

**32 Extra-Seiten** Alles über die DTM 2018

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# EXTRA



# DTM 2018

► Die Fahrer ► Die Autos ► Die Strecken



30 Jahre Mercedes



Tracktest BMW M4

# DIE KONKURRENZ SCH NICHT. SEINETWEGEN.

Der Audi RS 5 DTM freut sich auf den Start der DTM-Saison 2018. Verfolgen Sie zwei spannende Renntage auf dem Hockenheimring. Der Titelverteidiger schaltet hoch – Sie schalten ein: am 5. und 6. Mai – live in SAT.1.

Tickets und Informationen: [audi.com/dtm](http://audi.com/dtm)  
Join the #LeagueofPerformance



Kraftstoffverbrauch Audi RS 5 Coupé in l/100 km: innerorts 11,5; außerorts 7,1; kombiniert 8,7; CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km: kombiniert 197. Angaben zu Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.

LÄFT



 Audi Sport

# LIMITS.

ÜBER LEBEN IM GRENZBEREICH.

**JETZT  
NEU**

## MAMMA MIA!

Aus Spaß wird Ernst. Und vier Mütter rudern über den Atlantik.

## FUSSBALL EXTREM

Ein Ball, zwei Tore, drei Regeln. Wie eine ganze Stadt verrückt spielt.

## SECHS MINUTEN ATEMLOS

Ein Apnoetaucher sucht die extreme Tiefe. Doch plötzlich verliert er sein Bewusstsein.

# REINHOLD MESSNER

Der Superstar der Grenzgänger im 16-Seiten-Exklusiv-Interview. Warum ich noch lebe? Es war Vorsicht. Können. Aber auch Glück.

**132 SEITEN ÜBER LEBEN IM GRENZBEREICH.**

Packende Reportagen, fesselnde Fotos, unglaubliche Typen.

Jetzt neu im Handel oder direkt bestellen auf [www.limits-magazin.de](http://www.limits-magazin.de)



Packende Duelle  
so wie hier auf  
dem Hungaroring  
sind eines der  
Wahrzeichen  
der DTM



Claus Mühlberger schreibt  
seit 1985 über die DTM

# Das Jahr der Wahrheit

Mercedes und die V8 nehmen Abschied.  
2019 kommen Turbos – und neue Teams?

**R**echnet man die kommende Saison mit, dann fuhr die DTM nicht weniger als 19 Jahre mit dem gleichen Motorenreglement – V8-Sauger mit vier Litern Hubraum und 500 PS. 2019 kommen die 600 PS leistenden Zweiliter-Turbos. Doch dann ist Mercedes nicht mehr dabei. Der treueste Hersteller der DTM-Historie (Seite 28) tritt ab.

Klar, der bevorstehende Mercedes-Ausstieg ist eines der großen Themen der Saison. Doch noch sind die Schwaben mit sechs Autos vertreten. Pascal Wehrlein, Gary Paffett und Co. werden alles daransetzen, den Titel zu holen.

Alle Hände voll zu tun hatte Gerhard Berger. Der seit einem Jahr amtierende DTM-Chef musste den Vertrag mit dem neuen

TV-Partner unter Dach und Fach bringen. SAT.1 übernimmt von der ARD. Andrea Kaiser, die Ehefrau von Rallye-König Sébastien Ogier, moderiert, und der furiose Edgar Mielke kommentiert.

Bergers Handschrift tragen die neuen Aerodynamikregeln (Seite 12), z. B. mit 30 Prozent weniger Abtrieb. Das heißt: Das Überholer wird leichter. Bergers dritte Aufgabe: Er will/soll/muss neue Hersteller für die DTM begeistern.

Vorbehaltlos begeistert von der DTM ist mein rennsportereifahrener Kollege Christian Gebhardt. Bei seinem Test des BMW M4 auf dem Salzburgring durfte er 25 schnelle Runden drehen, sogar mit DRS. Der unterhaltsame und aufschlussreiche Bericht aus dem Cockpit beginnt auf Seite 18. ■

## INHALT

- 6** Faszination DTM: die besten Fotos
- 12** Technik: 2018 rennen die DTM-Autos mit deutlich abgespeckter Aerodynamik
- 16** Die 18 DTM-Werksfahrer
- 18** Tracktest BMW M4 DTM
- 24** Interview: René Rast, der DTM-Champion 2017
- 28** Historie: 30 Jahre Mercedes in der DTM
- 30** Die DTM-Strecken

## IMPRESSUM

**auto motor sport**  
**Chefredaktion**  
 Ralph Alex, Birgit Priemer  
**Geschäftsführender**  
 Redakteur Geschäftsbereich Mobilität  
 Michael Heinz  
**Content Delivery Management** Leitung:  
 Thomas Fischer, Hans-Jürgen Kuntze (CvD),  
 Jonas Greiner (Multimedia), Edwin Meister  
 (Daten), Johannes Holzwarth (Text-  
 Archiv), Rainer Herrmann (Foto-Archiv)

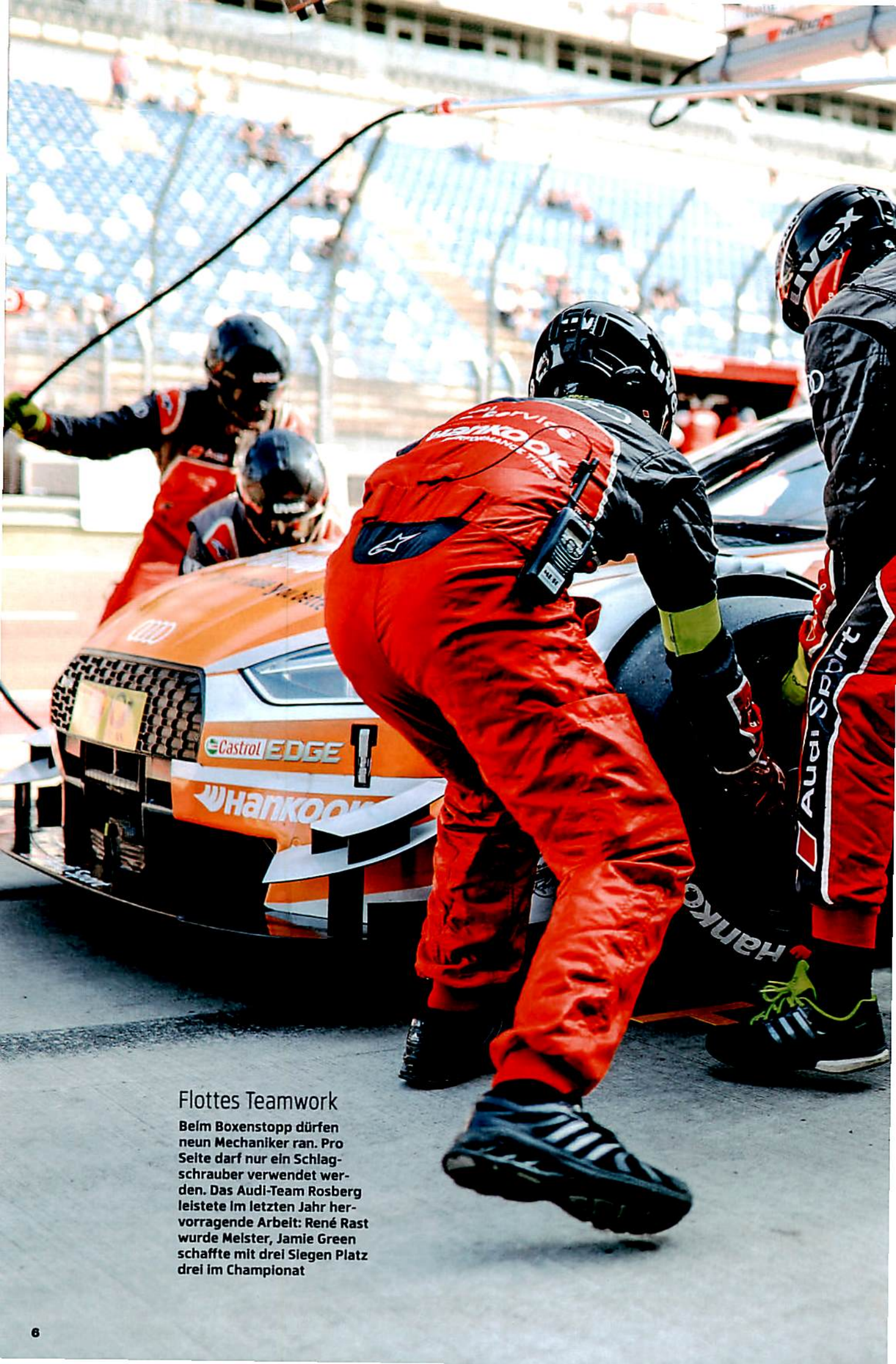
**Redaktion** Claus Mühlberger (verantw.),  
 Michael Bräutigam, Christian Gebhardt  
**Layout** Bernd Adam (Art Director),  
 Michael Wehner  
**Schlussredaktion** Schlussredaktion.de  
**Fotografen** Jürgen Tap/ITR, Michael  
 Kunkel/Audi, Wolfgang Wilhelm, Stephan  
 Kremer, Sabine Hofmann  
**Verlag** Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.  
 KG, 70174 Stuttgart

**Geschäftsführung** Nils Oberschelp  
 (Vorsitzender), Andrea Rometsch,  
 Peider Bach  
**Leitung Geschäftsbereich Mobilität**  
 Tim Ramms  
**Publisher Automobil** Michaela Klein  
**Anzeigenleitung** Markus Eiberger  
**Für die Anzeigen verantwortlich**  
 Beate Engelhard  
**Herstellung** Michael Wander (verantwortl.)

