

**32-Seiten-Extra** Alles über die DTM 2017

**MOTOR  
SPORT**  
*aktuell*

# EXTRA

# DTM 2017

► Die Fahrer ► Die Autos ► Die Strecken

**TICKET-  
HOTLINE**

Telefon

0180/6456456

oder

[www.dtm.com](http://www.dtm.com)





Offizieller Felgenlieferant und  
Industriepartner der

**DTM**



**ATS**<sup>®</sup>  
Leichtmetallräder

# WELCOME TO PERFORMANCE

Kein Gramm zu viel bei maximaler Festigkeit. Das zeichnet das neue **DTM RAD 2017** aus. ATS ist stolz, ab dieser Saison der exklusive und offizielle Felgenlieferant der DTM zu sein.

[www.ATSwheels.com](http://www.ATSwheels.com)  
[www.uniwheels.com](http://www.uniwheels.com)



# Weniger Autos, mehr Spannung

Die DTM startet mit vielen Neuerungen – und sie hat sich Vorschusslorbeeren verdient.

**S**echs Autos weniger als im letzten Jahr – und das soll gut sein? „Es fielen ja nur die sechs schlechtesten weg“, sagt Titelverteidiger Marco Wittmann im Interview (Seite 24) pragmatisch. Und das sei eigentlich egal.

Recht hat er. Viel wichtiger ist die Frage: Stimmt die Show? Sind die Rennen so spannend und so aufregend, dass die DTM ihre Fans vorbehaltlos begeistert?

Klare Antwort: Ja! Denn beim Reglement hat sich einiges getan: Die neue Reifengeneration von Hankook bietet zunächst mehr Grip. Dann aber, nach einigen Runden, fällt die Performance stark ab. Die Techniker nennen das „Drop“. Das Thema „Reifen verstehen“ wird wichtiger als je zuvor. Der Klappflügel wurde

modifiziert mit dem Ziel, mehr Attacken zu ermöglichen.

Die Fahrer freuen sich darüber, dass sie nun etwa 40 PS mehr zur Verfügung haben. Die Vergrößerung der Air Restrictors hat auch dem Sound gutgetan: Die V8-Saugmotoren klingen nun deutlich aggressiver, so wie es sich für anständige Rennautos gehört.

Ein Schwachpunkt der DTM 2016 waren die Samstagsrennen. Auch hier wurde korrigiert: Beide Rennen sind nun gleich lang, bei beiden ist ein Reifenwechsel Pflicht. Es gibt kein obligatorisches Zeitfenster mehr für den Stopp. Das schafft Transparenz.

Es ist angerichtet: Am 6. Mai geht's los in Hockenheim. Dann zeigt sich, ob die vielen Vorschusslorbeeren gerechtfertigt sind. ■

**Boxenstopp-  
Training bei Audi:  
Nur noch acht  
Mann und zwei  
Schlagschrauber  
sind erlaubt**



**Neuer Reifentyp von Hankook  
und Einheitsfelge von ATS**

## Inhalt

- 6** Faszination DTM: die besten Fotos
- 12** Technik: Audi-Sportchef Dieter Gass erklärt den neuen RS 5 DTM und die modifizierten Spielregeln
- 16** Die 18 DTM-Werksfahrer
- 18** Porträt: DTM-Rückkehrer Maro Engel
- 22** Die DTM-Strecken
- 24** Interview: DTM-Champion Marco Wittmann
- 28** Rückblick: DTM-Saison 2016

## Impressum

**auto motor sport**  
**Chefredakteur** Ralph Alex  
**Stellvertretende Chefredakteurin** Birgit Priemer  
**Content Delivery Management**  
 Leitung: Thomas Fischer (Text), Michael Heinz (Kreation, Art Director), Hans-Jürgen Kuntze (CvD), Jonas Greiner (Multimedia), Edwin Meister (Daten).

Johannes Holzwarth (Text-Archiv), Rainer Herrmann (Foto-Archiv)  
**Redaktion** Claus Mühlberger  
**Layout** Bernd Adam (stellv. Art Director), Jürgen Decker, Daniel Gührer, Franziska Moltenbrey,  
**Schlussredaktion** Schlussredaktion.de

**Verlag** Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart

**Leitung Geschäftsbereich Automobil**  
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stellv.), Burkard Knopke  
**Anzeigenleitung** Markus Eiberger  
**Für die Anzeigen verantwortlich** Beate Engelhard

**Herstellung** Michael Wander (verantwortl.)  
**Repro** Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt

**Druck** Krögers Buch- und Verlagsdruckerei GmbH, Wedel

Alle Rechte vorbehalten  
 © by Motor Presse Stuttgart

Das Extra „DTM 2017“ ist eine Beilage von auto motor und sport 10/2017, sport auto 6/2017 und motorsport aktuell 20/2017

JETZT TICKET SICHERN  
WWW.AMS.TO/HPD2017

# **sport** **auto** **HIGH** **PERFORMANCE** **DAYS 2017**

# **HEISS** **FAU** **WILD**



**14.-16. JULI 2017**

**HOCKENHEIMRING**  
**TUNER GRAND PRIX**  
**DRIFT CHALLENGE**  
**TUNER-MESSE**  
**DRIFT-TAXI**

**SUPERIOR PARTNER**



**CLASSIC PARTNER**



**BASIC PARTNER**



## MILLIMETER-ARBEIT

Wie breit ist mein Auto? DTM-Fahrer wissen das genau. Deswegen schaffen sie es auch, zu Viert nebeneinander durch die Kurve, so wie es Molina, Martin, Wittmann und Green 2016 in Budapest vormachen





## SICHERES COCKPIT

DTM-Neuling Loic Duval fuhr bislang für Audi in Le Mans mit dem Prototypen-R18. Auch das DTM-Auto baut auf einem Kohlefaser-Monocoque auf. Mit dem roten Hebel rechts wird die Bremsbalance justiert







PETRONAS

[mercedes.me / racehubdtm](http://mercedes.me/racehubdtm)

## PERSONAL- ABBAU

Bei den Boxenstopps sind ab 2017 nur noch acht Mechaniker und zwei Druckluftschrauber zulässig. Bislang waren bei den Stopps bis zu 13 Mann aktiv, wie das Foto von 2016 zeigt. Der Reifenwechsel wird jetzt etwa sieben Sekunden dauern

JUNCADELLA

DANIEL

JUNCADELLA

12

SPO  
GO

12

PETRONAS  
SYNTIUM

Hankook



S

ARAL

WIC  
JUN



AMG  
DTM TEAM

AMG  
HANKOOK

HANKOOK

OSC

Mercedes-Benz  
Service

AKRA  
2  
AC

RT FOR  
OOD

12

PETRONAS  
SYNTIUM

SILVER  
PETROL

HANKOOK

HANKOOK

AMG  
HANKOOK  
PERFORMANCE OIL

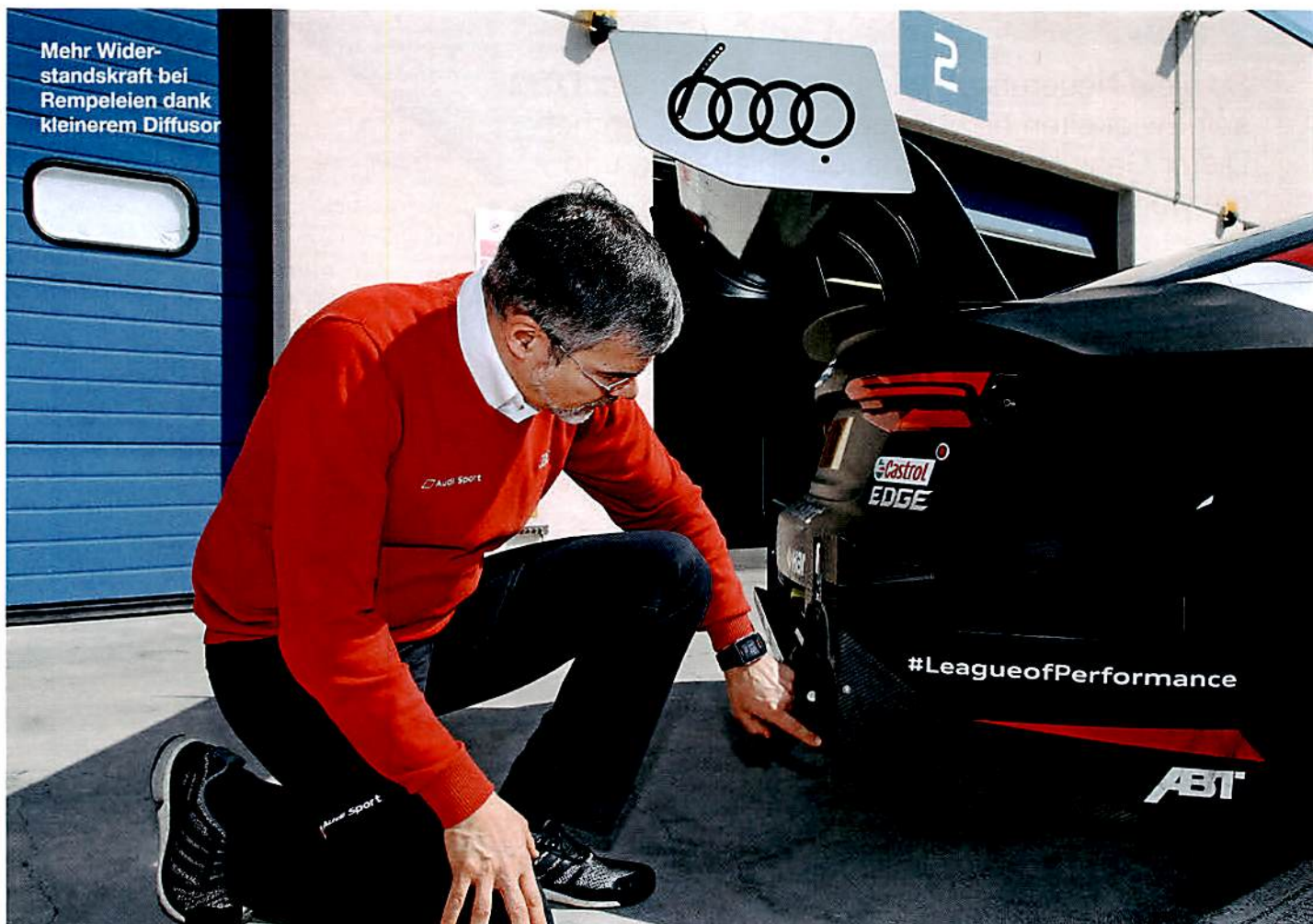
# Was ist neu?



