

32 Seiten Extra Alles über die DTM 2016

**MOTOR
SPORT**
aktuell

EXTRA



**TICKET-
HOTLINE**
www.dtm.com
oder Telefon
0180/
6456456

DTM 2016

▶ Die Fahrer ▶ Die Autos ▶ Die Strecken

RINGE FREI.

Audi Sport und der Audi RS 5 DTM sind bereit für einen herausfordernden Start in die DTM-Saison 2016. Mit zwei Renntagen pro Wochenende: am 7. Mai um 15:30 Uhr und am 8. Mai um 14:15 Uhr auf dem Hockenheimring. Live in der ARD.

Tickets und Informationen: audi-motorsport.com
Join the #LeagueofPerformance





 Audi Sport



Für spannende DTM-Rennen

Audi, BMW und Mercedes einigten sich auf eine bemerkenswerte Regeländerung.

Selbst Top-Diplomaten müssen den DTM-Verantwortlichen Respekt zollen, wenn sie von dem Kompromiss hören, den die Motorsportler von Audi, BMW und Mercedes kurz vor der Saison aushandelten: Um 7,5 Kilo dürfen die Münchner Renner leichter sein als die Audi R5 und die Mercedes C 63. Zudem wächst der M4-Heckflügel um fünf Zentimeter in der Breite. Fachleute wissen: Dadurch werden die BMW um drei Zehntel pro Runde schneller. Angesichts der letztjährigen BMW-Erfolge wie dem Siebenfach-Triumph von Zandvoort sowie dem Markentitel wirkt die Regeländerung auf den ersten Blick überraschend. Doch BMW konnte glaubhaft machen, dass diese Erfolge auch durch glückliche

Umstände zustande kamen, und beschwor die „gemeinsame Verantwortung für die DTM“.

„Euer Auto ist zu langsam? Dann entwickelt fleißig“ – dieser Rat greift in der DTM nun mal nicht, da seit 2014 ein Entwicklungsstopp gilt. Wer ein Problem hat, so wie BMW mit seiner frontlastigen Aero-Balance, schleppt dies mit sich herum, ohne Aussicht auf Besserung. Es sei denn, die Gegner zeigen sich großzügig. „Nicht jeder ist ein Freund dieser Vereinbarungen“, räumte Audi-DTM-Chef Dieter Gass ein. „Aber die Rahmenbedingungen trieben uns dazu.“ Mercedes’ DTM-Boss Ulrich Fritz betont: „Wir wollen attraktiven Sport mit ausgewogenen Kämpfen bieten.“ Die Chancen stehen jetzt gut. ■

Drei Hersteller, 24 Fahrer, ein Ziel: Die DTM will unterhaltsamen Motorsport bieten



BMW M4: jetzt mit breiterem Heckflügel

Inhalt

- 6** Faszination DTM: die besten Fotos
- 12** Mattias Ekström, Mike Rockenfeller, Timo Scheider: Die Champions reden Klartext
- 18** Die Technikgeheimnisse eines DTM-Autos
- 22** Die Fahrer
- 24** Die Strecken
- 26** Rückblick auf die DTM 2015
- 30** Die Rahmenrennen

Impressum

auto motor sport
Chefredakteur: Ralph Alex, Jens Katemann
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, Jan Messing, Sandra Ngnoubamdjum
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

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

Leitung Geschäftsbereich Automobil: Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stellv.)
Anzeigenleitung: Markus Eiberger
Für die Anzeigen verantwortlich: Beate Engelhardt

Herstellung: Michael Wander (verantwortl.)
Repro: Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt
Druck: Evers-Druck GmbH, Meldorf

Alle Rechte vorbehalten

© by Motor Presse Stuttgart

Das Extra „DTM 2016“ ist eine Beilage von auto motor und sport 10/2016, sport auto 6/2016 und motorsport aktuell 20/2016

TEILNEHMEN, ABRÄUMEN, ABFAHREN. SPORTAUTO WÄHLEN. CAMARO GEWINNEN.

Teilnahme-Unterlagen im neuen Heft.
Jetzt am Kiosk.



sport auto AWARD 2016

Ein ganz besonderes Auto ist mit Ihrem Gewinn verbunden: Der Chevrolet Camaro Coupé Edition 50th Anniversary mit einem Wert von 53.900 € und 453 PS unter der Haube erreicht das leistungsstarke Jubiläumsmodell die 100 km/h in nur 4,4 Sekunden.



Chevrolet Camaro Edition 50th Anniversary

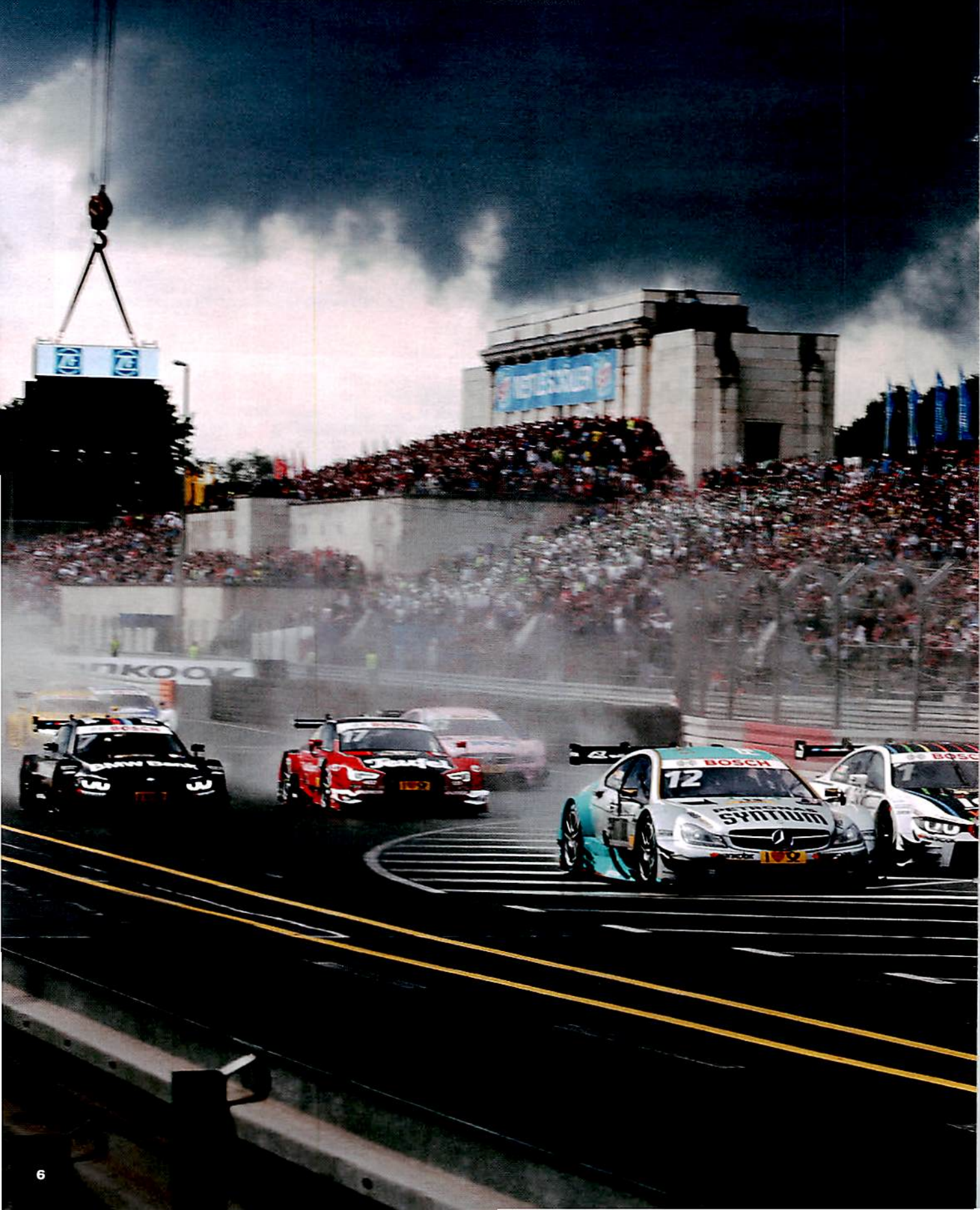
Mit freundlicher Unterstützung von:

