

En 2020 Gerhard Berger, qui présidait aux destinées du *Deutsche Tourenwagen Meisterschaft* depuis quelques années, le confirmait : le DTM abandonne la réglementation Class 1 et passe au format GT3 en 2021, basé exclusivement sur des teams privés. Le DTM en tant que championnat de tourisme, tel que nous l'avons toujours connu, est donc mort, même si depuis quelques années, les bolides ressemblaient plus à des prototypes qu'à des Touring Cars.



Il est donc temps de revenir sur l'âge d'or du DTM, celui des années 80 et 90.

Une ambiance unique

Des tribunes endiablées, des chants, des drapeaux partout, des fumigènes, des cornes de brume à s'en briser les tympans...non, nous ne sommes pas dans les tribunes d'un match Bayern Munich-Borussia Dortmund, mais bien dans une course du DTM à Hockenheim. Vous me direz, c'est tout comme, puisque sur le fameux circuit du Bade-Wurtemberg, le cœur enflammé du circuit se nomme le Stadium !

Le *Deutsche Tourenwagen Meisterschaft* naît en 1984 (bien qu'il se nomme *Deutsche Produktionswagen Meisterschaft*) en adoptant la réglementation Groupe A du championnat d'Europe, avec des équipes privées. Il succède au championnat DRM qui avait connu son heure de gloire dans les années 70 avec les monstrueuses Groupe 5 BMW 320 Turbo, Ford Capri

Zakspeed Turbo et autres Porsche 956 qui s'approchaient davantage des prototypes que des voitures de production (déjà).

Lors de la saison inaugurale, le plateau est très varié, voyant s'affronter les BMW 635 CSI et 325i, la Rover Vitesse, la Volvo 240 Turbo ou encore l'Alfa Romeo GTV. La 1ère course se déroule à Zolder, en Belgique, et le championnat est remporté par Volker Strycek. La BMW 635 CSI fut la première lauréate du DTM en 1984. La première course eut lieu à Zolder en Belgique.



Le DTM se montre assez permissif sur le plan règlementaire, ouvrant la voie à de nombreuses modifications qui rendent les berlines de plus en plus spectaculaires et font le bonheur des préparateurs déjà réputés, comme Schnitzer, AMG, Zakspeed et Alpina.

A la fin des années 80, c'est le temps des Mercedes 190 E Cosworth, BMW M3 et Ford Sierra Cosworth RS 500 Turbo qui s'affrontent en piste. L'émulation est forte. Quand BMW sort en 1987 sa révolutionnaire M3, Mercedes, piqué au vif, réplique avec les 190 Evolution puis Evolution 2, ce à quoi Munich répondra avec la M3 Evo. 1 tonne et près de 400 chevaux, des coups de portières, des sauts sur les vibreurs, des étincelles partout, ça glisse, ça tressaute, ça vrombit. Kolossal !

La Deutsche Tourenwagen Meisterschaft, ou DTM, était très appréciée des amateurs de sport automobile pour les monstres qui remplissaient ses grilles de départ. Des constructeurs européens tels que Volvo, Audi et Mercedes-Benz ont utilisé le DTM pour transformer leurs

coupés sport de série en véritables machines de course capables d'offrir des performances scandaleuses.

BMW a remporté le DTM à deux reprises grâce à la populaire E30 M3, avec Eric van de Poele remportant la couronne en 1987 pour le team Zakspeed, et Roberto Ravaglia remportant tout cela en 1989 pour Schnitzer dans une M3 Evo



Zakspeed à la fin des années 1980 (1987–1989)

Fondation & origine

Fondée en 1968 par Erich Zakowski, un passionné de mécanique automobile. Basée à Niederrissen, à quelques kilomètres du Nürburgring, dans l'Eifel allemand.

D'abord réputée pour ses préparations Ford (Escort RS, Capri, etc.) en Groupe 2 et Groupe 5.

Activités principales à cette époque :

Formule 1 (1985–1989)

Zakspeed est l'une des rares écuries indépendantes à construire son propre moteur en F1 à l'époque.

