



BMW Presse-Information

BMW Motorsport.

DTM Presse-Information 2012.



DTM Presse-Information 2012. Inhalt.

Einleitung.	4
Vorwort BMW Motorsport Direktor Jens Marquardt.	4
Zurück in die Zukunft: BMW Motorsport feiert sein DTM-Comeback.	5
Jens Marquardt im Interview.	6
40 Jahre BMW M: der stärkste Buchstabe der Welt.	8
Drei Titel und unzählige Highlights: die BMW DTM-Historie.	9
Erfolgreiches Terrain: DTM Statistik.	11
Champions unter sich: Interview van de Poele, Ravaglia, Tomczyk.	13
BMW M3 DTM.	16
Der neue Herausforderer in der DTM: der BMW M3 DTM.	16
Der BMW M3 DTM im Detail: Technische Daten.	18
Aus eigenem Antrieb: der BMW P66 Motor.	20
Schritt für Schritt: der Weg zum DTM-Comeback.	21
Neue Wege: Sicherheit in der DTM.	23
Sportliche Gene: der BMW M3.	24
An der Spitze des Feldes: das BMW M3 DTM Safety Car.	25



Teams & Fahrer.....	27
BMW Team RMG: Neustart in Niederzissen.	27
Martin Tomczyk: Porträt, Karriere, Interview.....	28
Joey Hand: Porträt, Karriere, Interview.	31
BMW Team Schnitzer: die Erfolgsgeschichte geht weiter.	34
Bruno Spengler: Porträt, Karriere, Interview.....	36
Dirk Werner: Porträt, Karriere, Interview.	38
BMW Team RBM: die Tourenwagen-Experten aus Belgien.	40
Andy Priaulx: Porträt, Karriere, Interview.	42
Augusto Farfus: Porträt, Karriere, Interview.	45
BMW Motorsport Who is who.....	47
DTM-Rennkalender 2012 & Fahrerstimmen.....	49
Come closer: die Marke BMW erleben.	52
Wie zuhause: die BMW Motorsport Hospitalities.	53
Weltweit erfolgreich: das BMW Motorsport Programm 2012.....	54
Gemeinsam stark: die BMW Motorsport Partner.	56
Sportlich erfolgreich: die BMW Tourenwagen-Historie.	61
Presse-Service.....	64



Vorwort BMW Motorsport Direktor Jens Marquardt.

Sehr geehrte Medienvertreter und Motorsport-Freunde,

in der Saison 2012 starten wir erstmals seit beinahe 20 Jahren wieder in der DTM. In den vergangenen Monaten haben wir uns intensiv auf dieses Comeback vorbereitet und freuen uns nun sehr darauf, im direkten Vergleich mit unseren Mitbewerbern im Premiumsegment auf der Rennstrecke anzutreten.

Nicht nur BMW Motorsport feiert seine Rückkehr in die DTM. Dasselbe gilt auch für den stärksten Buchstaben der Welt: M. Gleich in seiner Premierensaison 1987 konnte der BMW M3 mit Eric van de Poele am Steuer den DTM-Titel feiern. Dasselbe gelang Roberto Ravaglia zwei Jahre später. Zuvor hatten bereits in der allerersten DTM-Saison der BMW 635 CSi und Volker Strycek triumphiert.

Dass wir nun mit dem BMW M3 DTM wieder da sind, passt fantastisch zum 40. Geburtstag von BMW M und dem 25. Jubiläum der Rennversion des BMW M3. Die DTM hat sich in den 20 Jahren unserer Abwesenheit erheblich verändert. Unsere Konkurrenten verfügen deshalb über einen großen Erfahrungsvorsprung. Das heißt aber nicht, dass wir ihnen das Feld kampflos überlassen wollen. Wir sehen uns als ambitionierte Neulinge – und wollen jede Chance nutzen, die sich uns bietet.

Ich hoffe, dass Ihnen diese Presse-Information bei Ihrer täglichen Arbeit behilflich ist und freue mich auf die Zusammenarbeit in der DTM-Saison 2012.

Herzliche Grüße

Jens Marquardt



Zurück in die Zukunft: BMW Motorsport feiert sein Comeback in der DTM.

Nach beinahe 20-jähriger Pause kehrt BMW in die DTM zurück und stellt sich mit drei Teams und sechs BMW M3 DTM einer neuen Herausforderung. Bereits zwischen 1984 und 1992 war die Marke werksseitig in dieser Serie engagiert und drückte ihr mit 49 Siegen, 30 Polepositions und drei Fahrertiteln ihren Stempel auf.

Gleich das erste Rennen der DTM gewann ein BMW Pilot: Harald Grohs am Steuer des BMW 635 CSi. Volker Strycek sicherte sich im gleichen Fahrzeug am Saisonende den Titel. Ab 1987 bestimmte der BMW M3 das DTM-Geschehen maßgeblich mit und bescherte Eric van de Poele (1987) sowie Roberto Ravaglia (1989) jeweils den Triumph in der Fahrerwertung.

Ab 2012 tritt BMW an, diese Erfolgsgeschichte fortzuschreiben. „Jeder im Team fiebert unserer ersten DTM-Saison der neuen Ära entgegen“, sagt BMW Motorsport Direktor Jens Marquardt. „Natürlich kann BMW auf eine lange Tradition in der DTM zurückblicken. Aber die Erfolge von früher zählen in der Gegenwart nichts, schon gar nicht angesichts unserer starken Konkurrenten. Dennoch: Mit dem neu entwickelten BMW M3 DTM, drei starken Teams und sechs schnellen Piloten möchten wir schon im ersten Jahr für das eine oder andere Highlight sorgen. Wir werden zur Stelle sein, wenn sich uns die Chance auf ein Top-Ergebnis bietet. Aber wir wissen: Die Konkurrenz hat einen großen Erfahrungsvorsprung, den wir so schnell wie möglich wettmachen wollen.“

Damals wie heute ist das BMW Team Schnitzer unter der Führung von Teamchef Charly Lamm mit von der Partie. Bruno Spengler und Dirk Werner gehen für die Freilassinger Mannschaft an den Start. Für das BMW Team RBM treten der dreimalige Tourenwagen-Weltmeister Andy Priaulx und Augusto Farfus an. Der amtierende DTM-Champion Martin Tomczyk bestreitet die Saison mit Joey Hand an seiner Seite im neu formierten BMW Team RMG. Im BMW M3 DTM haben die sechs Fahrer einen starken Verbündeten. Er wurde von BMW Motorsport neu entwickelt und tritt ab 2012 in die Fußstapfen des legendären M3 der ersten Generation. Seit dem Roll-out im Juli 2011 hat der BMW M3 DTM Tausende Testkilometer absolviert, ehe am 1. März dieses Jahres die Homologation durch den Deutschen Motor Sport Bund (DMSB) erfolgte. Angetrieben wird das Fahrzeug vom BMW P66 Motor. Dieses V8-Aggregat leistet mit den vom Reglement vorgeschriebenen Luftmengenbegrenzern ca. 480 PS.



Jens Marquardt im Interview.

Herr Marquardt, was bedeutet die DTM-Rückkehr für BMW?

Jens Marquardt: „BMW war schon immer eng mit dem Tourenwagensport verbunden – und wird es auch in Zukunft sein. Unsere Erfolgsgeschichte ist eng mit BMW M und der DTM, in der wir schon einmal Siege und Titel gefeiert haben, verbunden. Und deshalb rücken wir den BMW M3 DTM in den Fokus. Man spürt, wie jeder im Unternehmen den elf Saisonveranstaltungen entgegenfiebert.“

Wie anstrengend waren die vergangenen Wochen und Monate für Ihre Mannschaft?

Marquardt: „Hinter uns liegt ein enormer Kraftakt. Ich bin wirklich stolz auf die Leistung aller Beteiligten, sei es bei BMW Motorsport, unseren Teams oder unseren Partnern. Der technische und organisatorische Aufwand, um die Weichen für ein erfolgreiches Comeback in der DTM zu stellen, war immens. Mit dem Auftakt in Hockenheim beginnt nun die nächste Phase unseres Projekts.“

Was können die Fans vom BMW M3 DTM erwarten?

Marquardt: „Im ersten Jahr wird es für uns vor allem darum gehen, unseren Erfahrungsrückstand gegenüber der Konkurrenz durch harte und konsequente Arbeit wettzumachen. Wir haben mit dem BMW M3 DTM ein umfangreiches Test- und Entwicklungsprogramm absolviert und befinden uns auf Spur. Dennoch sind für uns die Rollen klar verteilt: Hier ein ambitionierter und motivierter Rookie, dort zwei etablierte und erfahrene Hersteller. Wir wollen so schnell wie möglich konkurrenzfähig sein.“

Was macht die DTM für ein Unternehmen wie BMW interessant?

Marquardt: „Die DTM bietet packenden Motorsport – und das in einer einzigartigen Atmosphäre. Die Fans stehen im Zentrum. Abseits des Renngeschehens wird ihnen ein tolles Programm geboten. Und davon profitieren auch wir. Die DTM ist eine fantastische Plattform, um die Zuschauer von unseren Automobilen und der Marke BMW zu begeistern. Drei Premiumhersteller im Wettkampf auf der Strecke sind zudem Garanten für Motorsport der Extraklasse.“



Wie lässt sich die BMW Fahrerbesetzung beschreiben?

Marquardt: „Unser Fahreraufgebot bietet einen Mix aus aktueller DTM-Erfahrung auf höchstem Niveau und langjähriger Erfahrung in anderen Tourenwagen- und GT-Meisterschaften. Alle Piloten haben ihre Klasse bereits vielfach unter Beweis gestellt. Auch die Internationalität der Fahrerbesetzung passt perfekt zur Marke BMW.“

Auf welche Veranstaltung freuen Sie sich persönlich besonders?

Marquardt: „Der Saisonauftakt in Hockenheim wird speziell. Auf dieses Rennen haben wir schließlich so lange hingearbeitet. Auch das Showevent im Münchener Olympiastadion wird ein echtes Highlight, wenn wir in Sichtweite der BMW Unternehmenszentrale und der BMW Welt antreten. Wir möchten uns den Fans dort in Bestform präsentieren. Aber das gilt für die anderen Events genauso.“



40 Jahre BMW M: der stärkste Buchstabe der Welt.

BMW M steht für Teamgeist, Innovationskraft und Perfektion – und das bereits seit 40 Jahren. M schlägt die Brücke zwischen den ohnehin schon sportlichen BMW Automobilen und den erfolgreichen BMW Rennfahrzeugen. Kein Wunder also, dass die Wurzeln der in Garching bei München beheimateten Sportwagenmanufaktur im Rennsport zu finden sind.

1972 feierte die BMW Motorsport GmbH, aus der später die BMW M GmbH hervorging, ihre Premiere. Unter der Führung von Jochen Neerpasch nahm das Unternehmen mit dem schnellen BMW 2002 und dem überlegenen BMW 3.0 CSL aus dem Stand eine führende Rolle im internationalen Motorsport ein.

Die Arbeit am ersten eigenständigen Fahrzeug der BMW Motorsport GmbH begann 1976: der BMW M1. In diesem Fahrzeug steckte das gesammelte Rennsport-Know-how von BMW. Mit der Präsentation des BMW M1 im Jahr 1978 begann zugleich das Herz der M Serienfertigung zu schlagen. Der Mittelmotor-Sportwagen mit Reihen-Sechszylinder-Triebwerk war die Hauptfigur in der Procar-Serie, in der sich Formel 1-Piloten im Rahmen der Grand-Prix-Wochenenden harte Duelle lieferten. Da der Rennsport-Einsatz auch ein Serienpendant verlangte, produzierte die BMW M GmbH eine Kleinserie von 445 Exemplaren des damals schnellsten Seriensportwagens aus deutscher Produktion.

Es folgten Erfolgsmodelle wie der BMW 635 CSi und der BMW M5, außerdem stammte auch der Formel-1-Turbomotor, mit dem Nelson Piquet 1983 die Weltmeisterschaft gewann, von den BMW M Entwicklern. 1987 debütierte eine weitere Rennsport-Legende: der BMW M3. Der reinrassige Sportwagen bot den Ingenieuren eine exzellente Basis, um daraus eine Rennversion abzuleiten. Der Rest ist Geschichte: Der BMW M3 wurde zum erfolgreichsten Tourenwagen aller Zeiten setzte sowohl auf der Rennstrecke als auch auf der Straße neue Maßstäbe. Auch seine Nachfahren, wie der BMW M3 GTR oder der aktuelle BMW M3 GT, schrieben die Erfolgsgeschichte des Fahrzeugs bis heute weiter.

Nach 20 Jahren bringen BMW Motorsport und BMW M die Ikone zurück in die DTM. Dort hatten BMW Fahrer mit dem BMW M3 bereits zwischen 1987 und 1992 insgesamt 40 Siege und zwei Titel errungen.



Drei Titel und unzählige Highlights: die BMW DTM-Historie.

1984

Am 11. März 1984 beginnt die Geschichte der DTM mit dem ersten Rennen in Zolder. BMW feiert einen Vierfach-Sieg, Harald Grohs überquert im BMW 635 CSi als Erster die Ziellinie. Beim Finale am Nürburgring ist es jedoch Volker Strycek vom Team Gubin, der mit Rang fünf den ersten Titelgewinn für BMW perfekt macht.

1985

Harald Grohs beendet die zweite DTM-Saison auf Platz drei der Fahrerwertung und ist damit der bestplatzierte BMW Pilot. Er gewinnt am Steuer des BMW 635 CSi erneut in Zolder, Winfried Vogt siegt im BMW 323i beim Flugplatzrennen Main-Finthen.

1986

Sowohl Kurt König als auch Volker Strycek gelingt mit dem BMW 635 CSi der Sprung in die Top-Fünf der Fahrerwertung. König ist es auch, der beim Grenzland-Preis in Zolder den einzigen BMW Sieg des Jahres erringt.

1987

Der BMW M3 feiert sein DTM-Debüt – und ist auf Anhieb das Auto, das es zu schlagen gilt. Harald Grohs, Marc Hessel, Olaf Manthey und Fabien Giroix feiern insgesamt fünf Siege. Den Titel sichert sich aber BMW Pilot Eric van de Poele, der in neun von zehn Rennen punktet.

1988

Markus Oestreich kämpft 1988 im BMW M3 bis zum Saisonende um den Titel, muss sich aber nach dem letzten von 24 Läufen mit Rang vier im Gesamtklassement begnügen.

1989

Mit zwei Siegen in Zolder startet Roberto Ravaglia in die Saison – und steht auch nach dem Finale in Hockenheim ganz oben. Neben dem Italiener (drei Siege) können auch Steve Soper (zwei) und Johnny Cecotto im BMW M3 Rennen gewinnen.



1990

BMW, Audi und Mercedes liefern sich einen packenden Dreikampf. Acht von 22 Laufsiegen gehen an BMW. Dennoch verfehlt Johnny Cecotto als Zweiter knapp den vierten Titel.

1991

Wieder ist Johnny Cecotto als Gesamt-Vierter der bestplatzierte BMW Pilot am Jahresende. Der Rennfahrer aus Venezuela erringt drei Laufsiege, Steve Soper steht sogar vier Mal ganz oben auf dem Treppchen. Auch Joachim Winkelhock trägt sich in Wunstorf in die Siegerliste ein.