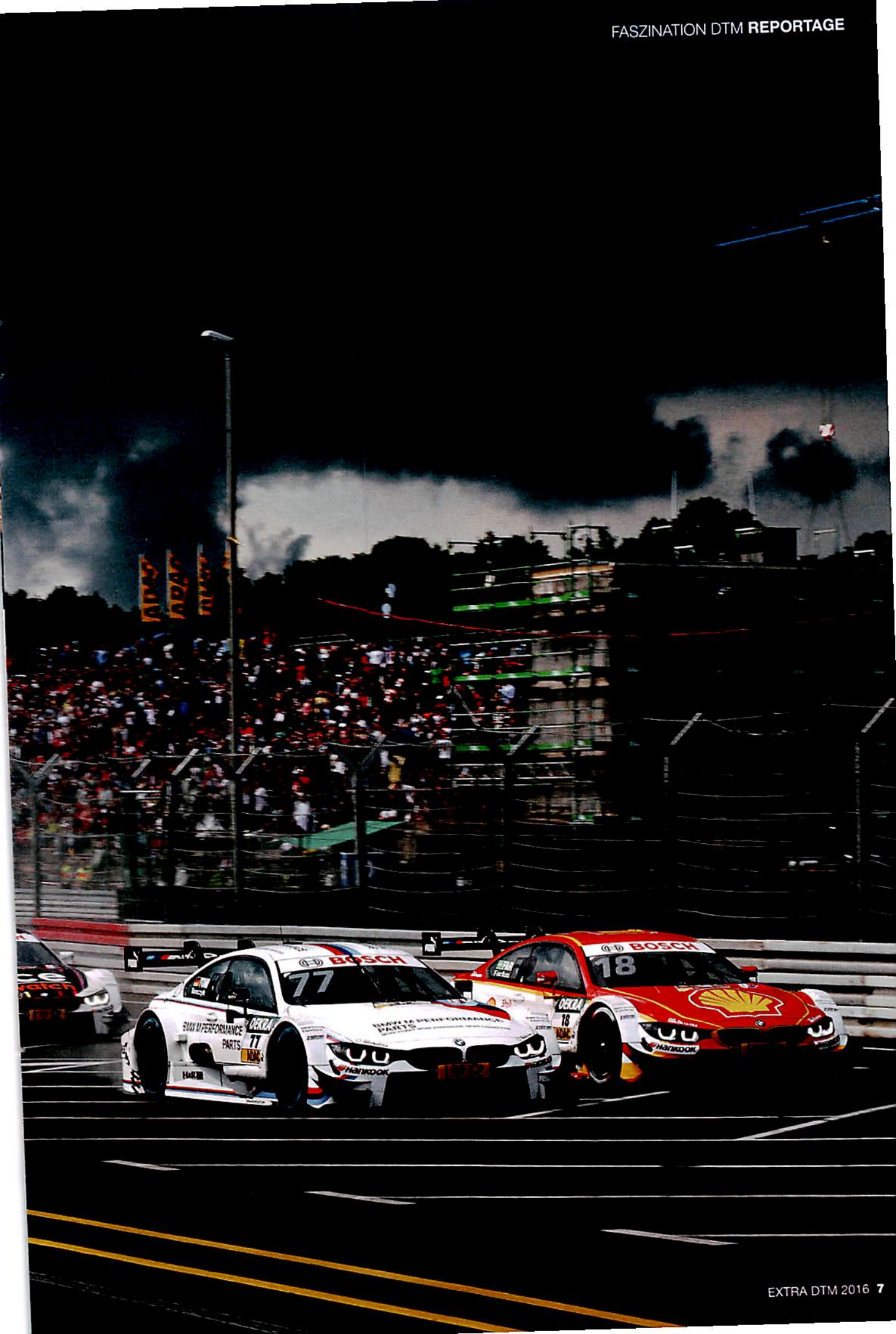
BRIDGESTONE

KW

HARTE DUELLE RAD AN RAD

Das Gastspiel auf dem Norisring gilt als Kronjuwel im DTM-Kalender. Der Götterdämmerungshimmel über der alten Steintribüne gab im Juli 2015 eine dramatische Kulisse für die losstürmende Horde ab







Mattias
Miguel

DAS TEAM IST DER STAR

Beim Sonntagsrennen ist ein Reifenwechsel Pflicht. Für diesen dreisekündigen Kurzauftritt trainieren die Mechaniker beinahe täglich. Das Foto zeigt die Jungs von Abt-Audi am RS 5 von Mattias Ekström

Audi Sport
Team Audi Sport tline





BODYCHECKS BEIM START

In der ersten Kurve wirkt sich der Ziehharmonika-Effekt oft ungut aus. Ein Rempel von Vietoris (Mercedes) brachte Glock im BMW aus dem Tritt, weshalb dieser Mortara und Tomczyk torpedierte

Drei Champions reden Klartext

Die Audi-Stars Mattias Ekström, Mike Rockenfeller und Timo Scheider diskutieren über aufmüpfige Nachwuchspiloten, das Fahren mit der Brechstange und die Gefahr, per Stallregie zu Strategiekomparsen degradiert zu werden.



IM GESPRÄCH

Mike Rockenfeller

32 Jahre
Bei Audi seit 2007
99 DTM-Rennen seit 2007
4 DTM-Siege
6 DTM-Pole-Positions
1 DTM-Titel (2013)
Sieger 24h Le Mans 2010

Mattias Ekström

37 Jahre
Bei Audi seit 2001
161 DTM-Rennen seit 2001
21 DTM-Siege
20 DTM-Pole-Positions
2 DTM-Titel (2004 und 2007)
2 Siege in der Rallycross-WM
3 Siege Race of Champions

Timo Scheider

37 Jahre
Bei Audi seit 2006
161 DTM-Rennen seit 2000
7 DTM-Siege
11 DTM-Pole-Positions
2 DTM-Titel (2008 und 2009)



Herr Ekström, Herr Rockenfeller, Herr Scheider, Ihre Prognosen bitte: Wird 2016 zum dritten Mal in Folge ein Youngster DTM-Champion, oder schlagen die „Alten“ zurück?

Timo Scheider gibt sich vorbehaltlos optimistisch: „Ich glaube schon, dass wir Chancen auf den Titel haben. Sonst bräuchten wir ja gar nicht anzutreten.“ Für Mattias Ekström kamen die Gesamtsiege durch den BMW-Fahrer Marco Wittmann im Jahr 2014 und den zum Zeitpunkt des Titelgewinns erst 20-jährigen Mercedes-Mann Pascal Wehrlein im letzten Jahr nicht überraschend: „Beide führen ja schon ihre zweite DTM-Saison, beide wurden von ihren Teams frühzeitig gepusht, und sie haben von der Unterstützung ihrer Teamkollegen profitiert. Gäbe es keine Stallregie in der DTM, würde sicherlich einer der alten Hasen Meister.“

Mike Rockenfeller verweist darauf, dass „alle Fahrer mit gleichwertigem Material antreten. Deswegen haben auch alle Titelchancen – das gibt es in kaum einer anderen Rennserie der Welt.“

Bei den ersten zwei, drei Rennwochenenden des Jahres entscheidet sich, wer als Meisterschaftsaspirent auf die Unterstützung durch den Rest der Mannschaft bauen kann und wer

„Es gibt harte Fahrer und solche, die dumme Aktionen starten. Da muss man unterscheiden“

Timo Scheider

als Strategiekomparsen fahren muss. Frustration oder Ansporn?

„Es stimmt schon: Der Saisonstart ist entscheidend“, sagt Mike Rockenfeller.

Mattias Ekström pflichtet bei: „Wenn du an den ersten Rennwochenenden perfekte Leistungen zeigst, hast du Rückenwind. Dann ist es egal, ob du ein Alter oder ein Junger bist. Dann hast du Teamkollegen, die dich unterstützen.“

Die Winterpause ist in der DTM fast ein halbes Jahr lang. Viel Zeit, um intensiv darüber nachzudenken, wie Sie die entscheidenden Zehntelsekunden gewinnen?

Mike Rockenfeller holt tief Luft: „Jeder Sportler hinterfragt sich doch dauernd: Was könnte ich anders und besser machen? Es bringt aber nichts, krampfhaft darüber nachzudenken, was man ändern kann. So verliert man seine Lockerheit, die unheimlich wichtig ist. Mir hat es zum Beispiel gutgetan, in diesem Winter zwei große Rennen in den USA zu fahren und damit auch in der Winterpause etwas Rennluft zu schnuppern. Das hat mir Selbstvertrauen und Gelassenheit gebracht.“

Timo Scheider meint: „In der DTM fahren 24 Top-Fahrer mit Top-Material. Wenn du im Qualifying zwei Zehntel hinten bist, kannst du Fünfte sein – schon

sprichst du von einem schlechten Wochenende. In der Formel 1 würde Nico Rosberg damit immer noch aus der zweiten Reihe starten. Das macht die DTM so unglaublich extrem, aber auch so interessant. Natürlich nagt es an dir, wenn du lange keinen Pokal mit nach Hause genommen hast. Nicht nur im Winter.“

Mattias Ekström holt aus zu einer generellen Kritik: „Die Winterpause ist meiner Meinung nach zu lang. Für die Analyse – was lief gut, und was lief schlecht? – brauche ich nicht lange. Das mache ich nach jedem Rennen sowieso. Das ewige Diskutieren bringt mir nichts.“ Ekström bekräftigt nochmals: „Neun Rennwochenenden sind meiner Meinung nach viel zu wenig. 2015 bin ich mit meinem Rallycross-Team zusätzliche Rennen gefahren, und ich habe gemerkt: Das ist gut für mich.“

Herr Scheider und Herr Ekström: Sie sind selbst Teambesitzer, in der Formel 4 und in der Rallycross-WM. Wie würden Sie Ihren Führungsstil beschreiben?

Timo Scheider musste schnell umdenken: „Ich bin eigentlich ein Typ, mit dem man diskutieren kann, und ich lasse auch mal fünf gerade sein. Als Teamchef habe ich aber schnell gesehen: Das funktioniert nicht in einem Sport, bei dem es auf die kleinsten Kleinigkeiten ankommt. Du



musst von Anfang an hart und konkret sein. Meine Jungs sind 16, 17 oder 18 Jahre alt, und sie glauben schon viel zu wissen. Und manche Eltern glauben, sie hätten den neuen Schumacher oder Vettel als Sohn. Da bin ich als Teamchef gefordert, klare Worte zu sprechen.“

Mattias Ekström verwirklichte einen Jugendtraum, als er 2014 sein Rallycross-Team gründete: „In meinem Team gibt es eine Grundregel“, sagt der Schwede. „Jeder Mitarbeiter muss etwas besser können als der Chef. Ich lasse meinen Leuten eine lange Leine. Zumindest solange es nicht ums Geld geht. Den Fahrern gebe ich klare Instruktionen, aber bin auch relativ gelassen. Ich will als Rennfahrer ja auch nicht von außen kontrolliert werden.“

DTM-Piloten sind Teil einer Mannschaft mit je acht Fahrern. Einerseits erwartet man von Ihnen, dass Sie loyale Mannschaftsspieler sind und sich unter Umständen einer Stallregie beugen, ohne zu murren. Andererseits muss jeder von Ihnen versuchen, ganz egoistisch zu

denken, und das Beste für sich herausholen. Wie schafft man diesen Spagat?