**Repro** Otterbach Medien KG GmbH & Co.,  
 Rastatt  
**Druck** Prinovis GmbH & Co KG, Ahrensburg

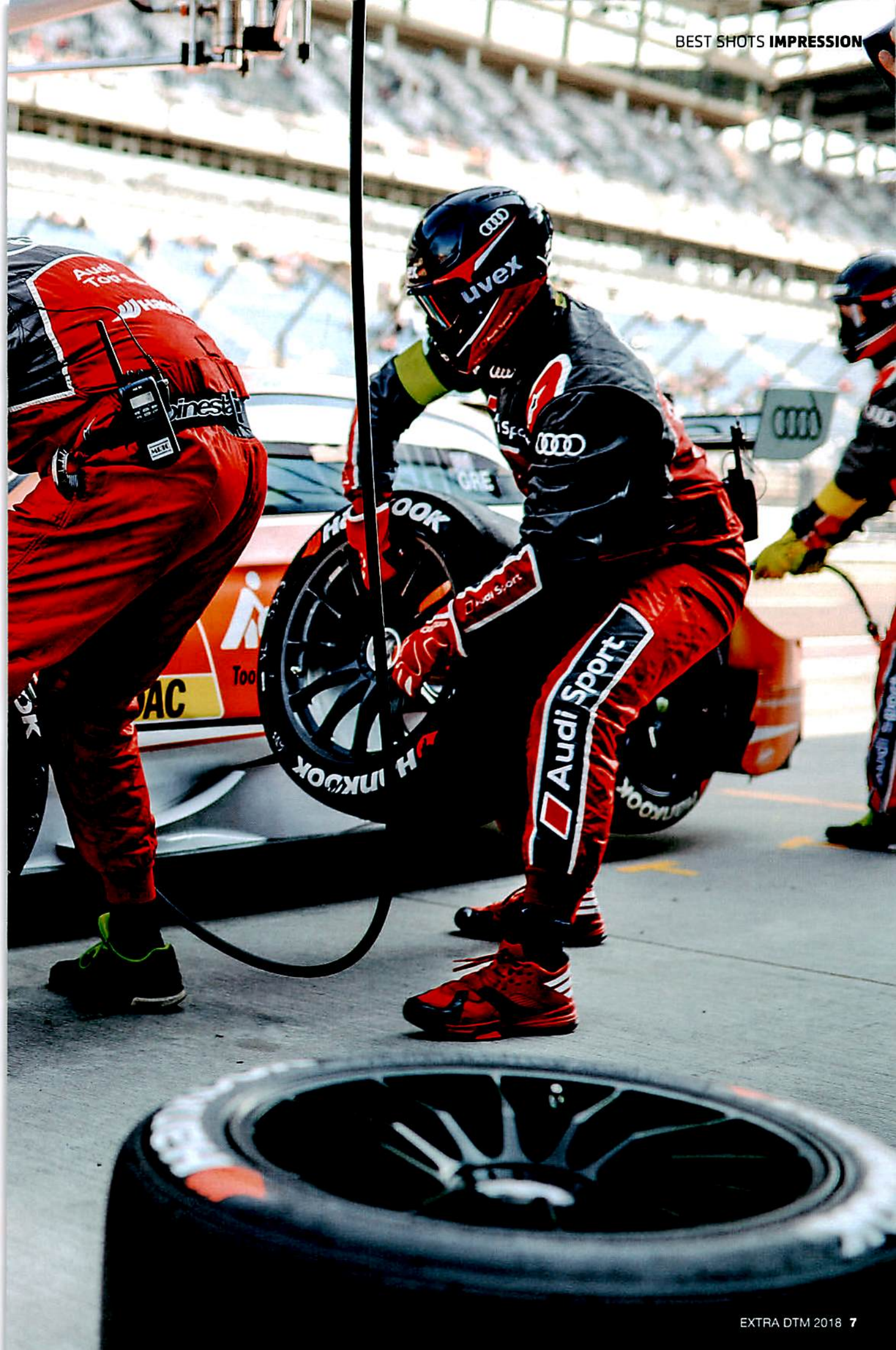
Alle Rechte vorbehalten  
 © by Motor Presse Stuttgart

Das Extra „DTM 2018“ ist eine Beilage von  
 auto motor und sport 10/2018, Motorsport  
 aktuell 20/2018 und sport auto 6/2018



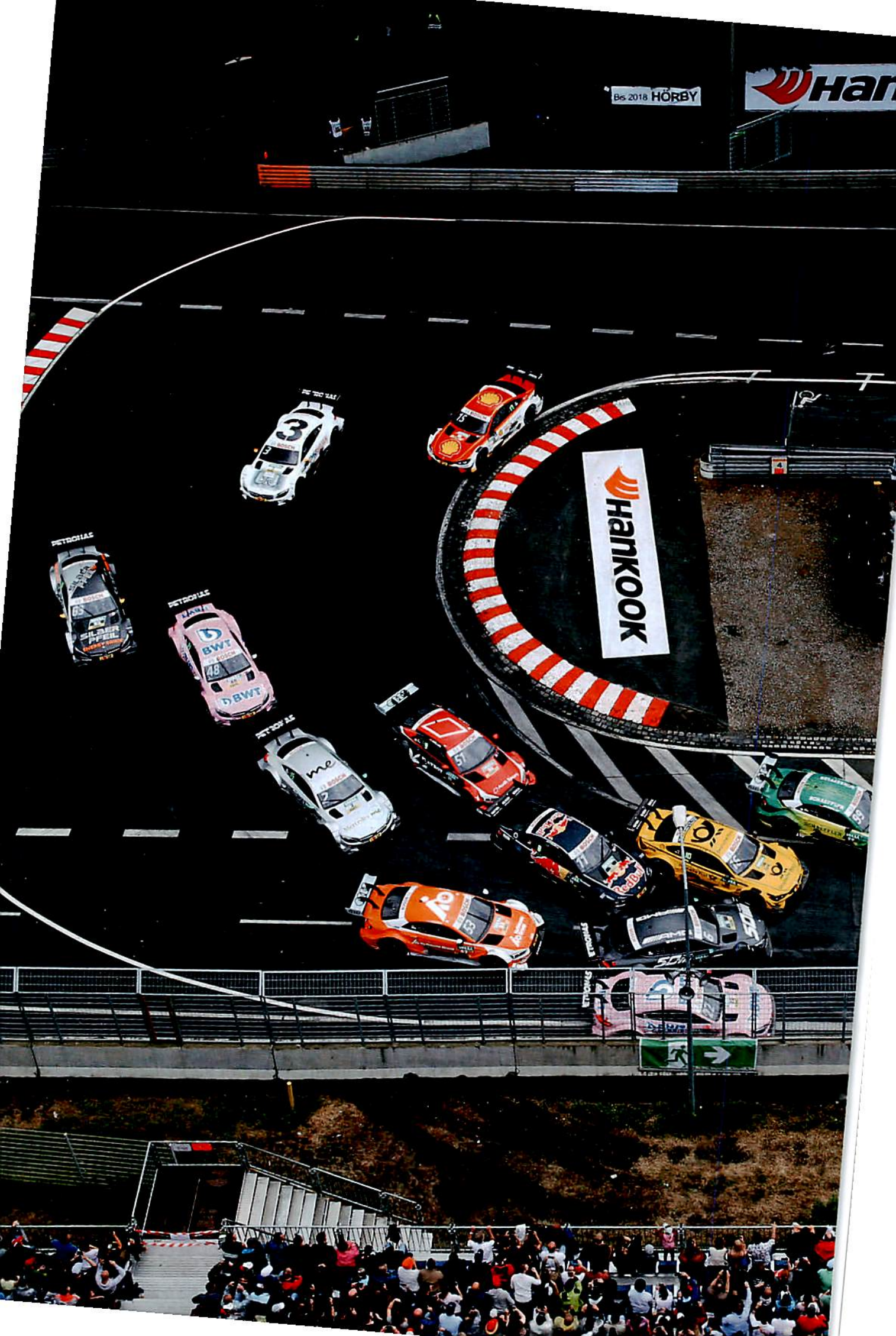
## Flottes Teamwork

Beim Boxenstopp dürfen neun Mechaniker ran. Pro Seite darf nur ein Schlag-schrauber verwendet werden. Das Audi-Team Rosberg leistete im letzten Jahr hervorragende Arbeit: René Rast wurde Meister, Jamie Green schaffte mit drei Siegen Platz drei im Championat



Bis 2018 HÖRBY

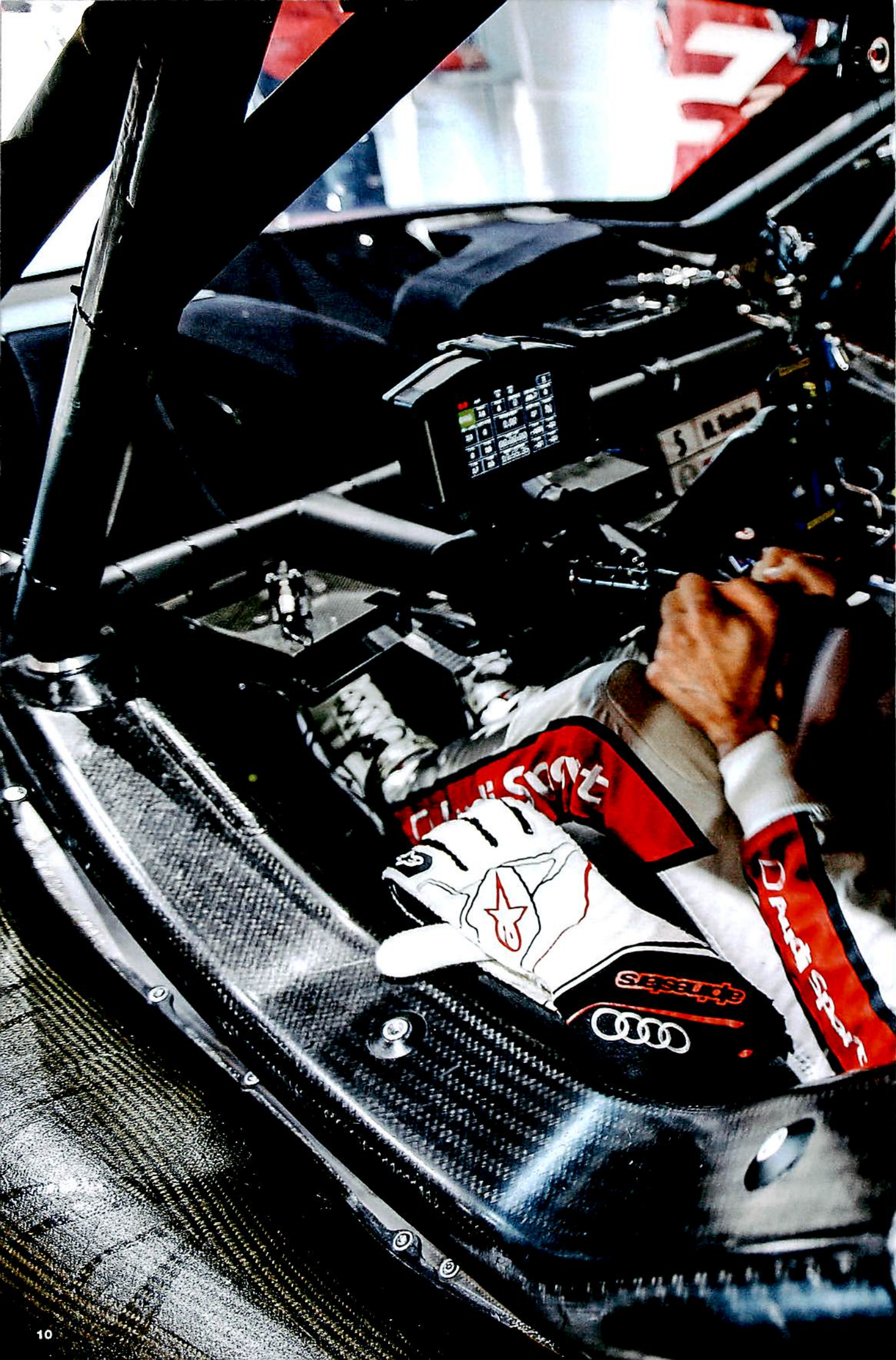
Hankook



### Rushhour mitten in Nürnberg

Der ultrakurze Norisring ist unbestritten eines der Saison-Highlights. Viele Fahrer sind nicht ganz so begeistert von dem Stadtkurs – wegen der vielen Bodenwellen und auch wegen des oft ziemlich materialverzehrenden Getümmels in der Grundig-Spitzkehre





## Ciao, Mattias!

Mit seinem Kampfgeist („Go hard or go home“) und seiner direkten Art prägte Mattias Ekström die DTM wie kaum ein anderer Fahrer. Als knapp geschlagener Vizemeister tritt der ewige Audi-Fahrer aus Schweden jetzt ab, nach 17 DTM-Jahren mit 23 Siegen und zwei Titeln. Künftig widmet sich Ekström ganz seinem Team in der Rallycross-WM

# Abgespeckte A

Hoher Abtrieb: Die Fahrer können gar nicht genug davon bekommen, aber für eine gute Show sind High-Downforce-Autos eher kontraproduktiv. Deswegen haben die Regelexperten jetzt die Aerodynamik stark beschnitten. Die Formel lautet: 30 Prozent weniger Abtrieb für mehr Action.