1992

Zum vorerst letzten Mal ist BMW werksseitig in der DTM am Start: Wieder belegt Johnny Cecotto als bester BMW Vertreter Rang vier in der Fahrerwertung. Für magische Momente sorgt Roberto Ravaglia beim Finale in Hockenheim am 11. Oktober 1992: Er feiert beim letzten Werkseinsatz des BMW M3 in der DTM zwei Siege.



Erfolgreiches Terrain – DTM-Statistik.

Zwischen 1984 und 1992 war BMW schon einmal werksseitig in der DTM am Start – und prägte die Serie mit seinen Erfolgen entscheidend mit. Wir haben für Sie einige interessanten Daten und Fakten zusammengestellt.

Titel

Volker Strycek (DE, BMW 635 CSi), 1984

Eric van de Poele (BE, BMW M3), 1987

Roberto Ravaglia (IT, BMW M3), 1989

Siege

49

Fünffachsiege

2

Vierfachsiege

2

Dreifachsiege

9

Doppelsiege

15

Erster Sieg

11. März 1984, Zolder (BE)

Harald Grohs (DE, BMW 635 CSi)

Letzter Sieg

11. Oktober 1992, Hockenheim (DE)

Roberto Ravaglia (IT, BMW M3)

BMW Siege pro Rennstrecke

Hockenheim (10)

Zolder (9)



Nürburgring (8)
Norisring (5)
Mainz-Finthen (5)
Diepholz (4)
Brünn (3)
Wunstorf (3)
Avus (2)

Polepositions

30

Schnellste Rennrunden

64

Erfolgreichste Fahrzeuge

BMW M3 (40 Siege/151 Podestplätze)
BMW 635 CSi (6/23)
BMW 323i (3/8)

Erfolgreichste Fahrer (Siege)

Johnny Cecotto (VE, 10)
Steve Soper (GB, 10)
Harald Grohs (DE, 7)
Roberto Ravaglia (IT, 6)
Winfried Vogt (DE, 3)
Joachim Winkelhock (DE, 3)

Erfolgreichste Fahrer (Polepositions)

Harald Grohs (DE, 8)
Roberto Ravaglia (IT, 5)
Johnny Cecotto (VE, 4)
Altfried Heger (DE, 3)
Armin Hahne (DE, 3)

Erfolgreichste Fahrer (schnellste Runden)

Steve Soper (GB, 8)
Joachim Winkelhock (DE, 8)
Harald Grohs (DE, 6)
Johnny Cecotto (VE, 5)
Altfried Heger (DE, 5)
Roberto Ravaglia (IT, 4)



Champions unter sich: Interview mit Eric van de Poele, Roberto Ravaglia und Martin Tomczyk.

Martin Tomczyk war gerade einmal fünf Jahre alt, als Eric van de Poele mit dem BMW M3 in der DTM triumphierte. Zwei Jahre später gewann auch Roberto Ravaglia den begehrten Fahrertitel. Heute ist Tomczyk der amtierende DTM-Champion – und alle drei Piloten fiebern dem Comeback von BMW in dieser Serie entgegen.

Martin, wie fühlt es sich an, in der DTM am Saisonende ganz oben zu stehen?

Martin Tomczyk: „Das ist ein einmaliges Gefühl. Nach vielen harten Rennen, in denen man alles gegeben hat, ist man endlich am Ziel. Ich bin schon seit vielen Jahren in der DTM und habe immer fest daran geglaubt, dass ich den Titel gewinnen kann. Als es dann soweit war, war ich einfach überwältigt. Und: Dieses Gefühl macht süchtig. Deshalb werde ich alles dafür tun, damit ich es mit BMW erneut erleben darf.“

Eric, Ihre Ausgangssituation war eine ganz andere...

Eric van de Poele: „Ja, ich stand 1987 erst am Anfang meiner Profi-Karriere und hatte längst nicht so viel Erfahrung wie Martin. Mein Englisch war richtig schlecht. Alles war neu. Der einzige Ort, an dem ich mich richtig wohl gefühlt habe, war mein BMW M3. Es wurde ein unglaubliches Jahr. Wir hatten nicht unbedingt das schnellste Auto, aber es war sehr zuverlässig und konstant. Ich habe nicht ein Rennen gewonnen, dennoch konnten wir den Titel holen. Das zeigt, wie clever wir diese Saison bestritten haben.“

Roberto, Sie hatten mit dem BMW M3 schon große Erfolge gefeiert, ehe es auch in der DTM klappte. Ein besonderer Moment?

Roberto Ravaglia: „Die DTM ist eine der anspruchsvollsten Tourenwagen-Serien überhaupt. Das ist schon 1989 so gewesen – und hat sich bis heute nicht geändert. Deshalb war es fantastisch, mit dem BMW M3 auch in Deutschland den Titel zu feiern. Es war das erste Jahr für unser BMW M Team Schnitzer. Auf Anhieb standen wir ganz oben. Fantastisch.“



War der BMW M3 damals ein besonderes Auto?

Van de Poele: „Ohne Zweifel. Ich habe mich direkt in den BMW M3 verliebt. Vorher hatte ich schon zahlreiche Rennen in BMW Fahrzeugen bestritten. Aber als dann der M3 kam und ich die Chance hatte, als junger Kerl an der Entwicklung mitzuwirken, habe ich das als ein Privileg empfunden. Ich liebe dieses Auto bis heute.“

Ravaglia: „Ich habe mit diesem Fahrzeug so viele Rennen bestritten und viele Siege und Titel gefeiert. Das schweißt zusammen. Noch heute bin ich sehr glücklich darüber, dass ich beim ersten Test des BMW M3 Rennwagens am Steuer saß. Auch die Abschiedssiege in Hockenheim 1992 sind mir natürlich für immer im Gedächtnis. Mit dem BMW M3 habe ich die schönste Zeit meiner gesamten Laufbahn erlebt.“

All das haben Sie noch vor sich, Martin...

Tomczyk: „Und darauf freue ich mich sehr. Die Erfolgsgeschichte des BMW M3 ist einmalig. Jetzt ist er zurück in der DTM. Ich bin überzeugt, dass wir mit diesem Auto erneut sehr konkurrenzfähig sein werden, so wie Eric und Roberto in den 1980er Jahren. Natürlich hofft man als Rennfahrer, dass dies möglichst schnell der Fall ist. Aber mir ist bewusst, dass wir noch viel Arbeit leisten müssen, um den Erfahrungsvorsprung der Konkurrenz aufzuholen. Ich habe volles Vertrauen in BMW Motorsport und unsere Teams, allen voran natürlich in meine BMW Team RMG Mannschaft.“

Ravaglia: „Das kannst Du auch haben. BMW war im Tourenwagensport immer vorne dabei, ganz gleich in welcher Serie. Das wird auch in der DTM auf kurz oder lang so sein. Allerdings muss man einen Schritt nach dem nächsten machen. Der erste Sieg des BMW M3 seit meinem Doppelerfolg 1992 wird schon früh genug kommen.“

Wie hat sich die DTM verändert?

Van de Poele: „Die Serie hat sich von Jahr zu Jahr weiterentwickelt und verlangt Fahrern und Teams alles ab. Ich weiß noch, wie ich an einem Wochenende parallel das DTM-Rennen in Wunstorf und das 24-Stunden-Rennen in Spa-Francorchamps bestritten habe. Wir sind mit dem Helikopter hin und her geflogen. In Spa habe ich gewonnen. Trotzdem würde es das heute wohl nicht mehr geben.“

Tomczyk: „Ja, man muss heute als Fahrer in der DTM voll fokussiert sein, sonst hat man keine Chance. Das beginnt schon bei der Saisonvorbereitung und zieht sich dann durch das ganze Jahr. Ein Doppelstart bei einem 24-Stunden-Rennen wäre wohl in der Tat nicht mehr so einfach.“



Was trauen Sie BMW beim Comeback zu?

Van de Poele: „Ich schätze BMW immer hoch ein. Natürlich ist der Wettbewerb stark. Aber ich weiß, wie hart bei BMW Motorsport und den Teams gearbeitet wird. Deshalb glaube ich auch daran, dass es vielleicht schon im ersten Jahr mit einem Sieg klappen könnte.“

Ravaglia: „Ich denke, die DTM-Fans werden von der Rückkehr des BMW M3 so oder so begeistert sein. Nicht nur, weil es ein fantastisches Auto ist, sondern weil die Serie durch das BMW Comeback noch viel spannender wird.“

Tomczyk: „Ja, davon ist auszugehen. Jeder bei uns spürt, wie sehr sich die Fans auf die neue Saison freuen. Und das ist bei uns Fahrern natürlich nicht anders. Es wird ein großartiges Jahr für die DTM.“



Der neue Herausforderer in der DTM: der BMW M3 DTM.

Die Ingenieure von BMW Motorsport standen vor einer spannenden und zugleich ungewohnten Aufgabe, als 2010 die Konzeptphase für den BMW M3 DTM begann. Es galt nicht nur, die Entwicklung des Fahrzeugs für das DTM-Comeback von BMW zu beginnen und sich auf den Wettbewerb mit DTM-erfahrenen Konkurrenten vorzubereiten.

Parallel wurde mit den weiteren in dieser Serie vertretenen Herstellern ein zukunftssträchtiges technisches Reglement entworfen. Knapp zwei Jahre später lässt sich bilanzieren: Beides ist eindrucksvoll gelungen. Das neue Regelwerk der DTM zielt auf Sicherheit, Chancengleichheit und Kosteneffizienz ab. Gleichzeitig ist gewährleistet, dass sich die Marken durch kreative technische Lösungen Performance-Vorteile erarbeiten können und die Fahrzeuge ihren individuellen Charakter behalten.

Der BMW M3 DTM ist das Produkt der monatelangen und intensiven Entwicklungsarbeit von BMW Motorsport, im engen Schulterschluss mit den Kollegen bei der BMW M GmbH und aus der BMW Serienentwicklung. Tausende CAD-Zeichnungen fertigten die Ingenieure an, simulierten die Tragfähigkeit unzähliger Ideen und Innovationen, testeten Motor und Fahrzeug auf dem Prüfstand, im Windkanal und auf der Strecke. Die Homologation des BMW M3 DTM durch den Deutschen Motor Sport Bund (DMSB) am 1. März 2012 war ein Meilenstein, auf den gezielt hingearbeitet wurde. Seit diesem Termin ist die Weiterentwicklung des Fahrzeugs vom Reglement limitiert.

Umso wichtiger war es für die BMW Motorsport Ingenieure, die Freiräume in der Entwicklung zu nutzen und ihre Klasse und das technologische Know-how der BMW Group bestmöglich ins Fahrzeugdesign einzubringen. So ist der BMW P66 Motor eine Neukonstruktion. Bei der Auslegung und Geometrie des Fahrwerks hatten die Experten weitestgehend freie Hand.

Auch an der Aerodynamik des BMW M3 DTM wurde in den vom Reglement definierten Bereichen akribisch gefeilt. Jeder noch so kleine Vorteil zählt – und kann bei den elf Saisonveranstaltungen 2012 den Ausschlag geben. Deshalb musste sich der BMW M3 DTM im Windkanal des Aerodynamischen Versuchszentrums (AVZ) der BMW Group, dem so genannten „Aero Lab“, bewähren. Erst als Modell im Maßstab 1:2, dann bei 1:1-Versuchen. Vom 7-Stempel-Fahrdynamik-Prüfstand über modernste Versuchs- und Simulationsmethoden im BMW Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) bis hin zur Kompetenz der BMW High-



Tech-Gießerei in Landshut: Der Austausch von Ideen, Konzepten und Methoden zwischen BMW Motorsport und den Ingenieuren aus der Serienentwicklung verlief in den vergangenen Monaten in beide Richtungen.

Über 50 der insgesamt über 4.000 Teile, aus denen sich der BMW M3 DTM zusammensetzt, sind Einheitskomponenten, die in allen in allen DTM-Fahrzeugen der Generation 2012 zum Einsatz kommen. Eines davon ist das Kohlefaser-Monocoque, das in punkto Sicherheit im Motorsport neue Maßstäbe setzt. Mit integriertem Tank und seinem Stahlüberrollkäfig sowie zusätzlichen Crashelementen schützt es den Fahrer im Falle eines Unfalls wirkungsvoll.

Auch Bauteile wie Getriebe, Kupplung, Dämpfer und Heckflügel sind ab dieser Saison in allen DTM-Rennwagen baugleich. So war sichergestellt, dass die Entwicklungskosten im Rahmen bleiben. Mit 40 Siegen hat der BMW M3 seine Leistungsfähigkeit in der DTM bereits in den 1980er und 1990er Jahren unter Beweis gestellt. Der BMW M3 DTM bringt alles mit, um die Fans von BMW M auch 2012 und darüber hinaus zu begeistern.



Der BMW M3 DTM im Detail: Technische Daten.

Chassis

CFK- Monocoque mit integrierter Tank und Stahlüberrollstruktur; CFK- Crashelemente seitlich; CFK- Crashelemente vorne und hinten

Länge/Breite/Höhe

4.775 mm/1.950 mm/ca. 1.200 mm

Tankinhalt

120 Liter

Basisgewicht (inkl. Fahrer)

1.100 kg

Motor

90° V8-Saugmotor, 4 Ventile pro Zylinder, reglementbedingte Luftmengenbegrenzung auf 2 x 28,0mm

Hubraum

4.000 ccm

Leistung

ca. 480 PS (mit Luftmengenbegrenzer per Reglement)

Max. Drehmoment

ca. 500 Nm

Motorsteuerung

Motorelektronik Bosch MS 5.1, ohne Sicherungen, zentrales Display

Getriebe

sequenzielles 6-Gang-Sportgetriebe, mit pneumatischer Betätigung über Schaltwippen am Lenkrad; 4-Scheiben-ZF Sachs-CFK-Kupplung; einstellbares Lamellen-Sperrdifferenzial



Vorderachse/Hinterachse

Doppelquerlenker-Achse mit Druckstreben und 6-fach verstellbaren Stoßdämpfern; H&R Schraubenfedern

Bremsen

hydraulische Zweikreisbremsanlage; Monoblock-Bremssättel aus Leichtmetall; innenbelüftete Kohlefaser-Bremsscheiben vorne und hinten; Bremskraftverteilung vom Fahrer stufenlos einstellbar; elektromagnetisches Startventil

Räder

Schmiedefelgen aus Aluminium; 18" x 12" vorn, 18" x 13" hinten

Reifen

Hankook; vorne: 300-680-18, hinten: 320-710-18



Aus eigenem Antrieb: der BMW P66 Motor.

Die Entwicklung des BMW P66 Motors startete für die Ingenieure von BMW Motorsport buchstäblich mit einem leeren Blatt Papier. Das erste Grobkonzept des neuen V8-Aggregats für die Rückkehr von BMW in die DTM war vergleichsweise schnell erstellt. Vorgaben aus dem technischen Reglement, wie etwa der Einsatz von zwei Luftmengenbegrenzern mit je 28 Millimeter Durchmesser, ließen rasch auf die zu erwartenden Umdrehungszahlen schließen.

