



Kommunikation Motorsport

Daniel Schuster

Telefon : +49 841 89-38009

E-Mail: daniel2.schuster@audi.de

www.audi-mediacyenter.com

Allan McNish: „Es ist eine unglaubliche Reise“

- Teamchef spricht über sein Leben in der Formel E
- McNish wurde vor zweieinhalb Jahren ernannt
- Audi Sport ABT Schaeffler mit 41 Podestplätzen erfolgreichste Mannschaft

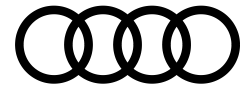
Neuburg a. d. Donau, 2. April 2020 – Vor zweieinhalb Jahren hat Audi sein Werksengagement in der Formel E und Allan McNish als Teamchef bekannt gegeben. Im Interview spricht der 50-jährige Schotte über seine ersten Berührungen mit dem Elektromotorsport, die besonderen Herausforderungen, seine Zukunftswünsche, über das, was er vermisst und warum die Serie so perfekt zu Audi passt.

Zunächst die wichtigsten Fragen dieser Tage: Wie geht es Ihnen und wie verbringen Sie und Ihre Familie im Moment Ihre Zeit?

Uns geht es gut, danke. Aber wie für jeden ist die Situation sehr surreal. Wir unterrichten unsere Kinder zu Hause, unsere 11-jährige Tochter hatte Mathe und es fühlt sich an, als ob wir wieder zur Schule gehen würden. Die erste Hausaufgabe bestand darin, den Umfang eines Kreises mit Pi zu berechnen – was glücklicherweise irgendwie mit der Fahrhöhe eines Autos zusammenhängt. Also holten wir einen Reifen auf unsere Außenterrasse und maßen den Radius und die mit einer Umdrehung zurückgelegte Strecke. Abgesehen von diesen Herausforderungen, die im Vergleich zum gesamten Szenario natürlich winzig sind, wird ein Großteil der Zeit hier zu Hause mit der Vorbereitung und dem Warten auf den Moment verbracht, an dem wir wieder zur Arbeit gehen können.

Das gibt uns Zeit, ein wenig zurückzublicken: Im September 2017 wurden Sie als Teamchef verkündet. Wie war Ihre bisherige Reise?

Es war eine sehr interessante und intensive Reise – mit vielen Hochs, aber natürlich auch einigen Tiefs. Es kommt mir nicht wie zweieinhalb Jahre vor, sondern eher wie zweieinhalb Wochen. Aber wenn man sich andererseits anschaut, was in dieser Zeitspanne geschehen ist, dann gehört dazu: mit Audi in die Meisterschaft zu kommen, die Teammeisterschaft zu gewinnen, auf den Gen2-Wagen umzusteigen und jetzt den Gen2 EVO und sogar den Gen3-Wagen für die neunte Saison zu konzipieren. Es ist eine Menge Arbeit, aber die ständig wachsende Konkurrenz hält mich und uns alle auch jung und agil.



Verglichen mit dem Job eines Rennfahrers in der Formel 1 oder im Sportwagen – ist es anspruchsvoller, für ein so großes Team verantwortlich zu sein?

Ich würde nicht sagen, dass es anspruchsvoller ist, aber auf eine andere Art und Weise anspruchsvoll. Wenn man als Fahrer in einem Rennen wie Le Mans antritt, ist das der ultimative Druck, das kann ich Ihnen versichern. Auf diesem Niveau zu fahren, das ist ein 24/7-Job, und zwar 365 Tage im Jahr. Jetzt, als Teamchef, muss ich nicht so fit sein, und es ist eine etwas andere Intensität, aber man spürt die größere Verantwortung. Jetzt hat man seine beiden Fahrer und muss dann auch immer den Rest des Teams auf der Rennstrecke und zu Hause mit einbeziehen – und dabei müssen Sie ständig versuchen, alle nach vorne zu pushen und dafür sorgen, dass sich niemand auf den Erfolgen von gestern ausruht.

Ist das der Hauptunterschied zwischen diesen beiden Jobs?

Einer der Hauptunterschiede ist ein anderer: Als junger Fahrer verfolgt man das größtmögliche Ziel für sich selbst. Man hat nur die eine Chance. Als Teamchef muss man nun das gesamte Team betrachten. Und das bedeutet, dass Sie zwei Fahrer und zwei Chancen haben. Und das bringt auch andere Aspekte mit sich – vor allem, wenn man zwei verschiedene und sehr starke Charaktere hat, wie wir mit Daniel (Abt) und Lucas (di Grassi) ...

Was war für Sie bisher die größte Herausforderung?

Das Schwierigste war für mich in gewisser Weise der Schritt aus dem Cockpit. Normalerweise bin ich ziemlich klar im Kopf: Wenn ich eine Tür schließe, dann ist sie geschlossen und ich gehe weiter. Aber ich muss zugeben, dass man als Rennfahrer für immer ein Rennfahrer bleibt, und man sieht alles instinktiv von dieser Position aus, also war es eine ziemliche Herausforderung, nicht mehr im Cockpit zu sitzen. Wenn ich mir während eines Formel-E-Renntages die Onboard-Aufnahmen ansehe, dann sitze ich quasi mit Daniel und Lucas in ihren Cockpits: Tu dies, tu das – du willst es so sehr kontrollieren, aber du kannst es einfach nicht. Zum Glück haben wir zwei gute Jungs, sodass ich mich ein wenig entspannen kann, wenn das Rennen läuft.