Voiture : Zakspeed 871/881/891, moteur Zakspeed 1500/4 turbo (puis Yamaha atmosphérique en 1989).

Pilotes notables : Martin Brundle, Bernd Schneider, Piercarlo Ghinzani.

Tourisme / Endurance (DTM, Nürburgring 24h)

En parallèle de la F1, Zakspeed aligne des BMW M3 E30 dès 1987 en DTM et en endurance, avec des résultats bien plus solides.

Voitures : BMW M3 Groupe A, préparées dans les ateliers Zakspeed.

Pilotes : Steve Soper, Dieter Quester, Franz Dufter, Markus Oestreich...

Résultats :

DTM : quelques podiums, très bonne compétitivité face à Mercedes et Ford.

Nürburgring 24h : 6e place en 1989, meilleure M3 non officielle BMW Motorsport.

La BMW M3 E30 engagée par Zakspeed lors de la saison 1988 du DTM (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft) est l'une des voitures de tourisme les plus emblématiques de son époque. Conçue pour dominer dans les courses de voitures de tourisme, cette M3 combinait agilité, fiabilité et performance dans un châssis compact et bien équilibré.



Markus Oestreich

Pilote allemand au style agressif et constant, Markus Oestreich a couru pour Zakspeed en DTM avec cette M3 pendant la saison 1988. Il s'est illustré par plusieurs performances solides face à une concurrence féroce, notamment contre les Mercedes 190E et les Ford Sierra RS500. Bien qu'il ne remporte pas le championnat, Oestreich a marqué des points importants et contribué à la renommée de la M3 dans le championnat.

Hockenheim, septembre 1989.

La lumière tombe doucement sur le paddock. L'air sent l'essence, les pneus chauds, la poussière des camions de transport. Le vacarme des moteurs a laissé place à ce silence particulier des fins de journée de course : un mélange de tension retombée et de fatigue noble.

Au fond de l'allée, appuyée contre sa béquille hydraulique, repose une voiture compacte aux ailes élargies. Son blanc d'usine est zébré de traces de gomme, d'insectes éclatés et d'éclats de peinture. C'est une BMW M3 Groupe A, mais ici, on ne la désigne que par ses initiales : la M3.



Une machine pas comme les autres

Elle n'a pas l'arrogance d'une voiture de course. Elle ne cherche pas à dominer l'espace. Elle l'impose doucement. Son regard — ces doubles phares ronds et familiers — semble plus concentré qu'agressif. Son spoiler, ajusté au millimètre, ne crie pas. Il suggère. Elle n'exhibe rien, mais suggère tout.

Un mécano passe un chiffon sur le capot. Il ne la regarde pas comme une machine. Il la connaît, comme on connaît une monture, ou une vieille guitare. Il sait que cette auto-là a ses bons et ses mauvais jours. Il sait qu'elle aime l'attaque propre, les freinages tardifs, les courbes longues en appui. Il sait aussi qu'elle n'aime pas les brutalités. Pas de talon-pointe mal fichu. Pas de transfert sec. Elle se mérite.

Le bruit des hommes

Un peu plus loin, sous la tente Zakspeed, Steve Soper discute à voix basse avec son ingénieur. Ils ne parlent pas de moteur. Ils parlent de ressenti. De ce petit flottement à l'arrière à l'entrée de Sachs Kurve. De cette hésitation à réaccélérer quand les pneus AR commencent à graisser. Il ne parle pas de la voiture comme d'un outil. Il parle d'elle.

La M3, dans le paddock, est une sorte de présence. Elle ne se contente pas d'attendre la prochaine manche. Elle habite le lieu. À la fois discrète et magnétique. Un vieux commissaire passe, s'arrête, la regarde, puis hoche la tête. Il a dû en voir, des voitures. Mais celle-là, il la respecte. Une conductrice d'hommes



Elle n'a pas besoin d'un grand nom pour exister. Elle aime les pilotes exigeants, pas les showmen. Qu'on soit Ravaglia ou un jeune d'espoir de l'école BMW, elle traite tout le monde pareil : elle vous dira exactement ce que vous lui donnez. Rien de plus. Rien de moins.

