



Presse-Information

DTM

16. Mai 2019

Harald Grohs und der historische Zolder-Sieg: „Das macht mich stolz und glücklich“.

- **Harald Grohs im Interview über seinen Sieg im ersten DTM-Rennen aller Zeiten 1984.**
- **Grohs: „Ich war heilfroh, unter härtester Konkurrenz den Sieg nach Hause zu fahren“.**
- **Vergleich der DTM damals und heute.**

München. Es war der 11. März 1984. Auf dem „Circuit Zolder“ östlich von Brüssel (BEL) startete die neu gegründete „Deutsche Produktionswagen Meisterschaft“, die heutige DTM, in ihre Debütsaison. Das allererste DTM-Rennen führte über 24 Runden und insgesamt 102,288 Kilometer – und am Ende siegte BMW. Nach einem dramatischen Rennen überquerte Harald Grohs (GER) im BMW 635 CSi als Erster die Ziellinie und trug sich damit als erster DTM-Sieger aller Zeiten für immer in die Geschichtsbücher des Motorsports ein.

Es war sogar ein Vierfacherfolg für die Marke aus München, denn auf den Positionen zwei bis vier folgten ebenfalls BMW Fahrer: Udo Schneider, Volker Strycek und Leopold Prinz von Bayern (alle GER). Im Interview blickt Grohs zurück auf seinen historischen Sieg im ersten DTM-Rennen, er erinnert sich an die Anfangszeit der Tourenwagenserie und spricht über die Entwicklung der DTM von damals bis zur neuen Turbo-Ära.

Herr Grohs, Sie haben 1984 das erste Rennen der DTM gewonnen. Welche Erinnerungen haben Sie an diesen Sieg in Zolder?

Harald Grohs: „Ich muss sagen, ich war heilfroh, gegen härteste Konkurrenz den Sieg nach Hause zu fahren. Aber dann kam eineinhalb Stunden nach dem Rennen noch das böse Erwachen: Ich wurde wegen einer technischen Bedeutungslosigkeit disqualifiziert. Man hat mir zwar den Sieg gelassen, aber die Punkte für die

BMW Bank

CATL



SCHAEFFLER



AKRAPOVIC

BECKER CARBON

BMW Driving
Experience

H&M



PERFORMANCE PARTS

OAKLEY

PUMA

RoboMarkets

Motorsport



Meisterschaftswertung aberkannt. Und genau dadurch habe ich am Ende der Saison leider den Gesamtsieg an Volker Strycek verloren.“

Was bedeutet es Ihnen, der erste Rennsieger der DTM-Geschichte zu sein?

Grohs: „Eine ganze Menge. Aber ich habe ja nicht nur diesen einen Sieg in der DTM gefeiert, sondern mit allen vier Autos, die BMW für unterschiedliche Kategorien wie etwa die DRM oder die DTM entwickelt und gebaut hat, jedes Mal das Auftaktrennen gewonnen. Das macht mich stolz und glücklich.“

Wie ist damals ein DTM-Wochenende abgelaufen?

Grohs: „Wir sind freitags angereist, sind am Samstagmorgen ein freies Training gefahren und hatten insgesamt viel Zeit, im Fahrerlager auch mal rechts und links zu schauen. Nachmittags gab es dann ein Qualifying, und am Sonntag sind wir das Rennen gefahren. Es war sehr entspannt. Zudem gab es noch nicht so viele Medien oder Pressearbeit. Und man war nicht so gläsern wie heute.“

Beschreiben Sie doch einmal Ihren BMW 635 CSi von damals ...

Grohs: „Dieses Auto war im Regen wie im Trockenen eigentlich relativ einfach zu fahren. Es allerdings am Limit zu bewegen, war für alle Kollegen durch die hohen Lenkkräfte und Pedalkräfte von 90 Kilogramm bei der Bremse und 80 Kilogramm bei der Kupplung eine echte Herausforderung.“

Wie gefällt Ihnen die neue Turbo-Ära der DTM?

Grohs: „Einfach fantastisch. Ich muss sagen, wie die BMW Jungs in Hockenheim auch bei widrigen Umständen gefahren sind und wie cool Marco Wittmann den ersten Sieg der neuen Ära nach Hause gebracht hat, verdient ein dickes Kompliment.“

BMW Bank

CATL



SCHAEFFLER



AKRAPOVIC

**BECKER
CARBON**

BMW Driving
Experience

H&M



**PERFORMANCE
PARTS**

OAKLEY

PUMA

RoboMarkets

Motorsport



Wenn Sie mal die Zeit von damals bis heute betrachten: Wie sehen Sie insgesamt die Entwicklung der DTM?

Grohs: „Wir hatten in der DTM Höhen und Tiefen. Zwischendurch in den 90er Jahren war die Kostenentwicklung ohne festgesetzte Limits aus dem Ruder gelaufen. Ich bin wirklich froh, dass wir heute einen Gerhard Berger haben, der alles wieder ein bisschen zusammenführt, mehr in die Normalität geht und die Technik ein wenig einfriert. Man kann sich aber nicht davor verschließen, dass die technische Entwicklung immer weitergeht. Wenn man sich mal überlegt, dass die Teams heute von den neuen Zweiliter-Turbomotoren für das ganze Jahr nur drei für zwei Autos zur Verfügung haben, die Triebwerke aber trotzdem mehr als 600 PS leisten, ist das einfach fantastisch. Jetzt wünsche ich mir nur noch ein oder zwei weitere Hersteller, um wieder an die alte Ära mit 30, 35 Autos im Feld anknüpfen können.“

Pressekontakt.

Ingo Lehbrink

Pressesprecher BMW Group Motorsport

Tel.: +49 (0)176 – 203 40 224

E-Mail: ingo.lehbrink@bmw.de

Daniela Tadday

Media Relations Manager BMW M Motorsport

Tel.: +49 (0)151 – 601 24 545

E-Mail: daniela.tadday@bmw.de

Benjamin Titz

Leitung BMW Group Design-, Innovations- & Motorsportkommunikation

Tel.: +49 (0)179 – 743 80 88

E-Mail: benjamin.titz@bmw.de

Media Website.

www.press.bmwgroup.com/deutschland

BMW Bank

CATL



SCHAEFFLER



AKRAPOVIC

BECKER CARBON

BMW Driving
Experience

H&M



**PERFORMANCE
PARTS**

OAKLEY

PUMA

RoboMarkets

Motorsport

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



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

BMW Bank

CATL



SCHAEFFLER



BMW Driving
Experience



Motorsport