Sportchef Gass vor dem neuen RS 5. Die Felgen kommen von ATS

So viele Neuerungen wie 2017 hat es in der DTM seit Ewigkeiten nicht gegeben. Audi-Sportchef Dieter Gass erklärt die neuen Spielregeln und die weiterentwickelte Technik des RS 5.





Mehr Widerstandskraft bei Rempeleien dank kleinerem Diffusor

**N**ein, unspektakulär war die DTM-Saison 2016 gewiss nicht. Es mangelte weder an beinhalten Duellen noch an spektakulären Überholmanövern oder an Spannung in der Entscheidung um den Titel. Erst in allerletzter Sekunde konnte sich Marco Wittmann im BMW gegen den Audi-Lenker Edoardo Mortara durchsetzen.

Dennoch wurde die DTM runderneuert. Eine Vielzahl von neuen Regeln – sowohl was die Technik der Autos angeht wie auch beim Sport-Reglement – sollen dafür sorgen, dass es bei den 18 DTM-Rennen der Saison 2017 noch lebhafter zugeht.

Im Mittelpunkt der Debatten stand der neue Reifentyp. Die Sportmanager von Audi, BMW und Mercedes – und die Fahrer sowieso – wünschten sich seit Jahren einen Reifen, der zunächst mehr Grip bietet, dann aber stärker nachlässt als der bisher verwendete Einheitspneu. Jetzt wurden sie von Hankook erhört.

Drop wird das Absacken der Reifenperformance genannt. Man verspricht sich davon noch mehr Überholmanöver. „Wer die Reifen gut versteht, kann sich mehr Vorteile als bisher erarbeiten“, sagt Audi-Sportchef Dieter Gass. „Der

„Der Fahrer wird 2017 noch mehr den Unterschied machen als bisher“

Dieter Gass,  
Audi-Sportchef

Fahrer wird noch mehr den Unterschied machen.“

Auch das Verbot der Reifenheizdecken sorgt bestimmt für Stimmung auf den Rängen. Die Fahrer sind sich einig: In den ersten vier, fünf Kurven, solange der Reifen noch kalt ist, fährt man wie auf Glatteis.

Um schwungvolle Dreher zu vermeiden, ist es empfehlenswert,

in dieser Rennphase mit dem Gaspedal sehr behutsam umzugehen. Auch weil die Vierliter-V8-Saugmotoren nunmehr deutlich stärker sind: Die Fläche der Air-Restrictors wurde um knapp neun Prozent vergrößert. Damit geht ein PS-Plus in fast gleicher Höhe einher. „Unser Motor leistet nun deutlich mehr als 500 PS“, erklärt Gass, „und er klingt wegen der

#### INFO

### Die Technik-Neuerungen

- Weichere Reifen von Hankook
- Keine Reifenheizdecken mehr erlaubt
- 40 PS mehr Motorleistung
- Neuer Klappflügel
- Größere Bodenfreiheit (plus 5 mm)





Die Einkerbung über den Hinterrädern verbessert die Aerodynamik

## TECHNIK

### Von ATS: die neue DTM-Einheitsfelge

■ 20 Satz Aluminium-Schmiedefelgen von ATS gehören bei jedem DTM-Auto zur Grundausstattung. Die Einheitsfelgen für die Vorderachse wiegen 9,5 Kilogramm, die breiteren hinten bringen es auf 10 Kilo.



Die Aluminium-Schmiederräder von ATS haben die Dimensionen 12x18 (vorne) und 13x18 (hinten)

## INFO

### Das ist 2017 neu im Sport-Reglement

- Zwei Rennen über je 200 km
- Pflichtboxenstopp auch beim Samstagsrennen, kein „Fenster“
- Maximal acht Mann und zwei Schlagschrauber beim Boxenstopp
- Sechs statt fünf Reifensätze für zwei Qualifyings und zwei Rennen

gestiegenen Drehzahl wesentlich kerniger.“

Die Aerodynamik der DTM-Autos war über lange Zeit bis zum Ende der Saison 2016 eingefroren, weil sich Hersteller im Sinne der Kostenreduktion auf einen Entwicklungsstopp geeinigt hatten. In diesem Winter durfte wieder entwickelt werden. Speziell dem neuen Audi werden wahre Wunderdinge angedichtet, seit sich die nach dem Le-Mans-Rückzug unterbeschäftigten Aerodynamiker aus dem eingestellten LMP1-Projekt um Jan Monchaux um den RS 5 kümmern und sich speziell den Luftfluss vorknöpfen.

### Änderungen am Unterboden

Einige dieser Änderungen sind gut sichtbar: Der Singleframe-Kühler zum Beispiel ist nunmehr nur eine Attrappe. Eine Fotofolie flunkert Ähnlichkeit mit der Serie vor. Auffällig sind zwei große, etwa 40 Zentimeter lange Dellen über den Hinterrädern. Gass erklärt: „So wird der Heckflügel besser angeströmt.“ Beim Flügel handelt es sich um ein Einheitsbauteil.

Das DRS funktioniert anders als bisher: Jetzt wird der Flap (das kleine obere Flügelsegment) angehoben, um den Luftwiderstand zu reduzieren und so Überholmanö-

ver zu begünstigen. Kaum sichtbar sind aber die vom Reglement verlangten Modifikationen am Unterboden: „Die Bodenfreiheit muss jetzt um fünf Millimeter größer sein als bisher“, sagt Gass.

Im Rennwagenbau gilt die Faustregel: Je geringer die Bodenfreiheit (Ride Height), desto schneller ist das Auto. Das trifft sicherlich auch für die DTM-Prototypen zu. Doch viele Insider glauben, dass die 2017er-Autos trotz dieser reglementsbedingten Zügelung schneller sind als ihre Vorgänger. Dies dürfte vor allem der optimierten Luftführung im Inneren zu verdanken sein. Aber hier betritt man vermintes Top-Secret-Gelände: Angesprochene Ingenieure werden hier sofort zu Trapistenmönchen.

Auch an vielen Details wurde gearbeitet. So sind die kleinen Winglets an den vorderen Kotflügelkanten jetzt kürzer. „Einen leichten Kontakt mit dem Gegner halten die Autos jetzt aus“, erklärt Gass.

Das Format der DTM-Wochenenden wurde vereinfacht: Die beiden Rennen am Samstag und am Sonntag sind nun jeweils gleich lang – etwa 200 Kilometer. Zudem ist bei beiden Rennen ein Reifenwechsel vorgeschrieben und auch

technisch notwendig. Denn die neue Hankook-Generation ist weicher, aber auch kurzlebiger als die harten und daher entsprechend ausdauernden Pneus von 2016. Sogar eine Zweistoppstrategie könnte jetzt auf manchen Strecken sinnvoll sein. Der Passus, wonach der Stopp in einem gewissen „Fenster“ erledigt werden muss, wurde gestrichen.

Anders als in der Vergangenheit, als beim Boxenstopp bis zu 14 Mann über das heranpreschende Auto herfielen und es frisch besohlt im Optimalfall nach zwei Sekunden wieder auf die Reise schickten, sind jetzt nur noch acht Mann zugelassen. „Zwei auf jeder Seite, dazu zwei Fänger und je ein Mann an der Luftlanze und am Lollipop“, erläutert Gass.