Zu den gefühlten Wahrheiten über die DTM zählt, dass es sich mit den Autos der aktuellen, 2012 eingeführten Generation nur sehr schwer überholen lässt. Schuld daran ist in erster Linie die Optimierung der Prototypen auf optimalen Abtrieb. Und ein bisschen auch die äußerst

2018

2017



## 1 AERO-FLICKS

Pro Seite ist künftig nur noch ein Aero-Flick erlaubt, der zudem deutlich kleiner ausfallen muss als das entsprechende Bauteil von 2017. Dies verringert den Abtrieb an der Front. Im letzten Jahr hatten die DTM-Autos jeweils zwei Aero-Flicks. Schon bei leichten Kollisionen fielen diese Bauteile gerne ab, was das Fahrverhalten natürlich ungünstig beeinflusste.

## 2 FRONTSCHÜRZE

Die Veränderungen sind minimal. Prinzipiell galt bislang: DTM-Autos produzieren vorne tendenziell weniger Abtrieb als hinten. Eine weitere Regeländerung betrifft die Radaufhängungen: Das dritte, quer liegende Federelement ist künftig verboten. Dies bedeutet starke Wankbewegungen. Zudem sind nur noch lineare Schraubenfedern zulässig.

# erodynamik

kraftvoll zupackenden Kohlefaserbremsen.

Faktisch ist es gar nicht so schlimm bestellt um das vermeintliche Überholverbot: Der holländische Dünenkurs von Zandvoort an der Nordseeküste zum Beispiel gilt als besonders zweikampffreundlich. Mike Ro-

ckenfeller gewann hier im letzten August von Startplatz sechs aus. Und sein Audi-Markenkollege Loïc Duval machte aus Startplatz 13 am Ende den zweiten Rang.

Nicht selten liegt es an den Strecken, wenn die Action mal etwas lahmt. Der Lausitzring mit seinen vielen mittelschnellen Kur-

ven eignet sich halt weniger gut für Überfälle auf den Vordermann als der Norisring oder auch der Hockenheimring, wo jeweils enge Erster-Gang-Spitzkehren aus rund 260 km/h angebremsst werden.

Auf dem Nürnberger Stadtkurs fuhr der Belgier Maxime Martin im Juli 2017 mit seinem BMW M4

2018

2017



### **3** RADHAUSENTLÜFTUNG

Die am Heck austretenden Öffnungen der Radhausentlüftungen sind jetzt mit simplen Abdeckplatten verschlossen. Dies dient der aerodynamischen Balance. Denn eines ist klar: Wenn man von der Wagenfront Abtrieb wegnimmt, muss man im Sinne eines akzeptablen Fahrverhaltens auch am Heck entsprechende Maßnahmen vornehmen.

### **4** HECKFLÜGEL

Der Klappflügel mit beweglichem Flap bleibt gleich. Wird das DRS vom Fahrer aktiviert, steigt die Höchstgeschwindigkeit um bis zu 10 km/h. Im Regelwerk ist auch festgelegt, wie stark sich der Flügel im Fahrwind maximal verbiegen darf: „Bei Einleitung einer vertikal nach unten gerichteten Kraft von 1500 N darf sich der Flügel um maximal 8 mm bewegen.“

### **5** RADHAUSENTLÜFTUNG

Bei den DTM-Autos hatten die Aerodynamiker bis 2018 in manchen Bereichen der Karosserie freie Hand. So konnten sich die Herren des Windkanals unterhalb der sogenannten Designlinie fast frei austoben. Dies führte zu anspruchsvollen, optisch hübschen Detaillösungen wie hier beim 2017er Audi RS 5. Bleibt die Frage: Was hat dies der Show gebracht?

DTM von Startplatz sieben aus zum Sieg.

High-Downforce-Autos machen entsprechend geschulten Fahrern unbändigen Spaß – wenn sie sich erst mal daran gewöhnt haben, dass ihre Sportgeräte die Gesetze der Physik scheinbar ad absurdum führen.

Aus Sicht der Zuschauer sind Autos mit hohem Abtrieb weitaus weniger attraktiv. Denn solche Rennautos fahren wie auf Schienen. Und das enge Auffahren auf den Vordermann – zwecks Vorbereitung eines kühnen Angriffs – kann auch zu einer ziemlich diffizilen Angelegenheit werden. Denn die Luftwirbel führen dazu, dass der Hintermann deutlich an

Abtrieb verliert. Und dann gehen Attacken halt auch leicht mal in die Hose.

DTM-Autos des Jahrgangs 2017 hatten bei 200 km/h rund 1000 Kilogramm Abtrieb. Sie könnten ab diesem Tempo also quasi an der Decke fahren, ohne runterzufallen. Jetzt hat der seit einem Jahr amtierende DTM-Chef Gerhard Berger eine Abrüstung bei der Aero durchgesetzt. Mit simplen Maßnahmen wurden den DTM-Rennern hier die Flügel gestutzt. Die Techniker versichern: „Die Autos haben jetzt 30 Prozent weniger Abtrieb.“

Text: Claus Mühlberger  
Fotos und Illustrationen: Audi

2018



### 1 FRONTDIFFUSOR

Der Frontdiffusor gehört zu den Einheitsbauteilen in der DTM, ebenso wie zum Beispiel Monocoque, Bremsen, Getriebe und Felgen samt Reifen. Das DTM-Reglement erlaubt den Teams ausdrücklich, die Kontur des Frontdiffusors zu verändern.

## TECHNIK

# Anatomie eines DTM-Autos

### MOTOR

Seit dem Jahr 2000 fährt die DTM mit V8-Saugmotoren, die vier Liter Hubraum und rund 500 PS Leistung besitzen. Pro Saison darf ein Sechs-Auto-Team nur acht Motoren benutzen, sonst setzt es Strafen.

### KAROSSERIE

Der Frontdiffusor besteht wie die gesamte Karosserie aus Kohlefaser-Verbundmaterial. Oberhalb des Diffusors ist der Wasserkühler gut erkennbar. Die heiße Luft wird durch einen Kanal schräg nach oben geführt und tritt durch Löcher in der Motorhaube aus.

### MONOCOQUE

Das Kohlefaser-Monocoque ist gleichermaßen das Rückgrat des Autos wie auch die Lebensversicherung für die Fahrer. Das Einheitsbauteil ist äußerst langlebig. Selbst 2012er-Monocoques sind noch im Einsatz. Deswegen sind auch keine gebrauchten DTM-Autos auf dem Markt.

2017



### 2 SEITENPLATTE

Um den Abtrieb zu reduzieren, wird jetzt die Seitenplatte im Bereich der Türen weggelassen. Auch die kleinen Flügel vor den Hinterrädern sind künftig nicht mehr erlaubt. Der Radstand von 2750 Millimetern ist im Übrigen ebenfalls vorgeschrieben.

### 3 HECKDIFFUSOR

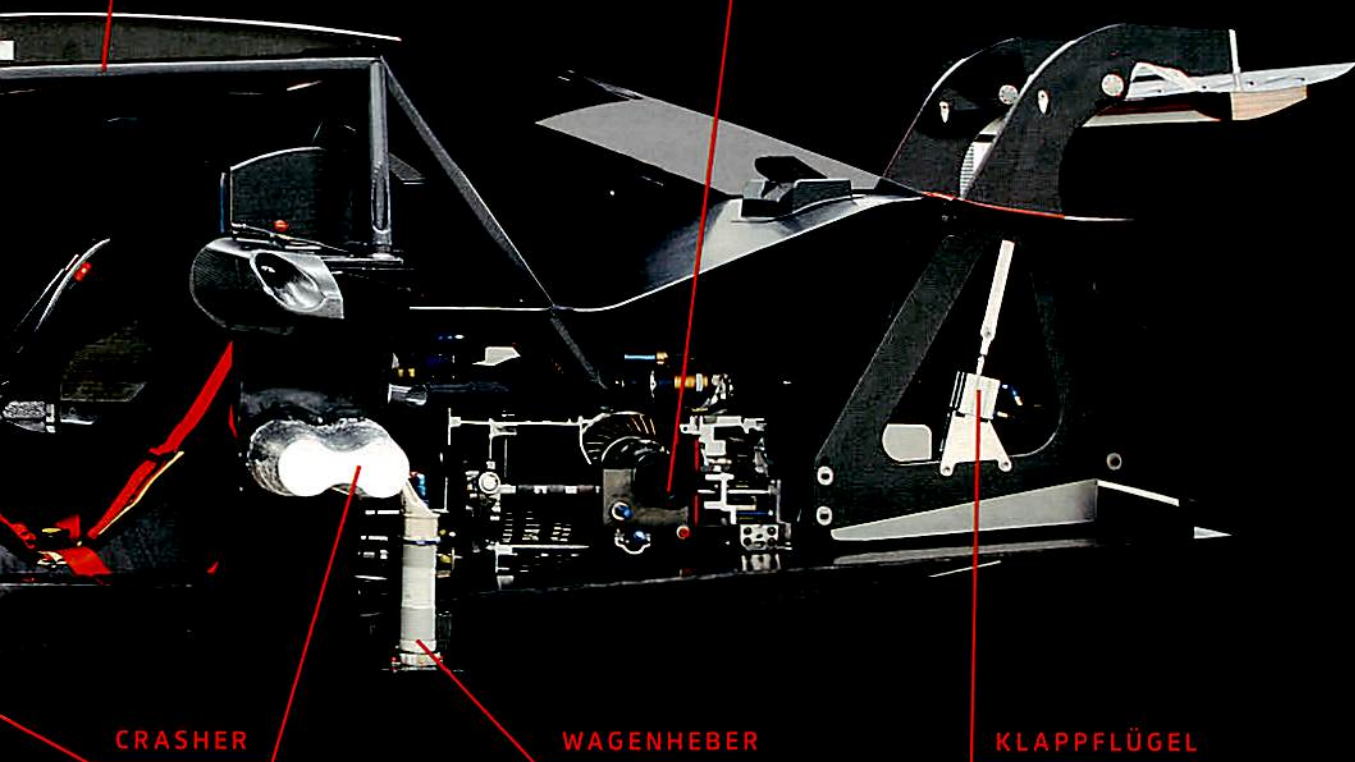
Die Basisgeometrie des Hecks blieb erhalten. Mit einer Ausnahme: Die hinteren Radhausentlüftungen werden jetzt mit Abdeckplatten verschlossen (siehe die Punkte 3 und 5 in der Illustration auf Seite 13). Das Mindestgewicht wurde gesenkt auf 1115 kg inklusive Fahrer. Das Leergewicht beträgt 1031 kg.