Et puis il y a ce bruit. Ce bruit-là. Quand elle repart doucement en première pour aller peser, le moteur S14 toussote puis monte en régime dans une sonorité métallique, presque rageuse. À haut régime, c'est une clarinette de guerre : sèche, linéaire, enivrante. Une bande-son de discipline. Pas de frime, pas de turbo, pas de panique. De la tension contrôlée.

Un mythe naît toujours dans le silence

C'est dans ces instants-là, quand la foule est partie, que les mythes prennent racine.

Quand une silhouette, banale pour le profane, raconte à ceux qui savent une décennie entière de pilotage pur, de technique subtile, d'élégance mécanique.

La M3 n'a pas inventé la course. Elle n'a pas été la plus puissante. Elle n'a jamais écrasé la concurrence par la force.

Mais elle a été celle qu'on écoutait, celle qui formait, celle qu'on redoutait — celle qu'on respectait.

Elle dort là, maintenant, entre deux roulages, capot entrouvert, avec encore un peu de chaleur dans les tôles.

Et ceux qui passent à côté savent : cette voiture-là, elle a tout dit. Et elle n'a pas fini de parler



Quelques anecdotes de course concernant la BMW M3 E30 2.5L DTM Zakspeed n°33 (Soper–Quester–Dufter) aux 24 h du Nürburgring 1989 :

“Passer du turbo au naturel”

Steve Soper a décrit le changement radical entre sa Sierra Cosworth turbo (~550 ch) et cette M3 (~300 ch) :

« La différence était énorme... Il fallait garder l'élan et être gentil et doux avec elle. Si vous deveniez nerveux... elle n'était pas rapide. » [7]

Cette douceur de conduite a été cruciale sur la Nordschleife, afin de préserver grip, freins et fiabilité.

Avantage du team Zakspeed local

L'ingénieur Steve ajoute :

« Nous avons gagné... parce que Zakspeed était basé au Nürburgring, littéralement de l'autre côté de la route. Tout notre travail de mise au point était fait là-bas. »

Le fait d'avoir un atelier à proximité a permis de régler la voiture spécifiquement pour la boucle nord, un atout majeur pour la course.

Solidité du groupe S14 et choulement thermique

Sur la M3 E30 de course, le moteur S14 était réputé pour être haut dans le régime (jusqu'à 8 500 tr/min). Des épisodes fréquents de fuites au niveau des soudures d'échappement sont intervenus :

« les tuyaux d'échappement se déformaient de 25 mm à pleine charge ; un simple changement de silent-blocs les a stabilisés. »

Ce souci a été corrigé à temps pour la course, preuve de l'ingénierie réactive de BMW.

Cockpit "old-school" intact :

Malgré la préparation extrême, le cockpit restait spartiate : tableau de bord analogique, levier de boîte mécanique, peu d'ergonomie, juste l'essentiel dans un habitacle épuré autour de l'arceau de sécurité . *Soper souligne que c'était une formule pure : pilote, vitesse et fiabilité avant tout.*

Ils ont, avec cette M3 Zakspeed, signé le meilleur tour en classe avec un temps de 9:29.380



La BMW M3 E30 est encore aujourd'hui l'un des modèles les plus vénérés dans l'histoire du DTM. Sa version Zakspeed de 1988, avec Oestreich au volant, incarne l'apogée de l'ingénierie allemande des années 80 en compétition, avec une voiture équilibrée, nerveuse et taillée pour les circuits les plus exigeants.



In 2020, Gerhard Berger, who has presided over the destiny of the Deutsche Tourenwagen Meisterschaft for a number of years, confirmed that the DTM was abandoning Class 1 regulations and moving to a GT3 format in 2021, based exclusively on private teams. The DTM as a touring car championship, as we have always known it, is therefore dead, even if in recent years the cars have looked more like prototypes than touring cars.

So it's time to look back at the golden age of the DTM, the 80s and 90s.