Natürlich haben die Boxencrews schon eifrig trainiert: „Die Stopps werden jetzt zwischen 6,5 und 7,5 Sekunden dauern“, verrät Audi-Ingenieur Florian Modlinger. „Ja, wenn alles gut geht“, fügt Dieter Gass hinzu. „Wahrscheinlich erleben wir auch höhere Fehlerquoten als bisher, denn die Mechaniker haben nun eine viel komplexere Aufgabe zu erledigen.“

Text: Claus Mühlberger  
Fotos: Michael Kunkel/Audi

# Die 18 Werks

## Die Audi-Fahrer

Loïc Duval/F



\*12.6.1982  
Audi-Team Phoenix

Statistik DTM

- Starts: 0
- Siege: 0
- Pole-Positions: 0
- DTM seit 2017
- Titel: 0
- Punkte: 0



Mattias Ekström/S



\*14.7.1978  
Audi-Team Abt

Statistik DTM

- Starts: 177
- Siege: 22
- Pole-Positions: 20
- DTM seit 2001
- Titel: 2
- Punkte: 1043



Jamie Green/GB



\*14.6.1982  
Audi-Team Rosberg

Statistik DTM

- Starts: 139
- Siege: 13
- Pole-Positions: 11
- DTM seit 2005
- Titel: 0
- Punkte: 734,5



## Die BMW-Fahrer

Tom Blomqvist/GB



\*30.11.1993  
BMW-Team RBG

Statistik DTM

- Starts: 35
- Siege: 1
- Pole-Positions: 1
- DTM seit 2015
- Titel: 0
- Punkte: 172



Augusto Farfus/BR



\*3.9.1983  
BMW-Team RMG

Statistik DTM

- Starts: 66
- Siege: 4
- Pole-Positions: 5
- DTM seit 2012
- Titel: 0
- Punkte: 345



Timo Glock/D



\*18.3.1982  
BMW-Team RBG

Statistik DTM

- Starts: 56
- Siege: 3
- Pole-Positions: 1
- DTM seit 2013
- Titel: 0
- Punkte: 213



## Die Mercedes-Fahrer

Lucas Auer/A



\*11.9.1994  
Mercedes-Team HWA

Statistik DTM

- Starts: 35
- Siege: 1
- Pole-Positions: 3
- DTM seit 2015
- Titel: 0
- Punkte: 86



Maro Engel/D



\*27.8.1985  
Mercedes-Team HWA

Statistik DTM

- Starts: 42
- Siege: 0
- Pole-Positions: 0
- DTM seit 2008
- Titel: 0
- Punkte: 16



Edoardo Mortara/I



\*12.1.1987  
Mercedes-Team HWA

Statistik DTM

- Starts: 76
- Siege: 8
- Pole-Positions: 4
- DTM seit 2011
- Titel: 0
- Punkte: 519



# fahrer

18 Fahrer, darunter lediglich fünf Deutsche, gehen an den Start. Neu bei den Stammfahrern sind Loïc Duval, René Rast (Audi) und Maro Engel (Mercedes).

Nico Müller/CH



\*25.2.1992  
Audi-Team Abt  
Statistik DTM  
• Starts: 46  
• Siege: 1  
• Pole-Positions: 1  
• DTM seit 2014  
• Titel: 0  
• Punkte: 124



René Rast/D



\*26.10.1986  
Audi-Team Rosberg  
Statistik DTM  
• Starts: 3  
• Siege: 0  
• Pole-Positions: 0  
• DTM seit 2016  
• Titel: 0  
• Punkte: 8



Mike Rockenfeller/D



\*31.10.1983  
Audi-Team Phoenix  
Statistik DTM  
• Starts: 117  
• Siege: 4  
• Pole-Positions: 6  
• DTM seit 2007  
• Titel: 1  
• Punkte: 487



Maxime Martin/B



\*20.3.1986  
BMW-Team RBM  
Statistik DTM  
• Starts: 46  
• Siege: 2  
• Pole-Positions: 2  
• DTM seit 2014  
• Titel: 0  
• Punkte: 230



Bruno Spengler/CDN



\*23.8.1983  
BMW-Team RBM  
Statistik DTM  
• Starts: 139  
• Siege: 14  
• Pole-Positions: 17  
• DTM seit 2005  
• Titel: 1  
• Punkte: 758



Marco Wittmann/D



\*24.11.1989  
BMW-Team RMG  
Statistik DTM  
• Starts: 56  
• Siege: 8  
• Pole-Positions: 8  
• DTM seit 2013  
• Titel: 2  
• Punkte: 523



Gary Paffett/GB



\*24.3.1981  
Mercedes-Team HWA  
Statistik DTM  
• Starts: 147  
• Siege: 20  
• Pole-Positions: 12  
• DTM seit 2003  
• Titel: 1  
• Punkte: 710,5



Paul di Resta/GB



\*14.4.1986  
Mercedes-Team HWA  
Statistik DTM  
• Starts: 88  
• Siege: 7  
• Pole-Positions: 7  
• DTM seit 2007  
• Titel: 1  
• Punkte: 461



Robert Wickens/CDN



\*13.3.1989  
Mercedes-Team HWA  
Statistik DTM  
• Starts: 66  
• Siege: 5  
• Pole-Positions: 4  
• DTM seit 2012  
• Titel: 0  
• Punkte: 310



# Der Rückkehrer

„They never come back!“ Dieser Spruch aus dem Profiboxsport galt lange auch in der DTM. Bis Maro Engel kam. Nach fünf Jahren ist der 31-jährige Deutsche nun wieder zurück im Mercedes-Team.



**D**ie lange Geschichte der DTM ist nicht gerade reich an sentimentalen Comeback-Stories. Bislang galt eigentlich fast immer das ungeschriebene Gesetz: Wer einmal vom Tourenwagen-Karussell purzelte, ist weg – für immer.

Ausnahmen bestätigen die Regel: Da ist zum einen Paul di Resta, der DTM-Champion von 2010. Der Schotte wechselte als amtierender Meister zu Force India – und nach drei Jahren kam er wieder zurück in die DTM zu Mercedes. Die zweite Ausnahme ist Maro Engel: Im Unterschied zu di Resta ergatterte der Deutsche sein Mercedes-DTM-Cockpit aber nicht mit der Empfehlung, in der Formel 1 eine passable Figur abgegeben zu haben, sondern durch aufsehenerregende Leistungen in Mercedes-GT3-Autos.

Engel, der zwischen 2008 und 2011 immerhin vier Jahre lang DTM fuhr, tingelte danach durch allerlei Serien: von der australischen Tourenwagen-Meisterschaft über diverse 24-Stunden-Rennen oder asiatische GT3-Championate bis hin zur Formel E im monegasischen Venturi-Team – Engel fuhr in den letzten Jahren fast alles, was vier Räder hatte.

Im Gegensatz zu seiner ersten DTM-Zeit, in der er sich mit einem meist chancenlosen sogenannten „Jahreswagen“ begnügen musste, hat Engel jetzt erstmals erstklassiges Material.

Ein Neustart der Karriere also? Davon will Engel nichts wissen: „Nein, das sehe ich nicht so“, sagt er. „Aber vom Gefühl her habe ich schon noch eine Rechnung offen mit der DTM.“ Er verweist darauf, dass er 2011 bester Jahreswagenfahrer von Mercedes war, schneller zum Beispiel als der frühere Formel-1-Held David Coulthard, damals sein Kollege beim Mücke-Mercedes-Team.

### Schwierige Jahre

Die DTM ist manchmal ein seltsamer Mikrokosmos im großen Motorsport-Universum. Und so kam es, dass die Fahrer der Jahreswagen damals manchmal auch genötigt wurden, bei garstigen Strategiespielchen mitzumachen. Also beispielsweise zu versuchen, einen schnelleren Fahrer der Konkurrenz durch gezieltes Herumtrödeln etwas einzubremsen. Das war zwar nicht besonders fair, aber in der seinerzeitigen DTM – bis 2012 – an der Tagesordnung.

Bei diesem heiklen Thema wittert Engel eine Art rhetorischen Elchtest. Eine Art linguistisches ESP zwingt seine Diktion umgehend auf politisch korrekten Kurs:



Engel ist vielseitig: 2011 im DTM-Mercedes, 2017 im Mercedes GT3 und im Venturi-Formel-E



„Natürlich fährt man in der DTM in erster Linie für die Marke, in meinem Fall eben Mercedes-Benz. Es war schon früh in der Saison klar, dass nur die Neuwagen um den Titel fahren. Mit den Jahreswagen waren wir nicht in der Lage, mitzuhalten.“

Schandmäuler im DTM-Fahrerlager erfanden für die Piloten dieser weitgehend chancenlosen Vehikel damals sogar elegante Berufsbezeichnungen wie „Strategie-Komparsen“ oder „Ergänzungsfahrer“. Sportprofis brauchen oftmals ein dickes Fell, und so

beteuert Engel, von diesen despektierlichen Prädikaten noch nie gehört zu haben: „Ich war doch glücklich, überhaupt in der DTM zu sein und mich in einem Jahreswagen beweisen zu können.“ Dann schränkt er ein: „Aber schon mit der Perspektive, eines Tages in den Neuwagen aufsteigen zu können und so vielleicht irgendwann um den Titel zu fahren.“

Vier Jahre lang machte Maro Engel brav, was ihm vom damaligen HWA-Chef Gerhard Ungar, einem gewieften Taktiker und dem wahren Herrscher in der



Adria 2010: Prémat crasht nach Tingeltangel mit Ralf Schumacher. Engel (l.) entkommt dem Schlamassel



Mercedes-DTM-Truppe, aufgetragen worden war. Beharrlich hetzte er der Hoffnung hinterher, sich durch gute Leistungen einen Platz im Neuwagen zu verdienen – oder wenigstens einen Test.