Anschließend konnten die Konstrukteure Eckdaten wie die Beschaffenheit der Ansaugtrichter oder der Auspuffanlage ableiten. Nach einem intensiven Abstimmungsprozess mit den Fahrzeugingenieuren begann für die Motorenexperten schließlich die deutlich aufwändigere Detailarbeit.

Schritt für Schritt entwickelten sie das optimale Konzept. Bei jedem neuen Entwurf entstand eine neue Vorabstückliste mit allen Bauteilen des Motors. In seiner finalen Spezifikation sind dies beim BMW V8 knapp 800 verschiedene Komponenten. Insgesamt besteht der Motor aus ca. 3.900 Einzelteilen.

Beim Design des neuen DTM-Antriebs machte sich BMW Motorsport das technologische Know-how der BMW Group gleich in vielerlei Hinsicht zu Nutze. Die an das BMW Werk Landshut angeschlossene High-Tech-Gießerei steuerte die großen Gussteile wie Zylinderkopf und Kurbelgehäuse bei. Die Bearbeitung der Gussteile, ihre Beschichtung sowie die nötige Wärmebehandlung erfolgten bei den entsprechenden Fachabteilungen in München. So war der BMW P66 Motor am 25. Mai 2011 bereit für seinen ersten Einsatz auf dem Prüfstand, den er mit Bravour bestand.

Unzählige Härtetests folgten, nicht nur im Versuchslabor, sondern bald darauf auch erfolgreich im BMW M3 DTM auf der Rennstrecke. Der V8 bringt es mit Luftmengenbegrenzer auf circa 480 PS und ist das kraftvolle Herz des neuen BMW M3 für die DTM. Er ist Sprinter und Dauerläufer zugleich. Jedem BMW Team mit jeweils zwei Autos stehen lediglich drei Motoren für die gesamte Saison zur Verfügung.

Die Kraftübertragung erfolgt über ein sequenzielles Sechs-Gang-Sportgetriebe mit pneumatischer Betätigung via Schaltwippen am Lenkrad. Es verfügt über elf mögliche Vorgelege-Übersetzungen, mit denen die Ingenieure und Fahrer beim Set-up auf die jeweilige Strecke und die Motorencharakteristik reagieren können.



Schritt für Schritt: der Weg zum DTM-Comeback.

- 29. April 2010** BMW gibt bekannt, dass der Vorstand eine positive Grundsatzentscheidung für ein DTM-Engagement getroffen hat. BMW Motorsport leitet erste technische Vorbereitungen in die Wege.
- 15. Oktober 2010** Das BMW Comeback in der DTM ist endgültig perfekt. Die Entwicklung des BMW M3 DTM gewinnt an Fahrt.
- 10. März 2011** BMW Team Schnitzer, BMW Team RBM und BMW Team RMG werden als Einsatzmannschaften bekanntgegeben.
- 25. Mai 2011** Erster Prüfstandslauf des neuen BMW P66 Motors.
- 1. Juli 2011** Jens Marquardt tritt das Amt des BMW Motorsport Direktors an.
- 4. Juli 2011** Roll-out des BMW M3 DTM in Aschheim (DE). Augusto Farfus sitzt am Steuer.
- 6./7. Juli 2011** Der BMW M3 DTM absolviert in Oschersleben (DE) sein erstes Testprogramm.
- 15. Juli 2011** Das BMW M3 DTM Concept Car wird in der BMW Welt vorgestellt und Andy Priaulx sowie Augusto Farfus als Fahrer bestätigt.
- 12./13. September 2011** Erster gemeinsamer Test aller 2012 in der DTM vertretenen Hersteller auf dem Lausitzring (DE).
- 23. Oktober 2011** Der BMW M Performance Zubehör M3 DTM geht beim Saisonfinale in Hockenheim (DE) für Demorunden auf die Strecke.
- 26. Oktober 2011** Bruno Spengler wird als dritter Fahrer bestätigt.



23. November 2011
BMW.

DTM-Champion Martin Tomczyk wechselt zu

15. Dezember 2011

Joey Hand wird als fünfter BMW Pilot bestätigt und bestreitet als erster US-Amerikaner eine komplette DTM-Saison.

13. Januar 2012

Dirk Werner komplettiert als sechster Pilot das Fahreraufgebot von BMW in der DTM-Saison 2012.

3. Februar 2012

Die Fahrer-Team-Zuordnung steht fest: Spengler/Werner fahren für das BMW Team Schnitzer, Priaulx/Farfus vertreten die Farben des BMW Team RBM. Im BMW Team RMG starten Tomczyk/Hand.

6. Februar 2012

Marco Wittmann wird als Test- und Entwicklungsfahrer bestätigt.

1. März 2012

BMW Motorsport übergibt die Unterlagen zur Homologation des BMW M3 DTM an den Deutschen Motor Sport Bund (DMSB). Ab jetzt dürfen wesentliche Bereiche des Autos nicht mehr verändert werden.

22. April 2012

Die Ruhe vor dem Sturm: BMW und die DTM präsentieren sich in Wiesbaden den Fans.

29. April 2012

Zum ersten Mal seit fast 20 Jahren steht BMW beim DTM-Saisonauftritt wieder in der Startaufstellung. Eine neue Ära beginnt.



Neue Wege: Sicherheit in der DTM.

Im Motorsport steht die Performance über allem – mit nur einer Ausnahme. Sämtliche Spielräume werden ausgereizt, und jedes Bauteil ist darauf ausgelegt, das Auto schneller zu machen. Wer sich einmal einen Vorteil erarbeitet hat, der tut alles, um ihn zu behalten. Diese Regel haben die in der DTM vertretenen Hersteller gründlich auf den Kopf gestellt, als sie gemeinsam das neue technische Reglement entwickelt haben. Für die Sicherheit ihrer Fahrer rückt der eigene Vorteil in den Hintergrund.

Im Zentrum des neuen Sicherheitskonzepts steht das aus Kohlefaser gefertigte Monocoque. In Kombination mit einem Überrollkäfig aus hochfestem Stahl schützt es die Piloten im BMW M3 DTM und den weiteren DTM-Fahrzeugen wirkungsvoll vor den Folgen eines Unfalls. Insbesondere das Risiko für Verletzungen im Kopf- und Brustbereich konnte damit signifikant verringert werden. Neu ist auch die Gestaltung der Crashstrukturen, die ebenfalls aus Kohlefaser bestehen. Nicht nur vor und hinter der Fahrer-Sicherheitszelle verrichten die sechs so genannten „Crasher“ ihren Dienst. Erstmals kommen sie im Tourenwagensport auch an den Seitenwänden der Fahrzeuge zum Einsatz. Bei den Crashtests haben all diese Sicherheitsvorkehrungen ihre Effizienz eindrucksvoll bewiesen: Im Aufpralltest halten die Seitenwände des BMW M3 DTM einem Gewicht von 36 Tonnen stand.

Bei der Entwicklung des neuen Konzepts haben BMW Motorsport, die weiteren Hersteller und der Deutsche Motor Sport Bund (DMSB) eng mit dem FIA-Institut für Motorsport-Sicherheit zusammengearbeitet. Das Ergebnis sind die höchsten Sicherheitsstandards im weltweiten Tourenwagensport.

Der Fahrersitz ist in das Monocoque integriert. Hinzu kommen weitere Crash-Absorber im Cockpit, die den Kopf des Piloten zusätzlich zum Helm effizient schützen. Der 120 Liter fassende Tank der DTM-Autos ist ein fester Bestandteil des Monocoques und vollständig von Kohlefaser umgeben. Die Gefahr, dass er bei einem Unfall beschädigt wird, aufreißt und sich der Kraftstoff entzündet, sinkt auf ein Minimum.

Damit der Fahrer im Falle eines Unfalls noch schneller und einfacher befreit werden kann, verfügt der BMW M3 DTM über großzügige Einstiegsöffnungen auf der Fahrerseite. Auch über die Beifahrerseite lässt sich der Pilot deutlich leichter erreichen als es noch bei den bisherigen DTM-Autos der Fall war.



Sportliche Gene: der BMW M3.

Es ist eines der erfolgreichsten Kapitel im Automobilbau und im internationalen Motorsport: die Geschichte des BMW M3. Im Jahr 2010 feierten BMW und die BMW M GmbH den 25. Geburtstag dieses Modells. In diesem Zeitraum entstanden vier Generationen des BMW M3, jede auf ihre Art einzigartig und legendär.

Begonnen hat die Erfolgsgeschichte 1986 mit dem ersten BMW M3 auf Basis des damaligen BMW 3er. Der reinrassige Sportwagen überzeugte vom Start weg nicht nur Motorsportler und Fachleute, sondern auch Autofans in aller Welt. Mit seinen Spoilern und den markanten Kotflügelverbreiterungen sorgte er bereits im Stand für Aufsehen. Auch wenn die Straßenversion die absolute Alltagstauglichkeit eines modernen Automobils aufwies – die wahre Heimat des BMW M3 war die Rennstrecke. Angetrieben von einem Vierzylinder-Motor mit Vierventiltechnik, fuhr der BMW M3 einen Sieg nach dem anderen ein – allein 40 Mal in der DTM.

1992 erschien die zweite Generation des BMW M3. Äußerlich kam das Coupé ohne großes Spoilerwerk oder markante Kotflügelverbreiterungen aus, dafür brodelte es unter der Motorhaube. Denn erstmalig verrichtete in einem BMW M3 ein Sechszylinder-Motor seinen Dienst. Ende 2000 kam die dritte Version des BMW M3 auf den Markt und bestach durch überragende Leistung, außergewöhnliche Fahrqualitäten und ein eigenständiges Design, das sie von anderen Modellen der BMW 3er Reihe abhob.

2007 feierte schließlich der bis dato jüngste BMW M3 seine Premiere. Auf ihm basierte schon der BMW M3 GT, der zahlreiche GT-Titel und Triumphe bei Langstreckenrennen einfahren konnte. Auch das Design des BMW M3 DTM orientiert sich am BMW M3 der vierten Generation.



An der Spitze des Feldes: das BMW M3 DTM Safety Car.

Auch als Safety Car wird 2012 ein BMW M3 in der DTM zu sehen sein. Für die Einsätze als Führungsfahrzeug an mehreren Rennwochenenden im Verlauf der Saison 2012 haben die Techniker der BMW GmbH den Ausnahmesportler BMW M3 GTS in vielen Bereichen modifiziert.

Unter anderem kamen dabei zahlreiche Produkte aus dem neuen BMW M Performance Zubehör Angebot zum Einsatz. Die spektakulärsten Veränderungen sind die Safety-Car-typische orangene Leuchteinheit auf dem Dach des Fahrzeugs und die eingeschraubte Stahlrohr-Sicherheitszelle.

Das BMW M3 DTM Safety Car im Überblick.

Chassis

Karosserie: BMW M3 GTS mit 6-Punkt-Gurtaufnahmen/Käfigaufnahmen
Überrollbügel: ab B-Säule, verschraubt

Motor/Getriebe

Bauart: V8
Hubraum: 4.361 ccm
Leistung: 331/450 kW/PS bei 8.300 U/min
Technologie: Hochdrehzahlkonzept mit Einzeldrosselklappen, Doppel-Vanos, dynamikoptimierte Ölversorgung und Ionenstrom-Klopfregelung
Getriebe: 7-Gang M Doppelkupplungsgetriebe mit Drivelogic

Fahrwerk/Räder/Reifen

Fahrwerk: HAT starr verschraubt, Gewinde-Fahrwerk, Zug/Druck einstellbar
Bremsanlage: Festsattelbremsanlage mit Stahlflex-Bremsschläuchen
Räder/Reifen: 19" Competition Räder und Stehbolzen, Reifen 255/35 u. 285/30

Interieur

Sitz: Recaro Schalensitz
Lenkrad: BMW M Performance Zubehör



Gurt: 3-Punkt und 6-Punkt-Gurt

Exterieur

Gurney: BMW M Performance Zubehör
Flaps: BMW M Performance Zubehör
Motorhaube: CFK mit Entlüftungsöffnungen
Außenspiegel: BMW M Performance Zubehör
Außenfarbe: Alpin weiß uni

Spezielle Umbauten

Dach-Leuchteinheit, eigene BMW M3 DTM Safety Car Beklebung



BMW Team RMG: Neustart in Niederrissen.

Das Team von Stefan Reinhold, das beim Comeback von BMW in der DTM ab 2012 an den Start geht, mag ein Neuling sein – die Mannschaft ist es keineswegs. Vielmehr sind das individuelle Know-how und der punktgenaue Einsatz der Fähigkeiten jedes Einzelnen die großen Stärken vom BMW Team RMG

Fast alle Teammitglieder haben Erfahrungen aus mehreren Motorsportbereichen. Sie sind es gewohnt, auf höchstem Niveau zu arbeiten. Klare Kommunikation, das optimale Nutzen von Erfahrung und Ressourcen sowie ein kompromissloser Einsatz sind dem Teamchef besonders wichtig. Die Teamstruktur entstand auf einem leeren Blatt Papier. Reinhold nahm sich Zeit, um die individuellen Stärken seiner Crew zu analysieren und baute das Team auf dieser Basis Schritt für Schritt auf.

„Das Personal stammt aus allen Bereichen des professionellen Motorsports“, erklärt Reinhold. „Aus dem GT-Sport und der Rallye-WM genauso wie aus der DTM und der Formel 1. Unser Kapital sind eindeutig die Menschen in unserem Team.“

Reinhold selbst sammelte unter anderem in der Formel 1 und im GT-Sport Motorsport-Erfahrungen und hatte schon lange mit dem Gedanken gespielt, ein eigenes Rennteam auf die Beine zu stellen. Mit der Bekanntgabe von BMW, in die DTM zurückzukehren, nahm diese Idee Form an, und die Konzeption begann. Nun ist die Aufbauphase abgeschlossen. Jeder im Team fiebert den elf DTM-Rennen entgegen, um sich endlich im direkten Duell mit der Konkurrenz messen zu können.

„Bei uns ist von der Unterlegscheibe bis zum Sattelaufleger alles neu“, meint Reinhold. „Das sehe ich jedoch keineswegs als Nachteil. Wir sind sehr motiviert, es mit den etablierten DTM-Teams aufzunehmen und gemeinsam mit unserem Partner BMW so rasch wie möglich konkurrenzfähig zu sein.“



Martin Tomczyk: Porträt, Karriere, Interview.

Startnummer:	1
Geburtstag/-ort:	7. Dezember 1981 in Rosenheim (DE)
Wohnort:	Basel (CH)
Website:	www.tomczyk.com
Twitter:	@MartinTomczyk
Facebook:	MartinTomczyk

Erfolgreiche Rennfahrer brauchen Biss. So wie Martin Tomczyk. Seit 2001 fährt er in der DTM – und hat immer an sich geglaubt. An seine Klasse, sein Talent, seine Chance auf den Titel. 2011 war er am Ziel – aber sein Erfolgshunger ist noch lange nicht gestillt. Kaum ein Fahrer kennt die DTM so gut wie Tomczyk. Jede Strecke könnte sein Wohnzimmer sein. Und das Beste: 2012 beißt der Champion für BMW.

Nur zwei der aktuellen DTM-Piloten haben mehr Läufe bestritten als der Rennfahrer aus Rosenheim. Im vergangenen Jahr erreichte er im elften Anlauf sein großes Ziel: den Fahrertitel in der DTM. Im Saisonverlauf hatte Tomczyk drei Siege und acht Podestplätze gefeiert.

