

32 Seiten Extra Alles über die DTM 2015

**MOTOR
SPORT**
aktuell

EXTRA

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

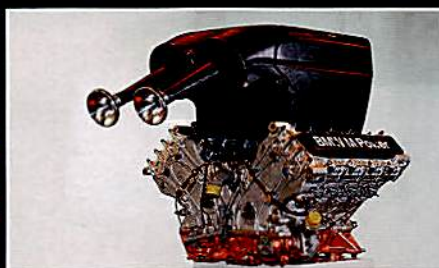


DTM 2015

Die neuen Regeln ▶ Die Fahrer ▶ Die Autos ▶ Die Strecken



Analyse Audi-Star Ekström über den Technik-Fortschritt



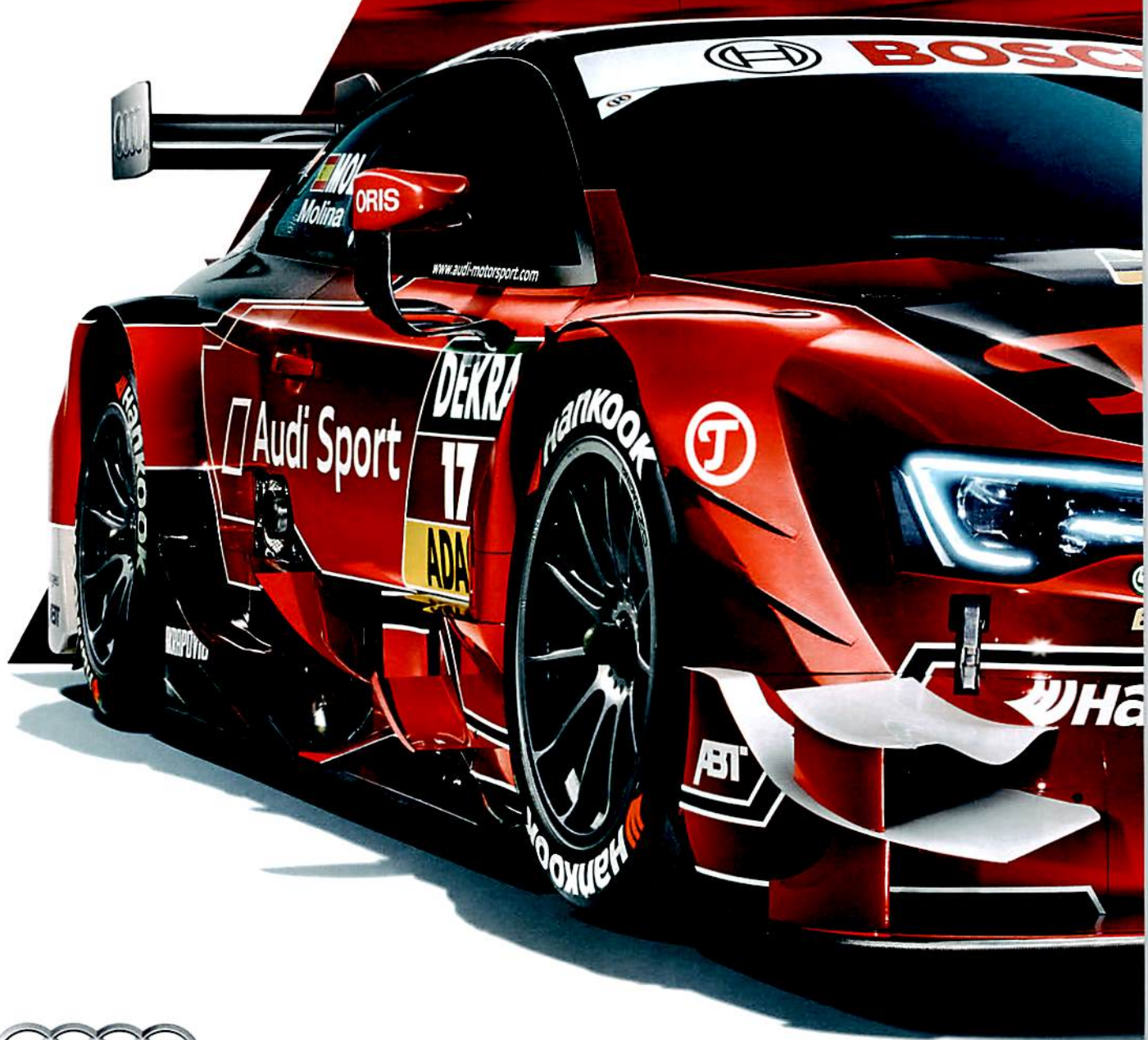
Wissen Die Technik der 500 PS starken DTM-Autos



Historie Wehrlein und Vietoris im Mercedes von 1988

DTM

Scha
mit d



rrt schon en Reifen.

Audi Sport und der RS 5 DTM sind bereit für einen herausfordernden DTM-Saisonstart. Erstmals mit zwei Renntagen pro Wochenende: am 2. Mai um 14:30 Uhr und am 3. Mai um 13:20 Uhr auf dem Hockenheimring. Live in der ARD.

Tickets & Informationen: 0841 89 47777

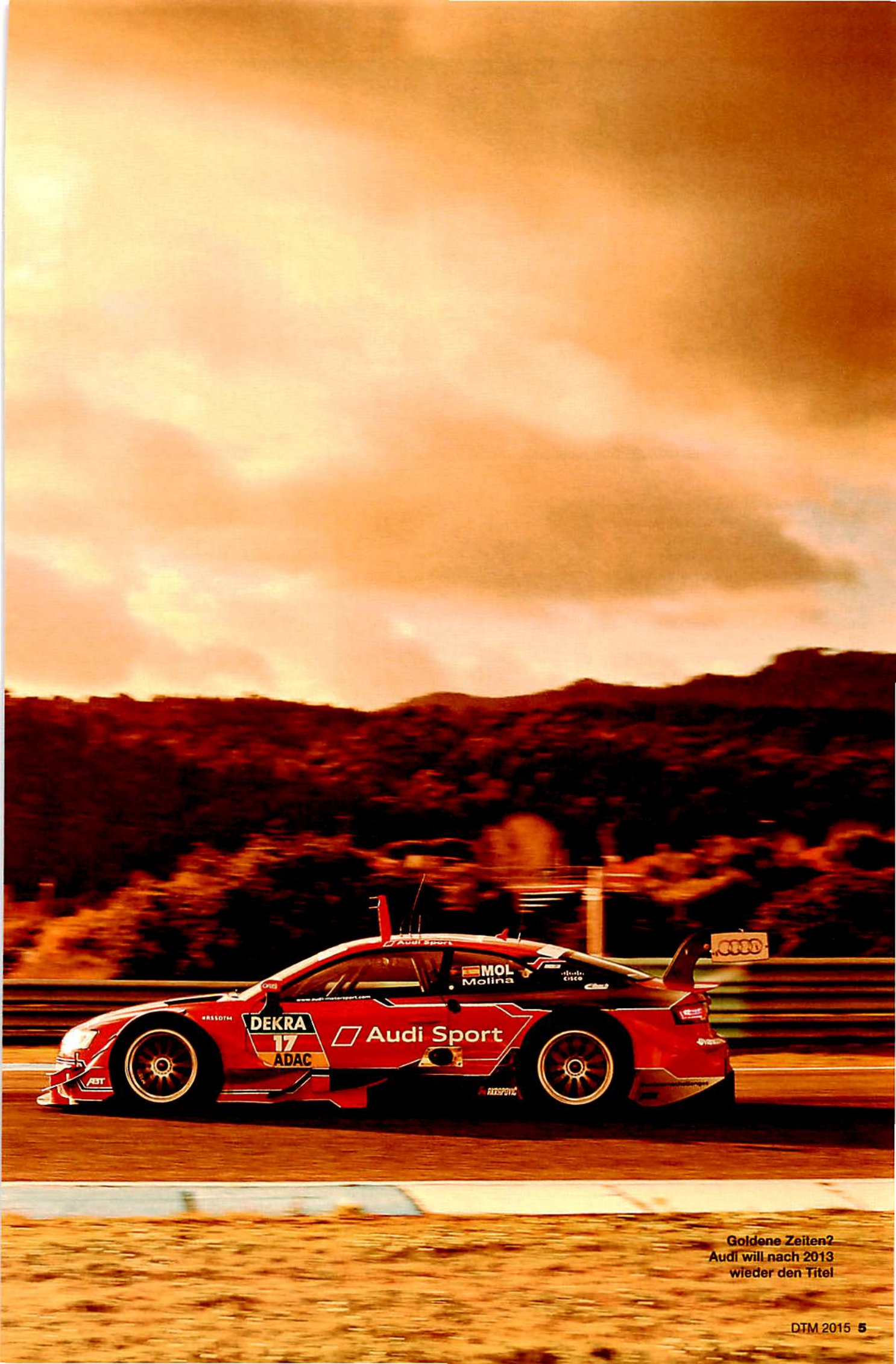
#welcomechallenges | audi-motorsport.com



 Audi Sport

Doppelte Action

Zwei Rennen am Wochenende – das gab's in der DTM zuletzt im Jahr 2000. Die Fans wird's freuen. Zudem sollen zwei Regeländerungen dafür sorgen, dass es noch turbulenter zugeht.