Dazu kam es nicht. Ende 2011 zwang ihn eine Herzmuskelentzündung zum Pausieren. „Monatelang war ich wahnsinnig schlapp. Selbst das Treppensteigen hat mich angestrengt. Instinktiv habe ich das Richtige gemacht. Ich habe den Fuß vom Gas genommen und nicht mehr weitertrainiert. Ich war sehr erleichtert, als nach vielen Untersuchungen endlich die Diagnose kam. Ich wusste zwar, das ist ernst. Aber endlich hatte ich Gewissheit, was mit mir los war.“ Trocken stellt Engel heu-

**Bei der Fußballmannschaft Nazionale Piloti gehört Engel zur Stamm-Elf. Nico Rosberg kennt er aus dem Kindergarten**

te fest: „Das hätte böse enden können. Hätte ich wie gewohnt weitertrainiert, wäre der Herzinfarkt nicht mehr weit weg gewesen. Es dauerte sechs Monate, bis alles verheilt war.“ Das Sportverbot ließ Engel mehr Zeit fürs Studium: „Business Management, also BWL. Ich bin jetzt etwa bei der Hälfte und habe fest vor, den Abschluss zu machen.“

#### Mit Nico im Kindergarten

Früher spulte Engel pro Jahr bis zu 12 000 Kilometer auf dem Rennrad ab. Er kam auf sehr beachtliche Fitnesswerte: „280 Watt Dauerleistung und ein Durchschnittstempo von 27 km/h“, erinnert er sich. „Klingt nicht besonders schnell, aber bei mir zu Hause in

Monaco geht es ja dauernd bergauf. Jetzt fahre ich viel weniger mit dem Rad als damals. Meine wahre Leidenschaft ist ja schließlich das Autorennen-Fahren.“

Wie fast alle aktuellen Motorsportprofis erlernte auch Engel das kleine Einmaleins des PS-Sports im Kart. Das kam aber eher zufällig. „Ich bin mit Nico Rosberg in Monaco in den Kindergarten gegangen. Nico bekam zu seinem sechsten Geburtstag ein Kart geschenkt. Und da hat Keke meinen Papa gefragt: Willst du dem Maro nicht auch ein Kart schenken?“

Papa Rainer Engel, in den 90er-Jahren ein bekannter Modedesigner und Produzent von exklusiver Ski-Bekleidung („High Society“), zückte die Brieftasche,



und der kleine Maro legte los auf den Kartbahnen im Süden Frankreichs. Heute sagt Engel junior: „Ich glaube, meinem Papa wäre es lieber gewesen, wenn ich Profifußballer geworden wäre.“ Vater Engel galt als richtig guter Kicker. „Er hat sogar mal in einem Pokalspiel gegen Bayern München mit Franz Beckenbauer zwei Tore geschossen“, amüsiert sich der Junior, der seit Jahren als einer der Stützen der Rennfahrer-Kicker Nazionali Piloti gilt, in der auch Formel-1-Weltmeister wie Fernando Alonso, Sebastian Vettel und früher Michael Schumacher aktiv waren.

Um die Karriere des jungen Maro machte sich vor 20 Jahren ein anderer ehemaliger Formel-1-Fahrer sehr verdient: Bernd Schneider, der damals auch in Monaco lebte, nahm Engel unter seine Fittiche: „Bernd hat damals auf der Kartstrecke sogar die Hütchen aufgestellt und mir die Ideallinie erklärt.“

Wie das Leben so spielt: In den letzten Jahren teilte sich Engel bei Langstreckenrennen immer wieder mit dem fünfmaligen DTM-Champion Schneider das Cockpit im GT3-Mercedes. Geradezu ehrfürchtig sagt Engel: „Es ist eine Riesenehre für mich, zusammen mit Bernd für Mercedes fahren zu dürfen.“ Ganz oben steht der Sieg im letzten Jahr bei den 24 Stunden am Nürburgring.

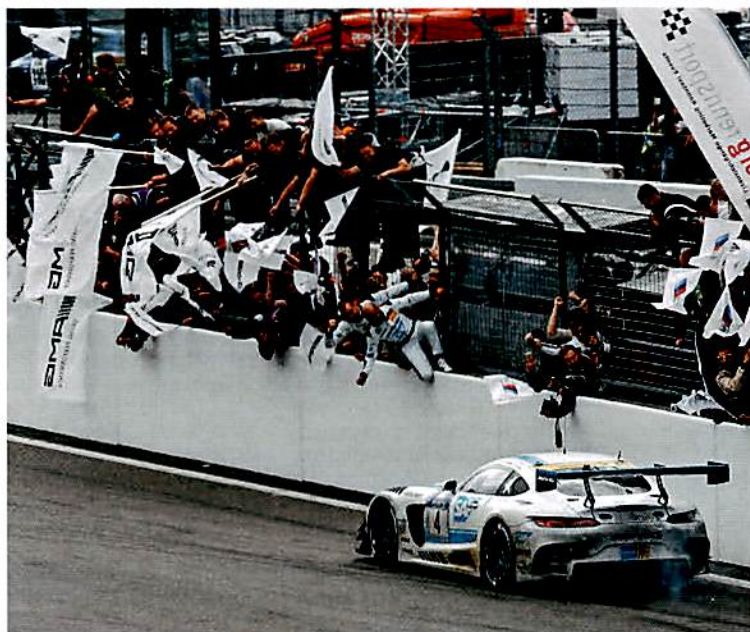
Es war ein denkwürdiger Last-Minute-Triumph, mit einem brachialen Überholmanöver in der letzten Runde, bei dem Spitzenreiter Christian Hohenadel im Mercedes GT den Kürzeren zog. „So eine Chance, dieses Rennen zu gewinnen, bekommst du nicht oft“, sagt Engel. „Meine Crew hat mich ermuntert: ‚Such deine Chance!‘“

Manche Branchenkenner meinen, dass es genau dieses harte, aber keineswegs unfaire Manöver war, das ihm die Tür zum DTM-Comeback öffnete. Engel widerspricht dieser These, wenngleich eher zaghaft: „Das ganze Wochenende lief prima. Und ich habe in all den Jahren ja immer den Kontakt mit Mercedes gehalten und im SLS und später im GT viele Rennen gewonnen. Außerdem war ich 2016 schon Ersatzfahrer im DTM-Team.“ Die letzte Bestätigung lieferte er bei Testfahrten im Dezember 2016: „Da lief es sehr gut“, sagt er.

Vor dem Comeback nach fünf Jahren Pause ist Engel nicht bang: „Viele der DTM-Stammfahrer habe ich bei GT-Rennen geschlagen.“



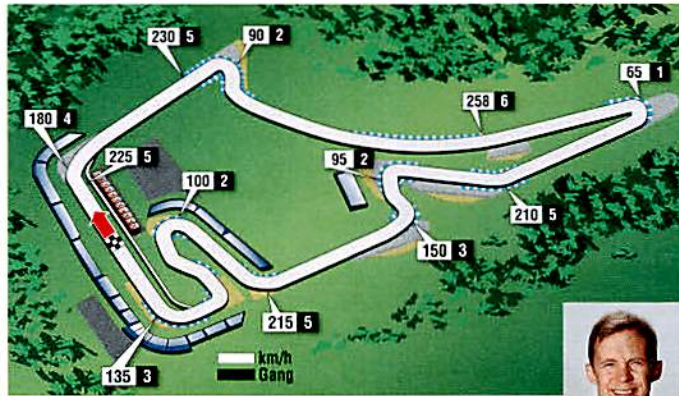
1992 fuhr Engel (l.) gegen Nico Rosberg im Kart. Dank eines sensationellen Last-Minute-Manövers sicherte er sich 2016 im Mercedes GT den Sieg beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring



Text: Claus Mühlberger  
Fotos: Wolfgang Wilhelm, dpa

# Streckenführung

**HOCKENHEIM** 5.-7. MAI UND 13.-15. OKT.



## Mattias Ekström über den Hockenheimring/D



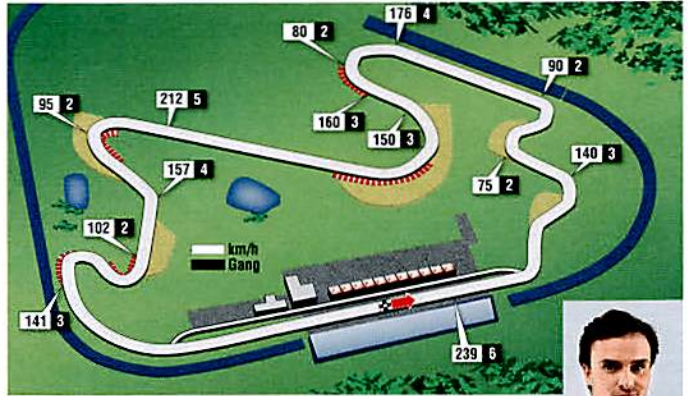
Der Hockenheimring bietet ein ideales Profil für großartiges Racing. Mit seinem Mix aus langsamen, mittelschnellen und schnellen Kurven ermöglicht der Kurs zahlreiche Überholmanöver. Es ist die einzige Rennstrecke, die wir während der DTM-Saison zweimal besuchen, und beide Rennwochenenden sind sehr speziell. Der Auftakt Anfang Mai ist der erste Meilenstein. Man

weiß noch nicht genau, wo man steht. Und bei mir persönlich kommt auch noch der Start beim Lauf der Rallycross-WM in Hockenheim hinzu. Meinen Sieg vom vergangenen Jahr im Audi S1 möchte ich unbedingt wiederholen. Beim DTM-Finale schließlich herrscht immer eine ganz besondere Atmosphäre, und meistens ist der Kampf um den Titel bis zum letzten Rennen offen.