Nach diesem Erfolg suchte der Routinier, der in der Schweiz lebt, eine neue Herausforderung – und fand sie bei BMW Motorsport. 2012 wird er für das BMW Team RMG in der DTM antreten. „Es ist schön, ein Teil dieses Projekts zu sein und dazuzugehören, wenn es nun für BMW heißt, nach so langer Zeit in die DTM zurückzukehren“, meint Tomczyk.

Meilensteine.

ab 1992	Kartsport
1998	2. Platz BMW ADAC Formel Junior Cup
1999	1. Platz Portugiesische Formel ADAC
2000	12. Platz Deutsche Formel-3-Meisterschaft
2001	13. Platz DTM
2002	9. Platz DTM
2003	16. Platz DTM
2004	5. Platz DTM
2005	13. Platz DTM
2006	4. Platz DTM



2007	3. Platz DTM
2008	7. Platz DTM
2009	6. Platz DTM
2010	8. Platz DTM
2011	1. Platz DTM

Interview.

Martin, so mancher Sportler verliert seinen Biss, wenn er einmal sein großes Ziel erreicht hat. Besteht diese Gefahr bei Ihnen als DTM-Champion auch?

Martin Tomczyk: „Definitiv nicht. Gerade das vergangene Jahr hat gezeigt, dass ich mir meinen Kampfgeist immer bewahrt habe. Deshalb habe ich auch den Titel gewonnen. Jetzt für BMW anzutreten, hat für einen weiteren Motivationsschub gesorgt. Ich kann meine langjährige Erfahrung einbringen und daran mitwirken, damit wir schnellstmöglich nach vorne kommen. Das hat in der Vorbereitung sehr gut funktioniert.“

Viele ihre alten Weggefährten wollen Ihnen dieses Jahr den Titel streitig machen. Gefallen Sie sich in der Rolle des Gejagten?

Tomczyk: „Ja, es ist ein gutes Gefühl und ein besonderer Ansporn, als Champion in die Saison zu gehen. 2011 war ich noch der Jäger. Jetzt wollen mir alle die Nummer 1 wieder abnehmen. Das ist eine spannende Situation. Ich werde alles dafür tun, es meinen Konkurrenten so schwer wie möglich zu machen.“

Fühlen Sie einen höheren Druck als in den vergangenen Jahren?

Tomczyk: „Druck habe ich mir immer selbst am meisten gemacht. Allerdings kommt es darauf an, richtig damit umzugehen und sich nicht verrückt machen zu lassen. Ich gehe meine neue Aufgabe mit viel Rückenwind und rundum positiv an. Jeder bei BMW und bei den Teams gibt Vollgas. Und das gilt auch für die Fahrer. Einen besonderen Druck auf meinen Schultern spüre ich nicht. Wir wollen alle unbedingt erfolgreich sein.“

Wenn Sie auf Ihre Karriere zurückblicken, welches Rennen war Ihr bisher stärkstes in der DTM?

Tomczyk: „Spontan denke ich an meinen ersten Sieg 2006 in Barcelona. Den ersten Sieg vergisst man als Rennfahrer nie, das ist etwas ganz Besonderes. Von daher steht dieser Lauf ganz oben auf der Rangliste.“



Nicht nur BMW Motorsport, sondern auch die BMW Fans kehren zurück in die DTM. Freuen Sie sich auf die Unterstützung?

Tomczyk: „Ich freue mich riesig. Der große Zuschauerandrang bei den Rennen ist eine der Besonderheiten der DTM und prägt ihr fantastisches Flair. Für uns Fahrer ist das natürlich eine tolle Anerkennung. Am liebsten wäre mir, wenn die BMW Fans genauso zahlreich erscheinen würden wie zu den legendären Zeiten in den 1980er und 1990er Jahren. Ich gehe davon aus, das sie uns bei jedem Rennen enorm unterstützen werden.“



Joey Hand: Porträt, Karriere, Interview.

Startnummer:	2
Geburtstag/-ort:	10. Februar 1979 in Sacramento (US)
Wohnort:	Sacramento (US)
Familienstand:	Verheiratet, zwei Kinder
Website:	www.joeyhandracing.com
Twitter:	@joeyhandracing
Facebook:	Joey Hand & Joey Hand Racing Fan Page

In den USA hat es Joey Hand bereits an die Spitze geschafft. Wie bei seinem Triumph beim 24-Stunden-Rennen von Daytona oder dem Titelgewinn in der GT-Klasse der American Le Mans Series 2011. Jetzt will er auch Europa im Sturm erobern. Als erster US-Amerikaner tritt Hand in der DTM an. Es macht ihn stolz, sein Land in dieser Tourenwagenserie zu vertreten. Er kommt mit Rückenwind: 2011 war die erfolgreichste Saison seiner Karriere. Bis jetzt.

BMW und Hand verbindet eine langjährige Partnerschaft, die 2012 gleich auf mehreren Bühnen ihre Fortsetzung findet. Er startet sowohl für das BMW Team RMG in der DTM als auch für das BMW Team RLL in der American Le Mans Series, in der er sich 2011 gemeinsam mit Dirk Müller den GT-Fahrtitel sichern konnte. Mit dem erneuten Sieg in der GT-Klasse beim 12-Stunden-Rennen von Sebring (US) begann die Saison mit dem BMW M3 GT im März bereits mit einem Triumph.

In der vergangenen Saison gewann Hand nicht nur den ALMS GT-Fahrtitel, sondern in einem BMW Riley auch das 24-Stunden-Rennen von Daytona. Jetzt freut er sich auf eine DTM-Saison, in der das Auto anders als bei Langstreckenrennen ganz auf ihn abgestimmt ist. „Dieses Jahr heißt es für mich: Keine Kompromisse. Als ich den BMW M3 DTM zum ersten Mal gesehen habe, dachte ich: Den musst Du fahren.“ Hand startet 2012 gemeinsam mit Martin Tomczyk für das BMW Team RMG

Meilensteine.

ab 1995	Kartsport
1998	4. Platz Formel Mazda Pro Series
1999	1. Platz Formel Mazda Pro Series
2000	Gewinner Team USA Scholarship



2001	3. Platz Toyota Atlantic Championship
2002	Toyota Atlantic Championship, Gewinner Gilles Villeneuve Award
2003	7. Platz Toyota Atlantic Championship
2004	8. Platz Grand-Am GT-Series
2005	5. Platz Grand-Am GT-Series
2006	6. Platz GT2-Klasse American Le Mans Series
2009	American Le Mans Series
2010	7. Platz American Le Mans Series
2011	1. Platz GT-Klasse American Le Mans Series 1. Platz 24h-Rennen Daytona 1. Platz GT-Klasse 12h-Rennen Sebring

Interview.

Joey, Sie sind der erste US-Amerikaner, der eine komplette DTM-Saison bestreitet. Welche Bedeutung hat das für Sie?

Joey Hand: „Das ist wirklich eine große Sache für mich und weckt patriotische Gefühle in mir. Schon als Kind fand ich es klasse, die amerikanische Flagge auf einem Helm zu sehen. Viele Leute kommen zuhause auf mich zu und geben mir gewissermaßen den Auftrag, für die USA zu siegen. Viele Fans in den USA werden die Rennen verfolgen und mir die Daumen drücken. Das erfüllt mich mit viel Stolz.“

War die vergangene Saison die beste ihrer Karriere?

Hand: „2011 hat wirklich alles gepasst. Das Rennen in Daytona war der Auftakt zu einer richtigen Siegesserie, die am Jahresende im Titelgewinn in der American Le Mans Series gipfelte. Ich bin für fantastische Teams wie Chip Ganassi Racing, BMW Team RLL und BMW Team Schnitzer gefahren. 2012 kommt das BMW Team RMG dazu. Auch das ist eine tolle Mannschaft, die mich von Beginn an super aufgenommen hat. Mit dem Sieg in Sebring hat auch diese Saison exzellent begonnen. So soll es weitergehen.“

Müssen Sie sich erst daran gewöhnen, den BMW M3 DTM ganz für sich allein zu haben?

Hand: „Natürlich ist das zunächst eine Umstellung, aber im Grunde kehre ich zu meinen Anfängen im Formelsport zurück. Es ist ein großartiges Gefühl, das Auto ganz nach meinen Wünschen abstimmen zu können. Mit einem Teamkollegen zu fahren, erfordert immer einen Kompromiss, mit dem beide gut leben können. In der DTM kann ich ist das anders. Auch darauf freue ich mich sehr.“



Sie starten parallel in der ALMS und in der DTM. Das bedeutet viel Zeit im Flugzeug...

Hand: „Ja, aber daran bin ich gewöhnt. Ich bin in meiner gesamten Karriere immer sehr viele Rennen gefahren. Durchschnittlich waren es 25 bis 30 Rennen pro Saison, überwiegend in den USA. Aber auch da musste ich natürlich mit dem Flugzeug reisen. Deshalb ändert sich für mich nicht viel. Ich bin immer sehr gerne unterwegs, auch wenn ich natürlich wie jeder Vater meine Familie vermisse. Aber in diesem Jahr wird mich meine Frau hoffentlich häufig zu den Rennen begleiten.“



BMW Team Schnitzer: die Erfolgsgeschichte geht weiter.

Bereits zwischen 1989 und 1992 vertrat das BMW Team Schnitzer die Farben von BMW in der DTM – und das mit großem Erfolg. 17 Mal überquerte ein Schnitzer-Pilot im BMW M3 als Sieger die Ziellinie, zudem stehen acht Polepositions und 18 schnellste Rennrunden zu Buche. Seinen größten Triumph in der DTM feierte das Team gleich in der Premiersaison 1989, als Roberto Ravaglia (IT) den Fahrertitel für die Freilassinger erringen konnte. Knapp 20 Jahre nach dem bis dato letzten Sieg in der DTM am 11. Oktober 1992 in Hockenheim (DE) feiert das BMW Team Schnitzer 2012 sein Comeback.

Auch während der DTM-Pause ging das Schnitzer-Team durchgängig für BMW an den Start und fügte der Erfolgsgeschichte der Marke im Motorsport zahlreiche Kapitel hinzu. 1999 gelang mit dem BMW V12 LMR Prototyp der Gesamtsieg beim legendären 24-Stunden-Rennen von Le Mans (FR). 2001 gewann das BMW Team Schnitzer mit dem BMW M3 GTR in der American Le Mans Series (ALMS) den Fahrer-, Team- und Herstellertitel.

Eine besondere Verbindung besteht zudem mit den legendären 24 Stunden auf der Nürburgring-Nordschleife (DE). 1989, 1990, 2004, 2005 und 2010 fuhr das BMW Team Schnitzer in der „Grünen Hölle“ jeweils als Gesamtsieger ins Ziel und gehört damit zu den erfolgreichsten Teams in der Geschichte dieses Klassikers. Auch in der Tourenwagen-Europameisterschaft zwischen 2002 und 2004 sowie in der Tourenwagen-WM zwischen 2005 und 2009 feierte Schnitzer Erfolg um Erfolg: 45 Mal sah ein Pilot des Teams auf EM- bzw. WM-Niveau als Sieger die Zielflagge. Insgesamt hat Schnitzer in den vergangenen fast 50 Jahren mit BMW 16 Meisterschaften gewonnen – darunter die Tourenwagen-Weltmeisterschaft 1987, drei Tourenwagen-Europameisterschaften und Championate in Deutschland, England, Italien, Japan und Südostasien.

Meilensteine.

1966	1. Platz Deutsche Meisterschaft
1968 – 1972	1. Platz Europa Bergmeisterschaft
1975	1. Platz Formel-2-Europameisterschaft
1976	2. Platz GT-Markenweltmeisterschaft
1978	1. Platz Deutsche Rennsportmeisterschaft
1979	3. Platz Deutsche Rennsportmeisterschaft



1980 – 2009	12 Siege „Guia Race“ Macau
1983, 1986, 1988	1. Platz Tourenwagen-Europameisterschaft
1985, 1986, 1988,	1. Platz 24h-Rennen Spa-Francorchamps
1990, 1995	
1987	1. Platz Tourenwagen-Weltmeisterschaft
1989, 1991, 2004	1. Platz 24h-Rennen Nürburgring
2005, 2010	
1989	1. Platz DTM
1989, 1990	1. Platz Italienische Tourenwagen-Meisterschaft
1993	1. Platz Britische Tourenwagen-Meisterschaft
1994	1. Platz Asien-Pazifik-Meisterschaft
	1. Platz Japanische Tourenwagen-Meisterschaft
	1. Platz ADAC Super-Tourenwagen-Cup
1997	3. Platz 24h-Rennen Le Mans
	2. Platz FIA GT-Meisterschaft
1998	1. Platz Deutsche Supertourenwagen-Meisterschaft
1999	1. Platz 24h-Rennen Le Mans
	1. Platz 12h-Rennen Sebring
2000	American Le Mans Series (BMW V12 LMR), zwei Siege
2001	1. Platz GT-Klasse American Le Mans Series
2002	2. und 4. Platz FIA ETCC
2003	2. und 5. Platz FIA ETCC
2004	2. und 4. Platz FIA ETCC
2005	2. und 5. Platz FIA WTCC
2006	2. und 6. Platz FIA WTCC
2007	4. und 7. Platz FIA WTCC
2008	6. und 7. Platz FIA WTCC
2009	3. und 6. Platz FIA WTCC
2010	1. Platz GT2-Klasse ILMC-Finale Zhuhai (BMW M3 GT2)
2011	2. Platz 24h-Rennen Nürburgring



Bruno Spengler: Porträt, Karriere, Interview.

Startnummer: 7
Geburtstag/-ort: 23. August 1983 in Schiltigheim (FR)
Wohnort: Oberwil (CH)
Website: www.brunospengler.com
Twitter: @BrunoSpengler

Dass er alles mitbringt, um in der DTM Erfolge zu feiern, hat der Kanadier Bruno Spengler mehr als einmal bewiesen. Er zählt ohne Zweifel nicht nur zu den erfahrensten, sondern auch den stärksten Fahrern im Feld. Aber in dieser Saison spürt er ein besonderes Kribbeln, möchte die DTM aus einer ganz neuen Perspektive erleben und mithelfen, dass BMW möglichst schnell ganz nach oben kommt. Dorthin, wo er im Verlauf seiner Karriere schon neun Mal stand.

Spengler ist bei seinen Fans vor allem wegen seiner guten Laune und seinem Charme beliebt. Die Konkurrenz fürchtet ihn hingegen wegen seiner fahrerischen Klasse. Obwohl er erst 28 Jahre alt ist, gehört er zu den routiniertesten Piloten der DTM. 2012 startet er mit dem BMW Team Schnitzer bereits in seine achte Saison. In den Jahren 2006 und 2007 sicherte er sich jeweils den zweiten Rang im Fahrerklassement. Seit 2006 beendete er kein Jahr außerhalb der Top-5. Insgesamt feierte Spengler neun Siege und elf Polepositions in der DTM.

2012 beginnt für ihn als BMW Werksfahrer eine neue Ära. „Zu BMW zu gehen, war für mich eine neue Herausforderung“, sagt Spengler. „Von Anfang an zu einem solchen Projekt zu gehören, mit einem ganz neuen Team und einer der größten Automobilmarken der Welt, das ist interessant und aufregend.“

Meilensteine.

