



Aston Martin تعزز المشاركة في برنامج متميز من البطولات العالمية لسباقات السيارات

- اسم **Aston Martin** ينضم إلى قائمة المشاركين في بطولات الفورمولا 1 للمرة الأولى منذ 59 عاماً
- سيارة **Vantage GTE** جديدة ستشهد طرحها الأول في بطولة العالم لسباقات التحمل خلال أبريل
- برنامج سباقات طموح يشير إلى مستقبل جريء لعلامة **Aston Martin**
- فريق **Aston Martin Racing** يعزز العودة إلى منافسات 'نوربورجرينج 24 ساعة' في عام 2018

21 مارس؛ غايدون: يأتي سباق 'جائزة استراليا الكبرى رولكس 2018' الذي يقام نهاية هذا الأسبوع، بمثابة انطلاقة متميزة لبرنامج Aston Martin الأكثر طموحاً في السباقات العالمية للسيارات منذ أكثر من نصف قرن. وللمرة الأولى منذ عام 1959، سيظهر اسم Aston Martin في قوائم مشاركات بطولتي 'فورمولا 1' و'لو مان 24 ساعة' بالتزامن مع الخطوة الرئيسية التي اتخذتها شركة التصنيع البريطانية من حيث التطوير المنتظم لرؤيتها الرياضية الشاملة.

والى جانب الشراكة الفنية المبتكرة التي تشهد مشاركة فريق Aston Martin Red Bull Racing للفوز بألقاب بطولة الفورمولا 1 العالمية التي ينظمها الاتحاد الدولي للسيارات، سيخوض فريق Aston Martin Racing تحدياً مشوقاً جديداً على سيارة Vantage GTE ضمن فئة GTE Pro في بطولة العالم لسباقات التحمل التي ينظمها الاتحاد الدولي للسيارات في موسم 2018/2019. وسيشارك سائقو مصنع Aston Martin Racing في سيارة Aston Martin V12 Vantage GT3s في سلسلة سباقات 'بلانبان' للتحمل وبطولة 'جي تي' البريطانية، فيما ستعود العلامة التجارية المتميزة إلى سباق التحمل 'نوربورجرينج 24 ساعة' في مايو*. وبصورة عامة، تعزز Aston Martin تكثيف مشاركتها في 44 سباقاً حول العالم خلال عام 2018.

وبهذه المناسبة، قال أندي بالمر، الرئيس والرئيس التنفيذي لـ Aston Martin: يشكل السباق جزءاً من الهوية الأصيلة لشركتنا، والتي تعزز رسالتها. وتتجلى هذه الهوية في الاسم نفسه، حيث بنى ليونيل مارتين سيارته التي شارك فيها بسباق 'أستون هيل'.



وتعزيزاً لارتباطنا به، وبعد تغيير اسمه، يستعد فريق Aston Martin Red Bull Racing لتمهيد الطريق نحو تحقيق إنجازات متميزة في المستقبل. وقبل كل شيء، يتعلق الأمر بشركة Aston Martin Valkyrie التي أبدعت أسرع سيارة على الإطلاق ذات محرك متوسط. كما نجحت في تمهيد الطريق لإطلاق أول سيارة رئيسية ذات محرك متوسط في عام 2021.

ومن خلال مشاركاتها المستمرة في بطولة العالم لسباقات التحمل التي ينظمها الاتحاد الدولي للسيارات، نحظى بفرصة متميزة لإبراز جودة منتجاتنا، وموثوقيتها ومتانتها. كما تسهم مشاركتنا في سباق تحمّل لمدة 24 ساعة وتحقيق الفوز فيه، على النحو الذي نجحنا به في 'لو مان' عام 2017، في إيصال الرسالة المرجوة بشكل واضح وصريح؛ فضلاً عن دورها في تأكيد ريادتنا على مستوى العالم. وأعتقد بأن ما تشاهدونه يمثل Aston Martin أكثر ثقة. نحن قوة عالمية لا يُستهان بها، ويعكس ذلك مكانتنا المرموقة في رياضة سباق السيارات عام 2018.

ومع سيارة Aston Martin Red Bull Racing الجديدة RB14 التي سيقودها دانييل ريكاردو وماكس فيرستابن في ملبورن نهاية هذا الأسبوع، والمعززة بمحرك هجين سعة 1.6 لتر وتقنية شحن التيربو التي تحمل شعار TAG-Heuer ، تواصل Aston Martin تقييم قدرة لوائح 'فورمولا واحد' المستقبلية على خلق الظروف المناسبة لدخولها كشركة تصنيع للمحركات في عام 2021.