### SICHERHEITSKÄFIG

Zum allseits hochgelobten Sicherheitskonzept der DTM-Autos gehört ein Stahlkäfig. Um verletzte Fahrer schnell ärztlich versorgen zu können, ist eine Dachluke Vorschrift.

### GETRIEBE

Das Sechsganggetriebe befindet sich im Heck (Transaxle-Prinzip). Geschaltet wird elektropneumatisch per Lenkradwippe. Versehentliches Überdrehen des Motors beim Zurückschalten ist daher unmöglich.



### CRASHER

Seitlich sowie an Front und Heck besitzen DTM-Autos sogenannte Crash-Strukturen. Diese konusförmigen CFK-Teile zerbröseln bei Unfällen zu Kohlefaserstaub und vernichten so einen Teil der Aufprallenergie.

### WAGENHEBER

Auch wenn die Zeit der Zwei-Sekunden-Boxenstopps in der DTM vorbei ist: Pneumatik-Wagenheber sind an Bord. Dass die Stopps jetzt länger dauern, liegt daran, dass nur noch neun statt früher bis zu 16 Mann ans Auto dürfen.

### KLAPPFLÜGEL

Die Überholhilfe DRS darf von den Fahrern bis zu dreimal pro Runde aktiviert werden. Um Unfälle zu vermeiden, schnappt der Flügel in Kurven und beim Bremsen automatisch in die Ausgangsposition zurück.

# Die 18 Werksf

## DIE AUDI-FAHRER

### Loïc Duval/F



\*12.6.1982  
Audi-Team Phoenix

Statistik DTM

- Starts: 18
- Siege: 0
- Pole-Positions: 0
- DTM seit 2017
- Titel: 0
- Punkte: 22



### Robin Frijns/NL



\*7.8.1991  
Audi-Team Abt

Statistik DTM

- Starts: 0
- Siege: 0
- Pole-Positions: 0
- DTM seit 2018
- Titel: 0
- Punkte: 0



### Jamie Green/GB



\*14.6.1982  
Audi-Team Rosberg

Statistik DTM

- Starts: 157
- Siege: 16
- Pole-Positions: 13
- DTM seit 2005
- Titel: 0
- Punkte: 907,5



## DIE BMW-FAHRER

### Philipp Eng/A



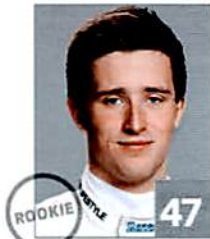
\*28.2.1990  
BMW-Team RMR (RBM)

Statistik DTM

- Starts: 0
- Siege: 0
- Pole-Positions: 0
- DTM seit 2018
- Titel: 0
- Punkte: 0



### Joel Eriksson/S



\*28.6.1998  
BMW-Team RBM

Statistik DTM

- Starts: 0
- Siege: 0
- Pole-Positions: 0
- DTM seit 2018
- Titel: 0
- Punkte: 0



### Augusto Farfus/BR



\*3.9.1983  
BMW-Team RMG

Statistik DTM

- Starts: 83
- Siege: 4
- Pole-Positions: 6
- DTM seit 2012
- Titel: 0
- Punkte: 380



## DIE MERCEDES-FAHRER

### Lucas Auer/A



\*11.9.1994  
Mercedes-Team HWA

Statistik DTM

- Starts: 53
- Siege: 4
- Pole-Positions: 6
- DTM seit 2015
- Titel: 0
- Punkte: 222



### Daniel Juncadella/E



\*7.5.1991  
Mercedes-Team HWA

Statistik DTM

- Starts: 56
- Siege: 0
- Pole-Positions: 0
- DTM seit 2013
- Titel: 0
- Punkte: 75



### Edoardo Mortara/I



\*12.1.1987  
Mercedes-Team HWA

Statistik DTM

- Starts: 94
- Siege: 8
- Pole-Positions: 4
- DTM seit 2011
- Titel: 0
- Punkte: 580



# ahrer

Fünf neue Gesichter sind 2018 dabei: Joel Eriksson, Philipp Eng und Robin Frijns sind Rookies, Daniel Juncadella und Pascal Wehrlein geben ihr DTM-Comeback.

Nico Müller/CH



\*25.2.1992  
Audi-Team Abt

Statistik DTM

- Starts: 64
- Siege: 1
- Pole-Positions: 1
- DTM seit 2014
- Titel: 0
- Punkte: 205



René Rast/D



\*26.10.1986  
Audi-Team Rosberg

Statistik DTM

- Starts: 21
- Siege: 3
- Pole-Positions: 3
- DTM seit 2016
- Titel: 1
- Punkte: 187



Mike Rockenfeller/D



\*31.10.1983  
Audi-Team Phoenix

Statistik DTM

- Starts: 137
- Siege: 5
- Pole-Positions: 6
- DTM seit 2007
- Titel: 1
- Punkte: 654



Timo Glock/D



\*18.3.1982  
BMW-Team RMR (RMG)

Statistik DTM

- Starts: 74
- Siege: 4
- Pole-Positions: 4
- DTM seit 2013
- Titel: 0
- Punkte: 346



Bruno Spengler/CDN



\*23.8.1983  
BMW-Team RBM

Statistik DTM

- Starts: 157
- Siege: 15
- Pole-Positions: 18
- DTM seit 2005
- Titel: 1
- Punkte: 833



Marco Wittmann/D



\*24.11.1989  
BMW-Team RMG

Statistik DTM

- Starts: 74
- Siege: 9
- Pole-Positions: 9
- DTM seit 2013
- Titel: 2
- Punkte: 683



Gary Paffett/GB



\*24.3.1981  
Mercedes-Team HWA

Statistik DTM

- Starts: 166
- Siege: 20
- Pole-Positions: 12
- DTM seit 2003
- Titel: 1
- Punkte: 812,5



Paul di Resta/GB



\*16.4.1986  
Mercedes-Team HWA

Statistik DTM

- Starts: 106
- Siege: 8
- Pole-Positions: 6
- DTM seit 2007
- Titel: 1
- Punkte: 560



Pascal Wehrlein/D



\*18.10.1994  
Mercedes-Team HWA

Statistik DTM

- Starts: 38
- Siege: 3
- Pole-Positions: 1
- DTM seit 2013
- Titel: 1
- Punkte: 218





# Ab die Post!

Bei 25 schnellen Runden auf dem Salzburgring im BMW M4 DTM erschlossen sich Testredakteur Christian Gebhardt ganz neue Perspektiven.

**D**er Blick aus dem Hotel-fenster entscheidet an diesem Donnerstagmorgen über den Appetit beim Frühstück. 7.30 Uhr, Fuschl am See nahe dem Salzburgring. Mein Appetit ist so gering wie vor einer Dschungelprüfung. Der Grund? Es regnet Bindfäden. Nicht die besten Voraussetzungen, um den BMW M4 DTM von Timo Glock über den Salzburgring zu treiben.

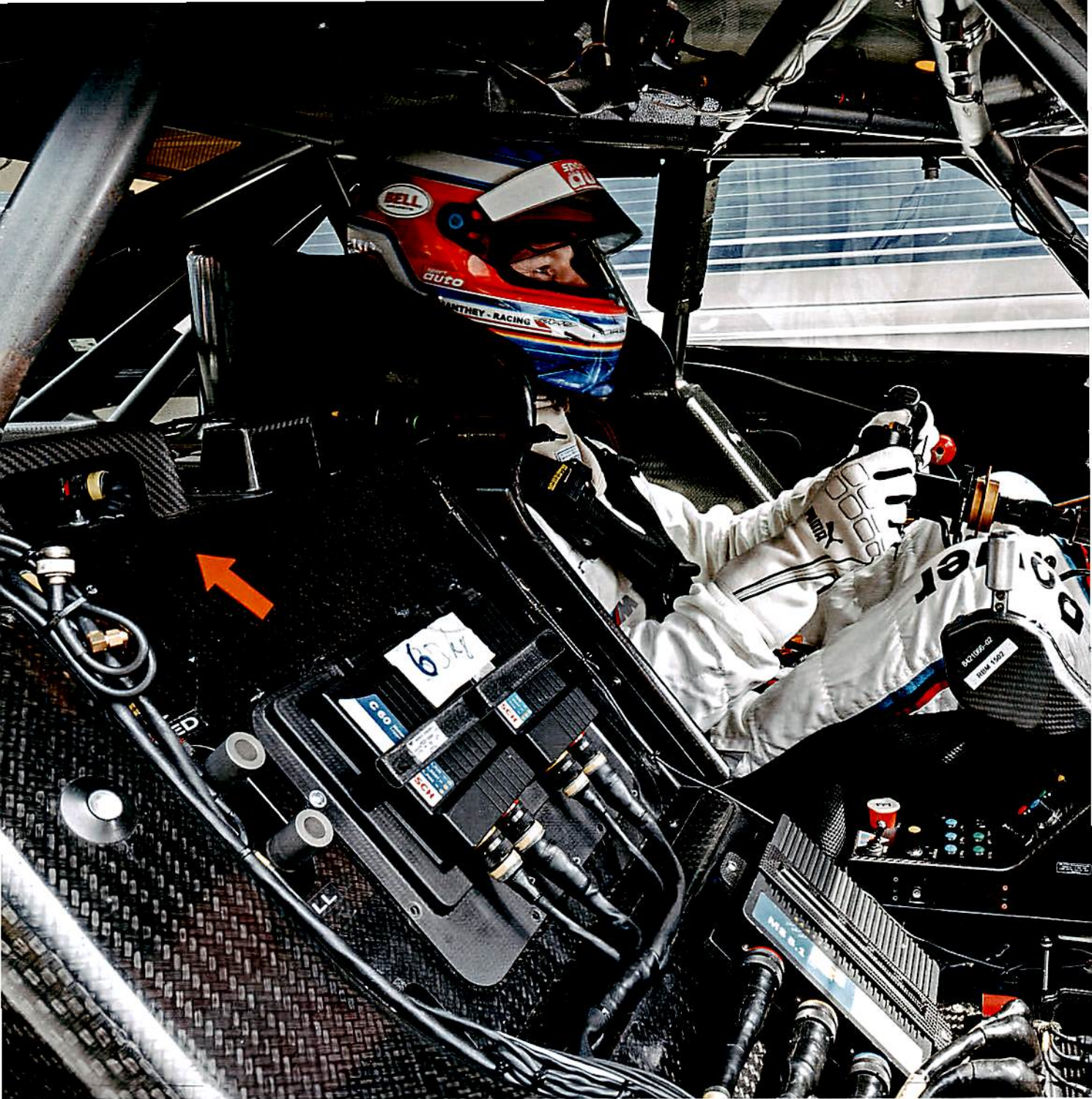
Ein ordentlicher Test im professionellen Motorsport beginnt immer mit einer Sitzprobe am Vortag. Rennanzug, Helm und HANS anziehen – fertig für den schweißtreibenden Nachmittags-sport. Die Sommersonne knallt auf die Werkstatt des traditionsreichen Schnitzer-Teams in Freilassing. Selten war das Wort Turnübung so untertrieben wie beim Einstieg über den kniehohen und unterarmbreiten Seitenschweller des massiven Monocoques. Yoga-Verrenkung trifft es eher, als ich mich über den Monsterschweller

und am Überrollkäfig vorbei schlängele. Schon jetzt laufen bei gefühlten 40 Grad die ersten Schweißstropfen.