1994-2000	Kartsport
2001	5. Platz Formel Renault Frankreich
2002	1. Platz Formel Renault Nordamerika 2. Platz Formel Renault Deutschland
2003	10. Platz Formel-3-Euroserie
2004	11. Platz Formel-3-Euroserie
2005	16. Platz DTM
2006	2. Platz DTM



2007	2. Platz DTM
2008	5. Platz DTM
2009	4. Platz DTM
2010	3. Platz DTM
2011	3. Platz DTM

Interview.

Bruno, Sie schlagen 2012 ein neues Kapitel in Ihrer Karriere auf. Wie fühlt sich das an?

Bruno Spengler: „Es ist eine große Herausforderung, auf die ich mich sehr freue. Es ist beinahe wie ein Neuanfang. Ich empfinde dieselbe Aufregung und Motivation, die ich am Anfang meiner Karriere verspürt habe. Ich fühle mich sehr wohl und bin stolz, für BMW zu fahren.“

Haben Sie in der Saisonvorbereitung ein besonderes Kribbeln verspürt?

Spengler: „Wie vor jeder Saison hatte ich ein Kribbeln im Bauch. Eine kurze Pause nach dem Saisonende ist ja ganz nett, aber schon nach ein paar Tagen will ich wieder ins Auto und das Adrenalin spüren. Davon lebt man als Rennfahrer. Und der neue Anfang mit BMW steigert dieses Gefühl noch. Schon beim ersten Test mit dem BMW M3 war ich richtig aufgeregt, wie bei meinem allerersten DTM-Test. Das war eine schöne Erfahrung.“

Der BMW M3 ist für viele Fans ein Mythos. Ist es für Sie auch ein spezielles Auto?

Spengler: „Ja, auf jeden Fall. Mein Vater hatte lange ein schwarzes BMW M3 Coupé. Ich war noch ein kleiner Junge. Alleine der Klang des Motors hat mich fasziniert. Mein Vater musste für mich ständig den Motor aufheulen lassen. Aber natürlich macht den BMW M3 auch seine Geschichte als Rennwagen zu einem ganz besonderen Auto.“

Sind Sie mit Ihrer Erfahrung den DTM-Neulingen im BMW Fahreraufgebot eine Hilfe?

Spengler: „Das sind alle sehr gute Fahrer, die viel Erfahrung in anderen Serien vorzuweisen haben. Ich denke deshalb nicht, dass sie meine Tipps nötig haben. Natürlich bin ich als Ansprechpartner immer da, wenn mich jemand um Rat fragt. Wir sind alle vom selben Schlag, und es macht viel Spaß, mit den anderen Jungs zusammenzuarbeiten, allen voran mit meinem Teamkollegen Dirk Werner.“



Dirk Werner: Porträt, Karriere, Interview.

Startnummer: 8
Geburtstag/-ort: 25. Mai 1981 in Hannover (DE)
Wohnort: Würzburg (DE)
Familienstand: Verheiratet, ein Kind

Markige Sprüche wird man von Dirk Werner nicht hören. Daraus Schlüsse auf seine fahrerische Klasse zu ziehen, ist nicht zu empfehlen. Zieht er seinen Helm auf und steigt in den BMW M3 DTM, dann bekommen die Fans den echten Dirk zu sehen. Der mit seiner Schnelligkeit beeindruckt und seinen Gegnern keine Chance lässt. Und dann steigt er aus und verzieht keine Miene. In der Ruhe liegt die Kraft.

Im März 2010 ging für Werner ein Traum in Erfüllung, als er in Sebring sein erstes Rennen als BMW Werksfahrer bestritt. Nun geht dieser Traum mit seiner Debütsaison in der DTM weiter. Früh bekam er das nötige Handwerkszeug für seine erfolgreiche Karriere im BMW ADAC Formel Junior Cup mit auf den Weg. In der Grand-Am Series trug er sich 2007 als erster Nicht-Amerikaner in die Meisterliste ein und wiederholte diesen Erfolg im Jahr 2009.

2006 und 2007 gehörte er jeweils zur Siegermannschaft von Duller Motorsport beim 24-Stunden-Rennen von Silverstone. Auch beim Marathon in Dubai konnte er für dasselbe Team im Jahr 2007 triumphieren. Mit dem BMW Team RLL und Teamkollege Bill Auberlen belegte er 2011 den dritten Platz in der GT-Wertung der American Le Mans Series. In diesem Jahr nimmt Werner wieder eine neue Herausforderung in Angriff und startet für das BMW Team Schnitzer in der DTM.

Meilensteine.

ab 1991	Kartsport
1997	Sieger ADAC Rennfahrschule (Formel Junior)
1998	3. Platz BMW ADAC Formel Junior Cup
2000	2. Platz Formel König
2001	4. Platz Ford Puma Cup, 1. Platz Juniorwertung
2002	1. Platz Ford Puma Cup
2003	1. Renault Clio V6 Trophy
2004	3. Platz Porsche Michelin Supercup



2006	1. Platz Porsche Carrera Cup 1. Platz 24h-Rennen Silverstone 3. Platz GT-Klasse 24h-Rennen Daytona
2007	1. Platz Grand-Am Series 1. Platz 24h-Rennen Dubai 1. Platz 24h-Rennen Silverstone
2009	1. Platz Porsche Cup 1. Platz Grand-Am Series
2010	1. Platz LMGT2-Klasse ILMC-Finale Zhuhai
2011	3. Platz GT-Klasse American Le Mans Series

Interview.

Dirk, ihr drittes Jahr als BMW Werksfahrer führt Sie in die DTM. Wie groß ist Ihre Vorfreude?

Dirk Werner: „Ich freue mich riesig, dass ich bei der Rückkehr von BMW in die DTM mit dabei bin. Für mich persönlich ist es mit Abstand die größte Herausforderung meiner bisherigen Karriere. Das Fahrerische Niveau in dieser Serie ist enorm hoch, noch dazu sind die drei deutschen Premiumhersteller involviert. Für uns Fahrer wird die Saison genauso spannend wie für die Fans. Wir sind klasse vorbereitet.“

Sie sind einer der wenigen Fahrer mit einem Hochschulabschluss. Haben Sie ähnlich schnell gelernt wie Sie im Auto unterwegs sind?

Werner: „Ich habe Maschinenbau an der Fachhochschule studiert. Das hat Spaß gemacht und war mir wichtig, um ein solides zweites Standbein zu haben. Außerdem habe ich dadurch auch ein besseres Verständnis für die technische Seite des Rennsports entwickelt. Dieses Wissen versuche ich auch in die Arbeit mit den Ingenieuren einzubringen. Geschadet hat mir das Studium in keinem Fall.“

Worauf freuen Sie sich am meisten?

Werner: „Es ist toll, wieder mehr Rennen in Deutschland zu bestreiten. Viele der Strecken kenne ich aus der Vergangenheit. Deshalb hoffe ich, dass ich schnell einen guten Rhythmus finde. Und ich freue mich darauf, wieder Sprintrennen zu fahren, denn die sind deutlich intensiver als Langstreckenrennen. Harte Zweikämpfe, enge Platzierungen, das ist für einen Rennfahrer die Essenz seines Sports.“



BMW Team RBM: die Tourenwagen-Experten aus Belgien.

Das BMW Team RBM tritt 2012 mit der Empfehlung von drei Weltmeistertiteln in der DTM an. Unter der Führung von Teamchef Bart Mampaey feierte das Team aus dem belgischen Mechelen mit Andy Priaulx (GB) als Fahrer nicht nur den Titelgewinn in der Tourenwagen-Europameisterschaft 2004, sondern erwies sich auch in der WM als das Maß aller Dinge: 2005, 2006 und 2007 spielten sich nach dem letzten WTCC-Rennen in Macau (CN) Jubelszenen vor der RBM-Box ab.

JUMA steht für Julian Mampaey. Der Vater des heutigen RBM-Teamchefs hat seinem Sohn die Rennsport-Begeisterung vererbt. Das JUMA-Team machte sich in den 1970er und 1980er Jahren im Rennsport einen Namen und errang für BMW drei Gesamtsiege beim 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps (BE). Neun Jahre nach dem letzten Rennen von JUMA trat Bart Mampaey 1995 in die Fußstapfen seines Vaters. Zunächst war RBM für die Autos des BMW Compact Cups in Belgien verantwortlich. Bald darauf feierte die Mampaey-Familie ein erfolgreiches Comeback in Spa: Auf den Gruppe-N-Doppelsieg im 24-Stunden-Rennen 1997 folgte ein Jahr später der Gesamtsieg mit dem BMW 320i. Dies war zugleich der bis dato letzte BMW Gesamterfolg auf der „Ardennen-Achterbahn“.

Für BMW Belgien schickte RBM 2002 erstmals einen BMW 320i ins Rennen um die Tourenwagen-Europameisterschaft. Ein Jahr später vertrat das Team erstmals die Farben von BMW Großbritannien, Priaulx wurde als Fahrer verpflichtet. Nach dem Lehrjahr 2003 gelang RBM in der ETCC 2004 die Sensation, als sich Priaulx in Dubai (AE) den Titel sicherte. Dass dieser Sieg keine Eintagsfliege war, konnten Mampaey und seine Crew anschließend mit dem Gewinn dreier WM-Titel eindrucksvoll beweisen. Nun stellt sich das BMW Team RBM in der DTM einer neuen Herausforderung.

Meilensteine.

1995 – 1997	BMW Compact Cup
1997	1. und 2. Platz Gruppe N 24h-Rennen Spa
1998	1. Platz 24h-Rennen Spa
1999	4. Platz 24h-Rennen Spa
2002	6. Platz FIA ETCC
2003	3. Platz FIA ETCC



2004	1. Platz FIA ETCC
2005	1. Platz FIA WTCC
2006	1. Platz FIA WTCC
2007	1. Platz FIA WTCC
2008	4. Platz FIA WTCC
2009	4. Platz FIA WTCC
2010	4. und 7. Platz FIA WTCC



Andy Priaulx: Porträt, Karriere, Interview.

Startnummer:	15
Geburtstag/-ort:	8. August 1973 in Guernsey (GB)
Wohnort:	Guernsey (GB)
Familienstand:	Verheiratet, zwei Kinder
Website:	www.andypriaulx.com
Twitter:	@andypriaulx
Facebook:	Andy Priaulx MBE

Genauso liebt es Andy Priaulx: Nach drei WM-Titeln im Tourenwagensport wagt er 2012 den Neuanfang. Eine neue Serie, eine neue Herausforderung. Jeder Erfolg hat ihn angespornt, noch besser zu werden. Zufrieden ist er erst, wenn er seine Ziele erreicht hat. Und danach setzt er sich neue. Über Jahre war er der Gekjagte, nun ist er der Jäger. In der Rolle des Außenseiters fühlt er sich wohl. Und wenn sich Priaulx wohlfühlt, dann sind das meistens keine guten Nachrichten für die Konkurrenz.

Priaulx strahlt eine große Zufriedenheit aus. Welchem dreimaligen Weltmeister, der es bereits an die Spitze seiner Sportart geschafft hat, stellt sich noch einmal eine derart spannende Herausforderung, wie sie der Rennfahrer von der Kanalinsel Guernsey in diesem Jahr vor sich hat?

Seine Ergebnisse in BMW Rennwagen sprechen eine deutliche Sprache: Europameister, drei WM-Titel, Sieger bei den 24 Stunden auf dem Nürburgring und bei den 12 Stunden von Sebring sowie Rang drei beim 24-Stunden-Klassiker von Le Mans. Seine Leistungen wurden 2008 auf von höchster Stelle gewürdigt, als ihn Königin Elizabeth II. in den Kreis der MBE (Member of the British Empire) aufnahm. Trotz aller Titel und Triumphe in den vergangenen Jahren ist Priaulx nun hungrig auf mehr.

Meilensteine.

1984	Kartsport
1985 – 1990	Motocross
1990	1. Platz Motocross 250-ccm-Meisterschaft (Kanalinseln)
1991 – 1995	Bergrennen
1995	1. Platz RAC MSA Britische Bergmeisterschaft



1996	Formel Renault
1997	Förderkandidat in der Britischen Formel 3
1998	Renault Spider Cup 2. Platz Formel Palmer Audi Winterserie
1999	1. Platz Renault Spider Cup, 13 Siege von Poleposition
2000	Britische Formel-3-Meisterschaft F3-Rennen in Macau und Korea
2001	Britische Formel-3-Meisterschaft, zwei Siege 2. Platz F3 Super Prix in Korea
2002	5. Platz Britische Tourenwagen-Meisterschaft
2003	3. Platz FIA ETCC 1. Platz BMW Sportpokal
2004	1. Platz FIA ETCC
2005	1. Platz FIA WTCC 1. Platz 24h-Rennen Nürburgring
2006	1. Platz FIA WTCC
2007	1. Platz FIA WTCC
2008	4. Platz FIA WTCC Verleihung des MBE durch Königin Elizabeth II.
2009	4. Platz FIA WTCC
2010	4. Platz FIA WTCC
2011	1. Platz GT-Klasse 12h-Rennen Sebring

Interview.

Andy, ist es für Sie schwierig, nach all den Erfolgen im GT- und Tourenwagensport nun gewissermaßen von vorn anzufangen?

Andy Priaulx: „Im Gegenteil, ich liebe diese Herausforderung. Im Rennsport ist es ohnehin so, dass man sich jedes Jahr aufs Neue beweisen muss. Das ist in dieser Saison auch wieder so. Mit dieser Situation kann jeder Rennfahrer umgehen. Es ist ein Privileg, dass sich mir im Verlauf meiner Karriere immer wieder neue Herausforderungen geboten haben.“

Sie haben in Ihrer Karriere viele Siege und Titel gewonnen. Welcher hat für Sie die größte Bedeutung?

Priaulx: „Ich hoffe, mein schönster Sieg liegt noch vor mir. Ich möchte auch weiterhin mit BMW Geschichte schreiben. Rückblickend sind für mich der EM-Titel von 2004 und der Gewinn der ersten Weltmeisterschaft 2005 speziell. Es gab in der Vergangenheit aber viele großartige Momente mit BMW – und nun beschreiten wir gemeinsam einen neuen Weg.“



Hilft Ihnen Ihre Erfahrung, sich schneller an die DTM zu gewöhnen?

Priaulx: „Erfahrung ist wichtig, aber entscheidend ist die Geschwindigkeit. Die habe ich bei BMW in den vergangenen Jahren immer abrufen können – und das wird hoffentlich auch in der DTM so sein. Dabei hilft es, aus der Vergangenheit zu lernen. Jede Erfahrung – ganz gleich ob gut oder schlecht – macht dich stärker.“

Welches Rennen ist für Sie von besonderer Bedeutung?

Priaulx: „Das Heimrennen ist natürlich immer ein Höhepunkt. Brands Hatch ist ein fantastischer Kurs, auf dem die Zuschauer ein tolles Spektakel erleben werden. Ich habe dort schon einige schöne Siege gefeiert. Aber natürlich wird auch das erste Rennen in Hockenheim außergewöhnlich. Nach 20 Jahren kehrt BMW in die DTM zurück. Die Fans werden ganz genau auf uns schauen.“

Sind Sie abergläubisch?