Scheider holt tief Luft: „Stallregie ist Teil des Spiels. Und dieses Spiel ist durchaus fair, weil zu Beginn der Saison alle die gleichen Voraussetzungen haben. Zumindest bei Audi ist dies so. Es liegt erst einmal an dir, was du daraus machst. Über die Jahre gleicht sich das sowieso aus: Jeder von uns musste schon einmal geben, hat aber auch schon von der Unterstützung der Teamkollegen profitiert.“

Eine sorgenvolle Miene setzt Mike Rockenfeller auf: „Wir sind alle Rennfahrer geworden, weil wir den größtmöglichen Erfolg wollten. Das Gewinnen macht einfach am meisten Spaß. In der DTM kann man aber einfach nicht immer vorn sein. Selbst wenn wir das beste Auto haben, müssen wir uns noch immer mit sieben Teamkollegen auseinandersetzen, die genau das gleiche Material zur Verfügung haben. In der Formel 1 musst du nur einen Teamkollegen schlagen.“

Für Mattias Ekström wird dieses Thema etwas zu heiß gekocht:

„Es bringt nichts, krampfhaft über sich selbst nachzudenken. So verliert man seine Lockerheit“

Mike Rockenfeller

„Im Qualifying dürfen wir immer volles Rohr fahren. Und wenn du schnell bist, stehst du vorn. Im Rennen kann man durchaus auch seinen Spaß haben, einem Teamkollegen zu helfen. Mit solchen Situationen kann ich gut leben. Wer das nicht mag, muss sich halt was anderes suchen. Solange Hersteller in der DTM dabei sind, wäre es utopisch, zu erwarten, dass jeder bis zum letzten Rennen des Jahres so fahren kann, wie er will.“

Im Fußball kann man angeblich den Erfolg erzwingen: Wenn's nicht läuft, wird blutgegrätscht, Gras gefressen und notfalls die Brechstange ausgepackt. Sind solche Rezepte auf die DTM übertragbar?

Rockenfeller schüttelt den Kopf: „Nein, im Qualifying kann man ein DTM-Auto nicht mehr ausquetschen, als wir es ohnehin schon tun. Und im Rennen kann man es sich nicht leisten, ein gegnerisches Auto zu berühren, weil bei solchen Aktionen ganz schnell mal ein Aerodynamikteil abfällt, das man braucht, um schnell zu sein.“ Timo Scheider bringt einen

zusätzlichen Aspekt ins Spiel: „Man muss speziell im Qualifying sehr aufpassen, das Auto nicht zu überfahren. Es geht in der DTM um kleinste Details. Nur, wenn alles perfekt stimmt und du eine saubere Linie fährst, bist du schnell. Die Brechstange bringt gar nichts.“

Für Mattias Ekström liegt der Schlüssel zu schnellen Zeiten darin, mit dem Auto sanft umzugehen: „Das Qualifying ist ein Seiltanz. Wildes Fahren ist nicht angesagt, überhaupt nicht. Du musst sanft sein.“ Trotzdem wissen die Fahrer nach einer perfekten Runde angesichts der extremen Leistungsdichte in der DTM selten, wo sie stehen. Ekström präzisiert: „Du fährst im Qualifying über die Ziellinie und du weißt nicht: Bin ich jetzt Erster oder Fünfzehnter?“

Scheider und Rockenfeller nicken heftig und stimmen ihrem Kollegen aus Schweden zu. „Zwischen Platz eins und Platz fünfzehn liegen ja nur ein paar Hundertstel Sekunden“, fährt Ekström fort. „Und wenn es um diese letzten Hundertstel geht, spielen auch der Ingenieur eine große Rolle und Dinge wie zum Beispiel Aero-

dynamik, Reifenluftdruck oder das Vorheizsystem der Reifen.“

Welchen Konkurrenten sehen Sie besonders ungern im Rückspiegel?

Diese Frage führt bei den drei DTM-Champions zu großer Heiterkeit. „Am liebsten habe ich alle im Rückspiegel“, amüsiert sich Scheider, während Rockenfeller flachst: „Ungern sehe ich einen schnelleren Fahrer hinter mir.“ Dann kriegen die drei die Kurve in Richtung Ernsthaftigkeit: „Namen nennen wir nicht“, meint Rockenfeller. „Aber es gibt schon den einen oder anderen, bei dem du dich fragst: Plant der jetzt eine Kamikaze-Aktion? Auch bei Audi hatten wir mal einen Kollegen, von dem jeder wusste: Der ist für Überraschungen gut.“

Auch Timo Scheider hat seine „Lieblinge“ unter den Kollegen: „Generell muss man unterscheiden zwischen harten Fahrern wie Mattias Ekström oder Gary Paffett und solchen, die dumme Aktionen starten. Mit harten Manövern habe ich kein Problem.“ Ekström, auf dessen Helm der Wahlspruch „Go hard or go home“ prangt, ist kein Kind von Traurigkeit: „Hart

„Das Qualifying ist ein Seiltanz. Wildes Fahren ist nicht angesagt“

Mattias Ekström



Drei DTM-Stars, ein Ziel: möglichst viele Siege

fahren – kein Problem“, sagt der Schwede. „Aber es gibt Kollegen, die in die Zweikämpfe gehen nach dem Motto: Entweder du lässt mich vorbei, oder es kracht.“ Ekström zeigt ein maliziöses Grinsen. „Die ARD sollte mal ihre Mikrofone in den Parc Fermé hineinhalten, wenn die Emotionen noch nicht runtergekühlt sind. Das wäre sehr interessant für die Zuschauer.“

Das Interview führte auto motor und sport-Redakteur Claus Mühlberger **Fotos:** Malte Christians



AUF DER RENNSTRASSE FÜR DIE STRASSE

Der neue Audi R8 V10 plus mit 449 kW (610 PS). In nur 3,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Bei Ihrem Audi R8 Partner.

Join the #LeagueofPerformance



/ Audi Deutschland



Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 17,5; außerorts 9,3; kombiniert 12,3; CO₂-Emission in g/km: kombiniert 287.

*ECKE GEBOREN.
GEBAUT.*



 Audi Sport

Technik-Geheimnisse eines DTM-Autos

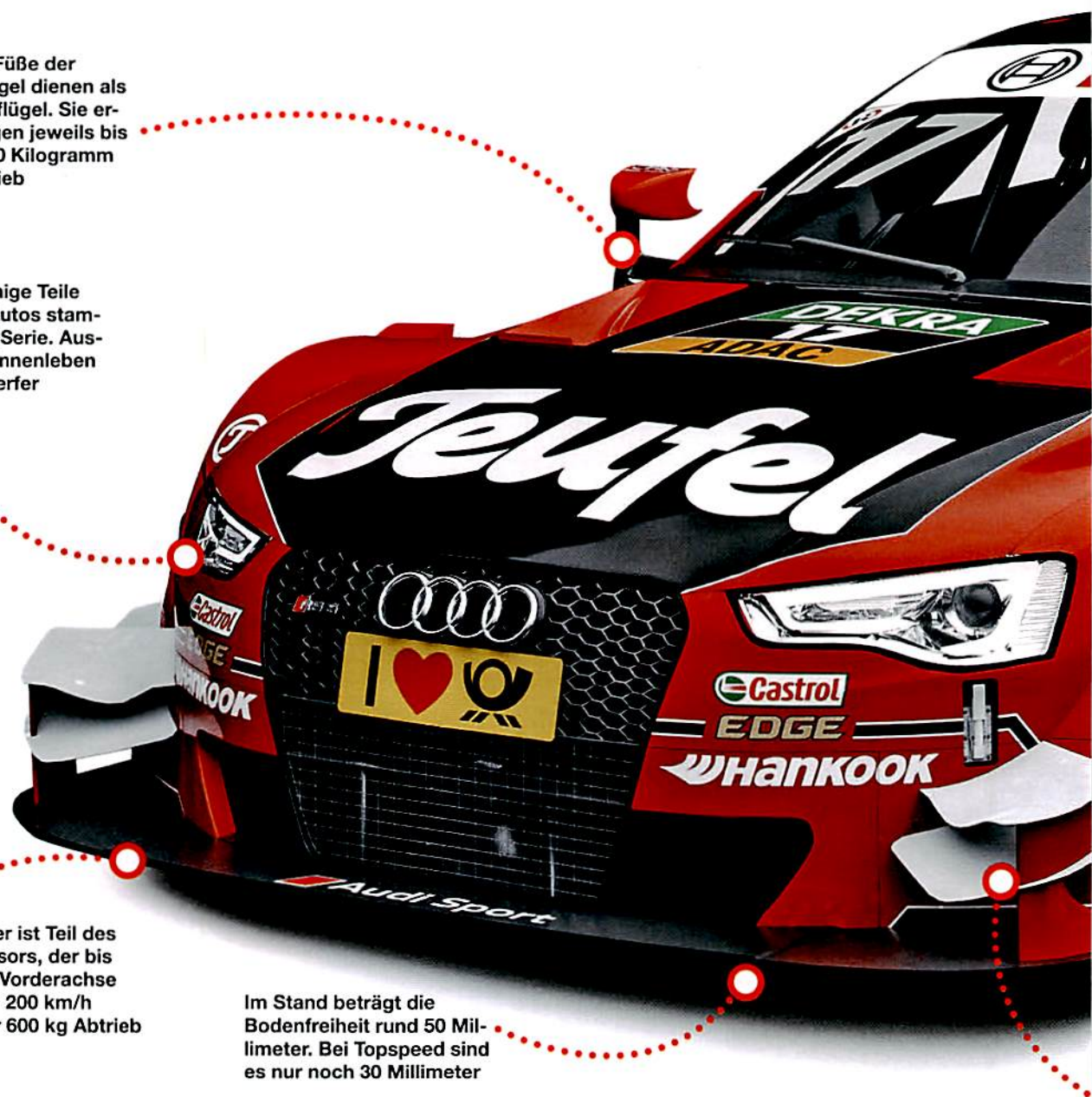
Optisch sind DTM-Autos enge Verwandte ihrer Serienbrüder. Technisch aber haben diese Prototypen mit den RS 5, M4 oder C63 aus dem Showroom so viel zu tun wie Kunst mit Kunsthonig. Die Analyse zeigt überraschende Details.

