



Presse-Information

BMW M8 GTE

24. Januar 2018

Interview mit Jens Marquardt zur Entwicklung des neuen BMW M8 GTE: „Der besondere Teamgeist wird uns definitiv lange im Gedächtnis bleiben“.

- **BMW Motorsport Direktor Jens Marquardt blickt im Interview auf die Entwicklung des BMW M8 GTE zurück.**
- **Experten aus Serie und Motorsport arbeiten Hand in Hand.**
- **Hohes Maß an Begeisterung bei allen Beteiligten.**

Daytona. Am Mittwoch hat BMW Motorsport in Daytona (USA) den neuen BMW M8 GTE im finalen Design für die IMSA WeatherTech SportsCar Championship 2018 vorgestellt. Der Einsatz von zwei Fahrzeugen in der GT-Klasse beim 24-Stunden-Rennen auf dem „Daytona International Speedway“ ist die Rennpremiere und damit der nächste Meilenstein der „Mission8“. Im Interview lässt BMW Motorsport Direktor Jens Marquardt die Entwicklung des BMW M8 GTE noch einmal Revue passieren und unterstreicht die Bedeutung des Teamgeists in der Entwicklungsmannschaft.

Herr Marquardt, die Rennpremiere des neuen BMW M8 GTE steht bevor. Nehmen Sie uns mit auf eine Reise durch die Entwicklungsphase des Rennwagens in den vergangenen Monaten. Wie fing alles an?

Jens Marquardt: „Der erste Renneinsatz des neuen BMW M8 GTE in Daytona wird für jeden von uns bei BMW Motorsport etwas ganz Besonderes. Die Wurzeln des GTE-Projekts liegen in einer Kombination aus vielen Aspekten. Beim Start des Programms 2015 lautete das Ziel, die Aktivitäten im klassischen Motorsport, dem BMW M Motorsport, auszubauen und uns noch internationaler aufzustellen. Zugleich übte die mögliche Rückkehr nach Le Mans auf unsere Mannschaft eine ganz eigene Faszination aus. Der wichtigste Faktor war jedoch, dass zeitgleich auch das BMW 8er Coupé Serienmodell entstand. Wir erhielten vom Vorstand grünes Licht, parallel zu den Serienkollegen einen reinrassigen GTE-Rennwagen zu entwickeln. So ging es los. Nun ist der BMW M8 GTE bereit für Daytona. Zum ersten Mal in der Geschichte von BMW Motorsport ist das Rennauto vor seinem Serienpendant im Einsatz.“



Als die Entwicklung des BMW M8 GTE startete, gab es noch gar kein Serienmodell...

Marquardt: „Richtig. Wir haben von Beginn an Seite an Seite mit den Kollegen aus der Serienentwicklung zusammengearbeitet, um die einzelnen Schritte so gut wie möglich aufeinander abzustimmen. Dennoch war es eine Herausforderung. Als wir die erste Karosserie des Serienfahrzeugs benötigten, gab es ganz einfach noch keine. Wir konnten dann aber mit speziellen Prototypen-Karosserien aus der Serienentwicklung arbeiten. Auf diese Weise arbeiteten wir uns Schritt für Schritt vor. Zudem hat sich zu Beginn unserer Entwicklung das Serienmodell immer noch leicht verändert. Wir hatten es also am Anfang in gewisser Weise mit einem beweglichen Ziel zu tun.“

Wie ist die Zusammenarbeit mit den Serienkollegen verlaufen?

Marquardt: „Sehr eng und effizient. Die Entwickler aus der Serie hatten natürlich ihre ganz eigenen Herausforderungen zu meistern. Trotzdem waren sie für das GTE-Projekt immer offen und hilfsbereit. Das war echtes Teamwork. Wir haben frühzeitig unsere Entwicklungs-Schwerpunkte mit den Fokusthemen rund um das Serienmodell synchronisiert. Die Frage lautete: Was soll das Rennauto ausstrahlen und verkörpern? Die Kernwerte des BMW 8er Coupé sollten auch die Stärken des BMW M8 GTE werden.“

Können Sie Beispiele für diese Entwicklungsschwerpunkte nennen?