Priaulx: „Aberglaube ist für mich ein Zeichen von Schwäche, die ich mir nicht leisten möchte. Routinierte Abläufe vor einem Rennen sind hingegen unerlässlich. Das hat mit Aberglaube aber nichts zu tun.“



Augusto Farfus: Porträt, Karriere, Interview.

Startnummer:	16
Geburtstag/-ort:	3.September 1983 in Curitiba (BR)
Wohnort:	Monte Carlo (MC)
Familienstand:	Verheiratet, ein Kind
Website:	www.farfus.com
Twitter:	@augustofarfus

Egal in welcher Rennserie er angetreten ist: Binnen kürzester Zeit gehörte Augusto Farfus immer zu den Schnellsten. In der Tourenwagen-WM feierte er Sieg um Sieg, auf der Langstrecke bewies er langen Atem. Nun will er sich als erster Brasilianer in der DTM durchsetzen. Farfus liebt es, erfolgreich zu sein. Aber über allem steht seine Familie. Sie gibt ihm die Kraft, um auf der Strecke immer ans Limit zu gehen. So wie in der DTM-Saison 2012.

Farfus ist ein junger und hungriger Rennfahrer. Bereits im Alter von 28 Jahren hat er in seiner Karriere Erfolge erreicht, die so manchen älteren Piloten vor Neid erblassen lassen. 2012 beginnt für ihn ein neuer Abschnitt seiner Laufbahn, wenn er sich erstmals dem Wettbewerb in der DTM stellt. Es ist davon auszugehen, dass er auch in dieser Serie für Furore sorgen wird.

Farfus stammt aus Curitiba im brasilianischen Bundesstaat Paraná. Obwohl seine Heimatstadt eine eigene Rennstrecke besitzt, trat er schon früh den Weg ins Ausland an, um sein Talent unter Beweis zu stellen. 2007 verpflichtete ihn BMW Motorsport als Werksfahrer für die Tourenwagen-Weltmeisterschaft, in der er zehn Siege für die Marke feierte. 2010 trug er sich in die Geschichtsbücher ein und gewann im BMW M3 GT2 gemeinsam mit Jörg Müller, Pedro Lamy und Uwe Alzen das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring.

Meilensteine.

1991	Motocross
ab 1992	Kartsport
1999	2. Platz Kart-Weltmeisterschaft (Formel A)
2000	12. Platz Formel-Renault-Europameisterschaft
2001	1. Platz Formel-Renault-Europameisterschaft
2002	9. Platz F3000-Euro-Serie
2003	1. Platz F3000-Euro-Serie



2004	6. Platz FIA ETCC
2005	4. Platz FIA WTCC
2006	3. Platz FIA WTCC
2007	4. Platz FIA WTCC
2008	6. Platz FIA WTCC
2009	3. Platz FIA WTCC
2010	1. Platz 24h-Rennen Nürburgring 7. Platz FIA WTCC
2011	1. Platz 24h-Rennen Dubai 2. Platz 24h-Rennen Nürburgring

Interview.

Augusto, wie viel Spaß macht es, am Steuer des BMW M3 DTM zu sitzen?

Augusto Farfus: „Ich war der erste Fahrer, der im BMW M3 DTM auf die Strecke gegangen ist. Und schon die erste Ausfahrt war fantastisch. Das Gesamtpaket ist klasse. Das Auto hat viel Abtrieb, einen wirklich starken Motor und fantastische Bremsen. Für mich ist es ein großer Sprung. Die DTM ist die schnellste Tourenwagenserie der Welt, daher freue ich mich über jede Minute, die ich im Cockpit verbringe.“

Sie kennen BMW Motorsport und das BMW Team RBM seit Jahren. Ist das ein Vorteil?

Farfus: „Sicherlich. BMW ist seit 2007 meine sportliche Heimat. Als Brasilianer war es ein großer Schritt für mich, nach Europa zu kommen und mich an die neue Umgebung und Arbeitsweise zu gewöhnen. Aber in der BMW Familie habe ich mich sofort wohlgefühlt. 2010 bin ich für das BMW Team RBM gefahren, deshalb kenne ich die Jungs dort sehr genau. Wir konnten uns deshalb von Beginn an voll darauf konzentrieren, uns gezielt auf unsere erste gemeinsame DTM-Saison vorzubereiten.“

Wie fühlt es sich für Sie als Brasilianer an, in Deutschland zu sein?

Farfus: „Abgesehen vom relativ kühlen Wetter mag ich Deutschland sehr. Man könnte fast sagen, ich habe mich ein wenig verliebt in dieses Land. Ich bin dabei, die Sprache zu lernen. Das ist nicht so einfach, aber es geht voran. Einige Strecken im Kalender kenne ich bereits, aber auch auf mir unbekannte Kurse wie den Norisring freue ich mich sehr.“



Welcher war Ihr schönster Sieg für BMW?

Farfus: „An zwei Siege erinnere mich ganz genau. In Pau überschlug ich mich 2007 im Qualifying, das Team arbeitete die ganze Nacht am Auto – und ich gewann am nächsten Tag das Rennen. Ein einzigartiger Moment. Genauso wie der Sieg beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Die Nordschleife ist die vielleicht härteste Strecke der Welt. Mit dem BMW M3 GT und meinen Teamkollegen am Ende ganz vorne zu sein, das war der Höhepunkt meiner bisherigen Karriere bei BMW.“

Wie bekannt ist die DTM in Brasilien?

Farfus: „Die DTM hat weltweit einen Namen und wird auch in Brasilien verfolgt. Mein Ziel ist es, die Popularität der Serie als erster Brasilianer in der neuen DTM noch weiter zu steigern. Die Erwartungen bei den Menschen sind jedenfalls hoch, dass ich Brasilien würdig vertrete. Und genau das ist 2012 mein Ziel.“



BMW Motorsport Who is who.

BMW Motorsport Direktor:	Jens Marquardt
BMW Motorsport Leiter Technik:	Jan Hartmann
BMW Motorsport Leiter Renneinsatz:	Andreas Seidl
BMW Motorsport Leiterin Sport und Business:	Dr. Stefanie Ludorf-Ring
BMW Motorsport Leiterin Finanzen:	Anita Tonini
BMW Leiter Sportkommunikation:	Jörg Kottmeier
Test- und Entwicklungsfahrer:	Marco Wittmann
BMW Team RMG	
Teamchef:	Stefan Reinhold
Fahrer Startnummer 1:	Martin Tomczyk
Renningenieur Startnummer 1:	Olaf Bulgrin
Fahrer Startnummer 2:	Joey Hand
Renningenieur Startnummer 2:	Laurent Coppee
BMW Team Schnitzer	
Teamchef:	Charly Lamm
Fahrer Startnummer 7:	Bruno Spengler
Renningenieur Startnummer 7:	Valentino Conti
Fahrer Startnummer 8:	Dirk Werner
Renningenieur Startnummer 8:	Martin Marx
BMW Team RBM	
Teamchef:	Bart Mampaey
Fahrer Startnummer 15:	Andy Priaulx
Renningenieur Startnummer 15:	Sam Waes
Fahrer Startnummer 16:	Augusto Farfus
Renningenieur Startnummer 16:	Dominik Quosdorf



DTM-Rennkalender 2012 & Fahrerstimmen.

29.04.2012
21.10.2012

Hockenheim

Deutschland

Dirk Werner: „Vom Start weg werden in Hockenheim alle ans Limit gehen – und ich bin sehr gespannt, wo wir im Vergleich zur Konkurrenz stehen. Die Atmosphäre im Motodrom ist fantastisch. Es macht riesigen Spaß, wenn man auf die Tribünen oder auf die Sachs-Kurve zufährt und die jubelnden Zuschauer sieht. Eine wirklich einzigartige Strecke, die sich perfekt für den Auftakt und das Finale der Saison eignet.“

06.05.2012

Lausitzring

Deutschland

Augusto Farfus: „Vom Lausitzring habe ich bei unseren Testfahrten nur positive Eindrücke mitgebracht. Der Fahrbelag ist speziell und sehr wellig. Das Rennen dürfte auf diesem Kurs extrem anstrengend werden. Die Anlage ist absolut beeindruckend. Bei den Tests war die riesige Tribüne natürlich menschenleer. Wenn dort bei unserem zweiten Renneinsatz 2012 Tausende Fans sitzen, dann stellt sich ganz sicher Gänsehaut-Atmosphäre ein.“

20.05.2012

Brands Hatch

Großbritannien

Andy Priaulx: „Natürlich fiebere ich meinem ersten Auftritt mit dem Crowne Plaza Hotels BMW M3 DTM vor heimischer Kulisse entgegen. Brands Hatch ist eine knifflige Strecke. Die erste ‚Paddock Hill‘-Kurve ist einzigartig. Es fühlt sich an, als fahre man auf das Ende der Welt zu. Und das im Rennverlauf beinahe 100 Mal. Das wird ein intensives Wochenende.“

03.06.2012

Spielberg

Österreich

Martin Tomczyk: „In Spielberg habe ich 2011 ein herausragendes Rennen erlebt. Von der Poleposition zum Sieg zu fahren, war natürlich ein wichtiger Schritt auf dem Weg zum Titel. Die Strecke ist sehr schön gelegen und von einer tollen Landschaft umgeben. Sie ist extrem schnell und bietet alles, was man sich als Fahrer und Fan wünscht.“



01.07.2012

Norisring

Deutschland

Bruno Spengler: „Mit dem Norisring verbinde ich meinen ersten DTM-Sieg 2006. Die Strecke liegt mir einfach. Ich habe dort drei Mal gewonnen und stand immer auf dem Podium. Es macht mir riesigen Spaß, hart und spät zu bremsen. Die Linie ist nicht einfach zu finden, obwohl es nur wenige Kurven gibt. Die Atmosphäre ist einfach super. Das ist meine absolute Lieblingsstrecke.“

15.07.2012

München (kein Wertungslauf)

Deutschland

Bruno Spengler: „München war für mich schon in der Saison 2011 ein Highlight. Natürlich weil ich gewonnen habe, aber auch wegen der einzigartigen Stimmung. Diesmal rechne ich mit noch mehr Gänsehaut, schließlich ist es das BMW Heimspiel. Mitten im Olympiastadion auf Zeitenjagd zu gehen, das ist einmalig. Obwohl keine Punkte vergeben werden, ist die Anspannung bei allen Fahrern höher als sonst. Man darf sich nicht den kleinsten Fehler erlauben.“

19.08.2012

Nürburgring

Deutschland

Augusto Farfus: „Ich liebe die Nordschleife, auch wenn sie in der DTM nicht gefahren wird. Dort konnte ich 2010 mit BMW das 24-Stunden-Rennen gewinnen. Aber auch der DTM-Kurs ist eine große Herausforderung. Die Atmosphäre ist klasse und die Fans genauso begeistert wie bei den 24 Stunden. Der Kurs hat viele schnelle Abschnitte, aber auch langsame Kurven. Eine Mischung, die Spaß macht.“

26.08.2012

Zandvoort

Niederlande

Martin Tomczyk: „Zandvoort ist ein sehr spezieller Kurs mit einem wunderschönen Streckenverlauf, direkt am Meer zwischen den Dünen. Dadurch hat man als Fahrer wirklich überall mit dem Sand zu kämpfen. Für mich ist Zandvoort eine sensationelle Strecke, die von Mensch und Maschine alles abverlangt und auf die ich mich sehr freue.“

16.09.2012

Oschersleben

Deutschland

Andy Priaulx: „Oschersleben ist ein harter Kurs mit vergleichsweise wenig Grip. Er setzt den Autos ganz schön zu. Abhängig vom Wetter kann dort eigentlich alles passieren. Überholmanöver sind schwierig umzusetzen. Es wird wie auf den meisten DTM-Strecken ein enges Kopf-an-Kopf-Rennen werden. In der Tourenwagen-WM habe ich in Oschersleben vier Siege gefeiert. Nun freue ich mich auf die Rückkehr mit der DTM.“

30.09.2012

Valencia

Spanien



Joey Hand: „Valencia ist ein interessanter Kurs. Die Tribünen sind als Stadion konzipiert. Das ist eine Konstruktion, die ich in dieser Art noch nicht kannte und sehr beeindruckend finde. Für die Fans wird das Rennen deshalb sicher ein tolles Erlebnis, weil sie so nah dran sind. Ich mag auch das Streckenlayout. Einige Kurven sind leicht geneigt. Es wird fantastisch sein, mit unserem BMW M3 DTM nach all den Tests auf dieser Strecke für das Rennen zurückzukehren.“



Come closer: die Marke BMW erleben.

1 ///M Back – So lautet der treffende Slogan, der alle Kommunikationsmaßnahmen rund um die DTM-Rückkehr von BMW zusammenführt. Im Zentrum aller Aktivitäten bei den elf Saisonerevents 2012 steht der Fan. Die DTM setzt seit jeher Maßstäbe, wenn es um die Gestaltung eines begeisternden Rahmenprogramms für die Zuschauer und den direkten Kontakt zwischen Fans und Fahrern, Teams sowie den Fahrzeugen geht. BMW hebt diese Fannähe unter dem Motto „Come closer“ auf eine neue Stufe.

Der komplette Auftritt von BMW an der Rennstrecke ist auf den direkten Austausch mit den Zuschauern und Gästen ausgerichtet. So entsteht ein einmaliges BMW Markenerlebnis, das jeden Motorsport-Fan – und solche, die es werden wollen – begeistert. Über digitale Plattformen wie die offizielle BMW Motorsport Website oder die BMW Motorsport Facebook Page können auch jene BMW Enthusiasten ganz nah dran sein, die das Geschehen von zu Hause verfolgen.

BMW bietet seinen Fans zu jedem DTM-Rennen attraktive Ticket Packages an. Die Gäste können sich auf weit mehr als nur eine Eintrittskarte freuen. Die Packages „Power“, „Passion“ oder „Performance“ bieten die Chance, das DTM-Comeback von BMW so intensiv wie nirgends sonst zu erleben. Ein besonderes Highlight ist das „BMW Performance Package“. Natürlich steht den Fans mit diesem Ticket die BMW Gäste Hospitality offen. Sie erhalten exklusive Einblicke in die Arbeit der BMW DTM Teams und können sich auf ein exzellentes Catering sowie ein fesselndes Rahmenprogramm freuen.

Allen BMW Fans steht die BMW Erlebnis Welt offen. Hier können sie sich über die neuesten Modelle informieren und die BMW Piloten bei den Autogrammstunden hautnah erleben. Zusätzlich erhalten sie einen Einblick in das Angebot der BMW Driving Experience und der BMW M Performance Zubehör Produktpalette. Für Unterhaltung sorgen der Boxenstopp-Wettbewerb und bei vielen Veranstaltungen ein Live-DJ. Darüber hinaus haben die Gäste die Chance auf den Gewinn einer Taxifahrt in einem BMW Rennwagen.



Wie zuhause: die BMW Motorsport Hospitalities.

Nicht nur auf, sondern auch neben der Rennstrecke möchte BMW Motorsport im Verlauf seiner Comeback-Saison Akzente setzen. Der Besuch einer DTM-Veranstaltung soll für jeden Gast von BMW zum einmaligen Erlebnis werden – ganz gleich ob Fan oder Medienvertreter.