وأضاف بالمر: "بشكل عام، يحظى مشروع اللوائح الذي وضعه الاتحاد الدولي للسيارات بموافقتنا. وبعبارة أخرى، تسير هذه اللوائح في الاتجاه الصحيح. وتمت صياغتها بطريقة أعتقد بأنها قادرة على إعادة منح السائق قدراً أكبر من التحكم، مع تخفيض هذه القدرة بالنسبة للدماغ الإلكتروني في السيارة، وهو ما تتجلى من خلاله الفكرة الرئيسية لبطولات 'فورمولا 1'.

نحن لا نتوقع إصدار المسودة النهائية للوائح قبل نهاية العام الحالي، ولكننا نعدّ مفاهيم محركاتنا بناء عليها بحيث لا يضيع أي وقت ثمين. وتُعتبر قدرتنا على ابتكار هذا المحرك المبسط مع وضع سقف للتكاليف، شيئاً بالغ الأهمية بالنسبة لنا.

وبصفته من الفائزين في سباق التحمّل 'لو مان 24 ساعة' عام 2017 عن فئة GTE Pro ، ومن أبطال الفئة GTE Am ، يتمتع فريق AMR بـإرث قوي يعتمد عليه بمجرد دخول النموذج Aston Martin Vantage GTE المزود بشاحن توربيني ومحرك سعة 4 لتر، إلى منافسات 'سوبر سيزون' من بطولة العالم لسباقات التحمّل التي ينظمها الاتحاد الدولي للسيارات



على حلبة سبا- فرانكورتشامبس في مايو. وتعتزم Aston Martin المشاركة بسيارتين جديدتين ضمن فئة GTE Pro ، والدفاع عن لقبها في فئة GTE Am بالاعتماد على محرك السحب الطبيعي V8 Vantage GTE في آخر مواسم منافساته ضمن هذه الفئة.

وقال ديفيد كينج، نائب الرئيس والرئيس التنفيذي للعمليات الخاصة لدى Aston Martin: "قام الفريق بعمل رائع في تصميم وتطوير السيارة الجديدة. وقدم السائق ملاحظات ممتازة، ونتوقع أن نكون من المنافسين؛ ولكن مع سيارة جديدة كلياً وعملية توازن الأداء، فإننا لن نعرف ذلك على وجه اليقين حتى بداية السباق. من الرائع أن نرى دخول المزيد من شركات التصنيع إلى فئة GTE ، وهي علامة قوة واضحة في فئات السيارات الرياضية و GT في قطاعنا. ومن المؤكد أن نخوض منافسة مكثفة، وهو أمر جيد بالنسبة للرياضة، وخاصة بالنسبة للجماهير الذين أرجو منهم تشجيعنا طوال الموسم."

تجدر الإشارة إلى أن الجولة التدريبية لسباق 'جائزة أستراليا الكبرى رولكس 2018' تنطلق يوم الجمعة 23 مارس عند الساعة 12:00 (حسب التوقيت الرسمي في شرق أستراليا). ويبدأ السباق المرتقب عند الساعة 16:10 (حسب التوقيت الرسمي في شرق أستراليا)، بتاريخ 25 مارس. وتقام بطولة العالم لسباقات التحمل 2018 على حلبة بول ريكارد يومي 6-7 أبريل، بعد افتتاح منافسات 'سوبر سيزون' من بطولة العالم لسباقات التحمل التي ينظمها الاتحاد الدولي للسيارات على حلبة سبا- فرانكورتشامبس في 5 مايو.

*سيتم لاحقاً تأكيد التفاصيل الخاصة بمشاركة Aston Martin في سباق التحمل على حلبة نوربورجرينج لمدة 24 ساعة، والتي تقام يومي 12-13 مايو.

-انتهى-

www.astonmartin.com/media



**Global Headquarters Gaydon**

Simon Sproule
VP and Chief Marketing Officer
Mobile: +44 (0)7896 621779
E-Mail: simon.sproule@astonmartin.com

Kevin Watters
Director of Communications
Mobile: +44 (0)7764 386883
E-Mail: kevin.watters@astonmartin.com

David Adams
Press Officer, Product Communications
Mobile: +44 (0)7825 863880
E-Mail: david.adams@astonmartin.com

Simon Strang
Motorsport Press Officer
Mobile : +44 (0)7554 436372
E-mail: simon.strang@astonmartin.com

Raphael Loheac-Derboulle
Press Officer, Lifestyle Communications
Mobile: +44 (0)7801 265126
E-Mail: raphaele.loheac@astonmartin.com

Sophie Tobin
Press Officer
Mobile: +44 (0)7812 679785
E-Mail: sophie.tobin@astonmartin.com

Grace Barnie
Press Officer, Corporate Communications
Mobile: +44 (0)7880 903490
E-Mail: grace.barnie@astonmartin.com

