



# TRACKS

THE RACING MANUAL



#1

HOCKENHEIM

GERMANY

[WWW.MERCEDES-AMG.COM](http://WWW.MERCEDES-AMG.COM)

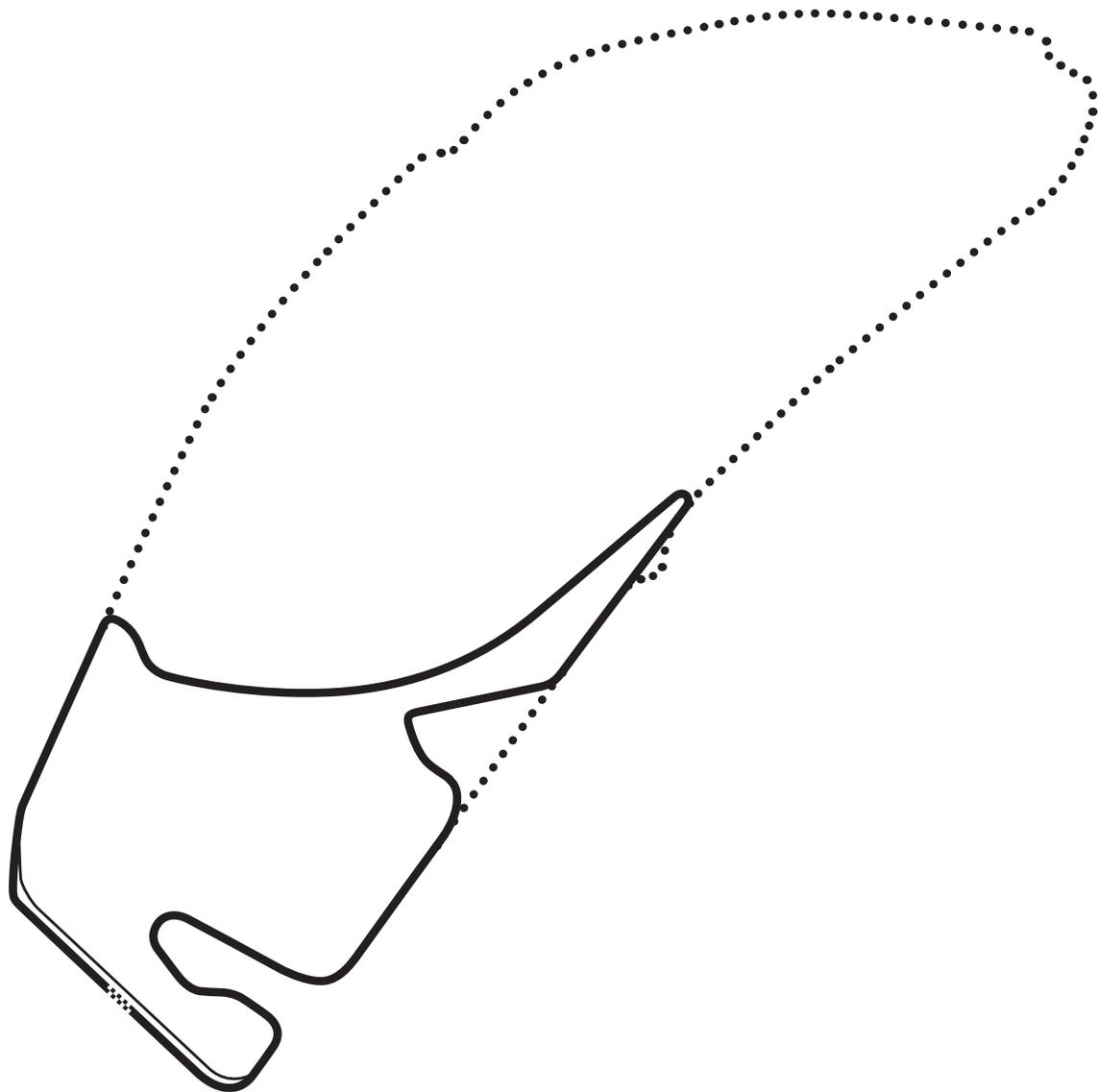
# Warm-up



**Mario Spitzner: Director Branding  
& Marketing, Mercedes-AMG**

Willkommen zu Hause – auf der Rennstrecke und damit bei TRACKS, dem Racing Manual von Mercedes-AMG! Mit 165 Siegen in 342 Rennen seit 1988 und 32 Fahrer-, Hersteller- und Teamtiteln ist Mercedes-AMG die erfolgreichste Marke in der Geschichte der DTM. „Driving Performance“ ist für uns nicht nur der Anspruch, treibende Kraft bei der Entwicklung von Hochleistungsfahrzeugen zu sein, sondern auch ein Setting zu gestalten, in dem Fahrer an ihre Grenzen gehen können. Optimale Location: eine GP-Strecke. Ultimatives Fahrzeug: der Mercedes-Benz SLS AMG GT3, mit dem in Affalterbach eine neue Ära im Kundenmotorsport begonnen hat. Der Flügeltürer für die Rennstrecke ist die konsequente Fortsetzung des Motorsport-Engagements von Mercedes-AMG. Über 500 PS wollen nicht nur gefordert, sondern auch beherrscht werden. Unverzichtbares Tool: TRACKS, das erste Rennstrecken-Manual mit kompakten Informationen und wertvollen Profi-Tipps vom AMG Testpilot und Koordinator Kundensport, Thomas Jäger. In dieser Ausgabe geht es auf den Hockenheimring, wo traditionell das Auftaktrennen und das Finale der DTM ausgetragen werden. In welchem Gang fährt man in die Südkurve? Wo kann man gut überholen? Und welche Schlüsselstellen gilt es zu beachten? Thomas Jäger erklärt detailliert, wie er die Strecke mit seinem SLS AMG GT3 meistert. In einer Video-Lesson demonstriert der Profi zudem aus dem Cockpit heraus den schnellsten Weg ins Ziel. TRACKS ist die Synthese der Faszination eines reinrassigen Rennfahrzeugs und dem Erlebnis, als Fahrer auf einer der modernsten und traditionsreichsten Rennstrecken bis ans Limit zu gehen – ***Driving Performance at its best!***