Nicht nur das Einsteigen will gelernt sein, auch das Aussteigen muss reibungslos funktionieren. „Innerhalb von sieben Sekunden müsst du aus dem Auto raus sein“, sagt Renningenieur Florian Stegbauer und zückt eine Stoppuhr.

Drei, zwei, eins, raus – mit der rechten Hand den Sechspunktgurt öffnen und zeitgleich das Lenkrad von der Lenksäule reißen. Da verrinnen schon die ersten Zehntelsekunden. Ich bin zu groß. Kleinere Piloten können sich das Lenkradabnehmen sparen und sich direkt aus dem M4 schälen.

Zuvor muss ich mit der linken Hand auf den roten Türknopf, der verdächtig einem Buzzer ähnelt, schlagen, um die Tür aufzuboxen. Tür? Na ja, sofern man das nur 4000 Gramm schwere Bauteil aus



Carbon und Kunststoffglas überhaupt noch Tür nennen kann. Mit dem gut 30 Kilo schweren Serienteil hat die des DTM-Renners so viel zu tun wie ein Elefant mit einem Rennpferd.

Einsteigen, aussteigen, einsteigen, aussteigen – die Ausstiegsbestzeit für den mittlerweile tiefend nass geschwitzten Gastfahrer Gebhardt liegt nun bei 5,1 Sekunden. Und zwar mit geschlossenen Augen. Schließlich könnte das Cockpit ja auch komplett voller Rauch sein, sagen die Rennmechaniker.

### Saugmotor statt Hybrid

Szenenwechsel, ein Tag später am Salzburgring. Wetterumschwung im Salzkammergut. Nachdem es morgens wie aus Eimern geschüt-

tet hat, strahlt jetzt wieder die Sonne. Die Julitemperaturen klettern schon vormittags schnell gen 30-Grad-Marke. Während draußen der Asphalt des Salzburgrings dampfend trocknet, sirrt es in Box Nummer 31 wie in einem Wespenest – das Geräusch der Umwälzpumpen, die Wasser und Öl zirkulieren lassen. Wie bei einem Formel-1-Rennwagen wollen auch die Betriebsmittel des DTM-Renners vor dem Motorstart sorgsam aufgewärmt werden.

Unglaublich, was BMW und Schnitzer hier für einen Aufwand nur für mich treiben. Elf Personen sind für den exklusiven Tracktest im Einsatz. Neben Reifen und Werkzeug stehen die Tische mit den sieben Laptops. Jede Bewegung des Gastfahrers wird auf

**Ganz klar ein Einsitzer. Auf der Beifahrerseite macht sich die Elektronik breit. Dahinter wohnt der 118 Liter fassende Benzintank. Nachtanken ist bei den DTM-Rennen nicht erlaubt**

dem Computer live dokumentiert – keine Chance für Ausreden also.

Rein ins M4-Cockpit. Während mich ein Mechaniker anschnallt und das Lenkrad auf die Lenksäule steckt, hängt ein anderer die federleichten Carbontüren ein. Von rechts brüllt mir jemand in breitestem Bayerisch ein Wort entgegen, das so klingt wie „Krääännken“. Der Rennmechaniker macht dazu kreisende Fingerbewegungen.

„Wenn noch Restbenzin vorhanden ist, würde es beim Motorstart Stichflammen aus dem Auspuff geben“, hatte Renningenieur Stegbauer zuvor erklärt. „Das ist zwar für die Zuschauer schön anzuschauen, aber für die Mechaniker könnte es gefährlich werden. Durch das Drehen des Motors

ohne Zündung kann man das Restbenzin rausbekommen. Außerdem cranken wir vorher, damit wir den richtigen Öldruck haben.“

Sobald der Öldruck okay ist, gibt der Rennmechaniker das Signal zum eigentlichen Motorstart. Während der Startknopf am Lenkrad weiter mit der linken Hand gedrückt werden muss, betätigt die rechte Hand jetzt beherzt den Ignition-Kipphebel auf der Mittelkonsole.

Der V8-Saugmotor mit vier Litern Hubraum brüllt kurz durch die Akrapovic-Abgasanlage in den beiden Sidepipes auf, bevor er in einen dunkel raunenden Leerlaufbass verfällt. Ein herrliches Mechanikkonzert, prächtig unterlegt vom Mahlen des Sechsganggetriebes.

### Bissige Kohlefaserbremse

Kupplung treten, rechte Schaltwippe ziehen, laut klackend wirft das sequenzielle Getriebe den ersten Gang ein. Im Gegensatz zu so mancher Sintermetallkupplung beißt die Vierscheiben-CFK-Kupplung des M4 DTM nicht giftig zu, sondern macht den Anfahrvorgang fast so kinderleicht wie in einem Straßen-M4 mit manuellem Getriebe. Die Box 31 liegt fast am Ausgang der Boxengasse. Ohne Pit-Limiter rollt der Hardcore-M4 auf die Piste. „Clear track, clear track“, brüllt der Renningenieur über Funk. Anders als während eines DTM-Rennens darf heute die Boxcrew mit dem Fahrer kommunizieren. Die Strecke ist frei, die Einrollrunde kann beginnen.

Erster, zweiter, dritter, vierter Gang – Wahnsinn, wie bestialisch der V8-Sauger, der intern auf den

Die Mechaniker kühlen den an Box 31 zurückgekehrten M4 mit starken Gebläsen

Namen P66/1 hört, am Gas hängt und hochdreht. 1120 Kilo treffen auf über 500 PS. Zweimal grün, zweimal gelb, dann blinken die Leuchtdioden am Display schon hektisch rot auf, und das nur 148 Kilo schwere Renntriebwerk giert nach der nächsten Schaltstufe. Mechanisch schreiend fräst der P66/1 bis zur maximal in der DTM erlaubten Höchstdrehzahl von 8500/min.

Schon nach der Aufwärmrunde habe ich mich mit dem M4 DTM angefreundet. Start-Ziel-Gerade, hoch bis in den sechsten Gang, dann anbremsen auf die Schikane. Sobald die Kohlefaser-Bremsanlage auf Arbeitstemperatur ist, beißt sie giftig, aber erstaunlich gut dosierbar zu. Im Vergleich zu einem GT3-Auto kann hier wesentlich später der Anker geworfen werden. Der Bremsweg des DTM-Renners ist rund ein Drittel kürzer.

### Keine Traktionskontrolle

Die ultraspäten Bremspunkte erfordern aber doch einige Eingewöhnungsrunden mehr. Anders als der GT3-Renner verzögert der M4 DTM nämlich ohne ABS. Angst, dass oben im Display die blauen Lämpchen aufleuchten und ein blockierendes Rad signalisieren, müssen jedoch nur Bremsgrobmotoriker haben.

Zweiter Gang, rausbeschleunigen aus der Schikane, unter Last drückt leicht das Heck. Kurze Lenkradkorrektur, alles gut. Eine Traktionskontrolle wie im GT3 gibt's hier nicht.

Schon fliegt die Nocksteinkehre heran. Dass ich die Schafherde links am Hang hinter der Leitplanke im Augenwinkel wahrnehme, verrät, dass noch eine gewisse

## TECHNISCHE DATEN

### Karosserie

Einsitziger Rennprototyp, Länge x Breite x Höhe 4725 x 1950 x 1200 mm, Leergewicht 1120 kg.

### Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten mit doppelten Querlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator vorn und hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 300/680 R 18, hinten 320/710 R 18, Hankook.

### Kraftübertragung

Hinterradantrieb Sechsgang-Schaltgetriebe, Lenkradwippe.

### Motor

Achtzylinder-V-Motor, Hubraum 3999 cm<sup>3</sup>, Leistung mehr als 500 PS bei 8000/min.

### Fahrleistungen

0-100 km/h.....2,6 s  
Höchstgeschwindigkeit.....285 km/h





Entspannung im Cockpit herrscht. Die Kurve aller Kurven am Salzburger Ring kommt ja erst noch. Bis zur legendären Fahrerlagerkurve darf der M4 DTM jetzt durchladen. Vierter, fünfter, sechster Gang. Mit hoher Drehzahl in der letzten Fahrstufe stürmt die Startnummer 16 über die Gegengerade, die aber ein ultralanger Linksbogen mit abschließendem Rechts-links-Schlenker ist.

### So fühlt sich das DRS an

Bei 265 km/h zuckt der rechte Fuß, Bremse antippen, einen Gang runterschalten, und dann stürzt der M4 in das Highspeed-Abenteuer Fahrerlagerkurve. In der schnellen Rechts spüre ich, dass der DTM-Renner noch mehr Abtrieb als ein GT3-Rennwagen hat

– laut BMW rund 40 bis 45 Prozent. Die Fliehkräfte ziehen am Körper. Klar würde in der Mutrechts mehr als der Midcorner-Speed von knapp über 200 km/h gehen, aber wenn man sich an diesem neuralgischen Streckenabschnitt vertut, dann fliegt der M4 DTM bis ins Luftlinie zehn Kilometer entfernte Salzburg und lässt dort Carbonstaub über die Innenstadt rieseln. Solch ungeplante Aufräumarbeiten will ich der sympathischen Truppe von Schnitzer natürlich ersparen.

Box, Datenanalyse, fahren – mittlerweile hat sich mein Rundenkonto auf 20 hochgeschraubt. Bei anderen Tracktests fischen sie dich nach maximal drei fliegenden Runden raus. Heute darf ich den ganzen Tag fahren. Und da ist

**Datenanalyse mit dem Ingenieur: Es fehlte an nichts bei diesem Tracktest. Elf Personen kümmern sich um den M4**

**Die blauen Lämpchen auf dem Display zeigen dem Fahrer an, wenn die Vorderräder blockieren. ABS ist tabu in der DTM**



ja noch ein verführerischer Knopf oben rechts am Lenkrad. Vorsichtige Nachfragen bei den Schnitzern hatten zuvor ergeben, dass das DRS-System angeblich heute nicht funktioniert.

Wirklich? Ausgang Nocksteinkehre, mein Daumen kann sich nicht mehr beherrschen und drückt den ominösen Knopf. Rein subjektiv marschiert der M4 DTM jetzt unter Vollast so, als ob er urplötzlich 50 PS mehr hätte.