Das Herz des BMW Auftritts bei den elf DTM-Schauplätzen 2012 schlägt in den Hospitalities. Als akkreditierter Journalist oder Fotograf laden wir Sie herzlich in unsere Team- und Media-Hospitality ein. Dort können Sie sich nicht nur auf ein exquisites Catering aus dem Hause Dallmayr freuen. Gleichzeitig kommen Sie BMW Motorsport, den drei BMW DTM Teams und den sechs Fahrern so nah wie sonst nirgends. Für Pressekonferenzen und Interviewrunden heißen wir Sie im Verlauf der Rennwochenenden in entspannter und offener Atmosphäre in der Team- und Media-Hospitality willkommen.

Mit seiner ansprechenden Architektur und einer genutzten Innenfläche von 800 Quadratmetern bietet das Gebäude auf zwei Stockwerken den idealen Rahmen, um der Betriebsamkeit des Fahrerlagers zu entfliehen und anschließend frisch gestärkt und bestens informiert die Berichterstattung fortzusetzen. In der zweiten Hospitality-Einheit erleben die weiteren Gäste von BMW Motorsport das Rennwochenende hautnah.

Über 10.000 Stunden Planung und 60.000 verschickte E-Mails stecken in den beiden Gebäuden, genauso wie 20 Kilometer Kabel und 1.200 Tonnen Material. Das Ergebnis ist ein Ort, an dem sich die Gäste von BMW Motorsport wie zuhause fühlen können, wenn sie die Action auf der Rennstrecke verfolgen.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.



Weltweit erfolgreich: das BMW Motorsport Programm 2012.

American Le Mans Series.

Mit erfahrenen Piloten geht Titelverteidiger BMW in die American Le Mans Series 2012. Als amtierende GT-Meister werden Dirk Müller (DE) und Joey Hand (US) für das BMW Team RLL antreten. Wie in den vergangenen drei Saisons startet auch Bill Auberlen (US) wieder in einem BMW M3 GT. Neu ins Team rücken Jörg Müller (DE), ALMS GT-Champion von 2001, Uwe Alzen (DE) und Jonathan Summerton (US).

„Wir stellen uns mit dem BMW M3 GT zum vierten Mal der starken Konkurrenz in dieser spannenden Meisterschaft“, sagt BMW Motorsport Direktor Jens Marquardt. „Natürlich lautet unser Ziel, die Titel erfolgreich zu verteidigen.“

Hand bestreitet damit neben der DTM in Europa seine vierte Saison für das BMW Team RLL in Nordamerika. Bei Terminüberschneidungen liegt sein Fokus auf dem DTM-Programm. Alzen verstärkt die Mannschaft von Teamchef Bobby Rahal (US) beim Saisonauftakt in Sebring (US) sowie beim Finale in Road Atlanta (US). Summerton tritt bei insgesamt vier ALMS-Veranstaltungen für das BMW Team RLL an. Im vergangenen Jahr sicherte sich BMW neben dem Spitzenplatz bei den Fahrern auch die Titel in der GT-Team- und Herstellerwertung.

Der Startschuss für die American Le Mans Series 2012 fiel am 17. März bei der 60. Auflage des traditionsreichen 12-Stunden-Rennens auf dem „Sebring International Raceway“. Dirk Müller, Hand und Summerton wiederholten den Vorjahressieg in der GT-Klasse, das Schwesterauto mit Jörg Müller, Auberlen und Alzen belegt den vierten Rang.

Kundensport.

Die Unterstützung von privaten Kundenteams hat bei BMW eine lange Tradition. Auch in der Motorsport-Saison 2012 starten Privatiers mit BMW Rennfahrzeugen in zahllosen Rennserien und stellen die Sportlichkeit der Marke weltweit unter Beweis.

In Europa verstärkt BMW seine Präsenz im Kundensport mit dem BMW Z4 GT3. Nach zahlreichen Triumphen in der vergangenen Saison wurde das Fahrzeug für 2012 im Detail weiterentwickelt und soll in den Händen von privaten BMW Teams und Fahrern bei Veranstaltungen und in Championaten nach GT3-Reglement für Furore sorgen. BMW Motorsport Direktor Jens Marquardt meint: „Die GT3-Klasse hat eine erfolgreiche Zukunft vor



sich. Die Leistungsdichte ist immens hoch – und deshalb werden wir alles daran setzen, dass der BMW Z4 GT3 ein Garant für Siege bleibt.“

Auch bei 24-Stunden-Klassikern wie dem Marathon auf der Nürburgring-Nordschleife (DE) wird der BMW Z4 GT3 in der Saison 2012 von Kundenteams eingesetzt, darunter das BMW Team Schubert und das Vita4One Racing Team BMW. Die weiteren Kundensport-Modelle BMW 320 TC und BMW M3 GT4 werden ebenfalls in zahlreichen Rennserien vertreten sein. Die BMW Kundenteams erhalten auch 2012 umfassende Unterstützung rund um den Einsatz der Fahrzeuge.

Formel BMW Talent Cup.

Der Formel BMW Talent Cup geht 2012 in seine zweite Saison. In dieser Schulserie werden talentierte Nachwuchspiloten systematisch an die Anforderungen des professionellen Motorsports herangeführt. Fahrercoaches und Renningenieure betreuen die Teilnehmer in Kleingruppen und erarbeiteten gemeinsam alles – vom individuellen Fahrstil bis zum kompletten Set-up.

Nicht nur der zweimalige Formel-1-Weltmeister Sebastian Vettel feierte 2004 seine Rennsport-Premiere im FB02. Auch die aktuellen F1-Piloten Nico Rosberg, Nicolas Hülkenberg, Daniel Ricciardo, Bruno Senna und Timo Glock bekamen in der Formel BMW das nötige Rüstzeug für ihre Karriere.

Viele weitere Absolventen sind in anderen Formel-Rennserien, aber auch im Touren- und Produktionswagensport erfolgreich. Aus der aktuellen BMW Fahrerbesetzung sammelten Martin Tomczyk, Dirk Werner, Joey Hand und Marco Wittmann ihre ersten Rennsport-Erfahrungen in der Formel BMW oder einer ihrer Vorgängerserien. In der Premiersaison des Formel BMW Talent Cup hatte sich Stefan Wackerbauer (DE) beim großen Finale in Oschersleben (DE) 2011 den Gesamtsieg gesichert.



Gemeinsam stark: die BMW Motorsport Partner.

Premium Partner.

Castrol EDGE.

Der Erfolg von Castrol beruht auf der Fähigkeit, mit Hilfe wissenschaftlicher Analyseverfahren, modernster Technologie und Innovationskraft Leistung zu steigern. Seit über 100 Jahren bietet Castrol seine Kunden hochwertige Schmierstoffe. Das derzeit stärkste und fortschrittlichste Produkt unter den Castrol Motorölen ist Castrol EDGE mit Fluid Strength Technology, das aufgrund seiner Anpassungsfähigkeit die Motorleistung jederzeit erhöht. In die Zusammenarbeit mit BMW Motorsport bringt Castrol EDGE führendes technologisches Fachwissen und Innovationen ein, um die Performance auf der Rennstrecke zu steigern.

BMW Financial Services/ BMW Bank.

Der Geschäftsbereich BMW Financial Services gehört zur BMW Group, die bereits auf eine bewegte Rennsport- Historie zurückblicken kann. Das Unternehmen wächst kontinuierlich und ist mittlerweile in internationalen Märkten vertreten. BMW Financial Services hat sich einen Namen als exzellenter Partner für Premium-Produkte im Bereich Leasing, Finanzierung und Versicherungen gemacht. BMW Financial Services freut sich über die Gelegenheit, die DTM Saison 2012 als "Premium Partner BMW Motorsport" zu begleiten.

BMW M Performance Zubehör.

Die neu gestaltete BMW M Performance Zubehör Kollektion macht es BMW Kunden möglich, ihr Fahrzeug präzise nach den eigenen Vorstellungen auszurüsten. Im Fokus steht das leidenschaftliche Fahrerlebnis. So wie die für viele BMW M Modelle erhältlichen BMW M Performance Zubehör Komponenten transferieren auch die erstmals für die jüngsten Modelle der BMW 5er, BMW 3er und BMW 1er Serien entwickelten Produkte das M spezifische Motorsport-Knowhow auf Fahrten im normalen Straßenverkehr und verleihen jedem Fahrzeug innen wie außen eine markant sportliche Note.

Deutsche Post.

Mit Speed in die neue Saison: Seit Beginn der Saison 2008 unterstützt die Deutsche Post die DTM als Serienpartner. Ebenso wie die populärste internationale Tourenwagenserie steht die Deutsche Post für Schnelligkeit, Dynamik, Innovation und Teamgeist. Als moderner Kommunikationsdienstleister erzielt das Unternehmen Tag für Tag Spitzenleistungen: Täglich



bringen die Postboten in Deutschland mehr als 70 Millionen Briefe sicher ans Ziel. In puncto Zuverlässigkeit und Schnelligkeit erreicht die Deutsche Post dabei internationale Bestwerte. Mehr als 95 Prozent aller innerdeutschen Briefe kommen bereits am nächsten Tag beim Empfänger an. Das flächendeckende Filialnetz und die Arbeit von bundesweit mehr als 80.000 Postboten geben dem Kunden optimale Sicherheit für den Versand. Damit unterstreicht die Deutsche Post ihren Anspruch, die Post für Deutschland zu sein.

Crowne Plaza Hotels & Resorts.

IHG (InterContinental Hotels Group) ist ein weltweit tätiges Unternehmen. Unter dem Dach von IHG sind sieben Hotelmarken vereint: InterContinental® Hotels & Resorts, Hotel Indigo®, Crowne Plaza® Hotels & Resorts, Holiday Inn® Hotels and Resorts, Holiday Inn Express®, Staybridge Suites® und Candlewood Suites®. IHG steht zudem hinter Priority Club® Rewards, dem ersten und größten Hotel-Treueprogramm der Welt mit weltweit beinahe 63 Millionen Mitgliedern. IHG unterhält, betreibt oder besitzt über 4.400 Hotels und mehr als 658.000 Zimmer in beinahe 100 Ländern. Über 1.100 Hotels befinden sich aktuell in Planung. InterContinental Hotels Group PLC ist die Dachgesellschaft der Gruppe. Sie ist in Großbritannien beheimatet und in England und Wales registriert.

Aral.

Mit rund 2.500 Tankstellen ist Aral die Nr. 1 in Deutschland, dem wichtigsten europäischen Tankstellenmarkt. Der Qualitätsanbieter von Kraft- und Schmierstoffen hat seit 1898 seinen Sitz in Bochum und erfand 1924 den ersten Super-Kraftstoff der Welt, zusammengesetzt aus Aromaten und Aliphaten – daher auch der Firmename „Aral“. Seit 2002 ist Aral die Tankstellenmarke der BP in Deutschland. 98 Prozent der Deutschen kennen die blau-weiße Marke. Mit einer eigenen Kraftstoff-Forschung in Bochum ist Aral nach wie vor der Technologieführer der Branche. Immer wieder gehörten Kraftstoff-Innovationen zur Geschichte von Aral – zuletzt kamen 2010 zwei neue Produkte auf den deutschen Markt: Aral Ultimate 102 und Aral Ultimate Diesel sind nach wie vor die einzigen Kraftstoffe weltweit, die alle Anforderungen der internationalen Automobilindustrie auch für künftige Motorengenerationen erfüllen. Premium Partner. Official Partner.

Official Partner.

ZF.

Die ZF Friedrichshafen AG ist ein weltweit führender Automobilzulieferkonzern in der Antriebs- und Fahrwerktechnik. ZF und BMW verbindet eine Partnerschaft auf hohem Niveau, denn nirgendwo zeigt sich die Leistungsfähigkeit und Technikkompetenz für jeden so nachvollziehbar wie im Motorsport. Neben der Zusammenarbeit bei Serienfahrzeugen entwickelt ZF unter der Produktmarke SACHS und als Official Partner BMW Motorsport auch maßgeschneiderte Rennkupplungen oder Stoßdämpfer für die DTM, die 24h am Nürburgring oder den Formel BMW Talent Cup. Die Erfahrungen aus dem Rennsport fließen wiederum in die Entwicklungen für die Automobilindustrie ein und bringen so Vorteile für jeden BMW Fahrer.



H&R.

Fahrwerkskomponenten Made in Germany: Das H&R Angebot an Sportfedern für über 1.500 Fahrzeugmodelle ist das wahrscheinlich größte weltweit. Darüber hinaus werden bei H&R für Kunden aus aller Welt Stoßdämpfer, Distanzscheiben, Stabilisatoren und andere Fahrwerkskomponenten entwickelt und produziert. Zur Erprobung neuer Werkstoffe und Technologien engagiert sich H&R seit vielen Jahren im internationalen Spitzen-Motorsport. Die so gewonnenen Erfahrungen fließen direkt in Entwicklung und Produktion ein. Zudem produziert H&R technische Federn wie Druck-, Zug und Schenkelfedern bis hin zur Flachformfeder. H&R steht für innovative Produkte in höchster Qualität Made in Germany unter strikter Anwendung der DIN EN ISO 9001:2008 Qualitätssicherungsnormen.

SONAX.

SONAX ist einer der weltweit führenden Hersteller von Autopflegeprodukten. Die Marke ist weltweit in 100 Ländern vertreten. Seit über 60 Jahren entwickelt und produziert das Unternehmen ausschließlich in Neuburg an der Donau. Das SONAX-Programm enthält rundum alles, was für die manuelle Innen- und Außenreinigung von Fahrzeugen erforderlich ist. Dazu zählen außerdem Autopflegeprodukte für die Wintersaison sowie Reinigungs- und Pflegeprodukte für den Einsatz in der professionellen Fahrzeugaufwertung. Leistungsstarke Spezial-Produkte für Industrie und Werkstatt sowie das Programm für maschinelle Autopflege in Waschanlagen komplettieren das Programm. SONAX ist seit Jahrzehnten engagierter Sponsor des internationalen Motorsports. Millionen Fans in aller Welt kennen die rote Autopflege-Marke aus Deutschland.

BMW Driving Experience.

Jedes BMW Training ist ein einzigartiges Erlebnis. Dafür sorgen neben einem optimalen Kursprogramm und einer exklusiven Auswahl der Trainingsorte vor allem erfahrene Instruktoren. Als Ingenieure, Konstrukteure oder Rennfahrer wissen sie ganz genau, worauf es beim Fahren ankommt. Und das Beste daran: Dieses Wissen wird in Theorie und Praxis an die Teilnehmer weitergegeben.

Allgeier.

Mit über 2.500 angestellten Mitarbeitern und über 1.500 freiberuflichen IT-Experten bietet die Allgeier Gruppe ihren Kunden einen Komplettservice-Ansatz von der Konzeption über die Umsetzung bis hin zum Betrieb von IT-Landschaften. Die stark wachsende Gruppe verfügt aktuell über 50 Standorte im deutschsprachigen Raum und 23 weitere Standorte in Europa, USA, Mexiko und Indien. Die Dienstleistungen der Allgeier Gruppe gliedern sich in drei Bereiche IT Solutions, IT Services & Recruiting und Project Solutions. Allgeier verbindet die Expertise und Flexibilität mittelständischer Einheiten mit der Leistungsstärke einer börsennotierten Gruppe. 14 operative Gesellschaften, jede mit einem fachlichen oder branchenbezogenen Schwerpunkt, arbeiten gemeinsam für Kunden aus nahezu allen Branchen. Zahlreiche nationale und



internationale Konzerne vertrauen seit vielen Jahren dem Knowhow, der Erfahrung und den Produkten der Allgeier Gruppe.