Goldene Zeiten?
Audi will nach 2013
wieder den Titel



Die BMW M4 siegen 2014 bei fünf von zehn Rennen

Wenn es darum geht, die Show zu verbessern, sind die Macher der DTM selten um Ideen verlegen. In diesem Jahr geht Europas Top-Tourenwagen-Serie mit zwei wichtigen Neuerungen an den Start: Erstmals seit dem Jahr 2000 werden pro Rennwochenende wieder zwei Läufe gefahren. Und zwar einer am Samstag und einer am Sonntag – das gab es noch nie in der 31-jährigen Geschichte des Championships. BMW-Sportchef Jörg Marquardt ist begeistert: „Doppelt so viele Rennen, das heißt doppelt so viel Spannung.“

Die zweite wichtige Modifikation betrifft die Überholhilfe DRS. Bei dem sogenannten DRS (Drag Reduction System = Luftwiderstands-Reduktions-System) handelt es sich um den bewährten Klappflügel. Die Fahrer haben nun die Option, bis zu dreimal pro Runde den Flügel um etwa 15 Grad nach hinten zu klappen, wodurch sich ein Topspeed-



„Das Boxenstopp-training ist extrem wichtig. Die Mechaniker üben bis zu dreimal pro Woche“

Plus von bis zu 8 km/h einstellt. Bislang durfte das DRS, das 2013 in der DTM seine Premiere hatte, nur einmal pro Runde aktiviert werden.

BMW-Fahrer Martin Tomczyk, der DTM-Champion von 2011, ist sich sicher: „Dadurch wird die Action auf der Strecke viel besser. Ich denke, dass man mit den neuen Regeln wirklich eine gute Chance hat, am Vordermann vorbeizukommen.“ Und dass dieser in der folgenden Runde kontern kann. „Überholmanöver“, sagt Tomczyk, „das ist es doch, was die Leute sehen wollen.“

Aus sportlicher Sicht lautet die Kernfrage: Gelingt es Mercedes, 2015 wieder dauerhaft zur Spitze aufzuschließen? Im letzten Jahr konnte die Stern-Marke zwar drei Rennsieg durch Robert Wickens, Christian Vietoris und Pascal Wehrlein feiern. All diese Triumphe kamen aber nur zustande, weil diese drei und ihre Crews außergewöhnliche Um-

→ Das neue Rennformat



Insgesamt 18-mal wird die wilde Meute im Jahr 2015 loshetzen. Es wird nach wie vor stehend gestartet

■ In diesem Jahr werden pro Veranstaltung zwei Rennen ausgetragen: eines am Samstag und eines am Sonntag. Insgesamt stehen also 18 Rennen auf dem Plan. Unverändert bleibt das Punktesystem nach dem Schema 25-18-15-12-10-8-6-4-2-1.

Das Rennen am Samstag geht über 40 Minuten. Hier ist kein Pflichtboxenstopp vorgesehen. Am Sonntag dauern die Rennen 60 Minuten, ein Reifenwechsel ist dann Pflicht. Die Startaufstellungen zu den Rennen werden in zwei 20-minütigen Qualifyings ermittelt. Weitere Änderungen im Reglement: Der sogenannte Optionsreifen wurde nach zwei Jahren wieder abgeschafft. Hankook liefert jetzt nur noch einen Standardreifen.

Der abklappbare Heckflügel, der ein Plus von rund 8 km/h in der Höchstgeschwindigkeit erlaubt, darf von den Fahrern jetzt bis zu dreimal pro Runde benutzt werden. Bislang war der Einsatz des DRS (Drag Reduction System) nur einmal pro Runde statthaft.

Auspuffflammen
beim Gaslupfen:
Audi RS 5 beim Test



stände wie plötzlich einsetzenden Regen blitzschnell zu ihren Gunsten nutzen.

Unter regulären Bedingungen waren die C-Coupé 2014 jedoch meist deutlich zu langsam. Da gingen die Siege nach Bayern. BMW triumphierte im Vorjahr fünfmal: Marco Wittmann legte mit vier Siegen den Grundstein zu seinem überraschenden Titelgewinn, dem zweiten für BMW seit dem DTM-Wiedereinstieg 2012. Der Belgier Maxime Martin gewann in Moskau. Audi konnte sich erst auf der Zielgeraden der Saison ganz oben etablieren: Mattias Ekström siegte bei den beiden letzten Saisonrennen.

Extrawurst für Mercedes

Mit Billigung der Konkurrenz von Audi und BMW machte der DMSB (Deutscher Motor Sport Bund) im Sommer letzten Jahres für Mercedes eine Ausnahme von dem seit Sommer letzten Jahres geltenden Entwicklungsstopp. Alle wussten:

TICKETS unter
www.dtm.com oder
Tel. 0180/6456456

(0,20 €/Anruf aus dem Festnetz,
mobil maximal 0,60 €/Anruf)

Bei der aerodynamischen Effizienz der C-Coupé lag einiges im Argen. „Daran haben wir sichtbar gearbeitet“, sagt Ulrich Fritz, der Mercedes-DTM-Chef, und meint damit die neuen Aerodynamikteile an den C-Coupé. „Aber es geht nicht nur ums Konstruieren. Man muss das Auto auch verstehen. Das Abstimmungs-fenster ist bei DTM-Autos sehr klein.“

Für gravierende Arbeiten am Setup bleibt an den Rennwochenenden kaum Zeit. Die Qualifyings für die beiden

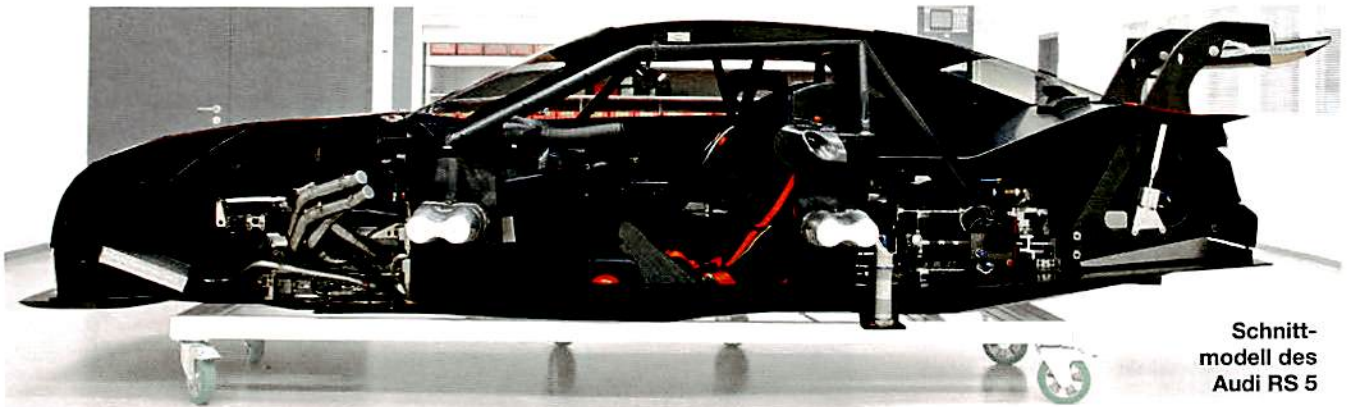
Rennen dauern jeweils nur 20 Minuten. „Zweimal rausfahren, das war's“, sagt Mercedes-Fahrer Pascal Wehrlein. „Wenn man sich zuvor verschraubt hat, ist das kaum noch zu korrigieren.“ Audis DTM-Chef Dieter Gass ergänzt: „Es geht ums punktgenaue Abrufen der Performance. Das müssen die Teams draufhaben.“

Taktikspielchen mit den Reifen

Wichtig zu wissen: Beim 40-minütigen Rennen am Samstag ist kein Pflichtboxenstopp zum Wechsel der Hankook-Reifen vorgesehen. Am Sonntag dauert das Rennen 60 Minuten. Ein Boxenstopp ist Pflicht. 2015 hat jeder Fahrer für die beiden Zeittrainings und die Rennen vier Satz Reifen zur Verfügung. „Daraus ergeben sich einige Möglichkeiten zum Taktieren“, meint Audi-Mann Gass.

Eine für viele Zuschauer (und auch für manche Insider) schwer zu durch-

→ Die Technik der DTM-Autos



Schnittmodell des Audi RS 5

Die DTM-Autos von Audi, BMW und Mercedes sind reinrassige Prototypen. Sie bestehen aus rund 4000 Teilen. Rund 100 davon sind Einheitsbauteile. Dazu zählen unter anderem das Getriebe, die Kardanwelle, die Bremsen und die Sicherheitszelle für den Fahrer sowie das Kohlefaser-

Monocoque. Das Leergewicht liegt bei 1110 Kilo. Die V8-Saugmotoren mit vier Litern Hubraum leisten knapp 500 PS. Ab 2017 soll eine neue Motorenformel in Kraft treten. Dann kommen Zweiliter-Turbomotoren mit rund 600 PS zum Einsatz. 2017 soll auch eine Verbrauchsformel in Kraft treten.

Reifenqualm nach
Verbremser: Auer
im Mercedes



schauende Finesse des Reifenreglements wurde jetzt zu Grabe getragen: Das vor zwei Jahren gestartete Experiment mit den sogenannten Optionsreifen von Hankook ist passé. Und zwar nicht deswegen, weil es Probleme mit diesem Reifentyp gegeben hätte. Im Gegenteil: Die Fahrer plädierten einstimmig dafür, 2015 mit den deutlich schnelleren Optionsreifen zu fahren und auf den bisherigen „Premium“ zu verzichten. Doch die DTM-Bosse entschieden genau andersherum. Für die Show ist die Rückkehr zu einem einzigen Reifentyp gut. Die intransparenten Taktikspielchen der letzten beiden Jahre haben damit ein Ende.