In Wirklichkeit hat natürlich nicht der V8 eine plötzliche Leistungsspritze erfahren – auf Knopfdruck klappt das obere der beiden Profile des Heckflügels nach oben. Dadurch reduziert sich neben dem Abtrieb auch der Luftwiderstand signifikant.

Statt zweier grüner Drehzahlämpchen flackern jetzt auf dem Vollastabschnitt vor der Fahrerlagerkurve auch die zwei gelben Lämpchen der Schaltanzeige auf – der V8 dreht also im sechsten Gang nochmals deutlich höher. In der Datenanalyse sehe ich später einen Topspeed von 271 km/h – sechs km/h mehr als ohne DRS.

### Achtung Suchtgefahr!

Der DRS-Knopf macht süchtig. Die Regeln für die Anwendung im Rennen spielen heute keine Rolle. Start-Ziel-Gerade, zack, DRS-Knopf gedrückt. Raus aus der Schikane, zack, DRS-Knopf gedrückt. Ab durch die Nocksteinkehre, zack, DRS-Knopf gedrückt. Wenn man vom Gas geht, bremst oder ein bestimmter Querschleunigungswert überschritten wird, geht der Flügel automatisch in seine Ausgangsstellung zurück. „Wo kommt denn der Zeitgewinn von 1,5 Sekunden plötzlich her?“, fragt

Renningenieur Stegbauer nach dem ersten Stint mit DRS. Der DRS-Vorteil zeigt sich natürlich auch in der Rundenzeit.

In dem bereits erwähnten Rechts-links-Schlenker vor der Fahrerlagerkurve bei Topspeed merkt man dem M4 mit aktiviertem DRS jedoch extrem an, dass er auf der Hinterachse viel leichter als ohne DRS ist. Jede klitzekleine Lenkradbewegung meldet sich mit offenem Flügel ultrasensibel im Fahrzeugheck zurück. Klar, subjektiv fehlen da jetzt mehrere Hundert Kilo Abtrieb.

### Von wegen Nagelteppich

Mittlerweile habe ich 25 Runden mit dem M4 DTM auf dem Salzburgring abgespult. 25 mal 4,241 Kilometer, macht 106,025 Kilometer. Kurz: eine halbe Renndistanz. Von Runde zu Runde gehe ich mehr ins Risiko. DRS drücken – 268, 269, 270 km/h. Du fühlst dich pudelwohl im Grenzbereich. Dann kommt der Moment, an dem du merkst, dass du langsam erwachsen geworden bist. Früher wäre ich so lange gefahren, bis der Streckenwart einen Nagelteppich auf der Start-Ziel-Geraden ausgeworfen hätte.

Das Risiko, dass es doch irgendwann noch Carbonteile über der Salzburger City regnet, steigt natürlich auch von Runde zu Runde. „Du könntest noch eine Stunde fahren“, heißt es, als der M4 DTM ohne den kleinsten Kratzer wieder in Box 31 steht. Doch wie heißt es so schön: Man soll aufhören, wenn's am schönsten ist.

**Text:** Christian Gebhardt  
**Fotos:** Achim Hartmann

Wenn der Fahrer das DRS-System aktiviert, rennt der M4 auf dem Salzburgring sechs km/h schneller



# „Ein DTM-Auto ist eine andere Welt“

René Rast gab mit 29 Jahren sein DTM-Debüt. Mit jetzt 31 Jahren geht der Audi-Werksfahrer als Titelverteidiger in seine zweite volle Saison. Im Interview verrät der Spätberufene, wie er sich so schnell etablieren konnte.

## Wie lange hat es gedauert, bis es einsickerte, dass Sie DTM-Champion geworden sind?

Es ist nicht so, dass ich mir bewusst Gedanken darüber mache. Mittlerweile ist es ja schon wieder ein halbes Jahr her, also denke ich da gar nicht mehr darüber nach. Es gab auch nicht diesen einen Moment, in dem mir bewusst wurde, dass ich DTM-Meister bin.

## Mit 29 Jahren haben Sie Ihr DTM-Debüt gegeben, mit 30 Jahren im Juni 2017 in Budapest den ersten Sieg und im Oktober den Titel geholt. Haben Sie selbst noch an eine so späte Karriere geglaubt?

Eigentlich nicht. Ich dachte immer, dass das Einstiegsalter für die DTM so bei etwa 25 Jahren liegt, und selbst das ist schon ziemlich fortgeschritten. 2016 hatte ich das Thema eigentlich bereits abgeschlossen, als plötzlich der Anruf kam, beim Sonntagsrennen in Zandvoort für Adrien Tambay einzuspringen, der sich an der Hand verletzt hatte.

## Dachten Sie: Das ist jetzt die Chance meines Lebens?

Nein, ich dachte, dass das wohl eine einmalige Sache wäre. Doch dann durfte ich Matthias Ekström beim Finale 2016 in Hockenheim vertreten. Das lief auch positiv, ich bin gleich mal in die Punkteränge gefahren. Im Januar kam dann die Zusage, dass ich DTM fahren kann. Das war ja keineswegs sicher, denn der Kader war ja von acht auf sechs Fahrer verkleinert worden. Außerdem wusste ich nicht, wer von den Le-Mans-Fahrern noch einen Audi-Vertrag hatte.

## Jahrelang hieß es in der DTM, dass die Ingenieure ehemalige Formel-3-Fahrer wollen, weil nur Formelfahrer mit einem DTM-Auto richtig umgehen könnten. Sie sind nie in der Formel 3 gefahren und schafften bei Ihrem neunten DTM-Rennen den ersten Sieg.

Ein DTM-Auto ist ein Prototyp und somit einem Formelauto schon ähnlich: viel Aero, wenig Gewicht. Das heißt aber nicht, dass nur diejenigen damit schnell fahren können, die viel Erfahrung in Formelautos gesamt

melt haben. Wenn man ein Rennauto, egal welcher Art, schnell bewegen kann, dann kommt man auch in der DTM zurecht. Ich musste mich einstellen auf das DTM-Auto und meinen Fahrstil ändern. Das braucht ein bisschen Zeit, aber wenn man verstanden hat, wie es geht, ist es gar nicht so schwer.

## Was muss man machen, um im DTM-Auto schnell zu sein?

An drei Dinge musste ich mich gewöhnen: das späte Bremsen, das tiefe Hineinbremsen in die Kurven und den hohen Speed in den Kurven. Das kannte ich von den GT-Autos und von den Cup-Porsche gar nicht. Ein DTM-Auto kann man weder mit dem R8 GT3 noch mit dem 911 Cup vergleichen. Das ist eine ganz andere Welt.

## Der Porsche-Cup scheint eine gute Schule zu sein: Nick Tandy und Earl Bamber gewannen die 24 Stunden von Le Mans. Und Sie hatten auf Anhieb Erfolg in der DTM ...

Man kann das aber nicht verallgemeinern. Nicht jeder, der im Supercup gewinnt, ist automatisch schnell im Le-Mans-Prototyp oder im DTM-Auto. Es braucht schon auch fahrerische Qualität und natürlich das kleine Bisschen, was dich treibt.

## War die Porsche-Zeit finanziell ein Überlebenskampf?

Nein, ich kam gut über die Runden. Ich bezog ein Festgehalt, dazu kam das Preisgeld. Und als Supercup-Meister bekam man einen 911 geschenkt. Ich habe dreimal den Titel gewonnen, das hat sich rentiert. In meiner Porsche-Zeit konnte ich mir auch schon mehr leisten als nur Brot und Wasser.

## Wie gehen Sie ans Leben ran? Sind Sie eher ein lockerer Take-it-easy-Typ oder eher ein Grübler?

Wenn es etwas zu grübeln gibt, dann grübele ich. Wenn nicht, genieße ich das Leben. Ich bin aber keiner, der sich Tag und Nacht über irgendwelche Sachen das Gehirn zermartert.

## Weil man auch als Rennfahrer locker bleiben muss?

## VITA

Geboren 26.10.1986 in Minden  
 2003 und 2004 Formel BMW  
 2005 Meister VW Polo Cup  
 2007 bis 2012 Porsche-Markenpokale (insges. 5 Titel)  
 2014 Sieg 24h Nürburgring, Meister ADAC GT Masters  
 2017 DTM-Champion (Audi) mit 3 Siegen bei 18 Rennen





Man darf sich im Rennauto nicht allzu viele Gedanken machen. Man muss ein bisschen instinktiv fahren. Das heißt aber nicht, dass man zu viel Risiko eingehen darf. Da muss man sich schon gut überlegen, was man tut.

**Wie schwer war es, sich als Neuling im Audi-  
DTM-Team neben all den langjährigen Platz-  
hirschen zu behaupten?**

Es wurde uns allen Anfang des Jahres gesagt: Bei Audi haben wir sechs Nummer-1-Fahrer. Ihr dürft frei fahren, und alle haben das gleiche Material. Jeder darf um die Meisterschaft kämpfen.

**Unter den DTM-Fahrern sind einige Fit-  
nessfreaks. Gehören Sie auch dazu?**

Ich mache gerne Sport, aber nicht exzessiv, also keinen Ironman. Wenn ich zu Hause bin, laufe ich jeden Tag, aber ich mache nicht mehr als nötig. Da genieße ich lieber die Zeit mit meiner Familie und speziell mit meinem kleinen Sohn.

**Sie gehen jetzt in Ihre zweite DTM-Saison.  
Wie haben Sie anhand Ihrer Erfahrung die  
Saisonvorbereitung angepasst?**

**Meisterlicher Moment: Rast  
fährt in Hockenheim mit  
seinem Audi RS 5 über den  
Zielstrich und ist Champion**

„Man darf sich im Rennauto nicht allzu viele Gedanken machen. Man muss ein bisschen instinktiv fahren“

Eigentlich habe ich mich genau so vorbereitet wie letztes Jahr. Ich habe mir natürlich noch mal alle Rennen angeschaut und Revue passieren lassen. Da war aber nicht so viel Datenbegutachtung im Spiel, das kam erst bei den Testfahrten in Hockenheim. Ansonsten lief alles identisch. Ich war ein paar Tage im Simulator bei Audi und ein paar Tage mit dem Rosberg-Team zusammen.

**Was ist Ihnen beim Durchschauen der  
Rennen denn so aufgefallen, was Ihnen  
zukünftig nicht mehr passiert?**

Das Überfahren der weißen Boxenlinie am Norisring war so eine Szene, bei der ich gesagt habe: Okay, das muss jetzt nicht mehr sein. Meine Mechaniker haben mir auch ganz lieb einen Zettel in meinem Pkw an den Spiegel geklebt: „Watch the white line“ („Achte auf die weiße Linie“). Seit dem Norisring-Rennen fahre ich also mit diesem Aufkleber am Spiegel rum und werde fast täglich daran erinnert.

**Wie ärgerlich ist so ein Fehler?**

Ich bin am Norisring zum ersten Mal überhaupt im Regen gefahren in einem DTM-

Auto. Ich sah das stehende Wasser am Ende der Boxenausfahrt. Wenn man da mit kalten Slicks ankommt, versucht man natürlich, so schnell wie möglich nach links ins Trockene zu kommen. Im zweiten Rennen hatte ich eine Kollision mit Robert Wickens. Insgesamt kein schönes Wochenende. Ich habe am Norisring nur zwei Punkte herausgeholt, und die stammen nicht aus dem Rennen, sondern aus dem Qualifying.

