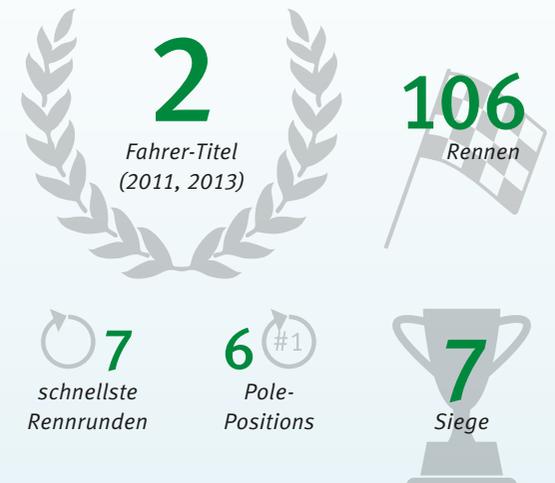
### Rockenfeller in der DTM



### Schaeffler-Fakten



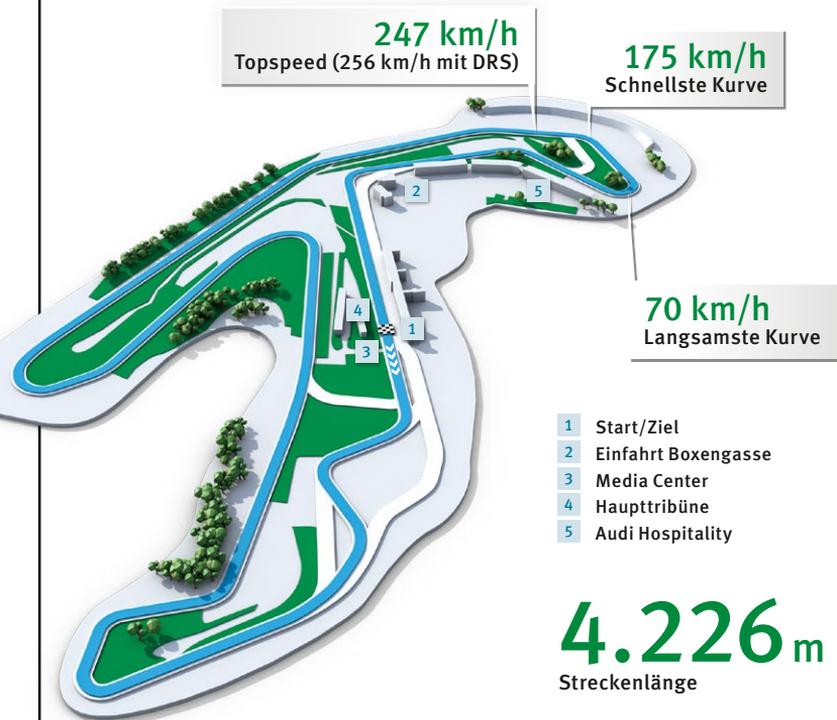
### Schaeffler in der DTM (2011–2018)



# Die Rennstrecke

Misano World Circuit Marco Simoncelli

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\_

## Zeitplan (Ortszeit)

### FREITAG, 24. AUGUST

14:55 – 16:20	FIA Formel-3-Europameisterschaft	Freies Training 1&2
16:40 – 17:10	Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup	Freies Training 1
19:15 – 19:35	FIA Formel-3-Europameisterschaft	Qualifying 1
20:40 – 21:10	Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup	Freies Training 2
21:30 – 22:00	DTM	Freies Training 1

### SAMSTAG, 25. AUGUST

14:25 – 14:55	Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup	Qualifying 1
15:25 – 16:00	FIA Formel-3-Europameisterschaft	Rennen 1
17:15 – 17:45	DTM	Freies Training 2
18:05 – 18:35	Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup	Rennen 1
19:00 – 19:20	FIA Formel-3-Europameisterschaft	Qualifying 2
20:00 – 20:20	DTM	Qualifying 1
22:33 – 23:28	DTM	Rennen 1

### SONNTAG, 26. AUGUST

14:50 – 15:25	FIA Formel-3-Europameisterschaft	Rennen 2
16:40 – 17:10	DTM	Freies Training 3
17:50 – 18:20	Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup	Qualifying 2
18:50 – 19:25	FIA Formel-3-Europameisterschaft	Rennen 3
20:00 – 20:20	DTM	Qualifying 2
20:45 – 21:15	Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup	Rennen 2
22:33 – 23:28	DTM	Rennen 2

## DTM

- DTM
- @dtm
- dtm.com
- DTM
- dtm\_pics



Erfahren Sie mehr über die  
Mobilität für morgen