Highlight beim Saisonstart

Das Fahrerkarussell kam in der DTM diesmal kaum in Schwung. Audi vertraut auf die gleichen acht Piloten wie bisher. BMW tauschte den netten, aber meist erfolglosen Amerikaner Joey Hand gegen den schwedisch-britischen Newcomer Tom Blomqvist aus. Zwei neue Gesichter gibt es bei Mercedes, den Deutschen Maximilian Götz und den Österreicher Lucas Auer. Zum ersten Mal seit 2012 stehen somit wieder acht Mercedes am Start. Bemerkenswert: Ex-Meister Gary Paffett, in den letzten sechs Jahren stets beim Top-Team HWA beheimatet, wurde zum neuen Mercedes-Einsatzteam ART abkommandiert. Der Brite soll den Franzosen als Entwicklungshelfer zur Seite stehen.

Beim Saisonstart in Hockenheim darf sich das Publikum noch über ein ganz besonderes Highlight freuen: Die wilden Reiter der Rallye-Cross-WM brennen darauf, das Infield des Motodroms mit ihren 600 PS starken Allradlern ordentlich umzugraben.

Die DTM 2015 verspricht volles Programm und tolle Action. Es ist angerichtet. Am 2. Mai geht's los.

Text: Claus Mühlberger
Fotos: xpb (2)

→ Die Neulinge

■ Drei Newcomer bereichern das Feld: Der Brite Tom Blomqvist ist der einzige Neuzugang in der Fahrerriege von BMW. Der 21-jährige Sohn von Stig Blomqvist, dem Rallyeweltmeister von 1984, fuhr drei Jahre lang in der Formel-3-EM. 2014 holte er dort die Vizemeisterschaft. Ebenfalls drei Jahre Formel-3-Erfahrung bringt

Mercedes-Rookie Lucas Auer mit. 2014 kam der 20-jährige Tiroler in der EM auf Rang 4. Der andere Mercedes-Neuling, Maximilian Götz, hat seine Formel-3-Zeit längst hinter sich. Der 29-Jährige aus Franken fuhr in den letzten fünf Jahren GT-Rennen. 2014 holte er sich im Mercedes SLS den Titel in der Blancpain Sprint Series.



Die Neuen in der DTM: Der Deutsche Maximilian Götz und der Österreicher Lucas Auer fahren bei Mercedes, der Brite Tom Blomqvist bei BMW (von links)

→ Die Aussteiger

■ Zwei Fahrer wurden Ende 2014 aussortiert: Der Amerikaner Joey Hand verlor sein Cockpit bei BMW, und für den Russen Vitaly Petrov fand sich bei Mercedes keine Verwendung mehr. Hand war drei Jahre in der DTM aktiv und kam bei 30 Rennen nur zehnmal in die Top 10. Das Jahr 2014 schloss der Kalifornier als 20. in der Tabelle ab.

Ex-Formel-1-Fahrer Vitaly Petrov dankte nach einem Jahr in der DTM ab. Der 30-jährige Russe, der in 57 Grand-Prix-Rennen zwischen 2010 und 2012 immerhin 57 Punkte gesammelt hatte, war 2014 der einzige DTM-Fahrer ohne Meisterschaftspunkte. Daher blieb für den manchmal lustlos wirkenden Petrov nur der letzte Platz in der Tabelle.



Sie sagen der DTM Adieu: Der Russe Vitaly Petrov (links) verlor sein Cockpit bei Mercedes. Der Kalifornier Joey Hand wurde bei BMW ausgemustert

WEIL HIGHSPEED HIGHTECH BRAUCHT.

Erfolg im Motorsport hat bei ZF Tradition. Mit hochentwickelter Antriebs- und Fahrwerktechnik unterstützen wir unsere Partner aus der Automobilindustrie dabei, aufs Treppchen zu kommen. Wie wir in der Formel 1, bei den 24h von Le Mans oder in der Rallye-Weltmeisterschaft regelmäßig das Rennen machen, erfahren Sie auf zf.com/motorsport

100
YEARS
MOTION
AND
MOBILITY



MOTION AND MOBILITY



Ach du liebe Zeit!

2004 gelang Audi ein tolles Comeback: Mattias Ekström holte im A4 den Titel. Wer könnte besser erzählen, wie sich die DTM im letzten Jahrzehnt veränderte, als das Urgestein aus Schweden, der erfolgreichste aktive DTM-Fahrer?

Mattias Ekström ist der Marathon-Mann der DTM. Seit 2001 startet der Schwede in der DTM. 144 Rennen ist er seither gefahren, 19 davon hat er gewonnen. Eine treue Seele ist der 36-Jährige auch. Ekström fuhr immer in einem Audi, auch wenn es dann und wann mal Abwerbeversuche der Konkurrenz gab.

Seine ersten drei DTM-Jahre verbrachte Ekström in einem TT-R von Turner Abt, denn die Ingolstädter Zentrale pirschte sich zunächst nur sehr zögerlich an das Thema DTM heran. Erst 2003 rangen sich die von Wolfgang Ullrich angeführten Werks-Sportler dazu durch, ab 2004 mit einem Rudel von zunächst sechs A4 mitzumischen.

Der Erfolg ließ nicht lange auf sich warten: Ekström versüßte seinen Chefs das Comeback mit vier Saisonsiegen und dem Gewinn des Titels mit deutlichem Vorsprung auf das Mercedes-Duo Gary Paffett und Christijan Albers.

Jetzt, mehr als ein Jahrzehnt später, bekommt Ekström beim Wiedersehen mit seinem damaligen Meisterauto



leuchtende Augen: „2004 werde ich nie vergessen. Das Abtriebsniveau war überschaubar. Die Reifen waren vergleichsweise schmal, und der Grip hat im Qualifying gerade mal für eine Runde gereicht. Im Rennen aber sind die Reifen dahingeschmolzen wie Butter in einer heißen Pfanne.“

Der A4 war geil zu fahren

Ekström redet sich Fahrt: „Man musste als Fahrer also zusehen, wie man über die Runden kommt.“ Der damalige Reifenpartner Dunlop beendete sein Engagement zum Abschluss des Jahres 2011. Seither driftet die DTM auf Reifen von

→ Der Fahrer

Mattias Ekström

■ Der 36-jährige Schwede ist der Dienstälteste unter den DTM-Fahrern. Seit 2001 startet er bei 144 DTM-Rennen. 19 davon gewann er, darunter auch die beiden letzten Rennen des Jahres 2014. Ekström fühlt sich aber nicht nur im Tourenwagen zu Hause: 2014 siegte er beim Rallycross-WM-Lauf in seiner schwedischen Heimat mit einem 560 PS starken Audi S1. Der Clou: Ekström hatte das Team erst wenige Wochen zuvor gegründet.

Im Audi A4 sicherte sich Ekström 2004 den Titel



Mattias Ekström und sein Meister-Audi von 2004: Die Reifen waren vergleichsweise schmal. Die Außenspiegel folgten schon dem Diktat der Windschlüpfrigkeit. Der vergleichsweise zierliche Heckflügel war starr montiert

Hankook, die sich als fabelhaft ausdauernd entpuppten. Dennoch beharrt Ekström darauf: „Die 2004er Autos waren einfach geil zu fahren. Die Unterschiede zwischen den Fahrern waren damals viel größer als heute. Das lag daran, dass es viel schwerer war, die Dinge im Griff zu haben.“ Der Schwede meint damit natürlich den gekonnten Umgang mit den Reifen. „Damals haben sie entweder vorne oder hinten gekocht.“

Feindkontakt? Kein Problem

Auch die Unterschiede zwischen den Herstellern waren enorm: „Unsere Audi waren auf den Geraden langsam und dafür in den Kurven schnell. Bei den Mercedes war es genau umgekehrt“, erinnert sich der Schwede.

Die Zeitreise macht Ekström sichtlich Spaß. „Manche der damaligen Rennen werde ich nie vergessen“, schwärmt er. „Damals gab es den ganzen Flügelsalat noch nicht. Die Autos von 2004 waren viel robuster.“ Ein bisschen Feindkontakt habe diesen DTM-Boliden meist nicht viel anhaben können. „Es gab zum Beispiel noch nicht die Leichtbau-Querlenker.“

Diese Bauteile waren damals gewichtsmäßig noch nicht so optimiert wie heute. „Man hat selten gesehen, dass

→ Die Autos

Audi A4 von 2004

■ Nach Kontroversen um eine im V8 eingesetzte Kurbelwelle stieg Audi 1992 aus der DTM aus und kehrte erst zwölf Jahre später zurück. Das Privatteam Abt hatte mit dem TT-R den Boden bereitet, mit acht Siegen zwischen 2001 und 2003. Die Krönung: Laurent Aiello Meistertitel 2002. Mit dem A4 gelang Audi 2004 mit fünf Siegen – vier durch Ekström, einer von Tom Kristensen – ein tolles Comeback.