Welcome home – to the race track and to TRACKS, the racing manual from Mercedes-Benz AMG! With 165 victories and 342 races run since 1988, plus 32 driver, manufacturer and team titles, Mercedes-AMG is the most successful brand in the history of the DTM. For us, “Driving Performance” is not only the rallying cry to be the driving force in the development of high-performance vehicles, but also sets the scene for drivers to push themselves to their limits. The optimum location – a GP track. The ultimate vehicle – the Mercedes-Benz SLS AMG GT3, which launched a whole new era of customer motorsport at Affalterbach. The race-bred gullwing is the focused continuation of Mercedes-AMG’s motorsport involvement. More than 500 hp don’t just want to be challenged, but also to be mastered. An indispensable tool – TRACKS, the first race track manual with compact information and invaluable professional tips from AMG Test Driver and Customer Sport Coordinator, Thomas Jäger. In this issue, we head for the Hockenheimring, where the opening and closing races of the DTM are traditionally run. In which gear should you enter the South Curve? Where are the best places to overtake? And what are the hot spots to look out for? Thomas Jäger explains in detail how he masters the track with his SLS AMG GT3. In a video lesson, the professional driver also demonstrates from the cockpit the fastest way to the finish line. TRACKS brings together the fascination of a thoroughbred race car with the experience of driving at the very limits on one of the most state-of-the-art and renowned of all race tracks – ***Driving Performance at its best!***