Die Füße der Spiegel dienen als Miniflügel. Sie erzeugen jeweils bis zu 50 Kilogramm Abtrieb

Nur sehr wenige Teile eines DTM-Autos stammen aus der Serie. Ausnahme: das Innenleben der Scheinwerfer

Der Splitter ist Teil des Frontdiffusors, der bis hinter die Vorderachse reicht. Bei 200 km/h erzeugt er 600 kg Abtrieb

Im Stand beträgt die Bodenfreiheit rund 50 Millimeter. Bei Topspeed sind es nur noch 30 Millimeter



Auf die Details kommt es an

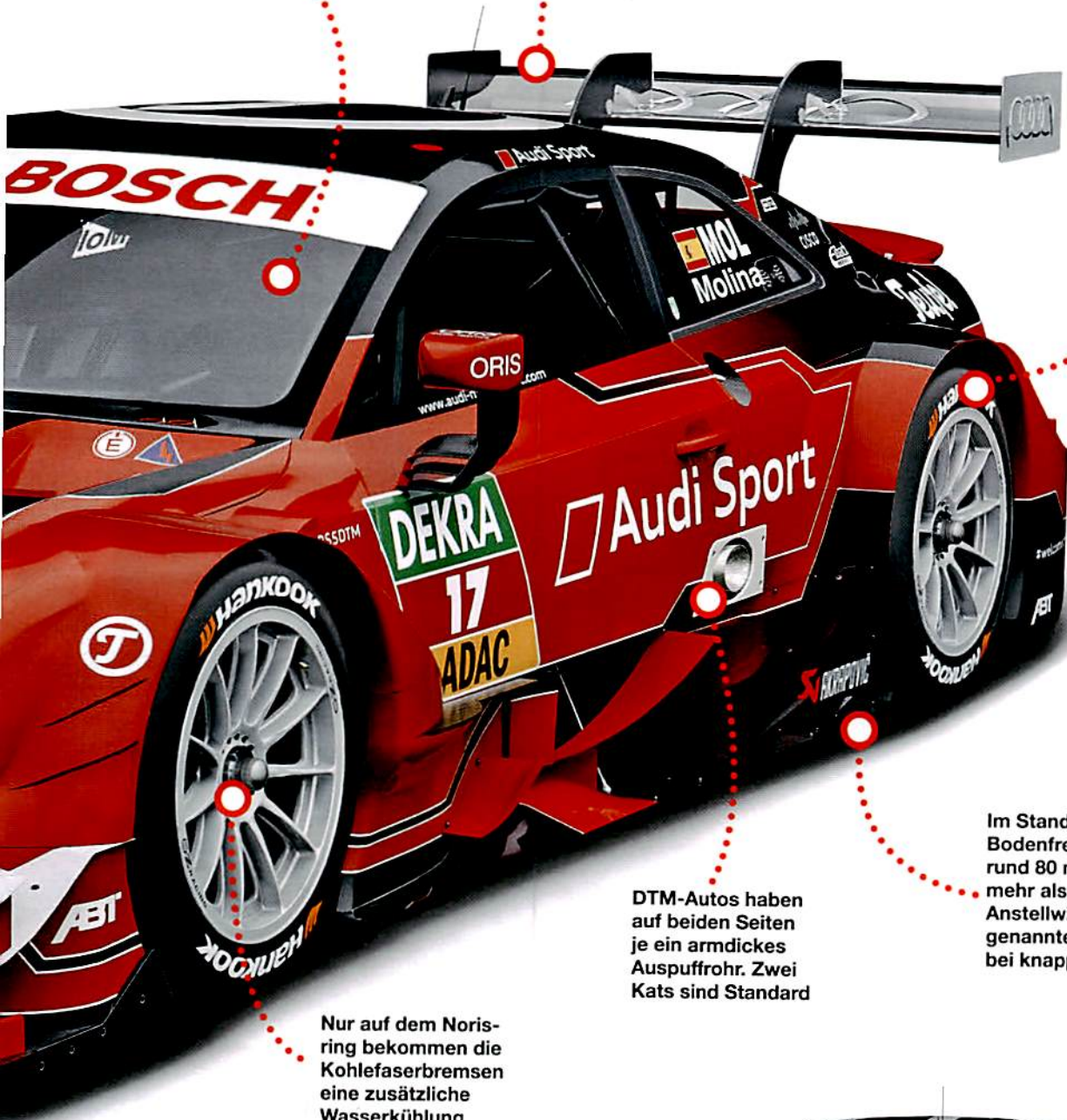
Das 200 Seiten füllende technische Reglement ist ein strenger Zuchtmeister für die DTM-Ingenieure. Geknebelt von den Paragrafen für Einheitsbauteile, bevormundet von den Vorschriften für viele Karosserieteile und gewürgt durch die Bestimmungen für die Air-Restriktoren bleiben nicht allzu viele Felder, auf denen sich die Techniker austoben können. Sollte man meinen. Doch in Wahrheit beschäftigen sich bei Audi, BMW und Mercedes ganze Technik-Kohorten damit,

ihre Autos schneller zu machen. Zum Beispiel durch Feinarbeit an den Radaufhängungen. Wenn Geniestreiche durch das enge Regelwerk unmöglich sind, muss man sich eben umso mehr um die Details kümmern, und mögen sie auch noch so klein erscheinen. Ein schönes Beispiel dafür sind die Füße der Außenspiegel. Vor zwei Jahren kamen die Techniker auf die Idee, sie zu Miniflügelchen zu formen. Die DTM-Autos gewannen so bei 250 km/h bis zu 100 Kilo Abtrieb.

Die Polyamid-Windschutzscheibe ist nur halb so schwer wie das Serienteil aus Glas

Der Klappflügel wird vom Fahrer aktiviert und bringt bis zu 8 km/h mehr Speed. Beim Bremsen richtet er sich automatisch wieder auf

Die Reifen werden mit Gas gefüllt. Vorteil: der konstantere Druckanstieg bei steigender Temperatur



Im Stand beträgt die Bodenfreiheit hinten rund 80 mm, 30 mm mehr als vorn. Der Anstellwinkel, der sogenannte Rake, liegt bei knapp einem Grad

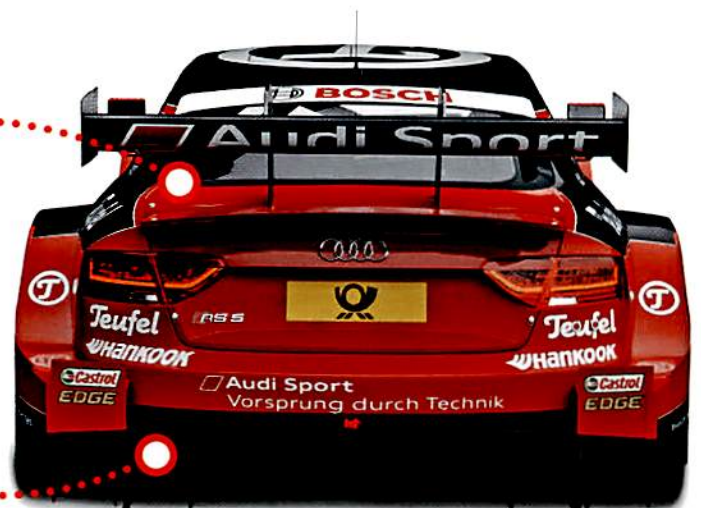
DTM-Autos haben auf beiden Seiten je ein armdickes Auspuffrohr. Zwei Kats sind Standard

Nur auf dem Norisring bekommen die Kohlefaserbremsen eine zusätzliche Wasserkühlung

Die Flics sind nicht elegant, aber wirkungsvoll. Verliert man sie, wird man pro Runde eine Sekunde langsamer

Außenhaut, Deckel und Türen bestehen aus leichtem und starkem CfK

Die Form des Heckdiffusors ist im Reglement genau festgelegt



Ein solides Stück Maschinenbau

■ In der Formel 1 und in Le Mans sind Turboaufladung und zwei Hybridsysteme Standard. Davon will man in der DTM nichts wissen: Die V8-Triebwerke mit vier Litern Hubraum verfügen weder über Aufladung noch über den zweiten Wind dank E-Power. Das garantiert günstige Kosten und Langlebigkeit. Das Drehzahlniveau ist bescheiden: Mehr als 8000/min wird den DTM-V8, deren Konzeption von 1999 stammt, nicht zugemutet. Zwei Air-Restriktoren zügeln die Leistung, die bei knapp 500 PS liegt. Eigentlich sollten die V8-Oldies jetzt ihre letzte Saison bestreiten, aber die Einführung der Zweiliter-Turbos wurde auf 2019 verschoben. 2017 steigt der Durchmesser der Air-Restriktoren von 28 auf 29 mm. Leistungsplus: etwa 20 bis 30 PS.