Audi RS5 von 2015

■ Zur Saison 2012 trat ein neues DTM-Reglement in Kraft. Im Sinne günstiger Kosten wurden viele Gleichteile vorgeschrieben, zum Beispiel Monocoque, Getriebe, Bremsen – und die Einheitsreifen von Hankook. Der V8-Motor des RS5 leistet rund 500 PS. Mit dem RS5 gewann Mike Rockenfeller 2013 den Titel. Mattias Ekström gelangen im letzten Jahr im Saisonendspurt zwei Siege für Audi.

eine Radaufhängung nach einer kleinen Remperei gebrochen ist.“

Früher wurde den Fahrern in der DTM mehr abverlangt als heute, meint Ekström: „Man musste mit den Reifen haushalten. Die Streuung im Feld war größer. Es war viel schwerer, alles auf den Punkt zu bekommen und das Abstimmungsfenster zu treffen.“

Der DTM-Rekordmann fasst zusammen: „Die Autos von 2004 waren etwas leichter, die Motorleistung war gleich, aber die Reifen waren deutlich schlechter, weil weicher. Insgesamt hatten die Autos deutlich weniger Abtrieb. Man musste das Gas fein dosieren. Einfach am Kurvenausgang voll aufs Gas treten, das ging nicht. Heute kannst du fast so schnell drauftreten, wie du Mattias Ekström sagen kannst.“

Fahren wie auf Schienen

Jetzt steht Ekström neben dem aktuellen Audi RS5: „Man sieht sofort die breiteren Räder. Der mechanische Grip ist viel besser. Die neuen Autos haben irre Abtrieb. Man fährt wie auf Schienen. Die Hankooks haben Grip ohne Ende.“

Ekström runzelt die Stirn und weist auf die vergleichsweise bescheidene Motorleistung hin. Bei den knapp 500 PS starken V8-Triebwerken hat sich in den

Aktueller Audi RS5:
klappbarer Heck-
flügel ist Standard



Der aktuelle Audi RS5 rollt auf breiten Reifen von Hankook. Ekström lobt den Grip und die Haltbarkeit. Die Spiegel sind aerodynamische Kunstwerke. Der Heckflügel lässt sich abklappen. 2015 darf das DRS dreimal pro Runde aktiviert werden



2004

Ekströms zünftige
Meisterfeier



2014

Zwei Audi-Siege zum
Jahresabschluss

letzten Jahren nicht viel getan – Stichwort Air Restrictor und Stichwort Entwicklungsstopp. „Ich finde, dass es den Fahrern zu leicht gemacht wird“, sagt Ekström. „jeder kommt jetzt ans Optimum heran.“ Dann räumt er aber ein: „Jetzt die letzten fünf Hundertstel herauszuquetschen ist schwieriger als früher eine ganze Sekunde zu suchen.“

Kritik an den Regeln

Ekström gilt als einer der wenigen, die auch mal Unbequemes aussprechen. „Die jetzigen DTM-Autos haben im Verhältnis zur Motorleistung viel zu viel Abtrieb“, predigt er seit Jahren. „Das ist schlecht für die Show. Hinter den Autos entstehen starke Verwirbelungen. Das muss man sich vorstellen wie bei einem Vakuum. Deswegen ist es so schwer, zum Vordermann aufzuschließen.“

Doch die DTM-Regelmacher haben auch gelernt. „Durch den Klappflügel gleicht man aus, dass es keinen Windschatteneffekt gibt.“ Jetzt darf das DRS (Drag Reduction System) pro Runde dreimal eingesetzt werden. DRS-Zonen sind passé. Ekström ist begeistert: „Das ist aus meiner Sicht sehr gut.“

Text: Claus Mühlberger
Fotos: Michael Kunkel/Audi

Die 24 Werks

Der Mercedes-Kader wurde von sieben auf acht Fahrer vergrößert. Audi und BMW

Die acht Audi-Fahrer



Mattias Ekström/S *14.7.1978
Audi Team Abt

Statistik DTM

● Starts: 143 ● Siege: 19 ● Pole-Positions: 19
● DTM seit 2001 ● Titel: 2 ● Punkte: 789



5



Jamie Green/GB *14.6.1982
Audi Team Rosberg

Statistik DTM

● Starts: 103 ● Siege: 8 ● Pole-Positions: 7
● DTM seit 2005 ● Titel: 0 ● Punkte: 439,5



44



Miguel Molina/E *17.2.1989
Audi Team Abt

Statistik DTM

● Starts: 51 ● Siege: 0 ● Pole-Positions: 3
● DTM seit 2010 ● Titel: 0 ● Punkte: 85



17



Edoardo Mortara/I *12.1.1987
Audi Team Abt

Statistik DTM

● Starts: 40 ● Siege: 2 ● Pole-Positions: 1
● DTM seit 2011 ● Titel: 0 ● Punkte: 174



48



Nico Müller/CH *25.2.1992
Audi Team Rosberg

Statistik DTM

● Starts: 10 ● Siege: 0 ● Pole-Positions: 0
● DTM seit 2014 ● Titel: 0 ● Punkte: 10



51



Mike Rockenfeller/D *31.10.1983
Audi Team Phoenix

Statistik DTM

● Starts: 81 ● Siege: 3 ● Pole-Positions: 3
● DTM seit 2007 ● Titel: 1 ● Punkte: 373



99



Timo Scheider/D *10.11.1978
Audi Team Phoenix

Statistik DTM

● Starts: 146 ● Siege: 6 ● Pole-Positions: 11
● DTM seit 2000 ● Titel: 2 ● Punkte: 454



10



Adrien Tambay/F *25.2.1991
Audi Team Abt

Statistik DTM

● Starts: 30 ● Siege: 0 ● Pole-Positions: 1
● DTM seit 2012 ● Titel: 0 ● Punkte: 94



27

Die acht BMW-Fahrer



Tom Blomqvist/GB *30.11.1993
BMW Team RBM

Statistik DTM

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



31



Felix da Costa/POR *31.8.1991
BMW Team Schnitzer

Statistik DTM

● Starts: 10 ● Siege: 0 ● Pole-Positions: 0
● DTM seit 2014 ● Titel: 0 ● Punkte: 6



13



Augusto Farfus/BR *3.9.1983
BMW Team RBM

Statistik DTM

● Starts: 30 ● Siege: 4 ● Pole-Positions: 3
● DTM seit 2012 ● Titel: 0 ● Punkte: 224



18



Timo Glock/D *10.3.1982
BMW Team MTEK

Statistik DTM

● Starts: 20 ● Siege: 1 ● Pole-Positions: 0
● DTM seit 2013 ● Titel: 0 ● Punkte: 73



16

fahrer

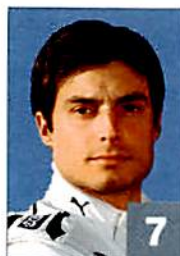
treten wie bisher mit je acht Piloten an.



Maxime Martin/B *20.3.1986
BMW Team RMG

Statistik DTM

● Starts: 10 ● Siege: 1 ● Pole-Positions: 1
● DTM seit 2014 ● Titel: 0 ● Punkte: 47



Bruno Spengler/CDN *23.8.1983
BMW Team MTEK

Statistik DTM

● Starts: 93 ● Siege: 14 ● Pole-Positions: 16
● DTM seit 2005 ● Titel: 1 ● Punkte: 584



Martin Tomczyk/D *7.12.1981
BMW Team Schnitzer

Statistik DTM

● Starts: 142 ● Siege: 7 ● Pole-Positions: 8
● DTM seit 2001 ● Titel: 1 ● Punkte: 449



Marco Wittmann/D *24.11.1989
BMW Team RMG

Statistik DTM

● Starts: 20 ● Siege: 4 ● Pole-Positions: 4
● DTM seit 2013 ● Titel: 1 ● Punkte: 205



Die acht Mercedes-Fahrer



Lucas Auer/A *11.9.1994
Mercedes Team ART

Statistik DTM

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



Maximilian Götz/D *4.2.1986
Mercedes Team Mücke

Statistik DTM

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



Daniel Juncadella/E *7. 5.1991
Mercedes Team Mücke

Statistik DTM

● Starts: 20 ● Siege: 0 ● Pole-Positions: 0
● DTM seit 2013 ● Titel: 0 ● Punkte: 43



Gary Paffett/GB *24.3.1981
Mercedes Team ART

Statistik DTM

● Starts: 111 ● Siege: 20 ● Pole-Positions: 10
● DTM seit 2003 ● Titel: 1 ● Punkte: 548,5



Paul di Resta/GB *14.4.1986
Mercedes Team HWA

Statistik DTM

● Starts: 52 ● Siege: 6 ● Pole-Positions: 6
● DTM seit 2007 ● Titel: 1 ● Punkte: 255



Christian Vietoris/D *1.4.1989
Mercedes Team HWA

Statistik DTM

● Starts: 40 ● Siege: 1 ● Pole-Positions: 1
● DTM seit 2011 ● Titel: 0 ● Punkte: 175



Pascal Wehrlein/D *18.10.1994
Mercedes Team HWA

Statistik DTM

● Starts: 20 ● Siege: 1 ● Pole-Positions: 1
● DTM seit 2013 ● Titel: 0 ● Punkte: 49



Robert Wickens/CDN *13.3.1989
Mercedes Team HWA

Statistik DTM

● Starts: 30 ● Siege: 2 ● Pole-Positions: 3
● DTM seit 2012 ● Titel: 0 ● Punkte: 125



Bietet Wind die

Der neue Audi TTS Roadster mit 2.0 TFSI®-Motor und 228 kW (310 PS) beschleunigt in 4,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Fordert heraus. Mehr erfahren unter www.audi.de/tts-roadster



Kraftstoffverbrauch in l/100 km: kombiniert 7,5-6,9; CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 174-159. Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.

Stirn.



Audi
Vorsprung durch Technik





Das große Puzzle

Am Anfang stehen rund 4000 Teile: Wenn vier Mechaniker ordentlich in die Hände spucken, rollt nach gut zwei Wochen ein rennfertiges DTM-Auto zum Shakedown-Test. Report vom Aufbau des BMW M4 DTM beim MTEK-Team.

Bestmögliche Sicherheit für die Fahrer, strikte Kostenkontrolle und Chancengleichheit für die beteiligten Hersteller: Das sind die drei wichtigsten Grundsätze des DTM-Regelwerks.

Logische Konsequenz aus diesen Forderungen: Man kommt nicht daran vorbei, eine Menge Einheitsbauteile vorzuschreiben. So sind zum Beispiel das Monocoque, das Getriebe, die Bremsen, die Lenkung, aber auch die Reifen sozusagen Standardware. Dies schränkt die Ingenieure natürlich ein – was nicht alle wirklich toll finden. Aber wer Ende der 90er-Jahre miterlebt hat, wie ein ungezügelter Kostenexplosion führte, die dann nur wenige Monate später den Tod der DTM zur Folge hatte, der weiß: Es war absolut richtig, den Technikern Fußfesseln anzulegen.