- Streckenlänge: 4,574 km • Sieger 2016 Frühjahr: Mortara (Audi); di Resta (Mercedes) • Sieger 2016 Herbst: Molina (Audi); Mortara (Audi) • Trainingsbestzeiten 2016: Müller (Audi) 1.33,876 min; da Costa (BMW) 1.32,344 min

**LAUSITZRING**

19.-21. MAI



## Lucas Auer über den Lausitzring/D



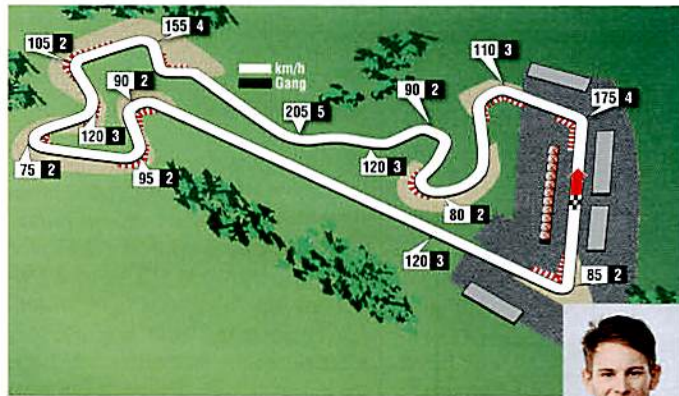
Durch meinen ersten DTM-Sieg im letzten Jahr habe ich den Lausitzring natürlich in guter Erinnerung. Die Strecke hat generell sehr viele Bodenwellen und ist dadurch sowohl für das Auto als auch für die Fahrer extrem anspruchsvoll. Die erste Kurve nach der Start-Ziel-Geraden ist extrem knifflig. Man muss extrem nah an die Wand heranfahren, und es gibt viele Bodenwellen. Der

Übergang zu Kurve zwei und drei ist fließend. Hier geht es darum, den richtigen Rhythmus für diese Dreierkombination zu finden. Vor Kurve sechs positionierst du dein Auto und springst dann über eine große Bodenwelle. Wenn du diese richtig triffst, ist es kein Problem. Es folgt eine lange Rechtskurve. Hier ist es das Geheimnis, zu wissen, wann man einlenken muss.

- Streckenlänge: 3,478 km • Sieger 2016 Molina (Audi); Auer (Mercedes) • Trainingsbestzeiten 2016: Molina (Audi) 1.16,619 min; Auer (Mercedes) 1.16,861 min

**MOSCOW RACEWAY**

21.-23. JULI



## Marco Wittmann über den Moscow Raceway/RUS



Ich habe in Moskau schon Rennen gewonnen und Poles herausgefahren, von daher mag ich die Strecke sehr. Sie hat etwas von allem, was sich ein Rennfahrer wünscht. Es gibt sehr schnelle, aber auch sehr langsame Kurven. Das bedeutet, dass du bei der Fahrzeugbalance den richtigen Kompromiss finden musst, damit das Auto in allen Kurven passt. Es geht los mit Kurve eins, die mit

sehr hohem Tempo durchfahren wird. Auf dem Weg in die Haarnadel gibt es verschiedene Linien. Vor der fast einen Kilometer langen Geraden geht es noch durch eine Art Schikane mit einer Links-rechts-Kombination, in der es vor allem darauf ankommt, viel Schwung mit auf die Gerade zu nehmen. In der letzten Ecke heißt es dann, extrem spät zu bremsen und den Speed mitzunehmen.

- Streckenlänge: 3,955 km • Sieger 2016: Wickens (Mercedes); Wittmann (BMW) • Trainingsbestzeiten 2016: Paffett (Mercedes) 1.41,443 min; Wittmann (BMW) 1.28,776 min

**ZANDVOORT**

18.-20. AUGUST



## René Rast über den Circuit Park Zandvoort/NL



In Zandvoort schlägt mein Rennfahrerherz ganz besonders hoch. Die Strecke bietet ein sehr abwechslungsreiches Profil mit vielen schnellen und mittelschnellen Kurven. Es geht mal rauf, mal runter. Dadurch hat man zum Teil keine Sicht auf den Kurveneingang. Zudem ist der Kurs weitestgehend naturbelassen. Es gibt keine asphaltierten Run-offs. Nach einem Fehler oder nach

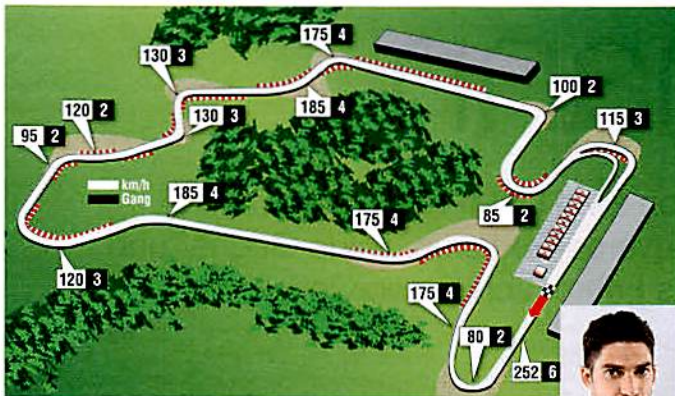
einer Kollision landet man direkt im Kiesbett. Die Lage am Nordseestrand sorgt zudem für eine weitere Besonderheit. Wenn von den umliegenden Dünen Sand auf die Strecke weht, ist das Grip-level in den Abschnitten zum Teil sehr unterschiedlich. Was das Set-up angeht, liegt der Fokus eher auf den Kurvenpassen, ohne dass man den Topspeed für die Geraden außer Acht lassen kann.

- Streckenlänge: 4,307 km • Sieger 2016: Wickens (Mercedes); Green (Audi) • Trainingsbestzeiten 2016: Wickens (Mercedes) 1.30,727 min; Green (Audi) 1.30,696 min

Bei den Strecken gibt es in dieser Saison keine Überraschungen. Die DTM gastiert dort, wo sie auch 2016 angetreten ist. Wie seit Langem üblich, finden der Saisonauftakt und das Finale in Hockenheim statt.

## HUNGARORING

16.–18. JUNI



### Edoardo Mortara über den Hungaroring/HUN

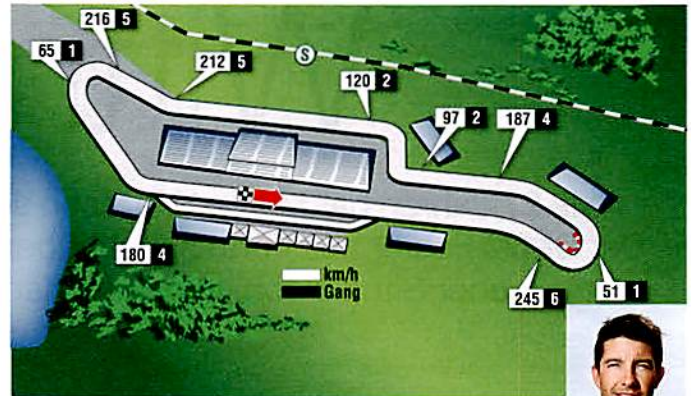
Der Hungaroring ist eine Strecke, die ich mittlerweile mag. Sie hat viele Rechts-links-Kombinationen und ist sehr herausfordernd. Besonders 2016 hat es mir gut gefallen. Da gab es nämlich einen neuen Belag. Dadurch hat man nun erheblich mehr Grip und man kann mehr Geschwindigkeit in die Kurven mitnehmen. Auf der Start-Ziel-Geraden erreichen wir den sechsten Gang.

Der Topspeed liegt ungefähr bei 240 oder 250 km/h. Es ist nicht die längste Gerade im Kalender, aber sie bietet durchaus die Möglichkeit, nah an deinen Vordermann heranzufahren und mit DRS zu überholen. Die erste Kurve ist relativ langsam, man muss aus dem sechsten bis in den zweiten Gang herunterbremsen. Das ist wahrscheinlich die beste Überholstelle auf dem Hungaroring.

• Streckenlänge: 4,381 km • Sieger 2016: Mortara (Audi); Ekström (Audi) • Trainingsbestzeiten 2016: Mortara (Audi) 1.35,282 min; Mortara (Audi) 1.34,984 min

## NORISRING

30. JUNI–2. JULI



### Mike Rockenfeller über den Norisring/D

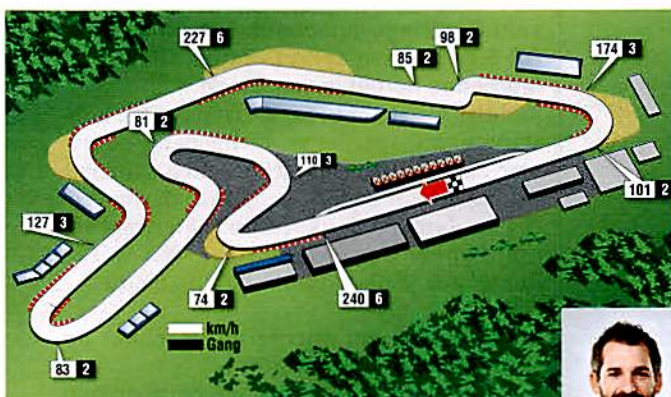
Auch wenn der Norisring die kürzeste Strecke mit den wenigsten Kurven im Kalender ist: Auf spannendes Racing und packende Duelle müssen die Fans auf keinen Fall verzichten. Im Gegensatz zu fast allen anderen Strecken während der DTM-Saison fahren wir hier mit möglichst wenig Abtrieb. Auf der langen Start-Ziel-Geraden erreichen wir mehr als 250 km/h, bevor es vor der Spitz-

kehrte wieder voll auf die Bremse geht. Auf der Gegenseite erwartet uns dann die Schikane, bei der es vor allem auf die perfekte Linie und viel Präzision ankommt. Die Spuren an der Betonmauer zeigen, dass es wirklich um Millimeter geht, sonst lässt man hier schnell mal den Außenspiegel liegen. Wegen der Nähe zu Ingolstadt ist der Norisring für uns Audi-Fahrer ein absolutes Highlight.