Middle East

Sandra Schneider
Tel: +971 50 524 0120
E-Mail: sandra@schneider-pr.net

The Americas

Matt Clarke
PR & Brand Communications Manager
Mobile: +1 949 870 5942
E-Mail: matthew.clarke@astonmartin.com

Continental Europe

Bastian Schaefer
Marketing and Communications Manager
Mobile: +49 (0)160 969 59241
E-Mail: bastian.schaefer@astonmartin.com

Jörg Machalitzky
Marketing and Communications Executive
Mobile: +49 (0) 172 668 4038
E-Mail: Joerg.machalitzky@astonmartin.com

China

Rachel Guo
Marketing & Communications Manager
Mobile: + 86 156 0162 8312
E-Mail: rachel.guo@astonmartin.com

Daisy Zhuang
PR Executive
Tel: +86 134 8259 9317
E-Mail: daisy.zhuang@astonmartin.com

Asia Pacific

Sarah McDonald
PR - Australia
Mobile: +61 438 115 108
E-Mail: Sarah.McDonald@astonmartin.com

Hiromi Sakamoto
Press Officer – Japan
Mobile: +81 (0)80 7950 2033
E-Mail: hiromi.sakamoto@astonmartin.com

Pei Leng Tan
Marcoms Executive – South East Asia
Mobile +65 9726 7986
E-Mail: peileng.tan@astonmartin.com



Interview with Aston Martin President and Chief Executive Officer Andy Palmer

2018 marks the most ambitious motorsport programme Aston Martin has embarked on in more than half a century, why is the company taking such an approach?

“Racing forms part of the original DNA of the company and this reinforces the message. It's in the name, Lionel Martin built and raced his car up Aston Hill (in 1914), so it's always been part of what we are. Our association with, and renaming the team, Aston Martin Red Bull Racing is about seeding the soil for the future. First and foremost, that concerns Aston Martin Valkyrie and creating the fastest mid-engine car ever. But what it is also doing is creating a fertile ground for when we launch our first core mid-engine car in 2021.

“Secondly, continuing in the FIA World Endurance Championship allows us to demonstrate our quality, reliability and durability. To race for 24 hours and then win, like we did at Le Mans in 2017, helps to sell that message. By going racing we have demonstrated this to the whole populous.”

This is first time that Aston Martin has appeared on a Formula 1 entry list since 1960, is this a landmark moment in the history of Aston Martin?

“It's certainly one. We have been in Formula 1™ in the past, but I think what we have now is a clear structure as all our race programmes come together. So along with the programme that already demonstrates the durability of our cars, we have something that strategically prepares the market for our mid-engine cars. This is not a marketing whim, this is demonstrating that our motorsport has a real function to play in the growth of the company.”



You've stated that you would like to see Aston Martin return to F1 as an engine-builder if the conditions were right, how much closer are we to those conditions being met?

“The draft regulations put together by the FIA for 2021, I would say, are broadly acceptable to us. In other words, they are most definitely going in the right direction. And they are drafted in a way which I believe puts more control back with the driver and less with the electronic brain, which is what Formula 1™ is all about. Clearly there are objections to those draft regulations by at least two of the incumbents and my job is to support the FIA in maintaining their direction. We don't expect to see the final draft regulations being published before the end of the year, but meanwhile we are preparing our engine concepts so that we don't lose any time. If we get that simplified engine and we get a cap on costs, then that is something that we are very interested in doing.”

How significant a role would Aston Martin's new Performance Design and Engineering Centre at Red Bull Racing's Milton-Keynes HQ play in any future engine project?

“It would play some role. Clearly, we must recruit more skills, but we have skills already through Luca Marmorini who is running our concept design. Basically, we can run it through that centre. The centre bases 130 people on the campus at Red Bull and it is basically there for advanced engineering and advanced in design of mid-engine cars. So, by nature, all that osmosis and the knowledge that you get from that co-location all goes towards Valkyrie and its future brothers and daughters. Whether the engine development is done there is not decided yet.”

Aston Martin is known for its beautiful performance cars, why are we not considering entering Formula 1 as a manufacturer like Ferrari or McLaren?

“Because it would take us a long time. The engine programme is something we can achieve and genuinely participate in. To my mind, Red Bull Racing has a wealth of experience that you can't just buy or simply imagine building quickly. I think it would be arrogant to believe that you can go in to Formula 1™ and within two years be up on the podium. It takes a long time, and to some



extent we can shortcut that by working with a team that is already there, and of course save the enormous cost associated with it.”

What expectations do you have for the Aston Martin Red Bull Racing team in 2018?

“I think we are going to be competitive. When you look at the testing times and performance out of Barcelona, it would seem – though one never knows – that there are three teams in contention. So not dissimilar to last year, though it looks as though Aston Martin Red Bull Racing is more in the mix this time. Hopefully what we get back this season is racing, and not a parade.”