Auch wenn die Ingenieure ihre Kreativität in der DTM nicht so intensiv ausleben können wie in der Formel 1 oder bei den Le-Mans-Sportwagen: Es ist alles

andere als ein Kinderspiel, ein DTM-Auto schnell zu machen.

Die Technikgeheimnisse der DTM-Autos stecken in der Aerodynamik, in der Feinabstimmung und in vielen Details: So genießen die Techniker zum Beispiel bei den Radaufhängungen noch etliche Freiheiten. Die sind der Grund

→ Das Auto

BMW M4 DTM

■ Seinen Namen verdankt er dem Marketing. Denn bis auf ein paar kleine Retuschen an der Karosserie ist der DTM-M4 ein DTM-M3. Doch egal ob M3 oder M4: Es ist sehr bemerkenswert, wie clever die BMW-Techniker den engen Reglementrahmen nutzen: Seit dem Comeback 2012 holten die Fahrer der M3/M4 bei den insgesamt 30 Rennen 15 Siege – jeweils fünf pro Jahr. 2012 gewann Bruno Spengler den Fahrertitel, 2014 tat es ihm Marco Wittmann gleich.

dafür, warum es von diesen Bauteilen keine aktuellen Fotos gibt. Wer will schon freiwillig und ohne Not der Konkurrenz aufs Pferd helfen?

Viele der Einheitsbauteile der DTM-Autos wirken überdimensioniert. Doch dafür sind sie extrem langlebig. BMW sieht zum Beispiel kein Problem darin, das Monocoque – eine 125 Kilogramm schwere „Badewanne“ aus Carbon – vier Jahre oder länger zu verwenden. Höchstens ein Feuer oder ein ungeschickter Mechaniker könnten dem Monocoque vorzeitig den Garaus machen. Am Ende der Saison kommt das Chassis zum Routine-Check zum Lieferanten. Auch das vor der Hinterachse montierte Getriebe muss nur einmal pro Jahr zur großen Inspektion.

Ein wahrer Dauerläufer ist auch der Motor. Der rund 500 PS leistende Viertakter-V8 hat nicht die geringste Mühe, ein Rennjahr zu überstehen.

Text: Claus Mühlberger
Fotos: Andreas Beil/BMW

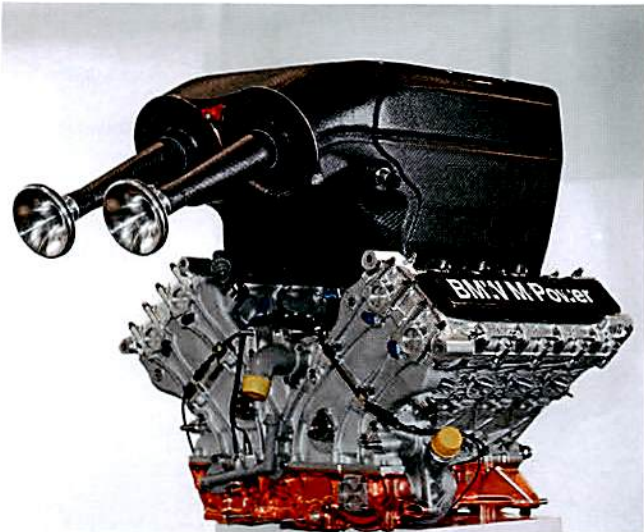
Rund 400 Arbeitsstunden dauert der Aufbau



Drei Techniker des BMW-Teams MTEK schleppen das 125 Kilo schwere Kohlefaser-Monocoque in die Werkstatt. Der Benzintank ist in die Sicherheitszelle integriert



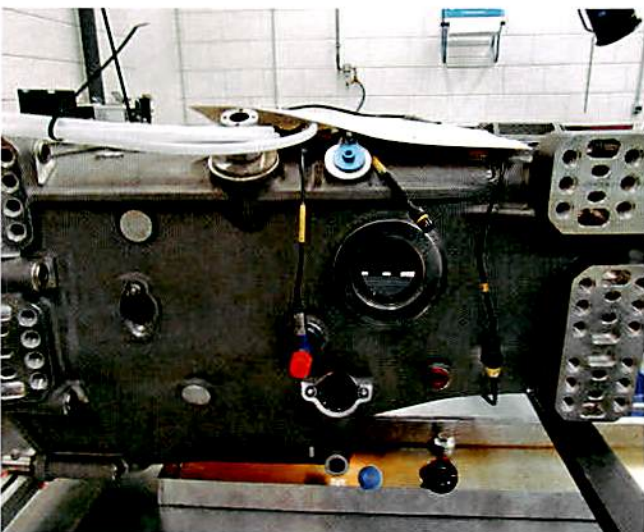
Die Montage des Überrollkäfigs ist einer der ersten Arbeitsschritte beim Aufbau eines DTM-Autos. Auch dieses Fachwerk aus Stahlrohren ist ein Einheitsbauteil



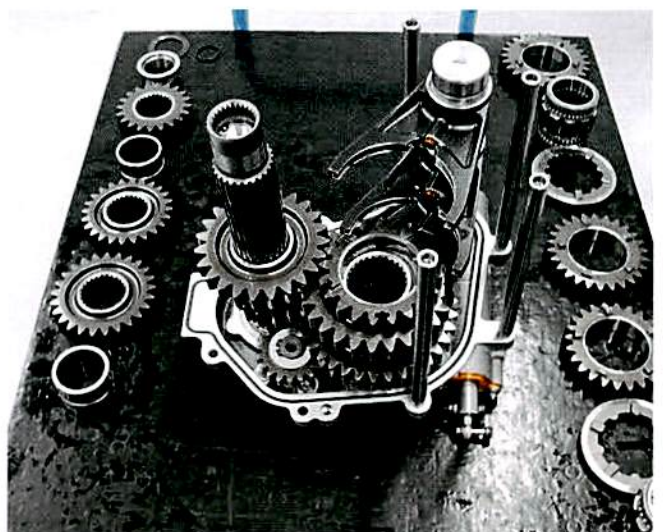
Die Literleistung von 125 PS liefert den Hinweis darauf, dass DTM-Motoren sehr langlebig sind. Der V8-Sauger, ein Vierventiler, schafft 500 PS. Revisionsintervall: eine Saison



Der Auspuff wird in den Türschweller verlegt. Die Side pipes – je ein Auspufftopf pro Seite – haben den unangenehmen Nebeneffekt, dass sich das Cockpit stark aufheizt



Das Getriebe ist ein 115 Kilo schwerer Monolith aus Aluminiumguss. Die vielen Löcher beherbergen Gewinde. Hier werden die Uniballs der Hinterradaufhängung angeschraubt



Innenleben des Sechsganggetriebes: Die Übersetzungen der einzelnen Gänge sind festgelegt. Lediglich die Gesamtübersetzung („Dropgear“) darf frei gewählt werden



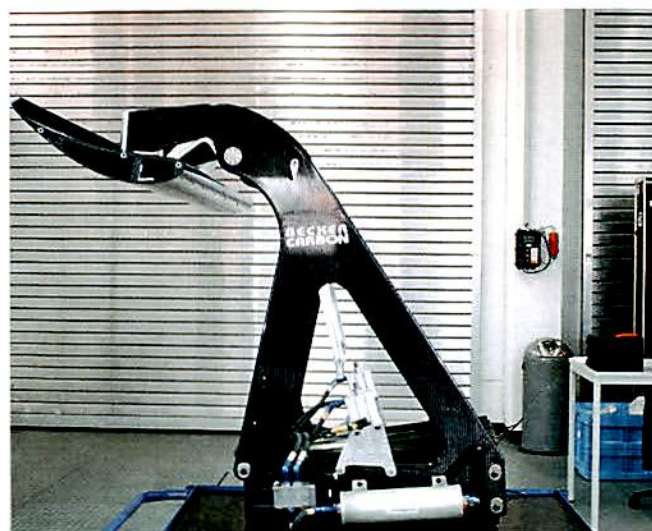
Die Außenhaut der DTM-Autos besteht aus Kohlefaser. Gut zu erkennen sind die v-förmigen, mit dem Monocoque verschraubten Stahlstreben, die dem Getriebe und damit auch der Hinterradaufhängung zusätzliche Stabilität geben



Die Carbon-Bremsscheiben und die Bremssättel liefert AP. Ein Fahrer muss pro Saison mit drei Sätzen Scheiben auskommen. Wasserkühlung ist erlaubt, aber selten notwendig



Die Reifen stammen von Hankook aus Korea. Das Experiment mit zwei verschiedenen Reifentypen – „Premium“ und „Option“ – wurde auf Wunsch der Hersteller jetzt beendet



Der Klappflügel ist ebenfalls ein Einheitsbauteil. Die Fahrer haben seit diesem Jahr dreimal pro Runde die Chance, die Überholhilfe DRS (Drag Reduction System) zu betätigen



Die Frontpartie besteht aus einem einzigen Kohlefaser-Teil. Die Schnauze des M4 ist in Windeseile montiert – und sie hält inzwischen auch derben Remplern stand

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



Zwei Youngster und der alte Benz

Zeitreise für Christian Vietoris, 26, und Pascal Wehrlein, 20: Die Mercedes-Youngsters staunen über die Technik des DTM-Mercedes 190 E 2.3-16. Er stammt aus dem Jahr 1988, und für die beiden scheinbar aus einer anderen Welt.

Pascal Wehrlein hat seine Hausaufgaben prima gemacht. „Lass laufa, Roland! Deine Herrenberger“, sagt er spontan, als er auf den 190 E 2.3-16 zusteuert. „So hieß es doch damals immer. Stimmt's?“

Stimmt genau! Der „Roland“ trägt den Nachnamen Asch, und er war einer der Ersten, die in der damals noch recht jungen DTM mit dem Baby-Benz aufkreuzten. Dies geschah 1988.