• Streckenlänge: 2,3 km • Sieger 2016: Mortara (Audi); Müller (Audi) • Trainingsbestzeiten 2016: Vietoris (Mercedes) 48,144 s; Blomqvist (BMW) 47,820 s

## NÜRBURGRING

8.–10. SEPTEMBER



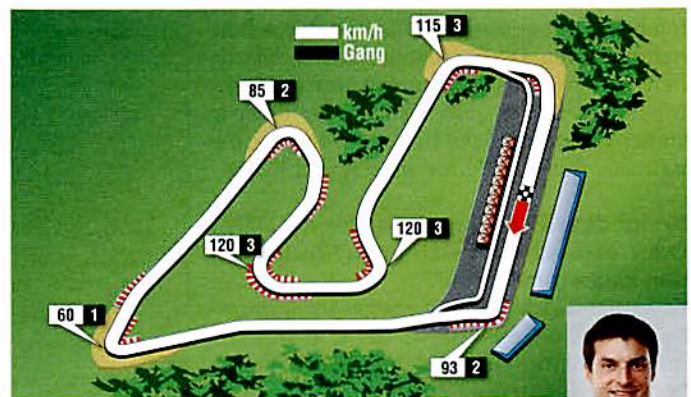
### Timo Glock über den Nürburgring/D

Der Nürburgring ist für das BMW Team RMG das Heim-Event unserer Crew. Deshalb ist es ein sehr spezielles Pflaster für uns. Die Strecke bietet bereits im ersten Sektor viele Highlights. Nach dem Start wird die erste Kurve ein Thema, denn hier kommt es immer wieder zu Unfällen und Drehern. Zudem gibt es in der Abbremszone ein paar Bodenwellen. Auch in den darauf folgenden

Kurven kann man schnell Fehler machen, speziell am Eingang von Turn 3. Der zweite Sektor ist deutlich flüssiger, und es gibt einige schnelle Kurven, die viel Spaß machen. In Richtung Schikane bietet sich mit dem DRS eine gute Überholmöglichkeit. In der letzten Kurve gilt es dann, viel Schwung auf die Gerade mitzunehmen. Der Nürburgring schreibt jedes Jahr seine eigenen Geschichten.

• Streckenlänge: 3,629 km • Sieger 2016: Wittmann (BMW); Mortara (Audi) • Trainingsbestzeiten 2016: Wittmann (BMW) 1.23,028 min; Auer (Mercedes) 1.22,728 min

## ÖSTERREICHING 22.–24. SEPTEMBER



### Bruno Spengler über den Österreiching/A

Spielberg ist schon von der Landschaft her einmalig. Mir gefällt außerdem der abwechslungsreiche Charakter des Kurses, die Mischung aus langsamen und schnellen Ecken. Auf der einen Seite gibt es drei Passagen, in denen auf längere Geraden harte Bremszonen folgen. Hier musst du sehr spät bremsen können. Auf der anderen Seite hast du aber auch vier sehr

schnelle Kurven, die ebenfalls für eine gute Runde sehr wichtig sind. Es kommt also auf viele Dinge an: gutes Bremsverhalten in engen Kurven, man muss in den schnellen Kurven viel Tempo mitnehmen können, und gleichzeitig ist natürlich auf den Geraden auch die Geschwindigkeit wichtig. Deshalb muss man in Bezug auf den Abtrieb den richtigen Kompromiss finden.

• Streckenlänge: 4,326 km • Sieger 2016: Wittmann (BMW); Glock (BMW) • Trainingsbestzeiten 2016: Wittmann (BMW) 1.22,795 min; Green (Audi) 1.22,680 min

# Marco Wittmann

Mit 27 Jahren hat Marco Wittmann schon zwei DTM-Titel in der Tasche. Der BMW-Fahrer aus Fürth spricht über cleveres Taktieren, wilde Gegner und über Situationen, in denen man als Fahrer schier verzweifelt.

**Ihren ersten Titel 2017 haben Sie schon gewonnen: In Schweden haben Sie gegen die Kollegen von Audi und Mercedes bei einem Gaudi-Rennen gesiegt, oder?**

Ja, ich darf mich jetzt offiziell Eis-Challenge-Champion nennen. Ich war schon überrascht, überhaupt ins Finale zu kommen gegen Mercedes-Fahrer Maro Engel. Maro ist ja seit Langem Instruktor, auch auf Schnee und Eis. Ich war das erste Mal in Schweden, und ich bin zum ersten Mal auf Eis und Schnee gefahren. Wir durften auch die Autos der Konkurrenz ausprobieren. Echt cool. Im Finale war ich einen Tick schneller als Maro. Es war auf jeden Fall eine tolle Geschichte.

**Im Winter haben Sie sich die Zeit auch mit einem GT-Rennen in Bathurst/Australien vertrieben.**

Ich habe dort getestet und bin auch das Rennen gefahren. Die Strecke dort ist unglaublich. Ein Mix aus Macau und Nordschleife, mit Mauern, die ganz nah an der Strecke stehen. Eine wirkliche Herausforderung. Genau das, was wir Fahrer wollen und lieben.

**Bringt das GT-Fahren etwas für die DTM? Oder versaut man sich im GT-Auto eher den sauberen Fahrstil?**

Es bringt auf jeden Fall etwas. Du kommst nach der langen Pause wieder in den Rennmodus und du schärfst deine Sinne. Wir haben zwar hie und da einen Test, aber es ist nie schlecht, auch Rennen zu fahren.

**Wie weit ist denn ein GT3-Auto von einem DTM-Auto entfernt?**

Auf einer normalen Rennstrecke ist das DTM-Auto zwischen drei und fünf Sekunden pro Runde schneller. Im DTM-Auto hast du eine größere Verzögerung beim Bremsen und höhere Kurvengeschwindigkeiten, weil die Aerodynamik viel ausgefeilter ist. Ein weiterer Hauptunterschied: Im GT3 wirst du nie die optimale Sitzposition und das perfekte Set-up haben, weil du dir das Auto ja mit anderen Fahrern teilst. In der DTM habe ich meinen Sitz, da fühle ich mich wohl. Perfekt. Im GT muss man Kompromisse finden.

**Gefällt Ihnen das Gemeinschaftserlebnis bei den Langstreckenrennen im GT?**

Das gefällt mir schon, aber ich bin nach wie vor eher der Sprintfahrer und auch eher ein Einzelkämpfer. Bei den Endurance-Rennen muss man auch nur mit 90 Prozent fahren, um das Material zu schonen. Das ist eine andere Herausforderung als die DTM.

**Zurück zur DTM, zu Ihren zwei Meisterjahren: 2014 standen Sie schon früh als Champion fest, 2016 war es spannend bis zuletzt.**

2014 waren sowohl der BMW wie auch ich dominant. Deswegen hatten wir schon nach acht von zehn Rennen den Titel sicher. 2016 war ein ganz anderes Szenario. Wir haben uns schwergetan. Ich glaube, dass der Audi im letzten Jahr das beste Auto war.

**Das liegt auf der Hand, wenn man die Anzahl der Siege anschaut. Die Fahrer der RS 5 gewannen zehn Rennen, BMW und Mercedes holten je vier Siege.**

Richtig. Also kam es für uns darauf an, konstant zu sein, Fehler zu vermeiden und immer zu punkten. Das ist uns auch ganz gut gelungen. Wir haben auch etwas davon profitiert, dass die Konkurrenz Fehler machte und Punkte weggeworfen hat. Wir waren immer zur Stelle, wenn's darauf ankam.

**Sie sind also ein nüchterner Rechner im Cockpit?**

Nein, ich bin kein Rechner. Ich bin aber kein Hitzkopf, der bei Duellen die Brechstange auspackt. Davon haben wir einige in der DTM. Es gibt Fahrer, da gehen solche Brachialmanöver in acht von zehn Fällen schief. Ich stecke im Zweifel eher mal zurück und probiere meine Attacke in der nächsten Runde. Wer mich kennt, weiß, dass ich auch mal reinhalten und dagegenhalten kann, so wie 2016 gegen Mortara in Budapest und gegen Ekström. Genauso gibt es aber auch Szenen, wo ich meinen Kopf einschalte. Szenen, in denen andere vielleicht ihren Kopf verlieren.