**STRECKENLÄNGE GP KURS** CIRCUIT LENGTH GP CIRCUIT 4.574 KM  
**ASPHALTBREITE** ASPHALT WIDTH MIN. 15 M; MAX. 18,5 M  
**ZUSCHAUERKAPAZITÄT** SPECTATOR CAPACITY 70.000 (FESTE TRIBÜNEN PERMANENT GRANDSTANDS),  
 120.000 (INKL. TEMPORÄRE TRIBÜNEN INCL. TEMPORARY GRANDSTANDS)  
**FESTE TRIBÜNEN** PERMANENT GRANDSTANDS HAUPTTRIBÜNE MAIN GRANDSTAND, NORDTRIBÜNE NORTH GRANDSTAND,  
 SÜDTRIBÜNE SOUTH GRANDSTAND, INNENTRIBÜNE INFIELD GRANDSTAND, MERCEDES-TRIBÜNE MERCEDES GRANDSTAND  
**TEMPORÄRE TRIBÜNEN** TEMPORARY GRANDSTANDS SPITZKEHRE 1 UND 2 HAIRPIN 1 AND 2,  
 EINFAHRT PARABOLIKA ENTRY PARABOLICA, STEHPLATZ PARABOLIKA STANDING ROOM PARABOLICA  
**RUNDENZAHL BEI F1-GP** NUMBER OF LAPS ON F1 GP 67 – RENNDISTANZ INSGESAMT 67 – TOTAL RACE DISTANCE: 306,458 KM  
**RUNDENZAHL BEI DTM** NUMBER OF LAPS ON DTM 38 – RENNDISTANZ 38 – TOTAL RACE DISTANCE: 173,812 KM  
**RUNDENREKORD FORMEL 1** LAP RECORD FORMULA 1 1:13,780 MIN. = 223,182 KM/H, GP 2004 KIMI RÄIKKÖNEN (MCLAREN)  
**RUNDENREKORD DTM** LAP RECORD DTM 1:33,576 MIN., 2008, PAUL DI RESTA (MERCEDES-BENZ)