Kraftstoffleitungen für Vorlauf und Rücklauf. Der Druck beträgt rund acht bar

Steuerung der Saugrohreinspritzung sowie Druck- und Temperatursensoren

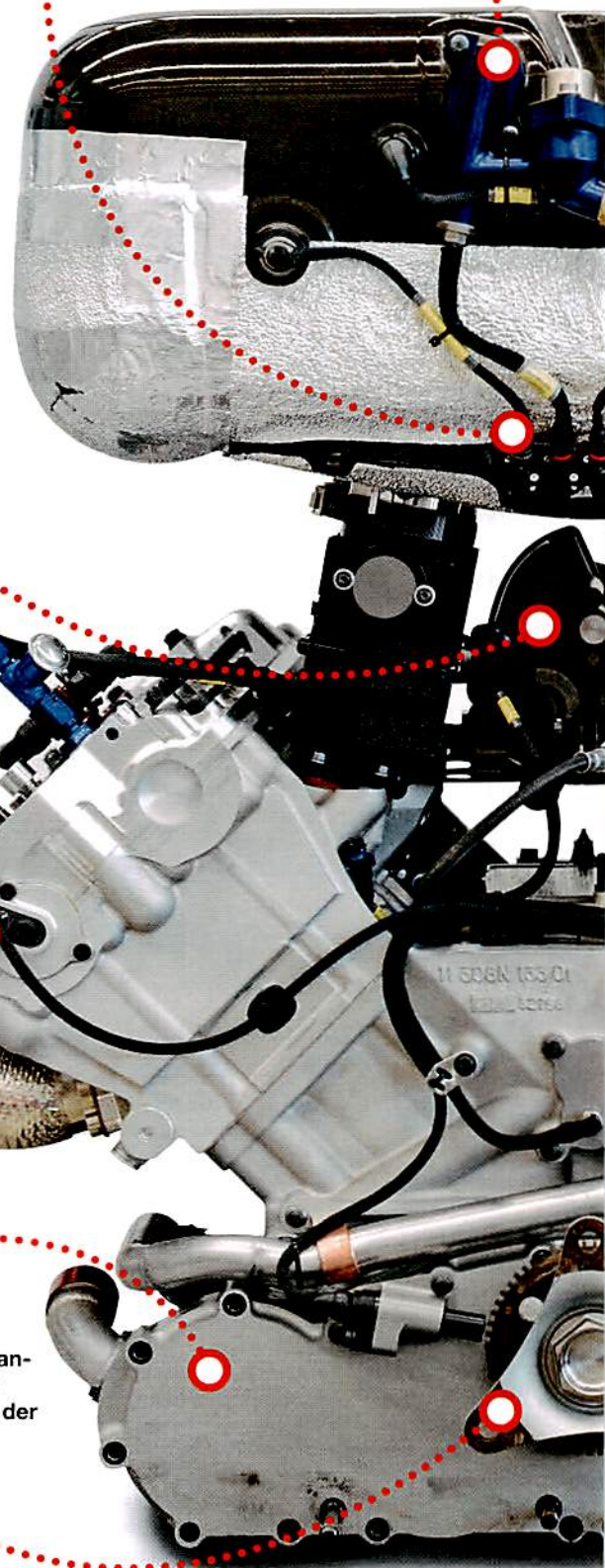
Der E-Gas-Stellmotor („Drive by wire“) ist ein Einheitsbauteil

Die Auspuffrohre sind hochgesetzt, um Platz zu schaffen für den Seitenaufprallschutz

Die Zylinder-1-Erkennung sitzt auf der Auslass-Nockenwelle

Ölabsaugpumpen der Trockensumpfschmierung

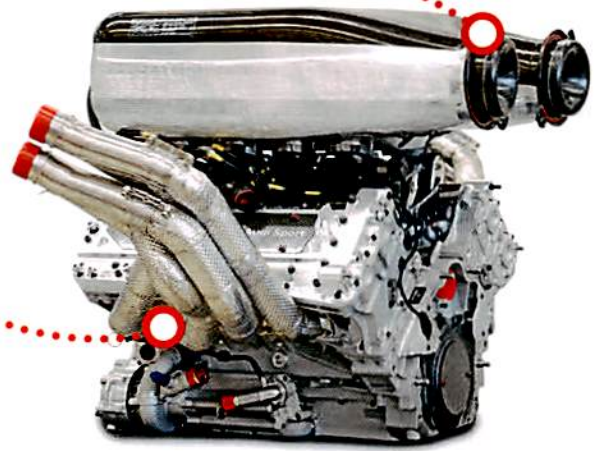
Flansch für die Kardanwelle. Kupplung und Getriebe wohnen an der Hinterachse (Transaxle-Prinzip)



Zwei Air-Restriktoren mit je 28 mm Durchmesser zügeln Leistung und Drehfreude

Eine voluminöse Airbox ist wichtig für günstigen Drehmomentverlauf

Das Mindestgewicht des V8-Saugmotors mit 90 Grad Zylinderbankwinkel beträgt 148 Kilo

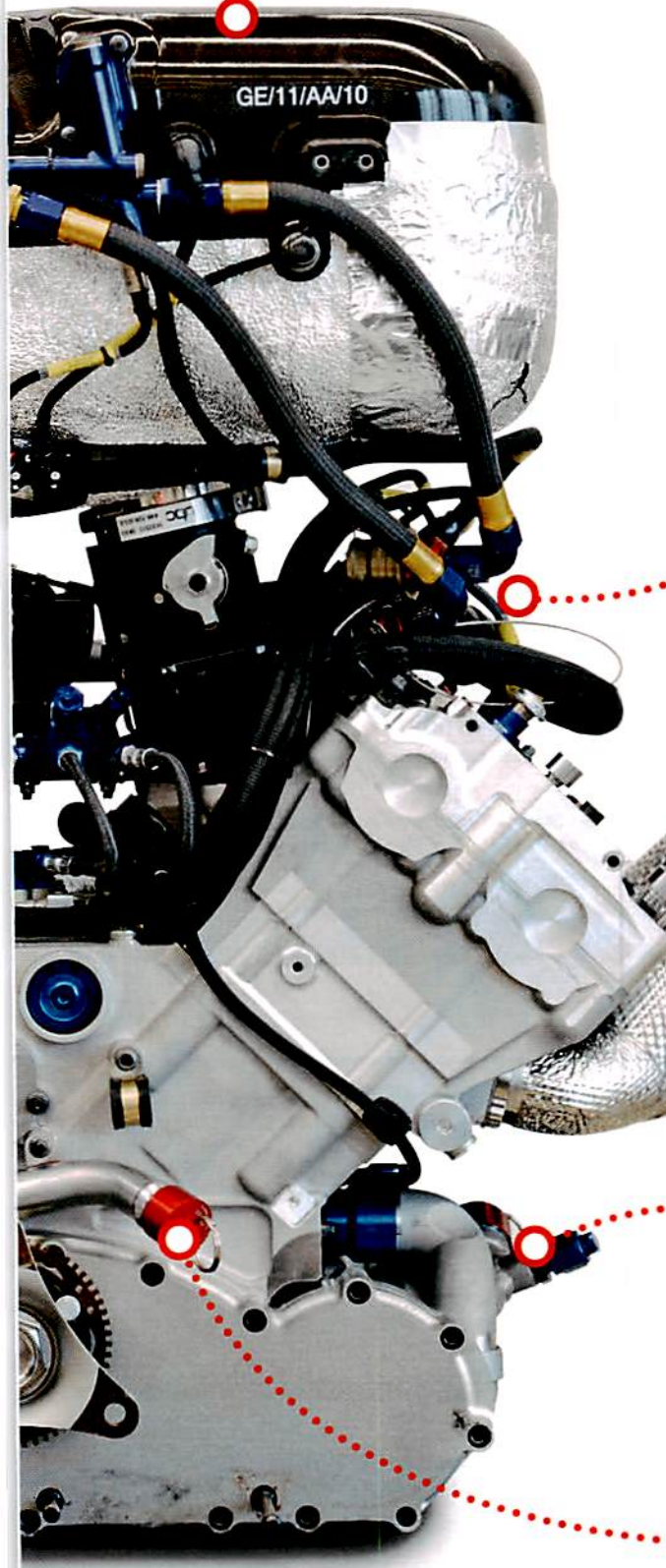


Abreißkupplung an der Benzinleitung. Dies bringt Sicherheit bei schweren Unfällen

Die Auspuffrohre werden bis zu 850 Grad heiß. Im unteren Teil sind sie isoliert

Die Wasserpumpe sitzt auf einer Nebenwelle. Die Idealtemperatur liegt bei 80 Grad

Diese Ölleitung führt zu einem externen, vier Liter großen Öltank



Die 24 Werks

Die Audi-Fahrer



Mattias Ekström/S *14.7.1978

Audi Team Abt

Statistik DTM

- Starts: 161 • Siege: 21 • Pole-Positions: 20
- DTM seit 2001 • Titel: 2 • Punkte: 936



Jamie Green/GB *14.6.1982

Audi Team Rosberg

Statistik DTM

- Starts: 121 • Siege: 12 • Pole-Positions: 9
- DTM seit 2005 • Titel: 0 • Punkte: 589,5



Miguel Molina/E *17.2.1989

Audi Team Abt

Statistik DTM

- Starts: 69 • Siege: 1 • Pole-Positions: 5
- DTM seit 2010 • Titel: 0 • Punkte: 139



Edoardo Mortara/I *12.1.1987

Audi Team Abt

Statistik DTM

- Starts: 58 • Siege: 3 • Pole-Positions: 2
- DTM seit 2011 • Titel: 0 • Punkte: 317



Nico Müller/CH *25.2.1992

Audi Team Abt

Statistik DTM

- Starts: 28 • Siege: 0 • Pole-Positions: 0
- DTM seit 2014 • Titel: 0 • Punkte: 36



Mike Rockenfeller/D *31.10.1983

Audi Team Phoenix

Statistik DTM

- Starts: 99 • Siege: 4 • Pole-Positions: 6
- DTM seit 2007 • Titel: 1 • Punkte: 456



Timo Scheider/D *10.11.1978

Audi Team Phoenix

Statistik DTM

- Starts: 161 • Siege: 7 • Pole-Positions: 11
- DTM seit 2000 • Titel: 2 • Punkte: 506



Adrien Tambay/F *25.2.1991

Audi Team Rosberg

Statistik DTM

- Starts: 48 • Siege: 0 • Pole-Positions: 1
- DTM seit 2012 • Titel: 0 • Punkte: 97



Die BMW-Fahrer



Tom Blomqvist/GB *30.11.1993

BMW Team RBM

Statistik DTM

- Starts: 18 • Siege: 1 • Pole-Positions: 0
- DTM seit 2015 • Titel: 0 • Punkte: 59



Felix da Costa/POR *31.8.1991

BMW Team Schnitzer

Statistik DTM

- Starts: 28 • Siege: 1 • Pole-Positions: 1
- DTM seit 2014 • Titel: 0 • Punkte: 85



Augusto Farfus/BR *3.9.1983

BMW Team MTEK

Statistik DTM

- Starts: 48 • Siege: 4 • Pole-Positions: 5
- DTM seit 2012 • Titel: 0 • Punkte: 301



Timo Glock/D *10.3.1982

BMW Team RMG

Statistik DTM

- Starts: 38 • Siege: 2 • Pole-Positions: 1
- DTM seit 2013 • Titel: 0 • Punkte: 129



fahrer

2016 gibt es nur ein neues Gesicht in der DTM: Esteban Ocon ersetzt bei Mercedes den in die Formel 1 abgewanderten Meister Pascal Wehrlein.