**Wie sind Ihre Eindrücke von der 2018er- Autogeneration?**

Das Auto an sich ist durch die geringere Aerodynamik natürlich ein bisschen schwieriger zu fahren, weil es insgesamt weniger Grip hat. Aber ich denke, es lässt sich noch so fahren wie im letzten Jahr. Die Zuschauer werden nicht viel davon sehen, dass wir langsamer werden. Und ich hoffe, dass sie besseres Racing sehen werden, weil man eben dichter auf den Vordermann aufschließen kann, ohne zu viel Abtrieb zu verlieren. Das wurde gewünscht, auch von Gerhard Berger. Mal schauen, ob es klappt.

**Wie sehr kommt Ihnen bei der abgespeckten Aerodynamik Ihre große Erfahrung mit GT-Autos zugute, die ja auch weniger Abtrieb als ein DTM-Auto haben?**

Das ist noch etwas schwer zu sagen. Es kann sein, dass es sich durch die geringere Aerodynamik ähnlich wie ein GT3-Auto fahren lässt, das könnte mir in die Karten spielen. Aber die Balance des Autos ist ähnlich wie im letzten Jahr. Manche Fahrer tun sich schwerer, wenn das Auto weniger Grip hat, aber ich denke, es wird jetzt keine großen Unterschiede oder Verschiebungen unter den Fahrern geben. Alle Fahrer in der DTM sind dazu in der Lage, sich darauf einzustellen.

Erfolgsduo: René Rast (r.) und sein Teamchef Arno Zensen vom Audi Sport Team Rosberg holten 2017 ihre jeweils ersten Meistertitel in der DTM



**Wo können Sie in der DTM Ihre Erfahrung aus dem Sportwagen einbringen, also vom Audi-LMP1 oder aktuell dem Mazda DPI?**

Das sind vom Typ völlig verschiedene Autos, die komplett unterschiedliche Fahrweisen erfordern. Deshalb kann ich vom einen zum anderen eigentlich nichts rüberkopieren. Das Positive ist aber: Wenn man im Winter viel fährt – ich bin ja schon in Daytona und Sebring gefahren –, dann bleibt man einfach dran. So entsteht keine Winterpause, und man bleibt im Rhythmus. Man hat einfach nicht diese sechs Monate Pause und fragt sich beim ersten Rennen: Wie war das noch mal? Ich bin wieder auf demselben Level, auf dem ich letztes Jahr aufgehört habe.

**Wer wird Ihr stärkster Gegner auf dem Weg zur Titelverteidigung?**

Wenn man mal so durchschaut, dann ist sicher Marco Wittmann wieder ein heißer Kandidat, er hat in den letzten Jahren immer performt. Dazu kommt der eine oder andere, den man schlecht einschätzen kann, wie Pascal Wehrlein oder Lucas Auer. Letztes Jahr hat man gesehen, dass bis Spielberg noch zehn Fahrer Meister werden konnten. Also es gibt viele, viele Varianten. Auch bei Audi. Mein Rosberg-Teamkollege Jamie Green ist einer der besten Fahrer, die es im Feld gibt, und auch unsere anderen Fahrer sind stark. Da kann man so früh noch keinen wirklichen Hauptkonkurrenten ausmachen. Es hängt auch ein bisschen davon ab, wie man in die Saison kommt und wie viel Glück oder Pech man hat.

**Vielleicht noch zwei Sätze zum Team Rosberg: Wie läuft die Zusammenarbeit?**

Ich bin megahappy, dass ich wieder mit den Jungs fahren darf. Die haben im letzten Jahr einen extrem guten Job gemacht. Sie sind auf einem sehr hohen Engineering-Level, höher als alles, was ich in anderen Teams bis jetzt erleben durfte. Es macht Spaß, mit den Jungs zu arbeiten. Ich hatte auch nie ein technisches Problem an meinem Auto. Also gibt es für mich keinen Grund, einen Wechsel anzustreben.

**2018 ist das letzte Jahr der DTM mit V8-Motoren. Worauf können sich die Fans sonst noch freuen?**

Ein Vierzylinder muss ja grundsätzlich keinen schlechten Sound haben. Wir fahren bei Mazda in Amerika ja auch einen Vierzylinder, und da kommt ordentlich was bei rum. Es ist also nicht so, dass die Motoren komplett leise werden. Ansonsten hoffen wir, den Fans noch mehr Action bieten zu können.

**Ihr Sohn soll Ihnen den Titel 2017 vorausgesagt haben. Was orakelt er für 2018?**

Ich habe ihn noch gar nicht gefragt. Das Gute ist, er kann bis jetzt nur „eins“ sagen.

Das Interview führten die auto motor und sport-Redakteure Claus Mühlberger und Michael Bräutigam **Fotos:** Audi



# 30 Jahre Mercedes in der DTM

Erinnerungen an eine große Ära

**V**erfluchte Statistik! Da will doch Mercedes jetzt partout sein 30-jähriges DTM-Jubiläum feiern. Gewiss, ein schöner Anlass, sich nochmals zuzuprosten, bevor man der Serie im Oktober dieses Jahres den Rücken kehrt, um sich künftig der Formel E zu widmen.

Doch ganz korrekt ist die Mercedes-Kalkulation nicht. 30 Jahre DTM, das stimmt nur in puncto Werkseinsätze. In ihrer Gründerzeit Mitte der 80er-Jahre war die Serie ein Tummelplatz für ehrgeizige Privatteams.

Und so begab es sich, dass schon 1986, also vor 32 Jahren, drei Mercedes beim Saisonauftakt der DTM in Zolder am Start standen: Der heutige Audi-Pressesprecher Peter Oberndorfer und der österreichische Skiheld Franz Klammer fuhren 190 E 2.3-16 im Team des jetzigen Red-Bull-Konsulenten Helmut Marko. Johannes Breuer startete in einem 190 E der Scuderia Kassel.

Es dauerte nicht lange, schon war der erste Sieg eingefahren: Im April 1986 gewann Volker Weidler auf dem Nürburgring, und am Ende des Jahres war er hinter Kurt Thiim im Rover Vizemeister.

Die offizielle DTM-Zeitrechnung aus Sicht von Mercedes beginnt erst 1988, als AMG erstmals an den Start ging. Im 21. Rennen des Jahres glückte dem Team von DTM-Mitbegründer Hans Werner Aufrecht der erste Sieg: Johnny Cecotto gewann in Ungarn in überlegener Manier.

Doch dann passierte Ungeheuerliches. „Es gab einen Tipp an die Kommissare, dass wir möglicherweise mit illegalen Motoren fuhren“, erinnert sich AMG-Gründer Aufrecht. „Der Motor wurde vor Ort geöffnet. Er war in Ordnung, das war für diese sogenannten Experten die größte Blamage.“ Denn der Tipp sei von Mercedes gekommen, meint Aufrecht. „Ein Protest aus dem eigenen Lager. Das war starker Tobak!“

**Der 190 E 2.5-16 war ein großer Wurf. Bernd Schneider führte 1992 in Nürnberg vor dem späteren Meister Klaus Ludwig**

Die Teams beharkten sich nach Kräften, und jeder war mit einem anderen Reifenpartner verbündelt: damals Usus, heute, im Zeitalter von Einheitsreifen, undenkbar. Eines ist aber sicher: Dem Sport war es sehr zuträglich, dass die Teams und nicht die Hersteller im Vordergrund standen.

Mercedes war in der DTM so erfolgreich wie keine andere Marke: 186-mal siegten die Stern-Fahrer. Audi kommt als Zweitplatzierte auf 95 Siege. Es wurde jedoch 1992, bis Mercedes erstmals einen Fahrertitel feiern durfte. Insgesamt gewann Mercedes zehnmal den Titel: Klaus Ludwig triumphierte 1992 und 1994, Bernd Schneider in den Jahren 1995, 2000, 2001, 2003 und 2006, Gary Paffett 2005, Paul di Resta 2010 und Pascal Wehrlein im Jahr 2015.

Einer der Väter des Erfolgs war Norbert Haug. Der knorrige Württemberger, der von 1992 bis 2012 als Sportchef amtierte, hielt der DTM stets die Treue. 1993 und



Volker Weid-  
ler holte am  
Nürburgring  
im 190 E 2.3-  
16 den ersten  
DTM-Sieg.  
Meister wurde  
Kurt Thiim im  
Rover Vitesse

Die C-Klasse  
Class 1 war  
mit ihren  
schnell zu  
wechseln-  
den Modulen  
ein höchst  
kompliziertes  
Rennauto

Nach drei Jah-  
ren Zwangs-  
pause ging  
es wieder los  
in der DTM.  
Bernd Schnei-  
der und der  
CLK machten  
die Pace

1994, als es nur Alfa mit Mercedes aufnahm, Opel als Neueinsteiger aber schon in Sicht war, hatte es Haug noch leicht, seine Chefs von der Attraktivität der DTM zu überzeugen. Auch zwischen 2006 und 2011 war die DTM ein Zwei-Marken-Championat. Sechs Jahre lang duellierte sich Mercedes mit Audi. Erneut verteidigte Haug die DTM mit Verve gegen Vorstände, die den Rotstift schon in der Hand hatten, ehe 2012 mit BMW der ersehnte dritte Hersteller kam.

Ende 2018 macht Mercedes Schluss mit der DTM und hinterlässt eine schmerzhaft Vakanz. Der seit einem Jahr amtierende DTM-Boss Gerhard Berger hat nun die Aufgabe, diese Lücke zu füllen und für 2019 ein attraktives Starterfeld auf die Räder zu stellen.

Ja, dieser Job ist schwierig. Unmöglich ist er aber nicht.