Exide Technologies.

Exide Technologies (www.exide.com) ist mit Niederlassungen in mehr als 80 Ländern einer der weltweit größten Hersteller und Recycler von Blei-Säure-Batterien. Die globalen Geschäftsfelder bieten umfassende und kundengerechte Lösungen zur Speicherung elektrischer Energie und Services für Anwendungen in Industrie und Verkehrswesen. Der Geschäftsbereich Transportation beinhaltet die Erstausrüstung und das Ersatzteilgeschäft für Automobile, Lastkraftfahrzeuge, Landwirtschaft und Marine sowie für neue Technologien wie Hybrid-Fahrzeuge. Zum Geschäftsbereich Industrie gehören stationäre Anwendungen für Telekommunikation, Energieversorgung, Schienenverkehr, Photovoltaik und unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV) sowie mobile Anwendungen für Gabelstapler, Elektrofahrzeuge und Bergbau.

Akrapovič.

Akrapovič ist der führende Hersteller von hochwertigen Auspuffanlagen für Motorräder und leistungsstarke Autos. Darüber hinaus ist das Unternehmen führend bei Carbonteilen und beim innovativen Einsatz von Superlegierungen. Akrapovič- Auspuffsysteme sind bekannt für ihr Design, ihr geringes Gewicht und ihre Langlebigkeit sowie für ihren positiven Einfluss auf den Sound und die Leistung. Akrapovič -Auspuffe werden für eine Reihe von BMW Modellen als Aftermarket-Produkte angeboten und verbessern Leistung, Drehmoment und Sound. Die Anlagen sind in Titan oder Edelstahl erhältlich, mit exquisiten Abgasrohren aus Carbonfaser oder Titan, und bei vielen Modellen können die Fahrer einen Funksatz nachrüsten, mit dessen Hilfe der Sound verändert werden kann. Die Marke wurde vor 21 Jahren in Slowenien von dem ehemaligen Motorradrennfahrer Igor Akrapovič gegründet.

Official Supplier.

PUMA.

PUMA ist eines der weltweit führenden Sportlifestyle-Unternehmen, das Schuhe, Textilien und Accessoires designt und entwickelt. Zu seinen Sport Performance und Lifestyle-Kategorien gehören u.a. Fußball, Running, Motorsport, Golf und Segeln. Im Bereich Sport Fashion kooperiert PUMA mit namhaften Designer- Labels wie Alexander McQueen und Mihara Yasuhiro. Zur PUMA-Gruppe gehören die Marken PUMA, Cobra Golf und Tretorn. Das Unternehmen, das 1948 gegründet wurde, vertreibt seine Produkte in über 120 Ländern und beschäftigt rund 11.000 Mitarbeiter.

Sympatex.

Als einer der weltweit führenden Anbieter ist Sympatex® Technologies seit 1986 Inbegriff für Hightech-Funktionsmaterialien in Bekleidung, Schuhen, Accessoires und technischen Anwendungsbereichen. Sympatex entwickelt, produziert und vertreibt gemeinsam mit



ausgewählten Partnern weltweit Membrane, Lamine und Funktionstextilien sowie Fertigfabrikate. Die Sympatex-Membran ist optimal atmungsaktiv, 100% wind- und wasserdicht sowie klimaregulierend. Sie ist zu 100 Prozent recyclingfähig, bluesign®-zertifiziert, mit dem „Öko-Tex-Standard-100“ Zertifikat ausgezeichnet und absolut PTFE-frei.

Baldessarini. Baldessarini mit Sitz in München gehört seit September 2006 zum Markenportfolio der Ahlers AG, einem der führenden börsennotierten Männermode- Hersteller Europas. Die Modemarke Baldessarini ist im Luxussegment international vertreten und hat sich dank ihrer einzigartigen Markenidentität eine herausragende Stellung im globalen Wettbewerb erarbeitet. Baldessarini kombiniert kompromisslose Qualität edler Materialien mit bester Verarbeitung im unverkennbaren Stil. Official Supplier.



Sportlich erfolgreich: die BMW Tourenwagen-Historie.

Innovative Technik für sportliche Wettbewerbe und Rekordjagden gehören seit den frühen Tagen des Unternehmens zum Selbstverständnis von BMW. Es hat die Serienfahrzeuge geprägt – und Motorsport-Geschichte geschrieben.

Die Anfänge.

Der stilisierte Propeller im BMW Emblem erinnert an frühe Weltrekorde mit Flugzeugmotoren. Nach zahlreichen Meistertiteln mit Motorrädern setzt sich bei BMW auch der Automobilsport durch. 1940 gelingt ein Doppelsieg bei dem legendären italienischen Straßenrennen Mille Miglia mit dem BMW 328. In Deutschland der Nachkriegszeit steht der Tourenwagensport zunächst im Hintergrund, in diesen Jahren wird der Motorrad- und Rekordfahrer Schorsch Meier auf BMW Boxer zum Volkshelden. Ebenfalls mit Boxer-Motoren erringt BMW von 1953 bis 1973 im Seitenwagensport 19 Weltmeistertitel.

Tourenwagen – die starke Säule des BMW Motorsports.

In den 1960er Jahren werden Tourenwagenengagements zur zentralen Säule des BMW Motorsports. Mit dem BMW 700 sichert sich Hans Stuck senior 1960 den deutschen Meistertitel. Hubert Hahne gewinnt 1964 im BMW 1800Ti die Deutsche Rundstreckenmeisterschaft. Nach Einführung des BMW 2000Ti wird Josef Schnitzer zwei Jahre später Deutscher Tourenwagenmeister. Im BMW 2002, mit dem Dieter Quester 1968 und '69 Tourenwagen-Europameister wird, kommt erstmals ein Turbolader zum Einsatz. In den Jahren 1973 bis 1979 werden weitere sechs Tourenwagen-Europameisterschaften mit dem BMW 3.0 CSL gewonnen. Formel- 1-Größen wie Chris Amon, Ronnie Peterson und Niki Lauda steuern BMW Tourenwagen. Mit dem BMW 320 des Schnitzer-Teams wird Harald Ertl 1978 Deutscher Rennsportmeister. 1984 triumphiert das imposante BMW 635 CSi Coupé in der neu gegründeten DTM, Volker Strycek sichert sich den Titel. Auch in der Tourenwagen-EM ist es das Auto, das es zu schlagen gilt. Nach Einzelsiegen 1985 holt der Italiener Roberto Ravaglia 1986 den EM-Titel. 1987 geht der schlanke, kernige Nachfolger des 6er Coupés an den Start: der BMW M3 – eine Fahrmaschine mit 355 PS aus einem 2,5-Liter-Vierzylindermotor. Im ersten Einsatzjahr gewinnt BMW damit den zweiten DTM-Titel (Eric van de Poele), den Weltmeistertitel (Ravaglia), den EM-Titel (Winni Vogt) sowie acht weitere Championate. Der M3 wird zur Legende und verhilft Ravaglia 1989 zum dritten BMW Titel in der DTM. Bis einschließlich 1992 erzielen BMW M3- Piloten über 1500 Einzelsiege – 40 davon in der DTM – und mehr als 50 internationale Titel.



Supertourenwagen – die Stars der 90er.

Für eine neue, seriennähere Tourenwagenklasse – damals Klasse 2 oder Zweiliter-Klasse genannt, später Supertourenwagen oder kurz STW – baut BMW erneut einen Tourenwagen Superlative: den BMW 320i. Von 1993 bis einschließlich 1998 gewinnt BMW mit diesem 320i international 29 Meistertitel, darunter drei in Deutschland.

Renaissance der Tourenwagen-EM.

2001 lebt das EM-Prädikat der FIA nach 13 Jahren Unterbrechung wieder auf. Der Entstehungsprozess wird von BMW mit großem Interesse verfolgt und mitgeprägt. Peter Kox holt 2001 prompt den 21. Tourenwagen-Europameisterschaftstitel für BMW – in einem von Ravaglia Motorsport eingesetzten BMW 320i. Ab 2002 gehört die European Touring Car Championship (ETCC) zum BMW Motorsport Programm. 2003 sichert sich BMW den Herstellertitel schon im vorletzten Lauf. Jörg Müller muss sich im Kampf um den Fahrertitel mit einem Punkt Rückstand geschlagen geben. Auch 2004 siegt BMW vorzeitig in der Markenwertung. Diesmal geht der auch die Fahrerkrone an einen BMW Piloten: Andy Priaulx gewinnt hauchdünn vor seinem Markenkollegen Dirk Müller. Damit stehen für BMW 24 EM-Titel im Tourenwagensport zu Buche.

2005, 2006 und 2007 wird BMW wieder Tourenwagen- Weltmeister.

Zum ersten Mal nach 1987 wird 2005 wieder eine Tourenwagen-Weltmeisterschaft ausgetragen. Die FIA World Touring Car Championship (WTCC) ersetzt die ETCC. 2005, 2006 und 2007 sichert sich Priaulx vom BMW Team UK den Weltmeistertitel. 2005 war er noch mit dem BMW 320i unterwegs, 2006 und 2007 siegt er mit dem BMW 320si WTCC. Der Einsatz der weiteren Länderteams macht in allen drei Jahren auch den Gewinn der Hersteller-WM perfekt. 2010 ist BMW zum letzten Mal mit einem Werksteam in der WTCC am Start. Ab 2011 treten BMW Kundenteams mit dem BMW 320 TC, der Weiterentwicklung des BMW 320si WTCC, an. Er wird von einem 1,6-Liter-Turbomotor mit Direkteinspritzung angetrieben.

Marathon Men – Nürburgring, Spa und Le Mans. BMW ist die mit Abstand erfolgreichste Marke beim 24-Stunden-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife. 1970, beim Debüt der Veranstaltung, gehört Hans-Joachim Stuck ebenso zum Siegerteam wie 1998, als BMW als erster Hersteller solch einen Marathon mit einem Dieselmotor gewinnt. Und auch 2004 ist Stuck an Bord des BMW M3 GTR, mit dem BMW den 17. Gesamtsieg in der „Grünen Hölle“ erringt. 2005 triumphiert BMW Motorsport erneut und macht den zweiten Doppelsieg in Folge perfekt. Das war vorher noch niemandem gelungen. 2010 feiern Augusto Farfus, Jörg Müller, Uwe Alzen und Pedro Lamy mit dem BMW M3 GT Sieg Nummer 19. Die 24 Stunden von Spa gewinnen BMW Tourenwagen bis einschließlich 1998 sogar 21 Mal. Am 13. Juni 1999 gelingt der erste BMW Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Le Mans in einem der stärksten Felder in der Geschichte dieses Klassikers. Nachdem 1995 bereits der geschlossene Sportwagen McLaren F1 GTR mit dem BMW V12- Zylinder gewonnen hat, wird 1999 mit der Weiterentwicklung dieses Motors erstmals auch der Sieg mit einem offenen Sportwagen gefeiert. 366 Runden à 13,6 Kilometer haben die Sieger Joachim Winkelhock, Pierluigi Martini



und Yannick Dalmas mit dem BMW V12 LMR zurückgelegt. 2010 kehrt BMW mit dem BMW M3 GT nach Le Mans zurück. Das vom US-Künstler Jeff Koons gestaltete „Art Car“ begeistert die Fans.

Sportwagen – international und in Übersee.

Was Mitte der 90er Jahre mit dem McLaren F1 GTR und seinem BMW Zwölfzylinder-Motor begonnen hat, wird 1999 mit dem BMW V12 LMR fortgesetzt. War die FIA GT-Meisterschaft das Terrain für den erfolgreichen Werkseinsatz des geschlossenen Rennwagens (1997 Meisterschaftsplatz zwei), wird die American Le Mans Series (ALMS) das Feld des BMW V12 LMR. Mit dem weiterentwickelten, 580 PS starken Sechsliter-V12 werden 1999 und 2000 sechs Siege in der ALMS gefeiert. 2001 wechselt BMW in der ALMS von der Prototypen- in die GT-Klasse. Erneut unter der Regie von Charly Lamm siegt der bullige BMW M3 GTR in allen Disziplinen: Jörg Müller gewinnt die Fahrermeisterschaft, BMW Motorsport das Teamklassement, und BMW wird Markenmeister im wichtigsten Auslandsmarkt des Unternehmens. 2009 feiert BMW sein Comeback in der American Le Mans Series: Die Einsatzmannschaft ist das BMW Team Rahal unter der Leitung von Bobby Rahal, gefahren wird mit dem neu entwickelten BMW M3 GT. Nach einem ersten Lehrjahr feiert die RLL-Mannschaft 2010 den Gewinn des Team- und Herstellertitels in der GT-Klasse. 2011 gelingt wie zuletzt 2001 der „Hatrick“: Dirk Müller und Joey Hand werden Fahrermeister, auch bei den Teams und Herstellern liegt BMW am Jahresende vorn.



Presse-Service.

Ihre Ansprechpartner rund um das BMW Motorsport DTM-Projekt:

BMW Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Leiter Sportkommunikation
Jörg Kottmeier
D-80788 München
Telefon: +49 89 38223401
Mobil: +49 170 5666112
E-Mail: joerg.kottmeier@bmw.de

Ingo Lehbrink
Telefon: +49 89 38276003
Mobil: +49 176 20340224
E-Mail: ingo.lehbrink@bmw.de

Florian Haasper
Telefon: +49 89 452350911
Mobil: +49 177 5637923
E-Mail: haasper@bs-plus.de

Ann Bradshaw
Telefon: +44 1780 781234
Mobil: +44 7713 317006
E-Mail: abc@annieb.co.uk

Presseinformationen in Deutsch und Englisch können Sie in verschiedenen E-Mail-Formaten (Text, PDF, HTML) erhalten.

Verteiler-Änderungswünsche senden Sie bitte via E-Mail an Florian Haasper: haasper@bs-plus.de.

Für die DTM-Saison 2012 bietet BMW Motorsport einen **SMS-Service** für Medienvertreter an. Wenn Sie künftig DTM-Ergebnisse und brandaktuelle Nachrichten direkt auf Ihr Handy



erhalten möchten, senden Sie Ihre Mobilfunknummer bitte via E-Mail an Florian Haasper: haasper@bs-plus.de

DTM-Vorschauen werden in der Regel am Montag vor den Rennwochenenden verschickt.

Qualifying- und Rennberichte werden an den Rennwochenenden zeitnah nach Abschluss der Session bzw. des Zieleinlaufs versandt.

Online finden Sie die aktuellen **BMW Motorsport Presse-Informationen und Pressemappen** sowie **aktuelles Audiomaterial** nach jedem Rennen unter: www.press.bmwgroup-sport.com

Rechtfreies Bildmaterial für redaktionelle Zwecke finden Sie ebenfalls unter: www.press.bmwgroup-sport.com

Ergebnisse und aktuelle News stehen auf der offiziellen BMW Motorsport Website unter www.bmw-motorsport.com für Sie bereit.