Maxime Martin/B *20.3.1986

BMW Team RBM

Statistik DTM

- Starts: 28 • Siege: 2 • Pole-Positions: 2
- DTM seit 2014 • Titel: 0 • Punkte: 141



Bruno Spengler/CDN *23.8.1983

BMW Team MTEK

Statistik DTM

- Starts: 121 • Siege: 14 • Pole-Positions: 17
- DTM seit 2005 • Titel: 1 • Punkte: 707



Martin Tomczyk/D *7.12.1981

BMW Team Schnitzer

Statistik DTM

- Starts: 159 • Siege: 7 • Pole-Positions: 8
- DTM seit 2001 • Titel: 1 • Punkte: 476



Marco Wittmann/D *24.11.1989

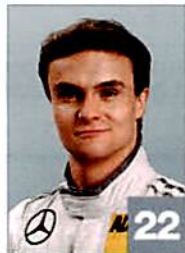
BMW Team RMG

Statistik DTM

- Starts: 38 • Siege: 5 • Pole-Positions: 5
- DTM seit 2013 • Titel: 1 • Punkte: 317



Die Mercedes-Fahrer



Lucas Auer/A *11.9.1994

Mercedes Team Mücke

Statistik DTM

- Starts: 17 • Siege: 0 • Pole-Positions: 1
- DTM seit 2015 • Titel: 0 • Punkte: 18



Maximilian Götz/D *4.2.1986

Mercedes Team HWA 2

Statistik DTM

- Starts: 18 • Siege: 0 • Pole-Positions: 0
- DTM seit 2015 • Titel: 0 • Punkte: 25



Daniel Juncadella/E *7.5.1991

Mercedes Team HWA 1

Statistik DTM

- Starts: 38 • Siege: 0 • Pole-Positions: 0
- DTM seit 2013 • Titel: 0 • Punkte: 69



Esteban Ocon/F *17.9.1996

Mercedes Team ART

Statistik DTM

- Starts: 0 • Siege: 0 • Pole-Positions: 0
- DTM-Neuling • Titel: 0 • Punkte: 0



Gary Paffett/GB *24.3.1981

Mercedes Team ART

Statistik DTM

- Starts: 129 • Siege: 20 • Pole-Positions: 11
- DTM seit 2003 • Titel: 1 • Punkte: 637,5



Paul di Resta/GB *14.4.1986

Mercedes Team HWA 2

Statistik DTM

- Starts: 70 • Siege: 6 • Pole-Positions: 6
- DTM seit 2007 • Titel: 1 • Punkte: 345

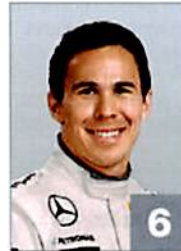


Christian Vietoris/D *1.4.1989

Mercedes Team Mücke

Statistik DTM

- Starts: 58 • Siege: 1 • Pole-Positions: 2
- DTM seit 2011 • Titel: 0 • Punkte: 231



Robert Wickens/CDN *13.3.1989

Mercedes Team HWA 1

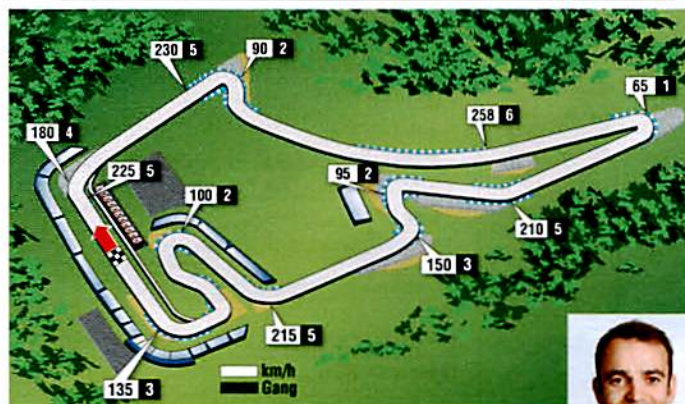
Statistik DTM

- Starts: 48 • Siege: 3 • Pole-Positions: 3
- DTM seit 2012 • Titel: 0 • Punkte: 186



Strecken-Meister

HOCKENHEIM 6.-8. MAI UND 14.-16. OKT.



Jamie Green über den Hockenheimring/D

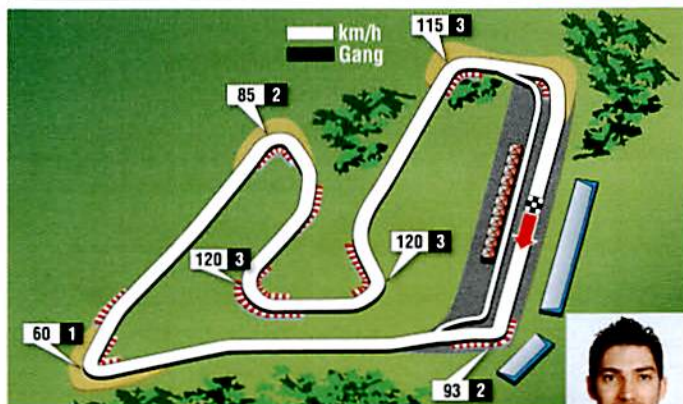
■ In Hockenheim ist die DTM zu Hause. Und der Saisonauftakt ist immer etwas ganz Besonderes. Das lange Warten hat ein Ende, alle Fahrer sind bis in die Haarspitzen motiviert, und die Vorfreude der Fans kennt keine Grenzen. Vergangene Saison feierte ich meinen ersten Auftaktsieg, dem ging unglaublich harte Arbeit voraus. Denn Kleinigkeiten entscheiden über Wohl und Wehe.

Das geht beim Set-up los. Für die vielen schnellen und mittelschnellen Kurven muss das Auto Abtrieb generieren. Ein ganz wichtiger Aspekt bei der Abstimmung ist deshalb die aerodynamische Effizienz. Highlights sind Parabolika und Haarnadelkurve. Top-Speed, Windschattendeckelung, Zweikämpfe und Verbremser – hier passiert alles, was Fan- und Fahrerherzen höherschlagen lässt.

- Streckenlänge: 4,574 km • Sieger 2015 Frühjahr: Green (Audi); Green (Audi) • Sieger 2015 Herbst: Scheider (Audi); Green (Audi) • Trainingsbestzeiten 2015: Green (Audi) 1.33,044 min und Paffett (MB) 1.32,645 min

ÖSTERREICHRING

20.-22. MAI



Edoardo Mortara über den Österreichring/A

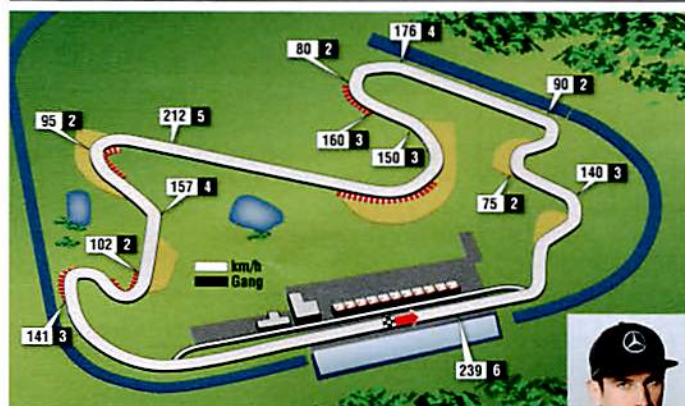
■ Spielberg gehört aus mehreren Gründen zu meinen Lieblingsstrecken: Erstens war ich dort bislang immer sehr erfolgreich, was meine zwei DTM-Siege unterstreichen. Außerdem ist die Atmosphäre auf dieser anspruchsvollen Berg- und Tal-Bahn immer sehr speziell, was zu einem großen Teil an den österreichischen Fans liegt. Mein Lieblingsabschnitt liegt im letzten Sektor, bei dem

es abwärts geht und der in einer schnellen, aber schwierigen Kurve auf der Start-Ziel-Geraden endet. Auch das Drumherum gefällt mir, denn der Ring ist in eine tolle Landschaft eingebettet. In Spielberg ging es für mich nicht nur auf dem Siegerpodest hoch hinaus: Vergangene Saison ging ich mit Red Bull Air Race-Pilot Hannes Arch in dessen Flieger in die Luft.

- Streckenlänge: 4,326 km • Sieger 2015: Mortara (Audi); Ekström (Audi) • Trainingsbestzeiten 2015: Mortara (Audi) 1.24,714 min; Ekström (Audi) 1.42,010 min

LAUSITZRING

3.-5. JUNI



Christian Vietoris über den Lausitzring/D

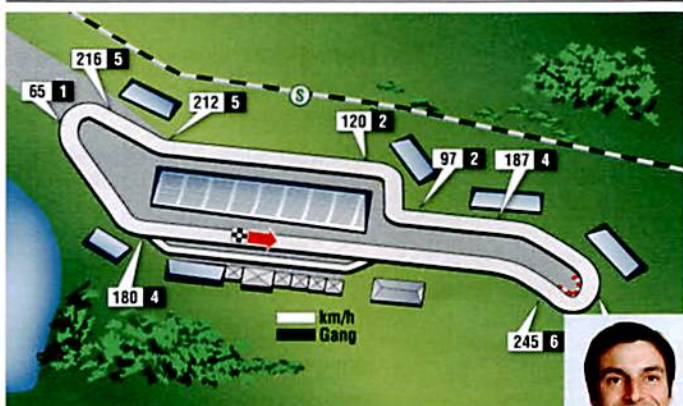
■ Der Lausitzring ist eine meiner Lieblingsstrecken. Hier war ich in den letzten Jahren auch oft erfolgreich. Zudem ist es das Heimrennen meines neuen Teams, Mücke-Motorsport. Es ist also alles für ein cooles Wochenende angeordnet. Die Strecke ist sehr wellig und damit sehr anspruchsvoll für das Auto und die Fahrer. Hier ist es ganz wichtig, ein gutes Set-up zwischen

Fahrbarkeit und Performance zu finden. Ein besonderes Augenmerk liegt daher auf den Federn. Positiv ist des Weiteren, dass man auf der Strecke gut überholen kann. Zur Strecke selber: Kurve 1 ist eine der langsamsten Kurven am Lausitzring. Eine Schlüsselstelle, die man im ersten Gang durchfahren muss. Kurve 5 bietet zudem eine gute Überholmöglichkeit.