**Text:** Claus Mühlberger

**Fotos:** Sabine Hofmann, ITR, Stephan Kremer, Wolfgang Wilhelm

1986

MERCEDES HISTORIE



1996



2000



2008



2017



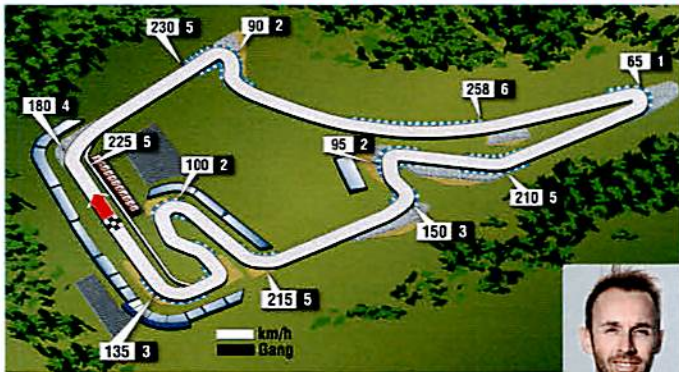
Fünf DTM-Titel  
fuhr Schnei-  
der ein. Ende  
2008 sagte  
er der DTM  
Adieu. Sport-  
chef Norbert  
Haug sah es  
mit Wehmut

Im September  
holte Robert  
Wickens im  
C 63 auf dem  
Nürburgring  
den 186. und  
bislang letz-  
ten DTM-Sieg  
für Mercedes

# Streckenführung



## HOCKENHEIM 5.-6. MAI UND 13.-14. OKTOBER



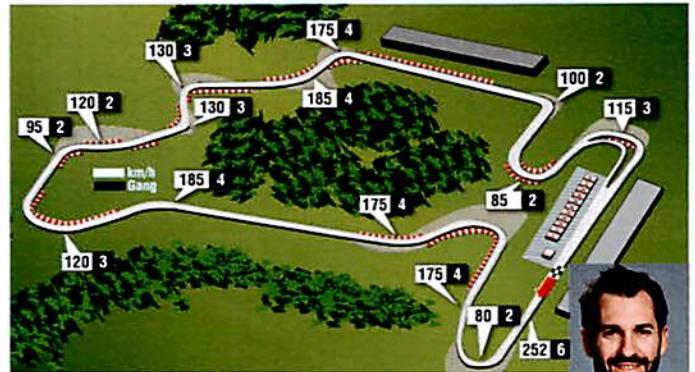
### René Rast über den Hockenheimring/D

Der Hockenheimring ist die Strecke, die alle DTM-Piloten am besten kennen. Gleich zu Beginn fährt man mit über 200 km/h durch Turn 1. Auch die Einfahrt in das Motodrom ist sehr rasant. Eine ebenso charakteristische Kurve ist die Spitzkehre. Beim Anbremsen bietet sich oft eine gute Gelegenheit zu attackieren.

• Streckenlänge: 4,574 km • Sieger 2017: Auer (MB); Green (Audi); Green, Wittmann (BMW) • Poles: 2017 Auer 1.30,844; Glock (BMW) 1.31,406; Glock 1.30,648; Blomqvist (BMW) 1.30,491 min

## HUNGARORING

2.-3. JUNI



### Timo Glock über den Hungaroring/HUN

Budapest ist für mich immer ein Highlight, auf dem Hungaroring habe ich zum Beispiel mein erstes Formel-1-Podium geholt. Die Strecke ist anspruchsvoll – es ist wenig Zeit zum Ausruhen und sehr schwierig, dort zu überholen. Die vielen ungarischen Fans sind alle motorsportverrückt, was ich supercool finde.

• Streckenlänge: 4,381 km • Sieger 2017: di Resta (Mercedes); Rast (Audi) • Trainingsbestzeiten 2017: Rast (Audi) 1.34,742 min; Rast (Audi) 1.34,740 min

## LAUSITZRING

19.-20. MAI



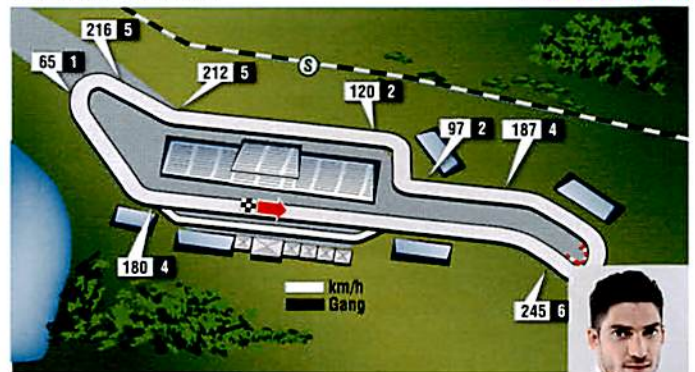
### Marco Wittmann über den Lausitzring/D

Mit dem Lausitzring verbinde ich große Emotionen, 2014 habe ich dort meinen ersten Titel in der DTM eingefahren. Die Strecke hat viele relativ langsame Ecken. Dennoch gibt es auch schnelle Kurven und harte Bremspunkte. Man muss einen guten Kompromiss finden, zumal die Strecke sehr viele Bodenwellen hat.

• Streckenlänge: 4,534 km • Sieger 2017: Auer (Mercedes); Green (Audi) • Trainingsbestzeiten 2017: Auer (Audi) 1.16,193 min; Wickens (Mercedes) 1.16,299 min (kurze GP-Variante)

## NORISRING

23.-24. JUNI



### Edoardo Mortara über den Norisring/D

Die Rennstrecke ist der einzige Stadtkurs im Kalender. Es gibt nur vier Kurven. Dafür muss hier sehr technisch gefahren werden. Zudem ist der Kurs sehr holprig. Es gibt zwei sehr langsame Spitzkehren und eine schnelle Schikane, bei der man darauf achten muss, so nah wie möglich an die Mauer zu fahren.

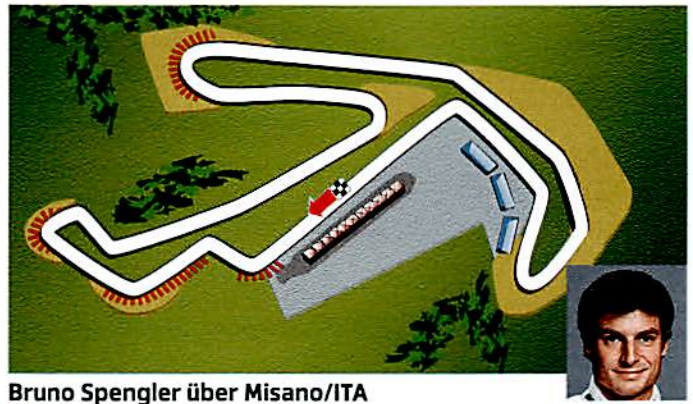
• Streckenlänge: 2,300 km • Sieger 2017: Spengler (BMW); Martin (BMW) • Trainingsbestzeiten 2017: Martin (BMW) 47,472 sec; Blomqvist (BMW) 47,252 sec

20 Rennen auf neun Pisten stehen auf dem Plan. In Hockenheim wird zweimal gefahren, Misano ist neu. Gestartet wird meist um 13.30 Uhr.



## MISANO

25.–26. AUGUST



## Bruno Spengler über Misano/ITA

Ich kann noch nicht allzu viel zu Misano sagen. Ich freue mich auf jeden Fall sehr, dass wir eine neue Strecke im DTM-Kalender haben. Was ich bisher gesehen habe und weiß, ist, dass es ein sehr anspruchsvoller Kurs ist, weil es viele verschiedene, schnelle und langsame Kurven gibt. Die Strecke ist sehr technisch.

• Streckenlänge: 4,200 km • neu im Kalender

## ZANDVOORT

14.–15. JULI



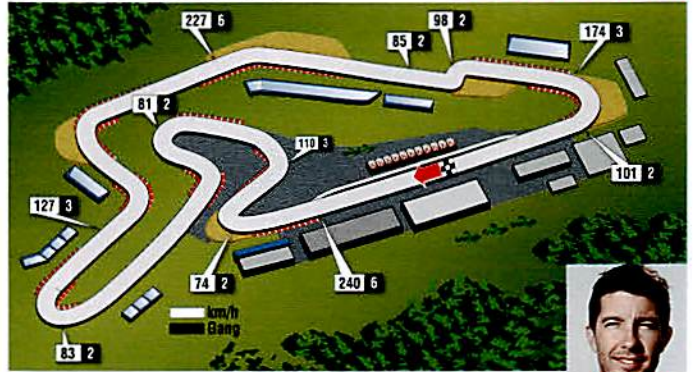
## Robin Frijns über Zandvoort/NL

Zandvoort zählt zu den Strecken der alten Schule. Sie erlaubt keine Fehler, sonst landet man schnell im Kiesbett oder direkt in einer Bande. Es geht bergauf und bergab, und es herrscht häufig böiger Wind. Zudem kann es vorkommen, dass Sand auf die Strecke weht. Das Grip-Level kann also von Runde zu Runde variieren.

• Streckenlänge: 4,307 km • Sieger 2017: Glock (BMW); Rockenfeller (Audi) • Trainingsbestzeiten 2017: Glock (BMW) 1.27,823 min; Farfus (BMW) 1.27,475 min

## NÜRBURGRING

8.–9. SEPTEMBER



## Mike Rockenfeller über den Nürburgring/D

Das Event am Nürburgring ist unser Heimrennen. Die Strecke eignet sich gut zum Überholen, beispielsweise am Ende des Hatzenbachbogens. Falls man die Schikane und die letzte Kurve gut trifft, hat man auch Ende Start/Ziel vor Turn 1 eine weitere gute Gelegenheit, am Vordermann vorbeizuziehen.

• Streckenlänge: 3,629 km • Sieger 2017: Auer (Mercedes); Wickens (Mercedes) • Trainingsbestzeiten 2017: Auer (Mercedes) 1.25,968 min; Wittmann (BMW) 1.20,936 min

## BRANDS HATCH

11.–12. AUGUST



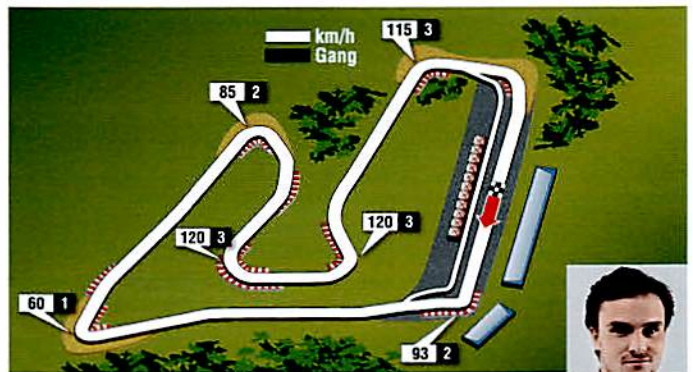
## Pascal Wehrlein über Brands Hatch/GB

Wir fahren in diesem Jahr die GP-Strecke und nicht die Indy-Variante. Sie ist oldschool, das bedeutet, man kann sich keine großen Fehler erlauben, da diese gleich ziemliche Konsequenzen nach sich ziehen können. Paddock Hill Bend ist eine der besten Kurven, die man in einem Rennauto durchfahren kann.

• Streckenlänge: 3,908 km • Sieger 2017: kein Rennen  
• Trainingsbestzeiten 2017: kein Rennen

## ÖSTERREICHRING

22.–23. SEPTEMBER



## Lucas Auer über den Österreichring/A

Die Strecke in Spielberg finde ich anspruchsvoll und cool. Es gibt drei längere Geraden mit relativ engen Kurven am Ende. Hier kann man sich ransaugen und dann aggressiv reinstechen. Die letzten vier Kurven – zwei Links und zwei Rechts – sind sehr schnell, die Fahrer müssen absolut ans Limit gehen.

• Streckenlänge: 4,381 km • Sieger 2017: Ekström (Audi); Rast (Audi) • Trainingsbestzeiten 2017: Green (Audi) 1.21,973 min; Green (Audi) 1.21,955 min

SAT.1

Achtung, Spoiler!

# DTM

LÄUFT JETZT BEI UNS.



ALLE RENNEN LIVE!  
**AB 5. MAI**  
**SA UND SO 13:00**