Und weil der Roland immer ein netter und geselliger Bursche war, reiste ihm zu fast allen Rennen eine kleine Fanschar nach, die stets ein Transparent entrollte. Die Herrenberger. Sie wissen schon. Pascal Wehrlein ist Jahrgang

1994, und als Asch seine ersten DTM-Erfolge feierte, sei er noch nicht geplant gewesen, juxta er. Warum er es trotzdem weiß? „Aus den alten Videos“, meint der gelernte Feinmechaniker. Vielleicht liegt es aber auch am kollektiven Gedächtnis der Württemberger. Wehrleins Geburtsort Sigmaringen liegt gerade mal 50 Kilometer von Ammerbuch, der Heimat von Asch, entfernt.

Hat's damals oft gebrannt?

Mit zunehmender Begeisterung inspizieren Wehrlein und sein Teamkollege Christian Vietoris den hochbeinigen weißen DTM-Mercedes. Er stammt aus dem Jahr 1988 und damit aus der Grün-

derzeit der DTM (siehe auch Kasten auf Seite 24).

Neugierig öffnen die beiden den Kofferraumdeckel, der 2100 Gramm wiegt, wie eine handgeschriebene Zahl auf der Innenseite vermerkt. „Der Benzintank war ja aus Alu“, raunen sie sich zu. „Wie war das denn damals, wenn einem hinten einer draufgefahren ist?“, fragt sich Wehrlein. „Sind da die Autos immer gleich in Flammen aufgegangen?“ Die korrekte Antwort lautet: Nein. „Ja, die Sicherheit war damals noch nicht so gewährleistet, wie es heute der Fall ist“, brummt Vietoris lakonisch.

Klappe zu. Der Anblick des Heckflügels führt zu großer Heiterkeit.

DTM-Mercedes
von 1988 und das
aktuelle C Coupé



Der 190 E 2.3-16 hatte fast so viel Bodenfreiheit wie ein SUV. Der Splitter des C Coupé schnüffelt am Boden. Das Heckflügelchen finden Vietoris und Wehrlein putzig, und beim Alu-Tank fragen sie sich: „Hat es damals nicht dauernd gebrannt?“



Wehrlein rüttelt probenhalber an dem Kunststoffteil, er wirkt beinahe überrascht, dass es nicht entzweibricht. „Ich glaube, viel Abtrieb kommt von diesem Flügel nicht“, grinst der Schwarzwälder. Der Eifelaner Vietoris stimmt zu. „Was für ein Unterschied zu heute. Mit dem Neuen könnten wir ab einem gewissen Tempo theoretisch an der Decke fahren, weil wir so viel Abtrieb haben.“

Die heutigen DTM-Renner sind reinrassige Prototypen. „Unsere Autos sind schon sehr am Limit und extrem ausgezeit“, fügt Wehrlein hinzu. Vietoris gibt ihm recht...Aber so war das halt: Damals hat man eben ein DTM-Auto auf Basis eines Serienautos aufgebaut.“

Gewöhnungsbedürftiger Sitz

Nirgendwo wird dies deutlicher als im Innenraum des 190 E 2.3-16. Die beiden Mercedes-Youngster kraxeln ins Cockpit. Vietoris lässt sich in den Schalensitz plumpsen, Wehrlein kauert auf dem nackten Blech daneben. „Man kommt leicht rein und raus“, grinst der Ältere. Der Sitz umklammert den Allerwertesten von Vietoris aber alles andere als eng. „Das wäre bestimmt gewöhnungsbedürftig. Heutzutage passen wir die Sitzschale mit Zweikomponenten-Schaum ganz genau an.“ So etwas nennt man kraftschlüssige Verbindung.

„Das Fahren damals war bestimmt eine Herausforderung“, fasst Christian

→ Die Fahrer

Pascal Wehrlein

■ Obwohl er erst 20 Jahre alt ist, bestreitet Pascal Wehrlein 2015 bereits seine dritte DTM-Saison. Beim Debüt im Mai 2013 war er der jüngste DTM-Fahrer der Geschichte. Im letzten Jahr siegte er überraschend mit dem vermeintlich unterlegenen C Coupé auf dem Lausitzring. 2015 fungiert der gelernte Feinmechaniker aus dem Südschwarzwald auch als Test- und Ersatzfahrer im Formel-1-Team von Mercedes.

Christian Vietoris

■ Der bestplatzierte Mercedes-Fahrer in der Gesamtwertung: Dieses Kunststück glückte Christian Vietoris gleich zweimal in Folge. 2013 und 2014 holte der 26-Jährige aus Gönnersdorf in der Eifel jeweils den vierten Platz in der Endabrechnung. Seinen ersten und bislang einzigen DTM-Sieg feierte Vietoris im Mai 2014 beim Regenrennen in Oschersleben.

Vietoris zusammen: „Es gab ja noch nicht mal Servolenkung. Und mit der H-Schaltung musste man auch erst mal zurechtkommen. Im C Coupé haben wir seit vielen Jahren Schaltwippen am Lenkrad.“

Das Fünfganggetriebe des 190 E 2.3-16 schätzte es im Übrigen sehr, wenn der Fahrer beim Zurückschalten korrekt Zwischengas gab. Eine Fertigkeit, die die jungen Fahrer in den Nachwuchsklassen gar nicht mehr erlernt haben: „Ich fuhr immer Autos mit sequenziellem Getriebe“, sagt Wehrlein.

Unverwundbar wie Siegfried

Ein Blick auf den zentral positionierten Drehzahlmesser zeigt: Der rote Bereich des 190 E 2.3-16 beginnt erst bei 8000 Umdrehungen. Spätere Versionen des Vierzylinder-Viertentilers erreichten sogar annähernd 10000 Touren. Davon kann der Vierliter-V8 im aktuellen C Coupé nur träumen. „Knapp 7500 Umdrehungen schafft er“, sagt Vietoris. „Mehr ist nicht drin.“ Das liegt an den Air-Restrictors. Diese Luftmengenbegrenzer schnüren den aktuellen V8 förmlich ab. Sonst wären mindestens 800 statt 500 PS drin.

Skeptische Blicke erntet der Sicherheitskäfig des 190 E 2.3-16. Er besteht aus Aluminium. „Na ja, immerhin waren die damaligen Autos ja nicht annähernd so schnell wie die heutigen“.

Wehrlein, Vietoris
und der 300 PS
starke Vierzylinder



merkt Wehrlein lakonisch an. Im aktuellen C Coupé fühlen sich die Werksfahrer beinahe so unverwundbar wie der blonde Siegfried aus der Nibelungen-sage. „Das Einzige, was heute noch schlimme Folgen haben könnte, wäre ein Frontalaufprall mit 200 km/h“, meint Vietoris, ehe er sich gedanklich gut zwei Jahrzehnte zurückbeamt. „Wenn man sich vorstellt, dass die Jungs damals über die Nordschleife des Nürburgrings geheizt sind: Ja, das war schon eine Aufgabe. Aber das hat die DTM ja auch so interessant gemacht.“

Schwammiges Fahrverhalten

Die beiden Mercedes-Fahrer schälen sich wieder aus dem Innenraum heraus. Als nächstes sind die Reifen dran. Wehrlein entziffert die Schrift an den Flanken der Dunlop. „Immerhin schon 17 Zoll“, ruft er. „Aber die Reifen hatten einen ganz schön hohen Querschnitt. Ich schätze, dass sich die damaligen Autos ziemlich schwammig angefühlt haben.“

Hinter den BBS-Felgen verbergen sich beim Baby-Benz innenbelüftete Stahlbremsen. In der neuen DTM sind schon längst Kohlefaserbremsen Standard – bei Bedarf sogar mit Wasserkühlung.

→ Das Auto

Der Mercedes 190 E 2.3-16

■ 1988 debütierte Roland Asch mit seinem 190 E 2.3-16 in der DTM. Das Auto entstand vornehmlich in Eigenregie, doch im Hintergrund arbeiten viele Mercedes-Ingenieure wie Gerhard Lepler an dem Projekt sehr tatkräftig mit. Sie taten dies quasi im Geheimen, denn der Motorsport war damals beim Daimler-Vorstand noch ziemlich übel beleumundet. Der Vierzylinder des 190 E 2.3-16 leistete knapp 300 PS. Doch dem stand nur ein mageres Leergewicht von 1040 Kilogramm gegenüber. Bereits beim dritten Rennen kam Asch, der Ford-Händler aus Ammerbuch, mit seinem Daimler zum ersten Mal aufs Podium. Auf dem Nürburgring wurde er Dritter. Am Ende des Jahres hatte Asch bei den 22 Rennen acht Podiumsplatzierungen gesammelt – ein beeindruckender Erfolg für seine kleine Mannschaft.

Vietoris und Wehrlein bücken sich und betrachten die Front der beiden Autos. Die Bodenfreiheit des Alten ist fast so groß ist wie bei einem SUV. Der Splitter des Neuen schnüffelt tiefstmöglich über dem Asphalt. „Die Bodenfreiheit ist extrem wichtig heutzutage“, sagen sie. „Beim Set-up dreht es sich um Millimeter, nicht um Zentimeter.“

Politisch unkorrekter Sponsor

Fast eine Stunde lang dauert die Zeitreise von Pascal Wehrlein, 20, und Christian Vietoris, 26. Ob sie gerne Rennen gefahren wären im Oldie? Die beiden drücken sich vor einer klaren Antwort. Ihre Mienen verraten aber, was sie wohl denken: Muss nicht unbedingt sein.