The last time that Aston Martin entered Formula 1, in 1960, it relied on its Le Mans-winning line-up for its driving strength. Times have changed, but would you like to see more interaction with our programmes further down the line, so we take advantage of driver ambition like Toyota has with Fernando Alonso?

“Yes. We participate in multiple forms of racing, whether that be in FIA WEC or any of our other series including Formula 1™, so it would be good to have a race driver programme. I've done it in my previous jobs with other manufacturers and I would like to see it happen again. We have certain drivers that we have come across who would benefit from this. One of the things about young drivers is that they need to have experience in different series, and between Red Bull Racing and ourselves, we're able to create these driver programmes. It's not something that we have matured yet, but it is something that I would like to develop.”

We will see Aston Martin factory drivers racing through the full spectrum of the GT category, from World Championship level and Blancpain, as well as the Nürburgring 24 Hours, all the way down to the British GT Championship. Is this a strategy we would like to synergize across our programmes?



“Exactly. The way I look at it is that our GT4 allows our customers to move into the racing world and depending on their talent they can then go to GT3 or they can go to GTE. But our professional drivers that come in at a much higher level and are making a living out of it within our orbit, you can imagine a good driver having ambitions to the very top of WEC racing or Formula 1™. Some of them could easily make it, and we can help develop their careers.”

Aston Martin racing is the reigning Le Mans 24 Hours GTE Pro winner. We begin the Super Season with a new Vantage GTE, what are your expectations for it going in to this unique new campaign?

“Everybody hopes that we can deliver with the new car and that we can replicate what happened last year. One would hope that we are competitive, and the feedback from the drivers is good. You must always factor in the Balance of Performance and what that may or may not do. We'll be there and hopefully we will be competitive. But it's the first season for the Vantage GTE, so we just don't know until we get up against those other cars.

“The good news is that there are more manufacturers coming in to the GTE class, which means that other companies are in the same position as we are. They will have new cars and they don't know their performance level either, so it is going to be really interesting.”

What is your take on the FIA World Endurance Super Season format? Do you believe this to be a good step forward for WEC?

“I think so. It is a long season and you get two Le Mans in one campaign. But it is a way of fixing the future, and so I think from a GTE Am and Pro perspective it has never been better to be frank. Obviously, FIA WEC is a bit distressed when you talk about LMP1 and LMP2, but I do know that the FIA and the ACO are making moves that can potentially fix that.”



We know discussions are ongoing with the ACO about an LMP1 category replacement, but can you foresee a time not so far away where Aston Martin is competing for overall victory in Le Mans and the Monaco Grand Prix?

“Be a nice thing to happen and it would be very sweet wouldn't it? But again, it depends very much on the rules and the way that you see LMP1. As long as LMP1 is about essentially prototype cars, then basically we're not interested. But if you can get to a point where LMP1 was more about racing Aston Martin Valkyries versus Ferrari La Ferraris versus McLaren P1s, or something resembling that genesis, then Aston Martin would be very interested in doing that.”

2018 Aston Martin Racing Driver Roster

Daniel Ricciardo (AUS)

#3 Aston Martin Red Bull Racing – TAG-Heuer RB14
FIA Formula 1 World Championship

Max Verstappen (NL)

#33 Aston Martin Red Bull Racing – TAG-Heuer RB14
FIA Formula 1 World Championship

Marco Sørensen (DK)

FIA WEC GTE Pro; #95 Aston Martin Racing Vantage GTE
British GT Championship; TF Sport

Nicki Thiim (DK)

FIA WEC GTE Pro; #95 Aston Martin Racing Vantage GTE
Blancpain GT Series; R-Motorsport
British GT Championship; TF Sport



Darren Turner (GB)

FIA WEC GTE Pro; #95 Aston Martin Racing Vantage GTE
British GT Championship, Beechdean AMR

Jonny Adam (GB)

FIA WEC GTE Pro; #97 Aston Martin Racing Vantage GTE
British GT Championship; Optimum Motorsport

Alex Lynn (GB)

FIA WEC GTE Pro; #97 Aston Martin Racing Vantage GTE

Maxime Martin (B)

FIA WEC GTE Pro; #97 Aston Martin Racing Vantage GTE
Blancpain GT Series; R-Motorsport
British GT Championship; Jetstream Motorsport

Pedro Lamy (P)

FIA WEC GTE Am; #98 Aston Martin Racing V8 Vantage GTE

Paul Dalla Lana (CDN)

FIA WEC GTE Am; #98 Aston Martin Racing V8 Vantage GTE

Mathias Lauda (A)

FIA WEC GTE Am; #98 Aston Martin Racing V8 Vantage GTE

Ross Gunn (GB)

FIA WEC GTE reserve driver
Chinese GT Championship



ASTON MARTIN
RACING