- Streckenlänge: 3,478 km • Sieger 2015: Green (Audi); Green (Audi) • Trainingsbestzeiten 2015: Molina (Audi) 1.17,438 min; Green (Audi) 1.17,386 min

NORISRING

24.-26. JUNI



Bruno Spengler über den Norisring Nürnberg/D

■ Der Norisring ist meine absolute Lieblingsstrecke. Die Stimmung beim bayerischen Heimspiel von BMW ist immer sehr speziell. Obwohl der Kurs nur vier Kurven hat, ist er sehr anspruchsvoll. Es gibt viele Bodenwellen, man muss die Ideallinie wirklich genau kennen. Auf einer schnellen Runde kommt man der Mauer sehr nah. Deshalb ist es wichtig, extrem präzise un-

terwegs zu sein. Das gilt vor allem für die Schikane. Wenn man dort auch nur minimal danebenliegt, dann war es das. Dort das erste Mal für BMW zu gewinnen wäre natürlich ein Traum. Auch körperlich ist der Norisring eine Herausforderung. Man muss sehr hart auf der Bremse stehen, die Autos fahren sehr nah hintereinander her. Entsprechend heiß wird es im Cockpit.

- Streckenlänge: 2,3 km • Sieger 2015: Wehrlein (Mercedes); Wickens (Mercedes) • Trainingsbestzeiten 2015: Vietoris 50,640 s; Spengler (BMW) 48,280 s

Die DTM-Stars stellen die acht Strecken vor, auf denen die DTM 2016 gastiert. Das Motodrom in Hockenheim wird zweimal besucht. Dort geht der Saisonauftakt über die Bühne und auch das – hoffentlich – spannende Finale.

ZANDVOORT

15.-17. JULI



Felix da Costa über die Strecke von Zandvoort/NL

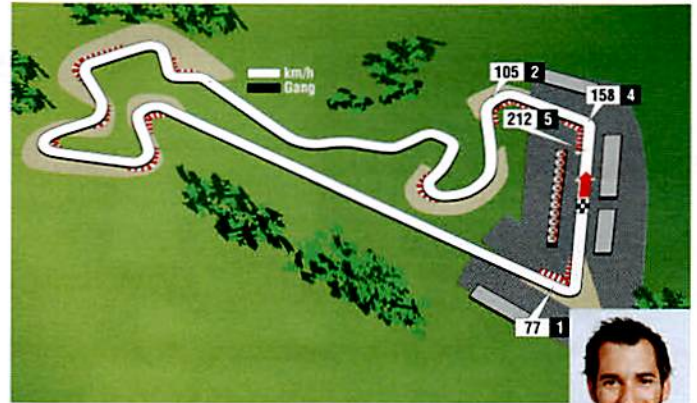
■ Mit Zandvoort verbinde ich ganz besondere Erinnerungen: Dort habe ich in der vergangenen Saison meinen ersten DTM-Sieg gefeiert – und BMW hatte dort insgesamt ein großartiges Wochenende. Es ist wahrscheinlich eine der technisch anspruchsvollsten Strecken der Saison. Das Layout ist klassisch, jeder kleine Fehler kann schnell zu einem Unfall führen. Es kommt häu-

fig vor, dass Fahrer die Mauer treffen oder abfliegen. Deshalb ist Zandvoort eine echte Herausforderung. Da die Strecke direkt am Strand in den Dünen liegt und es dort recht windig ist, weht über Nacht oft Sand auf den Kurs. Der Belag ist dann morgens sehr rutschig. Ich persönlich mag die Nähe zum Strand. Das erinnert mich an meine portugiesische Heimat direkt am Meer.

- Streckenlänge: 4,307 km
- Sieger 2015: Wittmann (BMW); da Costa (BMW) • Trainingsbestzeiten 2015: Farfus (BMW) 1.31,266 min; da Costa (BMW) 1.30,483 min

MOSKAU RACEWAY

19.-21. AUGUST



Timo Glock über den Moskau Raceway/RUS

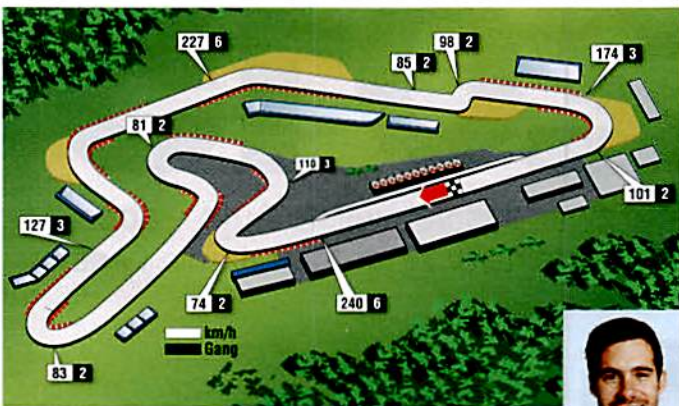
■ In Moskau lief es für mich letztes Jahr leider nicht so gut, dennoch finde ich die Strecke cool. Die Anlage ist sehr schön und modern. Ich mag sie, weil sie wenig Bodenwellen hat. Das macht die Sache für uns Fahrer etwas einfacher. Im ersten Sektor gibt es einige schwierige Kurven, wobei es besonders wichtig ist, eine gute Linie und eine gute Balance im Auto zu finden. Es folgt eine

schnelle Kurve. Dort fährt man über eine kleine Kuppe, wobei das Auto leicht wird. Dies ist eigentlich die einzige Kurve mit ein paar Bodenwellen drin. Es ist wirklich nicht einfach, sie korrekt zu treffen. In den zwei, drei Kurven, ehe man auf die lange Gerade kommt, braucht man einen guten Rhythmus. Die Strecke bietet einige gute Möglichkeiten zum Überholen.

- Streckenlänge: 3,955 km
- Sieger 2015: Wehrlein (Mercedes); Rockenfeller (Audi) • Trainingsbestzeiten 2015: Wittmann (BMW) 1.28,810 min; Rockenfeller 1.28,540 min

NÜRBURGRING

9.-11. SEPTEMBER



Miguel Molina über den Nürburgring/D

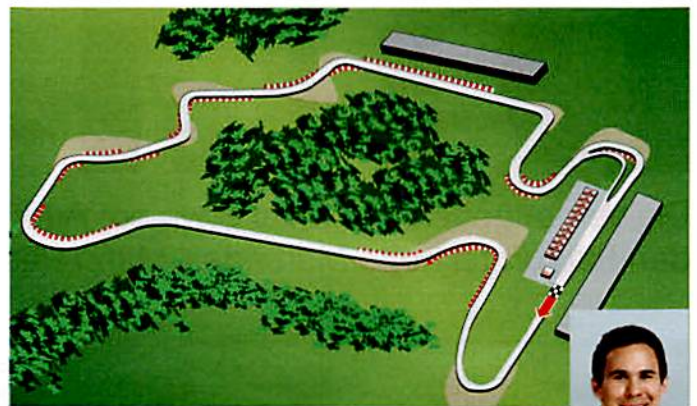
■ Der Nürburgring wird mir immer in Erinnerung bleiben – schließlich habe ich unweit des „Rings“ für ein halbes Jahr gewohnt. Doch auch durch meine Erfolge ist er so etwas wie mein zweites Zuhause. In der vergangenen Saison errang ich dort meinen ersten DTM-Sieg – eine schöne Bestätigung meiner Arbeit, denn ich war hier schon immer konkurrenzfähig. Das Streckenlayout

verlangt einem Fahrer sehr viel ab. Es gilt höchste Konzentration – in jeder Sekunde, denn der Kurs vereint schnelle und langsame Passagen. Hat man in der Schikane vor der letzten Kurve ein falsches Timing, kostet es viel Zeit und eventuell auch Positionen. Eine weitere Herausforderung, die den Nürburgring speziell macht, sind die unbeständigen Witterungsbedingungen.

- Streckenlänge: 3,629 km • Sieger 2015: Martin (BMW); Molina (Audi)
- Trainingsbestzeiten 2015: Auer (Mercedes) 1.21,915 min; Molina (Audi) 1.21,732 min

HUNGARORING

23.-25. SEPTEMBER



Robert Wickens über den Hungaroring/HUN

■ Budapest ist meine Lieblingsstrecke im DTM-Kalender. Sie passt optimal zu meinem Fahrstil. Hier ist ein guter Rhythmus gefragt. Man muss auch sehr aggressiv fahren, obwohl der Reifenabbau relativ hoch ist. Die Strecke ist sowohl physisch als auch psychisch enorm anstrengend. Man hat nie eine Pause. Die erste Kurve ist schon sehr anspruchsvoll. Wichtig ist, dass man den

richtigen Bremspunkt findet, was hier schwer ist. Kurve 4 ist die schnellste Kurve der Strecke. Auch hier kann man leicht über die Streckengrenzung hinausfahren. Von Kurve 4 bis Kurve 12 geht es dann darum, den perfekten Rhythmus zu finden. Jede Kurve wird von der vorherigen beeinflusst. Der letzte Sektor ist schwierig, da sich der Fahrbahnbelag ändert.

- Streckenlänge: 4,381 km
- Sieger 2014: Wittmann (BMW)
- Trainingsbestzeit 2014: Wittmann (BMW) 1.36,518 min



Das war die DTM 2015

Die vergangene Saison lief etwa so: Audi hatte zwar das schnellste Auto – aber den Fahrertitel holte Mercedes-Mann Pascal Wehrlein vor Audi-Pilot Jamie Green.