**Gibt es in der DTM einen Fahrer, bei dem Sie denken „Oh nein, nicht der schon wieder“, wenn er im Rückspiegel auftaucht?**

## VITA

**Geboren** 24.11.1989 in Fürth  
**2009** Debüt in der Formel 3  
**2010 und 2011** Jeweils Zweiter Formel-3-Euroserie  
**2013** Debüt in der DTM  
**2014** DTM-Champion (BMW) mit 4 Siegen bei 10 Rennen  
**2016** DTM-Champion (BMW) mit 3 Siegen bei 18 Rennen





Nicht wirklich. Ich habe kein böses Blut verspritzt, auch nicht mit Mattias Ekström, mit dem ja manche ein bisschen Probleme haben. Unsere Duelle waren immer fair. Auch mit Mortara habe ich keine Schwierigkeiten. In Budapest machte ja er einen riesigen Fehler. Nach seinem schlechten Start hat er versucht, mich auf die Wiese abzudrängen. Ich habe nicht klein beigegeben und es kam zu einer Berührung. Na ja.

**Kennen Sie in der DTM auch Fahrer, die planmäßig versuchen, ihre Gegner einzuschüchtern?**

Was heißt einschüchtern? Nein, ich glaube nicht. Aber es gibt halt Fahrer, die in Lücken hineinstecken, die keine sind, den Gegner rundrehen und sich dann darüber wundern, wenn sie eine Durchfahrtstrafe bekommen.

**Haben Sie auch Freunde unter den Fahrerkollegen?**

Im Rennen nicht. Aber gerade wir bei BMW verstehen uns sehr gut. Wir gehen auch mal abseits der Strecke zusammen essen. Aber es gibt auch bei den anderen Firmen ein paar Jungs, mit denen ich gerne auch mal zusammen an der Bar stehe.

**Welchen Rat geben Sie jungen Nachwuchsfahrern?**

Wenn Jungs kommen, berate ich sie gerne. Meiner Meinung nach ist es wichtig, sich nicht allzu sehr auf den Formelsport zu versteifen. Es gibt einige, die vom Ziel Formel 1 nicht loslassen können, obwohl es sehr unwahrscheinlich ist, dort hinzukommen. Ich glaube, es ist wichtig, früh genug zu erkennen: Wel-

**Vier Jahre in der DTM, acht Siege, zwei Titel: Wittmanns Bilanz ist beeindruckend**

„Ich denke, dass wir in diesem Jahr noch spannendere Rennen zu sehen bekommen“

chen Weg kann ich gehen? Ich denke, dass man in der DTM, im GT-Auto oder auch in der WEC als Profi gutes Geld verdienen kann.

**BMW-Sportchef Jens Marquardt machte Ihnen nach dem zweiten Titel ein großes Kompliment. Er sagte: „Marco hat keine Schwächen.“ Macht Sie das verlegen?**

Jeder Mensch hat Schwächen. Aber ich bin schon etwas stolz, so etwas vom Chef zu hören.

**Was sind denn Ihre Schwächen konkret?**

Manchmal der eigene Ehrgeiz. Weil ich manchmal zu viel will. Ehrgeiz ist eher etwas Positives, aber in gewissen Situationen kann es eine Schwäche sein.

**Es heißt ja immer: In der DTM darf man keinesfalls das Auto „überfahren“. Da ist übertriebener Ehrgeiz doch schlecht, oder?**

Es ist extrem schwierig, einem Laien zu erklären, was das Schlagwort „überfahren“ bedeutet. Vereinfacht gesagt geht es darum, nicht noch einen Meter später zu bremsen oder noch zwei Meter früher aufs Gas zu treten. Das schnelle Fahren am Limit ist eine Gratwanderung. Manchmal verzweifelt man in der DTM als Fahrer. Es gibt Situationen, da bist du am Samstag beim ersten Rennen richtig schnell und am Sonntag fährst du im Nirgendwo herum, obwohl am Auto nichts verändert wurde. Da hilft nur eines: locker bleiben. Und nicht allzu ehrgeizig zu sein. Das Feld in der DTM ist so eng zusammen, da wandert man schon mal zwischen Platz eins und 15 hin und her.

**Haben Sie einen Mentalcoach?**

Nein. Man muss selbst wissen, ob man es braucht. Würde ich merken, dass ich mental schwach bin, würde ich mir Hilfe holen.

**Was versprechen Sie sich von dem neuen Reifen?**

Auf jeden Fall mehr Spannung. Bei den ersten Testfahrten haben wir schon gesehen, dass er wesentlich mehr Grip bietet, zumindest für ein oder zwei Runden, dass er aber auch mehr Verschleiß hat und die Rundenzeiten dann ansteigen. Das macht die Rennen interessant. Es wird mehr Überholmanöver geben.

**Glauben Sie, dass alle Teams bis zum Saisonstart den neuen Hankook-Reifen vollständig verstanden haben?**

Nein, das glaube ich nicht. Bis zum Saisonstart haben wir diesen Reifen in Portimão, Vallerlunga und in Hockenheim getestet. Wir wissen dann aber immer noch nicht, wie er sich zum Beispiel in Spielberg oder auf dem Norisring verhält. Ich denke, dass es Überraschungen geben könnte, mit einem Mega-Drop zum Beispiel.

**Was verstehen Sie unter Mega-Drop?**

Zum Beispiel, dass der Reifen zwischen Runde eins und Runde 15 um drei Sekunden langsamer wird. Das lässt sich jetzt aber noch nicht wirklich sagen. Wir lernen ja das neue Auto und den neuen Reifen gerade erst kennen. Da gibt es Longruns, die sind richtig gut. Und dann gibt's wieder Longruns, die kann man in die Tonne schmeißen.

**Heizdecken sind jetzt verboten. Wie wirkt sich dies aus?**

Auch das ergibt mehr Spannung. Nicht im Qualifying, denn da ist der Reifen schnell auf Temperatur, weil er ziemlich weich ist. Im Rennen aber wird es interessant. Auf kalten

Partytime beim Meisterschaftsfinale: Edo Mortara und Harry Unflath helfen Wittmann beim Nachtanken



Reifen fährst du in den ersten fünf, sechs Kurven wie auf rohen Eiern. Die Boxenstrategie „Undercut“ wird es kaum noch geben.

**Können Sie dies genauer erklären?**

Beim „Undercut“ fährt man früher in die Box als der Konkurrent und überholt ihn auf neuen Reifen. Das funktioniert aber nur dann, wenn die Reifen vorgeheizt sind, sodass man sofort richtig loslegen kann.

**Die Motoren leisten rund 40 PS mehr als bisher. Merkt man das?**

Es ist spürbar und hörbar. Die Motoren drehen höher, und sie schreien lauter. Beim Portugal-Test war ich auch an der Strecke draußen – klang richtig cool.

**2017 und 2018 fährt die DTM weiterhin mit Saugmotoren. Der richtige Weg?**

Ich denke, auf diesem Weg kann man erst mal bleiben. Was ist denn in der Formel 1 passiert, als die Turbos kamen? Der Sound war weg, und die Fans waren enttäuscht.

**All diese Änderungen, die jetzt in Kraft treten, haben die Fahrer schon seit Jahren gefordert. Freut es Sie, dass man jetzt mehr auf die Männer in den Cockpits hört?**

Ich denke, dass wir noch spannendere Rennen bekommen. Wobei man sagen muss, dass wir in der DTM auch im letzten Jahr guten Rennsport geboten haben. Wir hatten extrem viele unterschiedliche Sieger, und die Meisterschaftsentscheidung fiel erst beim allerletzten Rennen. Was will man mehr?

**Schadet es der Show, dass 2017 nur noch 18 statt 24 Autos am Start stehen?**

Nein. Wenn man es hart ausdrückt, sind ja nur die schlechtesten sechs Autos weg.

**Vor zwei Jahren haben Sie verraten, dass Sie gerne mal einen Marathon laufen würden. Wie weit sind die Pläne gediehen?**

Das steht auf jeden Fall noch auf meiner To-do-Liste. Ich könnte schon einen Marathon laufen. Aber einfach nur ins Ziel zu kommen würde mir nicht genügen.

**Wie lautet die Vorgabe? Marathon unter drei Stunden?**

Auf jeden Fall möchte ich nicht fünf Stunden lang laufen.

**Sind Sie wirklich ein leidenschaftlicher Leichtathlet oder laufen Sie, um weiterhin in den schmalen Schalensitz zu passen?**

Ich würde mich schon als leidenschaftlichen Läufer bezeichnen. Das Joggen macht mir wirklich Spaß. Ich habe jetzt aber auch Mountainbiken für mich entdeckt.

**Mit oder ohne Unterstützung durch einen Elektromotor?**

Ohne, natürlich!

Das Interview führte auto motor und sport-Redakteur Claus Mühlberger  
Fotos: BMW

# Rückspiegel

Audi gewann 2016 mit Abstand die meisten Rennen – bei 10 von 18 Läufen lagen die RS-5-Fahrer vorn. Aber der wichtigste Titel ging an BMW: Der cool kalkulierende Marco Wittmann siegte dank seiner Hamstertaktik. Blick zurück auf eine abwechslungsreiche Saison, in der es bis zuletzt spannend war.



# 0,45

Sekunden pro Runde: Das war in Hockenheim der Zeitgewinn, wenn die Fahrer den Klappflügel aktivierten. Wie oft die Überholhilfe namens DRS (Drag Reduction System) eingesetzt werden darf, richtet sich nach folgender Formel: Anzahl der Runden mal zwei, dividiert durch drei. Anders als die Teams, die die Anzahl der DRS-Aktivierungen auf einem Monitor sahen, tappten die Zuschauer hier im Dunkeln – Transparenz sieht anders aus. 2017 kommt ein neues DRS-System zum Einsatz.