Die ungezwungene Atmosphäre der damaligen DTM aber hätte den beiden bestimmt gefallen. Asch klebte seinerzeit einen Schriftzug auf die Frontstoßstange, der schon damals in höchstem Maße politisch unkorrekt war: „Hohenloher Whisky Racing Team“ stand da zu lesen. Was für ein Statement! Was für eine wilde Zeit!

Text: Claus Mühlberger
Fotos: Wolfgang Wilhelm

**sport
auto**

ALLES

WAS SCHNELL MACHT!



**HOLEN SIE SICH
JETZT DAS
AKTUELLE HEFT
IM HANDEL!**

WWW.SPORTAUTO.DE

Zahlen bitte!

BMW-Mann Marco Wittmann holte 2014 so früh wie selten ein Fahrer zuvor den Meistertitel. Mercedes machte das Beste aus einer eigentlich hoffnungslosen Situation, und im Endspurt trumpfte der Audi-Veteran Mattias Ekström groß auf. Ein Rückblick auf das letzte DTM-Jahr in Zahlen.



1 Das Experiment mit zwei verschiedenen Reifenmischungen ist gescheitert

und wird daher abgebrochen. Der Grund liegt darin, dass viele Zuschauer den Rennverlauf nicht verstanden haben. 2015 kehrt die DTM wieder zu einem einzigen Reifentyp zurück. Die DTM-Bosse entschieden sich für den Standardreifen von Hankook. Die meisten Fahrer hatten die pro Runde um gut zwei Sekunden schnelleren Optionsreifen der Koreaner favorisiert.



4 -mal rückte das Safety-Car

in Zandvoort nach diversen Ausrutschern aus – das war absoluter Saisonrekord 2014.



Rennen pro Veranstaltung:

Diese Idee ist wieder aus der Mottenkiste der DTM hervorgezogen worden. Bis 2001 waren zwei Läufe pro Wochenende üblich in der DTM. Jetzt kommt die Rückbesinnung: In diesem Jahr stehen erstmals wieder zwei Rennen auf dem Programm – eines am Samstag, das andere wie gewohnt am Sonntag. Beide Veranstaltungstage werden damit deutlich aufgewertet. Die Fans bekommen mehr zu sehen für ihr Geld. Die Startreihenfolge bei den Rennen wird in zwei Qualifikationstrainings ausgefochten. Die Qualifikation für das Samstagsrennen findet am Samstag, die Qualifikation für den Sonntagslauf am Sonntagvormittag statt.



3

große Rennen hat Audi-Fahrer Mattias Ekström im Jahr 2014 gewonnen.

Zweimal fuhr der 36-Jährige in der DTM auf Platz eins, den anderen Sieg holte er in der Rallycross-WM. Quasi im Nebenjob baute Ekström im Winter 2013/2014 das EKS-Team auf. Mit dem 550 PS starken Audi S1 gewann er sein Heimrennen in Höljes. In Buxtehude wurde der Schwede hinter dem späteren Weltmeister Petter Solberg Zweiter. Ekströms Rückstand auf den Sieger: gerade mal 0,005 Sekunden.



24

Jahre alt war Marco Wittmann, als er den Titel gewann. Damit ist der Franke der jüngste DTM-Champion aller Zeiten. Bereits nach acht von zehn Rennen stand Marco Wittmann als Meister fest. So frühzeitig hatte dies zuletzt Bernd Schneider (Mercedes) in der Saison 2001 geschafft.

6

von 9 möglichen Titeln holte BMW

in den letzten drei Jahren seit dem Wiedereinstieg der Münchner im Jahr 2012. 2014 verpasste die Marke mit dem Propeller den totalen Triumph nur ganz knapp. Marco Wittmann und das BMW-Team RMG von Stefan Reinhold standen zwar schon lange vor dem Saisonfinale als Titelträger fest, aber in letzter Sekunde entriss Audi den Münchnern den Sieg in der Herstellerwertung.



7

Champions standen in der DTM am Start.

Doch nur einem der „Glorreichen Sieben“ – Timo Scheider, Bruno Spengler, Paul di Resta, Mike Rockenfeller, Martin Tomczyk, Gary Paffett und Mattias Ekström – gelang es 2014, dicke Bretter zu bohren. Ekström gewann im Audi die beiden letzten Saisonrennen.

50

Prozent der Rennen

wurden 2014 von einem Fahrer des BMW-RMG-Teams gewonnen. Wittmann holte vier Siege. Martin steuerte einen Triumph bei. Dem Team von Stefan Reinhold gelang damit eine eindrucksvolle Rehabilitation. 2013 war RMG mit den Fahrern Martin Tomczyk und Andy Priaulx nur Vorletzter in der Teamwertung gewesen.



3

Stunden lang musste Bruno Spengler eine gemeinnützige Arbeit verrichten.

Mit dieser originellen Sportstrafe belegten die Kommissare den Kanadier für sein Vergehen beim Saisonfinale in Hockenheim, als er mit Daniel Juncadella einen sogenannten Bremstest machte.



28

Jahre alt war Maxime Martin

bei seinem DTM-Debüt. Ungewöhnlich ist auch der sportliche Werdegang des Belgiers: Anders als die meisten aktuellen DTM-Piloten wurde er nicht in diversen Formel-Serien motorsportlich sozialisiert, sondern bei Rennen mit GT-Autos. Martin lernte extrem schnell: In Moskau gewann er im BMW M4 – es war erst sein fünftes DTM-Rennen.



5



Meisterschaftspunkte:

Das war die magere Ausbeute von Gary Paffett. Der DTM-Champion von 2005 kämpfte mit seinem Mercedes auf verlorenem Posten. Und anders als seine Markenkollegen Christian Vietoris, Robert Wickens und Pascal Wehrlein, die mit ihren eigentlich hoffnungslos unterlegenen Mercedes jeweils ein Rennen aufgrund von unvorhersehbaren Safety-Car-Phasen, taktischen Kniffen oder Wetterkapriolen gewannen, hatte der Brit in diesem Jahr kein Glück.

101

-mal wurde die Rennleitung beim Gastspiel in Moskau aktiv

und strich Fahrern wegen Missachtens der Streckengrenzung die entsprechende Rundenzeit. Den DTM-Bossen ist klar, dass diese Flut von Strafen suboptimal ist. Für die Zukunft überlegt man, wie es zu vermeiden ist, dass die Fahrer – ob vorsätzlich oder auch nicht – verbotenerweise Grünstreifen und Auslaufzonen in ihre Ideallinie miteinbeziehen. Die Vorschläge reichen von höheren Randsteinen über die sogenannten „Ludwig-Teller“ bis hin zu Wassergräben – wobei die letzte Idee ganz offenbar von einem Witzbold stammt.

20

Jahre alt war Pascal Wehrlein,

als er mit seinem Mercedes überraschend das Rennen auf dem Lausitzring gewann. Damit war der gebürtige Sigmaringer der jüngste DTM-Sieger aller Zeiten. Sportchef Toto Wolff beförderte Pascal Wehrlein prompt zum Ersatzfahrer im Mercedes-Formel-1-Team.



DTM-MEISTER SEIT 1984

- 1984 Volker Strycek (D)
- 1985 Per Stureson (S)
- 1986 Kurt Thiim (DK)
- 1987 Eric van de Poele (B)
- 1988 Klaus Ludwig (D)
- 1989 Roberto Ravaglia (I)
- 1990 Hans-Joachim Stuck (D)
- 1991 Frank Biela (D)
- 1992 Klaus Ludwig (D)
- 1993 Nicola Larini (I)
- 1994 Klaus Ludwig (D)
- 1995 Bernd Schneider (D)
- 1996 Manuel Reuter (D)
- 2000 Bernd Schneider (D)

- BMW 635 CSI
- Volvo 240 Turbo
- Rover Vitesse V8
- BMW M3
- Ford Sierra Cosworth
- BMW M3
- Audi V8
- Audi V8
- Mercedes 190 E 2.5-16
- Alfa Romeo 155
- Mercedes C-Klasse
- Mercedes C-Klasse
- Opel Calibra V6
- Mercedes CLK

- 2001 Bernd Schneider (D)
- 2002 Laurent Aiello (F)
- 2003 Bernd Schneider (D)
- 2004 Mattias Ekström (S)
- 2005 Gary Paffett (GB)
- 2006 Bernd Schneider (D)
- 2007 Mattias Ekström (S)
- 2008 Timo Scheider (D)
- 2009 Timo Scheider (D)
- 2010 Paul di Resta (GB)
- 2011 Martin Tomczyk (D)
- 2012 Bruno Spengler (CAN)
- 2013 Mike Rockenfeller (D)
- 2014 Marco Wittmann (D)

- Mercedes CLK
- Abt-Audi TT
- Mercedes CLK
- Audi A4
- Mercedes C-Klasse
- Mercedes C-Klasse
- Audi A4
- Audi A4
- Audi A4
- Mercedes C-Klasse
- Audi A4
- BMW M3
- Audi RS5
- BMW M4

IMPRESSUM

Chefredaktion
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)
Layout Bernd Adam (stellv. Art Director), Jan Messing
Text Claus Mühlberger
Schlussredaktion Schlussredaktion.de
Leitung Geschäftsbereich Automobil
Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stellv.)