2.14

ist jener Paragraph im DTM-Gesetzbüchlein, welcher besagt, „dass eine vom Reglement grundsätzlich abgedeckte Maßnahme (etwa ein Fahrerkühlsystem) nicht in der Folge eine verbotene Maßnahme (Einfluss auf die Performance) nach sich ziehen darf“. Dieser Passus wurde BMW zum Verhängnis, als im M4 von Tom Blomqvist am Norisring ein regelwidriges System entdeckt wurde. Es sah vor, Luft von den hinteren Radhäusern ins Fahrzeuginnere zu führen, einen Teil davon zur Kühlung des Sitzes zu nutzen und oberhalb des Diffusors ausströmen zu lassen. Blomqvist wurde disqualifiziert. Den Beweis seiner Effektivität blieb das System schuldig. Der Brite war eh nur 16.

000

Euro betrug das Bußgeld für Champion Pascal Wehrlein (l.): Beim Finale hatte der Mercedes-Fahrer den Fans auf der Tribüne vom Dach seines C 63 DTM zugejubelt, dann war er zurück zur Box gefahren, ohne sich wieder anzuschließen. Gurtmuffel Wehrlein nahm's lässig: „Das zahlt Mercedes.“



4 Siege, drei davon bei den ersten vier Rennen des Jahres, holte Audi-Pilot

Jamie Green – mehr als jeder andere Fahrer 2015. Für den Titel reichte es bei dem Briten nicht ganz, aber immerhin für die Vizemeisterschaft.

112

Punkte sammelte Titelverteidiger Marco Wittmann. So kam der BMW-Fahrer nur auf Rang sechs in der Fahrermeisterschaft, einen Rang hinter dem Besten aus dem weiß-blauen Lager, dem Kanadier Bruno Spengler.

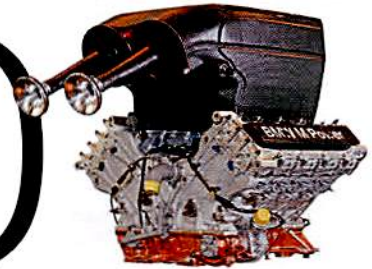


5

Jahre musste der zweifache Ex-Champion Timo Scheider warten, ehe ihm wieder ein DTM-Sieg glückte. Der Audi-Fahrer gewann den vorletzten Lauf in Hockenheim.



100



PS mehr als die bisher verwendeten V8-Saugmotoren, also rund 600 PS, sollten die Turbo-Vierzylinder leisten, die in der DTM ab 2017 zum Einsatz kommen sollten. Doch daraus wird erst mal nichts. Die Einführung der Turboformel wurde auf besonderen Wunsch von Mercedes auf 2019 verschoben. Für 2017 und 2018 sollen die betagten V8-Sauger um 20 PS aufgepöppelt werden, durch minimal größere Air-Restriktoren.



10

von 18 Rennen gewannen die Fahrer der Audi RS 5. „Wir hatten das schnellste Auto, aber leider nichts zu tun mit der Entscheidung um den Fahrertitel“, klagte Audi-DTM-Chef Dieter Gass beim Finale.



20

Jahre alt war Pascal Wehrlein, als er sich beim Samstagsrennen in Hockenheim zum Champion kürte – gerade noch. Tags darauf feierte er seinen 21. Geburtstag.

30

Kilo betrug der Unterschied zwischen den leichtesten und den schwersten Autos im Feld bei einigen Rennen. Das entspricht rund einer halben Sekunde pro Runde. Offenbar zu viel. Denn bei vielen Rennen dominierte jeweils ein Hersteller allzu deutlich. Den Vogel schoss BMW ab, mit einem Siebenfach-Triumph in Zandvoort. Schön für BMW – fad für die Zuschauer. Für 2016 werden die Regeln für die sogenannten Performance-Gewichte nun erneut modifiziert.



1,02

Millionen Zuschauer saßen durchschnittlich vor den Fernsehern, wenn in der ARD die DTM lief. Die Quote profitierte davon, dass 2015 erstmals auch am Samstag ein Rennen auf dem Menü stand: 40 Prozent Zuwachs. Am Sonntag hingegen sank die Quote leicht.



13

von 24 Fahrern trugen sich 2015 in die Liste der Sieger ein – Rekord. Aber auch die meisten der anderen neun Piloten waren siegfähig.

Dies zeigt das hohe fahrerische Niveau. Die charmante Zeit der chancenlosen Herrenfahrer ist mittlerweile in der DTM längst vorbei.



3

Kilometer weit kam Lucas Auer bei seinem zweiten Saisonrennen. Auf der Fahrt in die Startaufstellung strandete er mit seinem Mercedes im Hockenheimmer Kiesbett. „So etwas darf nicht passieren“, rügte sein Onkel, der österreichische GP-Held Gerhard Berger. DTM-Rookie Auer rehabilitierte sich mit einer Trainingsbestzeit auf dem Nürburgring.



20% auf sämtliche Bestellungen!



MILLE MIGLIA

Im Aktionszeitraum vom 01.05. bis 15.06. gibt es 20% Rabatt auf jede Bestellung! Alle auto motor und sport-, Motor Klassik- und sport auto-Abonnenten erhalten auf den reduzierten Preis weitere 10 % Rabatt zusätzlich.

Frühlingsaktion:
jetzt mit neuen Motiven zum Saisonstart

Bestellen Sie hochwertige Fotodrucke bisher streng gehüteter Originale aus dem legendären Weitmann-Archiv. Und holen Sie sich damit ein Stück Motorsport-Geschichte in Ihrem Wunsch-Format nach Hause!



www.art-archive.de



ART ARCHIVE
MOTORSPORT



Formel 3

Sprungbrett nach ganz oben



Bei fünf der neun DTM-Veranstaltungen 2016 gastiert auch die Formel-3-Europameisterschaft. In Spielberg, auf dem Norisring, in Zandvoort, auf dem Nürburgring sowie beim Saisonfinale in Hockenheim streiten mehr als 30 junge Fahrer um den Titel. Pro Rennwochenende stehen drei Rennen auf dem Programm. In puncto Speed schenken sich Formel-3- und DTM-Autos nicht viel: Die Zweiliter-Saugmotoren der zierlichen Monoposti leisten zwar nur 240 PS. Dafür liegt das Mindestgewicht aber

auch nur bei 565 Kilo – inklusive Fahrer. Die Formel 3 gilt als exzellente Schule für ehrgeizige Nachwuchspiloten, die allerdings gut bei Kasse sein müssen. Das Budget liegt bei 700 000 bis 800 000 Euro. Formel-1-Rookie Pascal Wehrlein, einer der erfolgreichsten Alumni der Formel 3, erinnert sich so an seine Lehrjahre im Team des Berliners Peter Mücke: „Hier bin ich als 17-Jähriger zum ersten Mal im Motorsport mit einem professionellen Umfeld konfrontiert worden. Ich habe damals extrem viel gelernt.“



Mitfavoriten 2016: Mikkel Jensen (ganz o.) und Maximilian Günther

Porsche-Carrera-Cup

Meistverkaufter Rennwagen

Deutschlands schnellster Markenpokal – auf diesen Untertitel ist man bei Porsche sehr stolz. Der Carrera-Cup besitzt eine lange Tradition. 2016 wird er zum 27. Mal ausgetragen. Seit 1988 wurden nicht weniger als 2600 Exemplare des 911 GT3 Cup gebaut. Damit ist der Heckmotor-Sportwagen der meistverkaufte Rennwagen der Welt. Die Sechszylinder-Motoren der 911 GT3 Cup mit 3,8 Litern Hubraum leisten 460 PS bei 7500 Umdrehungen und sind damit kaum schwächer als die Vierliter-V8-Motoren der DTM-Autos. Trotzdem sind DTM-Renner pro Kilometer mehr als zwei Sekunden schneller. Der Vorsprung der DTM-Boliden erklärt sich durch das niedrigere Gewicht, die bessere Aerodynamik und die Kohlefaserbremsen.



Vorn dabei: der Deutsche Dennis Marschall

Audi-Sport-TT-Cup

Fronttriebler mit 310 PS

Der Audi-TT-Cup wurde 2015 quasi als Nachfolger des VW-Scirocco-R-Cups aus der Taufe gehoben. Die Fronttriebler wiegen nur 1125 Kilo. Die Zweiliter-Turbomotoren leisten 310 PS. Zwischen 15 und 18 Mal pro Rennen – je nach Startposition – dürfen die Fahrer eine Overboost-Funktion benutzen. Sie haben dann kurzfristig 30 Mehr-PS zur Verfügung. Der TT-Cup bietet ein faires Preis-Leistungs-Verhältnis: Für 99 000 Euro

pro Saison ist man dabei – sofern man die Aufnahmeprüfung von Audi besteht. Auch der Audi-TT-Cup ist ein gutes Sprungbrett für talentierte Fahrer. Jan Kisiel, der Champion von 2015, schaffte den Aufstieg ins GT3-Auto. Der Pole startet 2016 im ADAC-GT-Masters in einem Audi R 8 LMS. Weiter mit von der Partie ist Dennis Marschall aus Eggenstein. Der Drittplatzierte von 2015 geht als einer der Favoriten ins Rennen.



DTM live und im Fernsehen

Die DTM-Rennen werden wie bisher jeweils am Samstag und am Sonntag live im „Ersten“ übertragen. Die Übertragungszeiten variieren manchmal.

Die Qualifyings der DTM, jeweils am Samstag sowie am Sonntagmorgen, sind im Livestream zu sehen auf: dtm.com und sportschau.de

Eintrittskarten sichert man sich am besten im Vorverkauf. Ticket-Hotline: 00 49-18 06 45 64 56. Oder im Internet auf dtm.com buchen.

FÜR ALLE, DIE GANZ VORN SEIN WOLLEN



Das komplette Heft
als E-Paper.
Jeden Monat neu.

Mehr Infos: www.ps-online.de/ps-epaper

Weil ein Rennen die beste Teststrecke ist: Automobiltechnik von Bosch.



Innovative Technik 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 Fahrzeug profitiert von diesem Know-how und fährt mit Motormanagement, Display, Starter und Generator von Bosch. www.bosch-motorsport.de



BOSCH
Technik fürs Leben