A unique atmosphere

Frenzied grandstands, singing, flags everywhere, smoke bombs, foghorns blaring to burst eardrums... no, we're not in the stands at a Bayern Munich-Borussia Dortmund match, but in a DTM race at Hockenheim. You might say that it's all the same, because on the famous circuit in Baden-Württemberg, the heart of the circuit is called the Stadium!

The Deutsche Tourenwagen Meisterschaft was founded in 1984 (although it was called the Deutsche Produktionswagen Meisterschaft) by adopting the Group A regulations of the European championship, with private teams. It succeeded the DRM championship, which had enjoyed its heyday in the 1970s with the monstrous Group 5 BMW 320 Turbo, Ford Capri Zakspeed Turbo and Porsche 956, which were closer to prototypes than to production cars (already).

In the inaugural season, the field was extremely varied, with the BMW 635 CSI and 325i, the Rover Vitesse, the Volvo 240 Turbo and the Alfa Romeo GTV all competing. The first race took place at Zolder, Belgium, and the championship was won by Volker Strycek, whose BMW 635 CSI was the first DTM winner in 1984. The first race was held at Zolder in Belgium.



The DTM was fairly permissive in terms of regulations, paving the way for numerous modifications that made the saloons increasingly spectacular and delighted the already renowned tuners such as Schnitzer, AMG, Zakspeed and Alpina.

At the end of the 80s, it was the time of the Mercedes 190 E Cosworth, BMW M3 and Ford Sierra Cosworth RS 500 Turbo competing on the track. Emulation was strong. When BMW brought out its revolutionary M3 in 1987, Mercedes, stung to the quick, retaliated with the 190 Evolution and then the Evolution 2, to which Munich responded with the M3 Evo. 1 tonne and nearly 400 bhp, door slams, jumps on the vibrators, sparks everywhere, it glides, it jerks, it whirs. Kolossal!

The Deutsche Tourenwagen Meisterschaft , or DTM, was beloved by motorsport fans for the monsters that filled its starting grids. European manufacturers such as Volvo, Audi and Mercedes-Benz used the DTM to transform their production sports coupes into true racing machines capable of outrageous performance.

BMW won the DTM twice with the popular E30 M3, with Eric van de Poele taking the crown in 1987 for the Zakspeed team, and Roberto Ravaglia winning it all in 1989 for Schnitzer in an M3 Evo.



Zakspeed in the late 1980s (1987-1989)

Foundation & origin

Founded in 1968 by Erich Zakowski, a car mechanics enthusiast, and based in Niederzissen, a few kilometres from the Nürburgring in the German Eifel region.

Initially renowned for its Ford preparations (Escort RS, Capri, etc.) in Group 2 and Group 5.

Main activities at the time:

Formula 1 (1985-1989)

Zakspeed was one of the few independent teams to build its own F1 engine at the time.

Car: Zakspeed 871/881/891, Zakspeed 1500/4 turbo engine (then naturally-aspirated Yamaha in 1989).

Notable drivers: Martin Brundle, Bernd Schneider, Piercarlo Ghinzani.

Touring / Endurance (DTM, Nürburgring 24h)

Alongside F1, Zakspeed entered BMW M3 E30s in DTM and endurance racing from 1987, with much more solid results.

Cars: BMW M3 Group A, prepared in the Zakspeed workshops.

Drivers: Steve Soper, Dieter Quester Steve Soper, Dieter Quester, Franz Dufter, Markus Oestreich...

Results:

DTM: several podiums, very competitive against Mercedes and Ford.

Nürburgring 24h: 6th place in 1989, best non-official BMW Motorsport M3.

The BMW M3 E30 entered by Zakspeed in the 1988 DTM (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft) season is one of the most emblematic touring cars of its era. Designed to dominate touring car racing, the M3 combined agility, reliability and performance in a compact, well-balanced chassis.



Markus Oestreich

A German driver with an aggressive and consistent style, Markus Oestreich raced for Zakspeed in the DTM with this M3 during the 1988 season. He put in several solid performances against fierce competition, notably the Mercedes 190E and the Ford Sierra RS500. Although he did not win the championship, Oestreich scored important points and contributed to the M3's reputation in the championship.

