



Presse-Information
ABB FIA Formula E Championship
15. Januar 2020

Track Facts und Schlüsselfaktoren: BMW i Andretti Motorsport Vorschau auf den Santiago E-Prix.

- **Track Facts Santiago:** Im Vergleich zu Saison 5 völlig neues Streckenlayout, erneut große Hitze und zwei gute Überholmöglichkeiten.
- **Schlüsselfaktoren:** Qualifying-Gruppe, Energie- und Temperaturmanagement, Reifenverschleiß.
- **Sims:** „Qualifying-Gruppe 1 wird eine neue Herausforderung für mich“.

München. Am kommenden Wochenende findet mit dem Santiago E-Prix (CHI) das erste Rennen des Jahres 2020 in der ABB FIA Formula E Championship statt. Alexander Sims (GBR) reist nach seinem Sieg und den beiden Polepositions in Diriyah (KSA) als Führender in der Fahrerwertung nach Chile. In unserer Vorschau stellen wir die wichtigsten Fakten zur im Vergleich zum Vorjahr deutlich veränderten Strecke und die Schlüsselfaktoren zu einem erfolgreichen Santiago E-Prix vor.

Unter folgendem Link finden Sie den BMW i Motorsport Media Guide zu Saison 6: https://b.mw/Media_Guide_D. Er bietet ausführliche Informationen rund um die Technik des BMW i Antriebsstrangs und des BMW iFE.20 sowie Hintergründe zum Technologietransfer zwischen Rennsport und Serienentwicklung, zum BMW i Andretti Motorsport Team und den Fahrern.

TRACK FACTS SANTIAGO.	
Streckenlänge	2,287 km. Fahrtrichtung gegen den Uhrzeigersinn.
Kurven	11 Kurven, 8 Links- und 3 Rechtskurven. Änderungen zu Saison 5: T1 führt nun nach links anstatt rechts, keine Schikane mehr zwischen T7 und T8, daher diese Passage deutlich schneller, Sektion zwischen T9 und T11 wurde komplett verändert.
Streckenbelag	Sehr wellig zwischen T9 und T1. Neuer, hitzebeständiger Asphalt zwischen T2 und T8.
Griplevel	Zwischen T2 und T8 hoch. Zwischen T9 und T1 sehr niedrig.

MotorSport



Julius Bär



harman/kardon
by HARMAN





	Laub von den Bäumen kann die Strecke speziell im Qualifying rutschig machen – Nachteil für Gruppe 1.
Streckenlayout	Durch die vielen Änderungen fast ein neuer Kurs. Der Sektor zwischen T1 und T7 ist technisch sehr anspruchsvoll, gute Fahrwerksabstimmung an der Vorderachse nötig. Zwei gute Überholmöglichkeiten in T1 und T9.
Reifenverschleiß	Sehr hoch, vor allem für den rechten Hinterreifen.
Top-Speed	Ca. 230 km/h vor T9.
Attack Zone	Der ATTACK MODE wird an der Außenseite von T3 aktiviert.
Boxengasse	Neue Position im Vergleich zu Saison 5.
Unfallrisiko	Hoch, vor allem in den Sektoren 1 und 3.
Schlüsselfaktoren	Qualifying-Gruppe, Energie- und Temperaturmanagement bei großer Hitze, Reifenverschleiß.

Stimmen vor dem Santiago E-Prix:

Roger Griffiths (Teamchef BMW i Andretti Motorsport):

„Das vergangene Jahr endete für uns mit dem Sieg für Alexander in Diriyah natürlich mit einem Highlight. Nun ist das gesamte Team heiß darauf, in Südamerika zu beweisen, dass der Erfolg in Diriyah keine Eintagsfliege war. Wir fahren zwar am gleichen Ort wie im Vorjahr, doch die Strecke in Santiago ist stark verändert worden – von einer neuen Asphaltdecke, um die Probleme des Vorjahres zu beheben, bis hin zu einem neuen Layout, um die neue Boxengasse zu integrieren. Das alles stellt Ingenieure und Fahrer gleichermaßen vor neue Herausforderungen. Wir haben die Pause seit Diriyah zwar genossen, aber die Entwicklung ging natürlich trotzdem weiter. Wir haben zum einen analysiert, was uns in Diriyah so stark gemacht hat, zum anderen aber auch Bereiche definiert, in denen wir uns noch verbessern können, denn die Konkurrenz wird im neuen Jahr sicher ebenfalls wieder stark sein. Alexander hat mit seiner Serie an Polepositions einen Lauf und will daran anknüpfen, wenngleich es eine besondere Herausforderung für ihn sein wird, sich in Gruppe 1 qualifizieren zu müssen. Max hofft, die Enttäuschung nach dem letzten Rennen hinter sich zu lassen und ein starkes Ergebnis zu erzielen.“

Alexander Sims (#27 BMW iFE.20):

„Die Pause nach Diriyah hat gut getan, und ich fühle mich vor dem Rennen in Santiago wieder frisch und bereit für die Herausforderung. Natürlich fahre ich nicht nach