Selbst die Kontrolle zu haben: Ist es das, was Sie am meisten vermissen, seit Sie kein Rennfahrer mehr sind?

Nein. Was ich am meisten vermisse, ist das Gefühl des Sieges mit dem Podium und dem Champagner. Nicht wegen des Podiums oder des Champagners, sondern wegen der Reise, die Sie dorthin gebracht hat, und wegen des puren Glücks in den Augen aller, wenn Sie mit der Trophäe zurückkommen. Glücklicherweise hatten wir dieses Gefühl als Team seitdem mehrmals, zum Beispiel mit Daniel in Mexiko oder mit unseren beiden Jungs in Berlin. Dieses Gefühl, wenn man mit allen feiert, die das zusammen erreicht haben, ist unglaublich – und es spielt keine Rolle, ob als Fahrer oder als Teamchef.

Sie haben nicht nur eine neue Rolle im Team – es ist auch eine Rolle in einer völlig neuen Art von Rennen. Haben Sie sich schon an den Elektrosport gewöhnt?

Ich habe als Fahrer nie wirklich in den Rückspiegel geschaut, und ich glaube immer noch, dass der Blick zurück nicht viel hilft. Ich habe mich schon immer für neue Technologien interessiert und wollte immer wissen, welche neuen Dinge ich in meinem Auto haben könnte, um Rennen zu gewinnen. Also, als es um Elektroautos ging: Ja, es war ein neues Auto, ein neuer Rennstil und



neue Tools, die zur Verfügung standen, aber das Konzept ist immer noch dasselbe: Man muss alle anderen schlagen, um zu gewinnen.

Können Sie sich an Ihre erste Erfahrung mit der Formel E erinnern?

Ich kann mich definitiv an einen lustigen Moment erinnern, als ich in der dritten Saison mein erstes Rennen als Gast in Hongkong besuchte. Ich habe im Cateringzelt Tee getrunken und fast das gesamte Training verpasst, weil ich die Autos nicht hörte. Aber von diesem Moment an war es ganz einfach, sich an die Formel E zu gewöhnen.

Können Sie einen Moment aus den zweieinhalb Jahren nennen, den Sie nie vergessen werden?

Jeder würde wahrscheinlich jetzt einen unserer Siege erwarten. Aber für mich ist es ein anderes Ereignis, das einen harten Tag zu etwas Besonderem gemacht hat: Ich werde nie vergessen, wie das gesamte Team nach Daniels Unfall in Mexiko zusammengearbeitet hat. Die Jungs wechselten in Rekordzeit das Chassis, tauschten die Batterie, gingen zur Technischen Abnahme und haben das Auto dann im Laufen zurück an die Box geschoben, um das Parc Fermé einzuhalten – alles, um das Auto rechtzeitig zum Qualifying für ihren Fahrer bereit zu haben. In diesen fast drei Stunden hat jeder eindrucksvoll gesehen, welche Leidenschaft und Hingabe unser Team auszeichnet.

Warum passt die Formel E so perfekt zu Audi?

Weil sie genau zu dem passt, was wir bei Audi auf der Straße machen. Seit den alten Auto-Union-Tagen ist der Motorsport ein großer Teil der DNA der Marke. Und das bleibt auch so, weil Audi immer Rennkategorien wählt, die den Transfer von Renn- auf Straßentechnologie ermöglichen. Wenn man etwa auf den Sommer der vierten Saison zurückblickt: In New York City gewannen wir glücklicherweise den Teamtitel, und zwei Monate später wurde in San Francisco der erste vollelektrische Audi für die Straße vorgestellt. Die Formel E passt perfekt zu den Geschichten, die wir erzählen, aber auch zu den Technologien, die wir entwickeln.

Wie sehen Sie den Weg und den Erfolg der Formel E bisher?

Es ist eine unglaubliche Reise. Als ich mich 2013 aus dem Rennsport zurückzog, wurde ich gefragt, ob ich daran interessiert sei, in der Formel E zu fahren. Abgesehen davon, dass ich meine Entscheidung getroffen hatte, war ich skeptisch, denn ich habe viele neue Meisterschaften kommen und gehen sehen. Aber was ich bisher nicht gesehen hatte, war die Dynamik und die Start-up-Mentalität, die diese Formel-E-Jungs hatten. Es ist sehr beeindruckend zu sehen, wie sie in der Lage sind, mit all den Anforderungen umzugehen, die die Hersteller und die Rennen in den Stadtzentren mit sich bringen, und wie sie dieses starke Fahrer-Line-up zusammenstellen. Und man muss immer daran denken: Wir sind keine etablierte Motorsport-Kategorie mit jahrzehntelanger Geschichte, wie einige der anderen, mit denen wir manchmal verglichen werden. Wir sind ein sechsjähriges Kind, das gerade erst zur Schule geht. Ich bin gespannt, wie es sich entwickelt – und auch, wie wir als Audi uns mit entwickeln.

– Ende –



Der Audi-Konzern mit seinen Marken Audi, Ducati und Lamborghini ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment. Er ist weltweit in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an 16 Standorten in 11 Ländern. 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die Audi Sport GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien).

2019 hat der Audi-Konzern rund 1,845 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 8.205 Sportwagen der Marke Lamborghini und 53.183 Motorräder der Marke Ducati an Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2019 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von € 55,7 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 4,5 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit 90.000 Menschen für das Unternehmen, davon 60.000 in Deutschland. Audi fokussiert auf nachhaltige Produkte und Technologien für die Zukunft der Mobilität.