Anzeigenleitung Markus Eiberger
Für den Anzeigenteil verantwortlich:
Beate Engelhardt

Herstellung
Stephan Müller

Repro
Otterbach Medien KG GmbH & Co.,
Rastatt

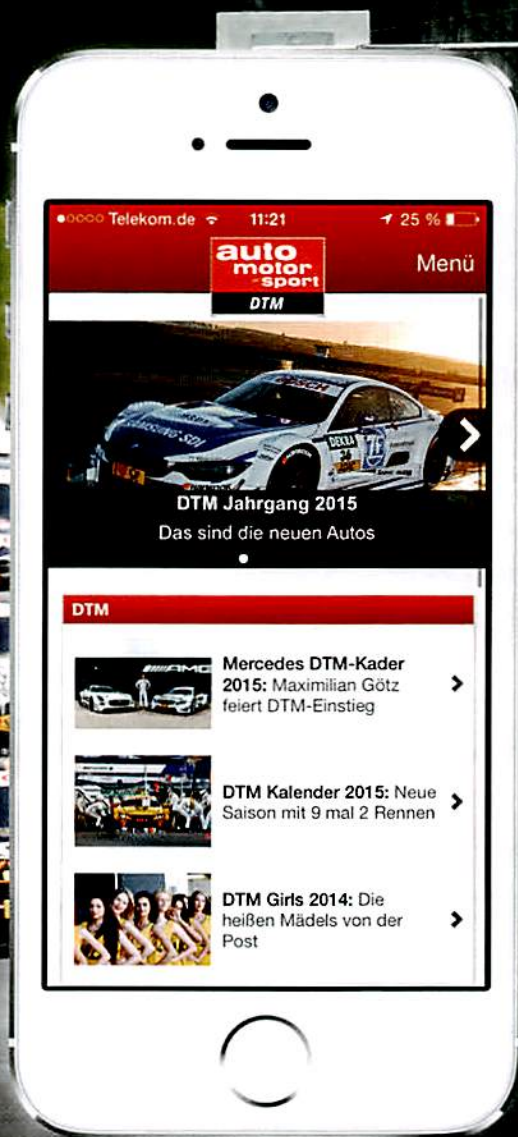
Druck
Krögers Verlagsdruckerei GmbH, Wedel

Anschrift Motor Presse Stuttgart
GmbH & Co. KG, auto motor und sport,
70162 Stuttgart

Das Extra „DTM 2015“ ist eine
Sonderpublikation von
auto motor und sport 10/2015,
sport auto 6/2015
und Motorsport aktuell 19/2015

Alle Rechte vorbehalten
© by Motor Presse Stuttgart

Die App für DTM-Fans!



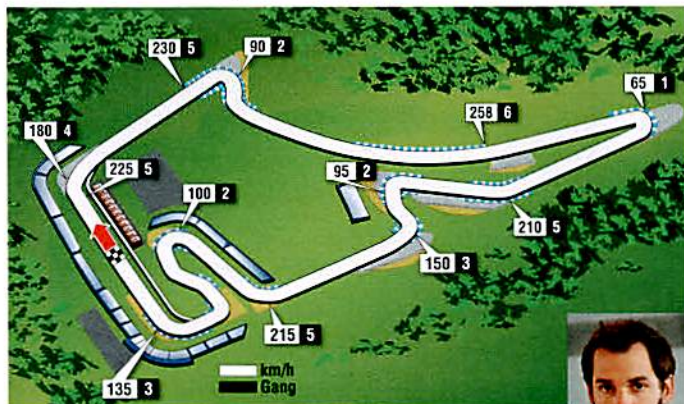
auto motor und sport macht DTM-Fans 2015 noch mobiler. Alle Rennen, alle Fahrer, alle Teams, alle Ergebnisse – ab sofort mit der kostenlosen App für alle gängigen Smartphones.

Jetzt kostenlos downloaden.



Kurvendiskussion

HOCKENHEIM, 2./3. MAI + 17./18. OKT.



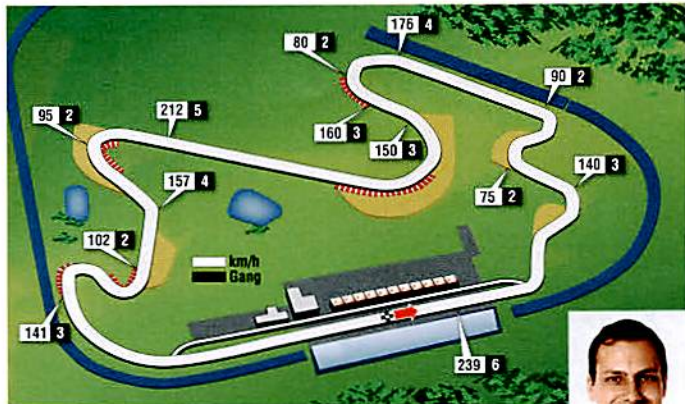
Timo Glock über den Hockenheimring/D

Für uns Fahrer ist Hockenheim eine traumhafte Strecke, geradezu perfekt für ein DTM-Auto. Der Kurs hat einen sehr guten Rhythmus und ist flüssig zu fahren. Ich mag an Hockenheim besonders den ständigen Wechsel zwischen schnellen und langsamen Passagen. Vor allem die Einfahrt ins Motodrom ist einzigartig. Du kommst durch die schnelle Rechtskurve und hast plötzlich die voll

besetzten Tribünen vor dir. Das ist jedes Mal ein tolles Gefühl. Beim Finale 2013 in Hockenheim zu gewinnen und bei Feuerwerk über die Linie zu fahren, war sehr speziell. Schon Runden vorher ging mir alles durch den Kopf, und dann fiel der ganze Druck von mir ab. Das werde ich so schnell nicht vergessen.

- Streckenlänge: 4,574 km
- Sieger 2014: Marco Wittmann (BMW) und Mattias Ekström (Audi)
- Trainingsbestzeiten 2014: Tambay 1.32,272 min und Molina 1.33,316 min

LAUSITZRING, 30./31. MAI



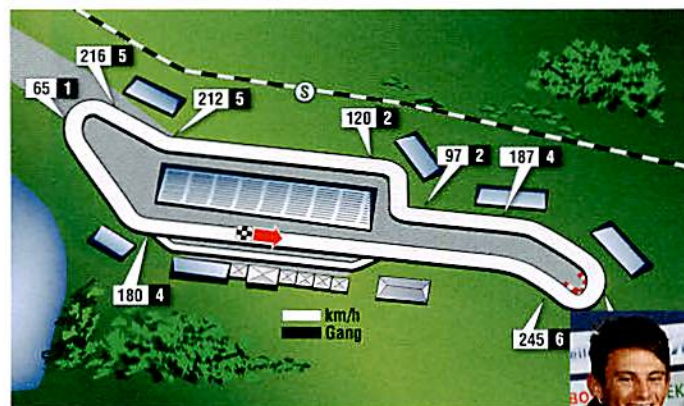
Gary Paffett über den Lausitzring/D

Der Lausitzring ist eine komplexe Strecke, die gegen den Uhrzeigersinn befahren wird. Die Herausforderung auf diesem Kurs ist es, sowohl auf der langen Geraden als auch im winkligen Infield schnell zu sein. Es gibt eine schnelle und viele langsame Kurven, die man recht hart und spät anbremsen muss. Dabei kommt es auf eine gute Traktion und eine passende Abstimmung

der Vorderachse bei niedrigen Geschwindigkeiten an. In der ersten Kehre ist es möglich, ein Überholmanöver zu setzen, wenn der Vordermann innerhalb weniger Sekunden von 250 km/h auf ungefähr 70 km/h herunterbremsen muss. Letztes Jahr konnte ich dort den 20. DTM-Sieg meiner Karriere feiern – eine tolle Erinnerung.

- Streckenlänge: 3,478 km
- Sieger 2014: Pascal Wehrlein (Mercedes)
- Trainingsbestzeit 2014: Pascal Wehrlein (Mercedes) 1.17,547 min

NORISRING, 27./28. JUNI



Marco Wittmann über den Norisring Nürnberg/D

Der Norisring ist mein persönliches Highlight im Kalender, weil es mein Heimrennen ist. Ich wohne nur ein paar Kilometer entfernt in Fürth. Die Atmosphäre an der gesamten Strecke ist einfach fantastisch. Obwohl der Kurs nur aus vier Kurven besteht, ist er ziemlich anspruchsvoll. Denn genau diese vier Kurven entscheiden über Sieg und Niederlage. Du musst sie exakt treffen und

gut herausbeschleunigen, um eine gute Rundenzeit zu erreichen. Der Norisring verzeiht keine Fehler. Du musst das ganze Rennen hochkonzentriert sein. Ein Ausrutscher, schon landest du in der Leitplanke, und alles ist vorbei.

- Streckenlänge: 2,3 km
- Sieger 2014: Robert Wickens (Mercedes)
- Trainingsbestzeit 2014: Robert Wickens (Mercedes) 47,883 s

ZANDVOORT, 11./12. JULI



Timo Scheider über die Strecke von Zandvoort/NL

Zandvoort ist eine sehr selektive Strecke, die alles zu bieten hat, was sich ein Rennfahrer wünscht: technisch anspruchsvolle Kurven, die vom Auto viel mechanischen Grip verlangen, und Highspeed-Passagen, bei denen das Adrenalin hochgeht und man ein Auto mit perfekter Aerodynamik benötigt. Schlüsselstelle ist die Rechts-links-Kombination, bevor es bergauf zur letzten

lang gezogenen Rechtskurve geht. Da kann man sich nach einer bis dahin guten Runde noch alles kaputt machen. Zandvoort ist meine Lieblingsstrecke. Ich stand hier schon viermal auf der Pole-Position, konnte aber noch nie gewinnen. Mit dieser Strecke habe ich definitiv noch eine Rechnung offen.

- Streckenlänge: 4,307 km
- Sieger 2013: Augusto Farfus (BMW)
- Trainingsbestzeit 2013: Marco Wittmann (BMW) 1.32,894 min

real watches **for** real people



Oris Big Crown ProPilot Altimeter
Patentiertes Automatik-Uhrwerk
mit mechanischem Höhenmesser
Matt satiniertes Edelstahlgehäuse
Wasserdicht bis 10 bar/100 m
www.oris.ch

Erhältlich im gehobenen Fachhandel · Tel. 01805 674 792



ORIS
Swiss Made Watches
Since  1904