Santiago und gehe davon aus, dass ich automatisch wieder die Poleposition und den Sieg einfahren werde, aber ich bin ehrgeizig genug, um mir einen weiteren Sieg als Ziel zu setzen. Das BMW i Andretti Motorsport Team war in Saison 5 sowohl in Diriyah als auch in Santiago stark. Ich hoffe, das gelingt uns diesmal wieder. Alle Fahrer werden erst einmal das neue Layout der Strecke verinnerlichen müssen. Dabei hat mir bereits das Training im Simulator sehr geholfen. Die Tatsache, dass ich erstmals in Qualifying-Gruppe 1 antreten müssen, ist eine Challenge, aber ich hoffe, dass wir gut damit zureckkommen und wieder ein starkes Ergebnis erzielen können.“

Maximilian Günther (#28 BMW iFE.20):

„Nach der langen Pause sind meine Batterien wieder mehr als aufgeladen, und ich kann es kaum erwarten, wieder auf die Strecke zu gehen. Ich hatte in der vergangenen Saison sehr viel Spaß in Santiago und hoffe, dass die Strecke im neuen Layout genauso cool zu fahren ist. Mit meiner Leistung vor allem im zweiten Rennen in Diriyah war ich sehr zufrieden. Mein Speed war vielversprechend, auch wenn wir leider am Ende keine Punkte geholt haben. Umso motivierter sind wir alle, es nun in Santiago noch besser zu machen. Die Chemie im Team ist hervorragend. Ich fühle mich extrem wohl.“

Das FANBOOST Voting.

Das FANBOOST Voting gibt den Formel-E-Fans die Möglichkeit, ihre Stimme für einen Fahrer abzugeben und ihm so während des Rennens zu einem extra Leistungsschub zu verhelfen. Die fünf Fahrer mit den meisten FANBOOST Stimmen erhalten 100 kJ mehr Leistung, die sie innerhalb eines kurzen Zeitfensters während der zweiten Rennhälfte abrufen können. Die Fans können sechs Tage vor dem Rennen beginnen abzustimmen. Jeder Fan hat dabei die Möglichkeit, ein Mal pro Tag zu voten. Das Voting endet 15 Minuten nach dem jeweiligen Rennstart. Es gibt drei Wege, seine Stimme abzugeben: online unter <https://fanboost.fiaformulae.com/>, über die offizielle Formel-E-App oder auf Twitter unter Verwendung des Hashtags #FANBOOST sowie des Vor- und Nachnamens des Fahrers als Einwort-Hashtag.

MotorSport

Hashtags der BMW i Andretti Motorsport Fahrer:

#AlexanderSims
#MaximilianGuenther



Julius Bär



harman/kardon
by HARMAN



BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



Die BMW i Sicherheitsfahrzeuge.

BMW i ist als „Official Vehicle Partner“ seit der ersten Stunde in der ABB FIA Formula E Championship dabei und stellt auch in Saison 6 die Safety-Car-Flotte. An der Spitze stehen zwei Safety Cars: das speziell für den Renneinsatz modifizierte BMW i8 Roadster Safety Car (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 2,0 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert: 14,5 kWh/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 46 g/km)* sowie das weiterhin eingesetzte BMW i8 Coupé Safety Car (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 1,8 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert: 14,0 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 42 g/km)*. Außerdem gehören der BMW i3s (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 0,0 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert: 14,3 kWh; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)* als „Race Director Car“ und der BMW 530e (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 2,2-2,1 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert: 13,6-13,3 kWh/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 49-47 g/km)* in seiner Funktion als „Medical Car“ zur BMW i Fahrzeugflotte für die ABB FIA Formula E Championship.

Pressekontakt.

Matthias Schepke

Pressesprecher BMW i Motorsport

Tel.: +49 (0)151 – 601 90 450

E-Mail: matthias.schepke@bmw.de

Ingo Lehbrink

Pressesprecher BMW Group Motorsport

Tel.: +49 (0)176 – 203 40 224

E-Mail: ingo.lehbrink@bmw.de

Benjamin Titz

Leitung BMW Group Design-, Innovations- & Motorsportkommunikation

Tel.: +49 (0)179 – 743 80 88

E-Mail: benjamin.titz@bmw.de

Media Website.

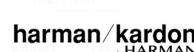
www.press.bmwgroup.com/deutschland

BMW Motorsport im Web.

Website: www.bmw-motorsport.com

Facebook: www.facebook.com/bmwmotorsport

Motorsport



BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



Instagram: www.instagram.com/bmwmotorsport

YouTube: www.youtube.com/bmwmotorsport

Twitter: www.twitter.com/bmwmotorsport

Motorsport

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO2-Emissionen und Stromverbrauch werden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren VO (EU) 2007/715 in der jeweils geltenden Fassung ermittelt. Die Angaben beziehen sich auf ein Fahrzeug in Basisausstattung in Deutschland, die Spannbreiten berücksichtigen Unterschiede in der gewählten Rad- und Reifengröße und der optionalen Sonderausstattung. Die Angaben sind bereits auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet. Bei diesen Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben, die (auch) auf den CO2-Ausstoß abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

Stand 06.12.2018

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem 'Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen' entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen, bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH (DAT), Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, und unter <https://www.dat.de/co2/> unentgeltlich erhältlich ist.