Hockenheim, September 1989.

Light falls softly on the paddock. The air smells of petrol, hot tyres and dust from the transport trucks. The din of the engines has given way to the silence that is typical of the end of a race day: a mixture of pent-up tension and noble fatigue.

At the end of the driveway, leaning against its hydraulic stand, sits a compact car with widened wings. Its factory white is streaked with traces of rubber, chipped insects and paint chips. It's a BMW M3 Group A, but here we only refer to it by its initials: the M3.

A machine like no other

It doesn't have the arrogance of a racing car. It doesn't try to dominate space. It gently imposes its presence. Its look - those familiar round twin headlights - seems more focused than aggressive. Its spoiler, adjusted to the millimetre, doesn't shout. It suggests. It shows nothing, but suggests everything.

A mechanic wipes the bonnet. He doesn't look at it like a machine. He knows it like he knows a horse or an old guitar. He knows that this car has its good days and its bad days. He knows that it likes a clean attack, late braking and long, lean corners. He also knows that it doesn't like rough handling. No sloppy heel-and-toe. No dry transfers. She has to be earned.



The sound of men

A little further on, in the Zakspeed tent, Steve Soper is having a quiet chat with his engineer. They're not talking about engines. They're talking about feeling. About that little flutter at the back as they entered Sachs Kurve. About the hesitation to accelerate again when the rear tyres start to grease. He's not talking about the car as a tool. He's talking about it.

In the paddock, the M3 is a kind of presence. It doesn't just wait for the next round. It inhabits the place. At once discreet and magnetic. An old steward passes by, stops, looks at her, then nods. He must have seen a lot of cars. But this one he respects. A driver for men. It doesn't need a big name to exist. It likes demanding drivers, not showmen. Whether you're Ravaglia or a young hopeful from the BMW school, she treats everyone the same: she'll tell you exactly what you give her. Nothing more, nothing less. Nothing less. And then there's that noise. That noise. When she slowly pulls out of first gear to go weighing, the S14 engine sputters and then revs up into a metallic, almost raging sound. At high revs, it's like a war clarinet: dry, linear, intoxicating. A soundtrack of discipline. No showboating, no turbo, no panic. Just controlled tension.



*Myths are always born in silence
It's in moments like these, when the crowd has gone, that myths take root.
When a silhouette, commonplace to the uninitiated, tells those in the know the story of a whole decade of pure driving, subtle technique and mechanical elegance.
The M3 didn't invent racing. It wasn't the most powerful. It never crushed the competition by sheer force.
But it was the one we listened to, the one we trained, the one we feared - the one we respected.
It's sleeping there now, between two drives, bonnet ajar, still with a little warmth in the sheet metal.
And those who drive by know: this car has said it all. And it hasn't finished talking*

Some racing anecdotes about the #33 Zakspeed BMW M3 E30 2.5L DTM (Soper-Quester-Dufter) at the 1989 Nürburgring 24 Hours:

'Going from turbo to natural'

Steve Soper described the radical change between his turbocharged Sierra Cosworth (~550 hp) and this M3 (~300 hp):

"The difference was huge... You had to keep the momentum and be nice and gentle with it. If you got nervous... she wasn't quick." ?

This gentle handling was crucial on the Nordschleife, in order to preserve grip, brakes and reliability.



Local Zakspeed team advantage

Engineer Steve adds:

"We won... because Zakspeed was based at the Nürburgring, literally on the other side of the road. All our development work was done there.

Having a workshop nearby meant that the car could be set up specifically for the northern loop, a major advantage for the race.