Marquardt: „Nehmen wir das Design – und das gleich in mehrerlei Hinsicht. Wir übernehmen ja zwangsläufig die äußere Kontur und die Dachlinie des Serienmodells. Es galt aber auch, Elemente wie die Scheinwerfer, den ‚Carbon Core‘ oder die Mittelkonsole auf Basis des BMW 8er Coupé in den Rennwagen zu bringen. Das Thema Kohlefaser hat grundsätzlich eine große Rolle gespielt.“

Ist der BMW M8 GTE seinem Serienpendant durch die gemeinsame Entwicklung so ähnlich wie kein anderes BMW Rennfahrzeug?

Marquardt: „Wenn man auf das Reglement schaut, ist etwa beim BMW M6 GT3 der Motor extrem seriennah, wir durften aber die Karosserie stärker verändern. Beim BMW M8 GTE ist die Karosserie näher am Serienmodell, dafür musste der Motor erheblich modifiziert werden. Aber das Wichtige ist: Beim BMW M6 GT3 haben wir auf einem existierenden Auto aufgesetzt. Das war diesmal anders. Weil der



Rennwagen schon vor dem Serienfahrzeug im Einsatz ist, haben wir sehr früh und intensiv mit der Design-Abteilung zusammengearbeitet, um sicherzustellen, dass die Formsprache passt. Das hat sehr gut funktioniert.“

Die GTE-Klasse ist hart umkämpft, sowohl in der IMSA-Serie als auch in der FIA WEC. Wie groß war die Herausforderung in Sachen Performance?

Marquardt: „Wir treffen mit dem BMW M8 GTE auf starke Konkurrenz, das ist klar. Wir hatten als Referenz den BMW M6 GTLM, der wiederum aus dem GT3-Fahrzeug abgeleitet worden war. Jetzt konnten wir uns voll und ganz auf die Anforderungen der GTE-Klasse konzentrieren. So sind viele Teile gezielt für dieses Fahrzeug entworfen worden, um Bereiche wie Gewicht, Schwerpunkt und Aerodynamik explizit auf das spätere Einsatzgebiet abzustimmen. Wir haben unsere eigenen Vorgaben beim Motor und bei der Aerodynamik sogar ein Stück übertroffen. Auch bei anderen Komponenten wie Fahrwerk oder Traktionskontrolle haben wir einen großen Schritt gemacht. Das bestätigen auch die Rückmeldungen der Fahrer. Zu welchen Ergebnissen uns das im Jahresverlauf bringen wird, werden wir sehen. Die ‚Balance of Performance‘ spielt dabei natürlich auch eine gewichtige Rolle. Großes Potenzial hat der BMW M8 GTE jedoch in jedem Fall.“

Gab es in der Entwicklung spezielle Schlüsselmomente?

Marquardt: „Der besondere Teamgeist in der Entwicklungsmannschaft wird uns definitiv lange im Gedächtnis bleiben. Die Ingenieure haben sich gegenseitig immer wieder neu motiviert und viel Herzblut in dieses Projekt investiert. Der Rollout in Dingolfing war dann der erste Höhepunkt. Ähnlich bedeutsam war dann der zweite Schritt, bei dem das finale Fahrwerk und die finale Aerodynamik ans Auto kamen. Das war ein extrem sportlicher Zeitplan, der direkt in einen 24-Stunden-Test mündete. All das haben wir als Team mit einer bemerkenswerten Gruppendynamik hinbekommen. Ich bin stolz auf jeden bei BMW Motorsport.“

Inwieweit geht die Entwicklungsarbeit nach dem ersten Rennen in Daytona weiter?

Marquardt: „Es gibt nach der Homologation des Fahrzeugs Teilbereiche, in denen wir Dinge ändern können und dürfen. Vor allem im Bereich der Software ist noch weitere Arbeit möglich, auch an der Abstimmung des BMW M8 GTE mit all seinen Systemen werden wir weiterarbeiten und die gesammelten Erfahrungswerte mit einbeziehen. Jetzt freuen wir uns aber erst einmal auf das erste Rennen in Daytona.“

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



Pressekontakt.

BMW Sportkommunikation

Jörg Kottmeier

Tel.: 0170 – 566 6112

E-Mail: joerg.kottmeier@bmw.de

Ingo Lehbrink

Tel.: 0176 – 203 40224

E-Mail: ingo.lehbrink@bmw.de

Media Website.

www.press.bmwgroup.com/deutschland

BMW Motorsport im Web.

Website: www.bmw-motorsport.com

Facebook: www.facebook.com/bmwmotorsport

Instagram: www.instagram.com/bmwmotorsport

YouTube: www.youtube.com/bmwmotorsport

Twitter: www.twitter.com/bmwmotorsport