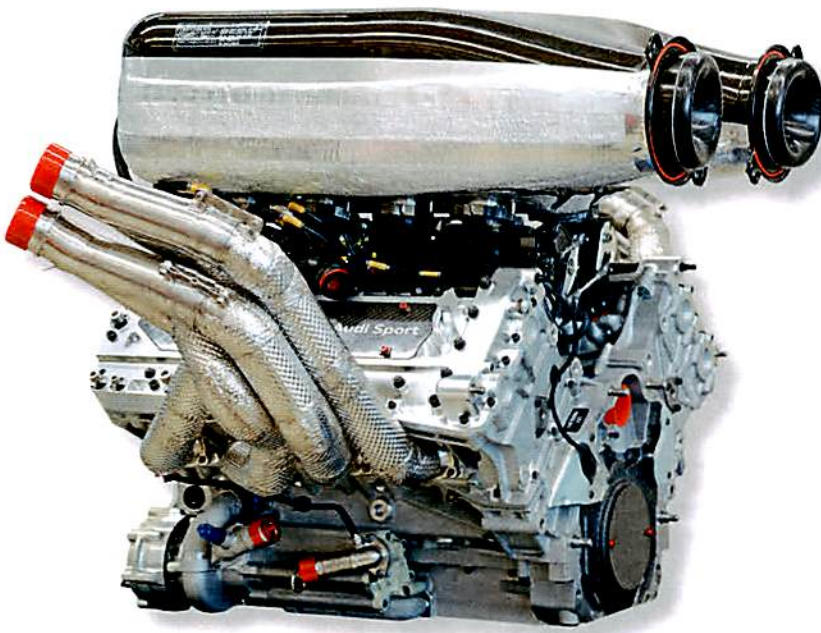
# 15

-mal fuhr Marco Wittmann 2016 in die Punkteränge, lediglich dreimal ging er leer aus. Damit war der Franke im BMW der beständigste Fahrer im Feld. Vizemeister Edoardo Mortara (Audi, jetzt Mercedes) verbuchte fünf Nullrunden. Jamie Green, der Dritte, blieb sogar siebenmal ohne Punkte.



# 177

DTM-Rennen in Folge bestritt Mattias Ekström. Beim Saisonfinale 2016 fehlte der Schwede erstmals seit April 2001, aber aus gutem Grund: In Buxtehude sicherte sich Ekström beim zeitgleich ausgetragenen Lauf zur Rallycross-WM mit seinem Audi S1 den Weltmeistertitel. Auch in der DTM hatte der Audi-Mann Erfolg: Beim vorletzten Lauf in Budapest holte er einen Sieg.



# 40

PS mehr als bisher leisten die V8-Saugmotoren 2017, weil größere Luftmengenbegrenzer (2 x 29 statt 2 x 28 mm)

verwendet werden. Nach den ersten Tests sagen die Fahrer: „Das Leistungsplus ist spürbar und der Sound deutlich aggressiver.“ Der geplante Umstieg der DTM von Vierliter-Saugmotoren auf Zweiliter-Turbos mit einer Leistung von deutlich mehr als 600 PS war schon vor mehr als einem Jahr auf Wunsch von Mercedes von 2017 auf 2019 verschoben worden. Nicht wenige im DTM-Fahrerlager glauben: „Der Turbo kommt nie.“

# 1 270 000

Zuschauer sahen 2016 die ARD-Übertragung vom Samstagsrennen in Spielberg: Saisonrekord. Den ARD-Experten Norbert Haug, hier mit seinem Ex-Chef, Daimler-Boss Dieter Zetsche, scheint's zu freuen. Die Meisterschaftsentscheidung von Hockenheim sahen 1,21 Millionen.



# 8

Punkte verlor Audi-Mann Edoardo Mortara durch eine falsche Entscheidung der Motorsport-Schiedsrichter. Der Italo-Schweizer war in Zandvoort das Opfer einer fehlerhaften GPS-Messung.

In einer Code-60-Zone fiel Mortara als vermeintlicher Raser auf und wurde zu einer Drive-through-Strafe verdonnert. So wurde aus dem sicheren sechsten Platz eine Nullrunde. Der DMSB räumte den Fehler ein, berief sich aber darauf, dass man eine solche Tatsachene Entscheidung nicht rückgängig machen könne.



# 16

Jahre war Timo Scheider (rechts), Champion der Jahre 2008 und 2009, in der DTM aktiv. Der einzige aktive Fahrer, der schon beim Neustart der Serie im Jahr 2000 dabei war, bekam von der Audi-Teamleitung telefonisch mitgeteilt, dass man für 2017 ohne ihn plane. Auch das andere DTM-Fossil, BMW-Mann Martin Tomczyk, kehrt der DTM den Rücken, um künftig GT-Rennen zu fahren. Der gebürtige Rosenheimer holte 2011 mit Audi den Titel und feierte sieben Rennsiege.





# 10

Fahrer trugen sich 2016 in die Siegerliste ein. Edoardo Mortara (Audi, Foto links) gewann fünfmal, Marco Wittmann holte drei Siege, Robert Wickens (Mercedes) und Miguel Molina waren je zweimal erfolgreich. Je einen Sieg verbuchten Jamie Green, Mattias Ekström, Nico Müller (alle Audi), Paul di Resta und Lucas Auer (beide Mercedes) sowie Timo Glock (BMW). 10 von 18 Siegen gingen an Audi. Dies verifiziert die steile These vieler Fachleute, die behaupten, der RS 5 sei das beste Auto im Feld. Aber irgendwie schafften es die Ingolstädter in den letzten beiden Jahren nicht, das Potenzial ihrer Rennautos in Fahrertitel umzusetzen.



# 50

Millimeter durfte der Heckflügel der BMW M4 in der Saison 2016 breiter sein als die Flügel der Audi und Mercedes. BMW hatte sich diese Extrawurst im Reglement kurz vor Saisonbeginn braten lassen – wegen angeblicher Chancenlosigkeit. Damit aber nicht genug: Die BMW durften zudem mit einem um 7,5 Kilo geringeren Basisgewicht fahren als die Konkurrenz. „Der BMW ist kein DTM-Auto, sondern ein DTM-Plus-Auto“, moserte Edoardo Mortara (damals Audi, jetzt Mercedes).

# 3

Rookies gaben 2016 ihre Visitenkarte in der DTM ab. René Rast (unten) fuhr als Vertreter von Adrien Tambay und Mattias Ekström drei Rennen für Audi und holte in Hockenheim sogar einen sechsten Platz heraus. Damit empfahl sich Rast als Stammfahrer für 2016.

Ein anderer Neuling, Esteban Ocon, war nach fünf Rennwochenenden schon wieder weg: Der Franzose wechselte in die Formel 1. Sein Cockpit bei ART-Mercedes erbte der dritte Rookie, Felix Rosenqvist.



# 2

Fahrer gewannen 2016 zum ersten Mal ein DTM-Rennen. Der Schweizer Nico Müller holte auf dem Norisring beim Sonntagsrennen den Sieg für Audi. Der Tiroler Lucas Auer (Foto oben), Neffe der österreichischen GP-Legende Gerhard Berger, gewann mit dem Mercedes C 63 DTM auf dem Lausitzring. Damit bescherte er dem Berliner Mücke-Team nach zwölf Jahren DTM den ersten Sieg. Auer ist der erste Österreicher, dem ein DTM-Triumph glückte.

# 3000

Euro Strafe kostet in der DTM die Verwendung des A-Worts in Zusammenhang mit dem Namen eines Gegners. Dies bekam Christian Vietoris zu spüren. Der Mercedes-Fahrer war auf dem Norisring von Mattias Ekström torpediert worden und hatte dann zu dem unstatthaften Kraftausdruck gegriffen.



**auto  
motor  
and  
sport**

**sport  
auto**

# FAHR → 2017 TRAI → → NING

## PERFEKTIONS- TRAINING

**NÜRBURGRING-NORDSCHLEIFE**

Rennstrecken-Feeling  
der besonderen Art.

## FAHR- DYNAMIK- TRAINING

**BOXBERG**

Lernen Sie die Grenzen  
Ihres Pkw kennen.

## RUND- STRECKEN- TRAINING

**HOCKENHEIMRING/BILSTER BERG**

Heranpirschen an die  
persönliche Bestzeit.

## DRIFT- TRAINING

**BOXBERG**

Querfahren für Einsteiger und  
Fortgeschrittene.

## TRACK- DAY

**HOCKENHEIMRING**

Für Fahrer mit nachweislicher  
Rennstreckenerfahrung.

**AB  
449,-**



**WWW.EVENT.MOTORPRESSE.DE/TRAINING**

# Weil ein Rennen die beste Teststrecke ist

[www.bosch-motorsport.de](http://www.bosch-motorsport.de)

## Automobiltechnik von Bosch

Innovationen von Bosch – darauf kann man sich nicht nur im Rennsport, sondern auch im Serienfahrzeug verlassen. Denn die Präzision und Zuverlässigkeit von Bosch-Systemen und -Komponenten werden auch den extremen Anforderungen der DTM gerecht. Ob auf der Rennstrecke oder auf der Straße: Jedes DTM Fahrzeug profitiert von diesem Know-how und fährt mit Motormanagement, Display, Starter und Generator von Bosch.



**BOSCH**

Technik fürs Leben