Solidity of the S14 unit and thermal chugging

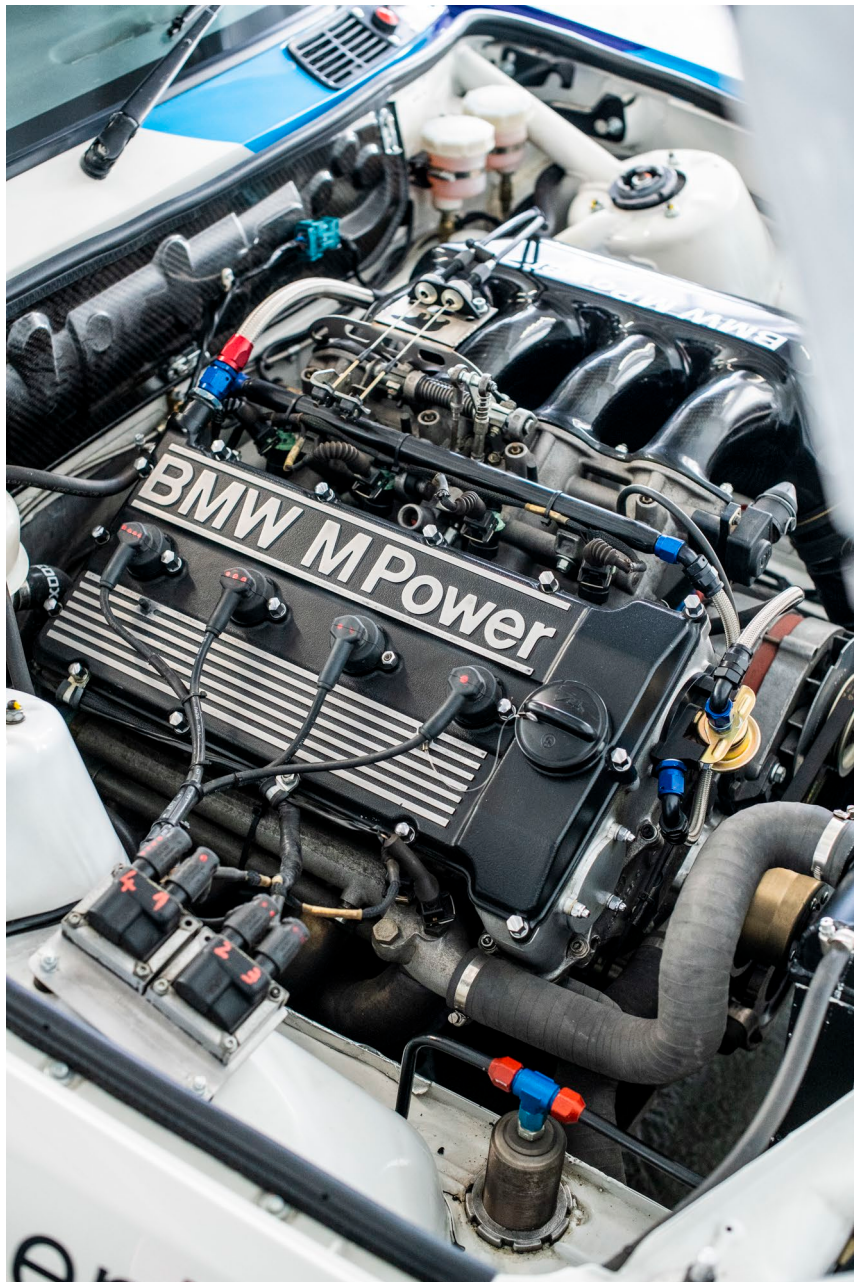
On the M3 E30 race car, the S14 engine had a reputation for being high revving (up to 8,500 rpm). There were frequent episodes of leakage from the exhaust welds:

'the exhaust pipes were deforming by 25 mm at full load; a simple change of silent-blocks stabilised them'.

The problem was rectified in time for the race, a testament to BMW's responsive engineering. Old-school cockpit intact:

Despite the extreme preparation, the cockpit remained spartan: analogue dashboard, mechanical gear lever, little in the way of ergonomics, just the essentials in a streamlined cabin around the roll bar. Soper stresses that it was a pure formula: driver, speed and reliability above all.

With this Zakspeed M3, they set the fastest lap in class with a time of 9:29.380.



The BMW M3 E30 is still one of the most revered models in the history of the DTM. Its 1988 Zakspeed version, with Oestreich at the wheel, embodies the pinnacle of German racing engineering in the 1980s, with a car that is balanced, responsive and built for the most demanding circuits.