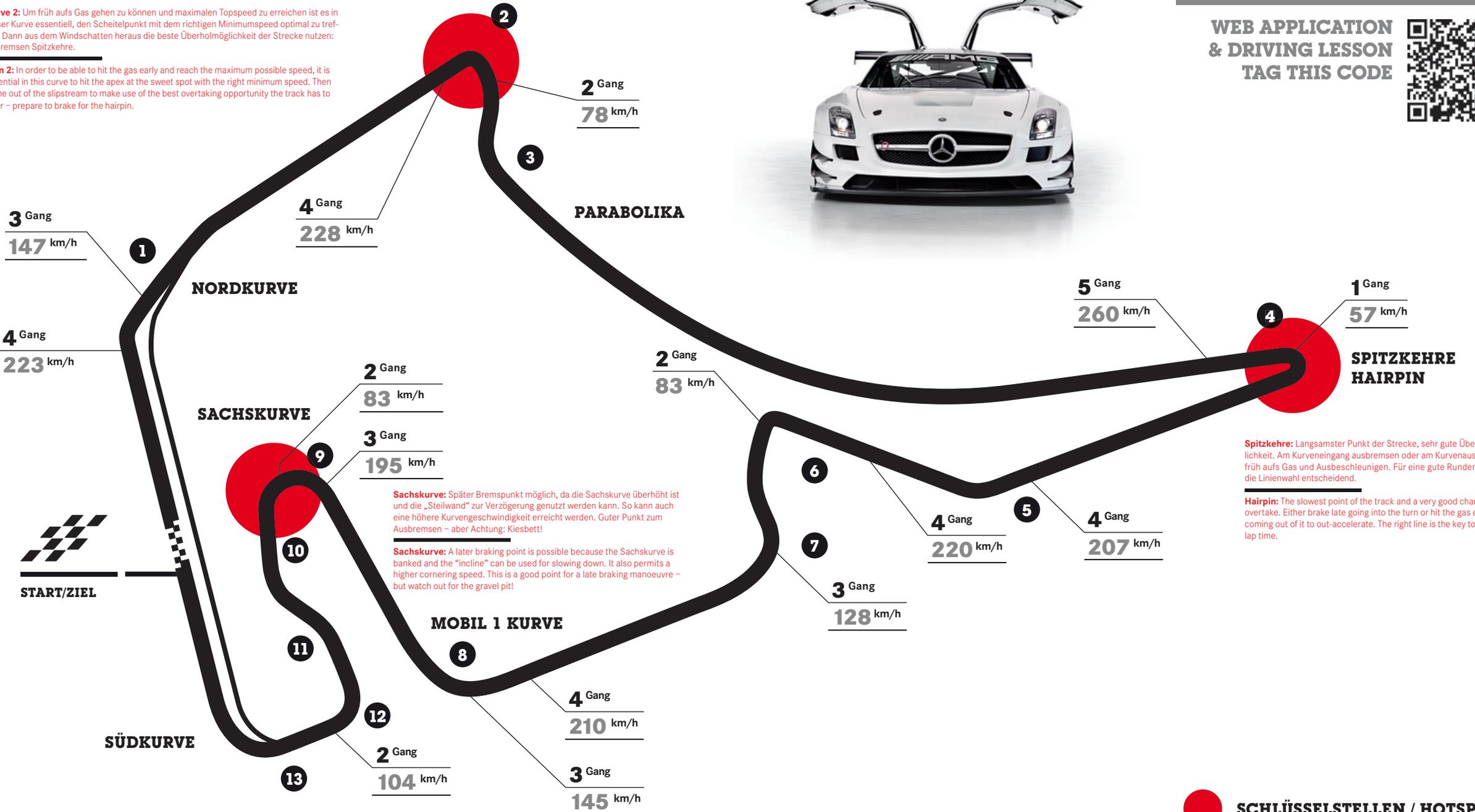
# Hockenheim

Die Strecke wurde 1932 in nur drei Monaten als etwa 12 Kilometer langer Dreieckskurs auf unbefestigten Waldwegen angelegt; unter anderem als Teststrecke für Mercedes-Benz, aber auch als Rennstrecke, nachdem der seit den 1920er Jahren genutzte Karlsruher Wildpark gesperrt worden war. Bereits 1938 änderte sich die Streckenführung grundlegend: Aus dem ursprünglichen Dreieckskurs entstand die in weiten Teilen bis Ende 2001 gefahrene, auf 7,69 Kilometer verkürzte Strecke. Durch den Einbau der Ostkurve erhielt der Hockenheimring seine bekannte ovale Form, eine Hochgeschwindigkeitsstrecke durch den Wald verband die Spitzkehre in der Ortschaft Hockenheim im Westen mit dem großen Bogen im Osten. Start und Ziel waren auf der südlichen Waldgeraden, etwa in Höhe der heutigen Mercedes-Tribüne. Gefahren wurde gegen den Uhrzeigersinn. In den 1960er Jahren zerschnitt der Bau der Bundesautobahn 6 die Rennstrecke, die Spitzkehre fiel dadurch weg. Als der Hockenheimring am 22. Mai 1966 wiedereröffnet wurde, betrug die Länge 6,789 Kilometer. Der Kurs war nun im Uhrzeigersinn zu befahren. Hinzugekommen war das zuschauerfreundliche Motodrom. Durch die Kurzanbindung unmittelbar hinter der Innentribüne entstand zudem eine Streckenvariante von 2,638 Kilometern Länge. Der „kleine Kurs“ wird auch von der Formel 1 genutzt, die 1970 erstmals Station in Hockenheim machte. 1992 folgte ein kompletter Umbau des Kurses. Die Ostkurven-Schikane wurde verändert, sodass sie jetzt rechts-links zu fahren und sowohl langsamer als auch weitläufiger war. Weil die Strecke zu lang und in weiten Passagen des Waldes für Zuschauer nicht zugänglich war, plante man schließlich die 2002 eröffnete und um zwei Kilometer verkürzte Strecke, die wir heute kennen – mit besseren Überholmöglichkeiten sowie einer vergrößerten Südtribüne und der neuen Mercedes-Tribüne mit Blick zur Nordkehre.

The original track was built in 1932 in the space of just three months and laid out as an approximately 12-kilometre triangular course on unfinished forest tracks. It was envisaged in part as a test track for Mercedes-Benz, but also as a race track following the closure of the Karlsruhe Wildlife Park, which had been used since the 1920s. The course underwent a fundamental rebuild in 1938 – the original triangular track became the shorter 7.69 kilometre track, which was driven largely in this format until the end of 2001. The incorporation of the Ostkurve (East Curve) gave the Hockenheimring its well-known oval form. A high-speed section through the forest connected the hairpin in the village of Hockenheim on the west with the large arc in the east. The start/finish line was in the southerly forest straight, roughly where the Mercedes Grandstand is today. The track was run anti-clockwise at this point. In the 1960s, construction of the A6 autobahn cut through the race track, eliminating the hairpin. When the Hockenheimring was re-opened on 22 May 1966 it measured 6.789 kilometres, was switched to run clockwise and now featured the spectator-friendly Motodrom. The cut-through immediately behind the infield grandstand also gave rise to a shorter 2.638 kilometre version of the track. The “short track” is also used by Formula 1, which first came to Hockenheim in 1970. The track was completely rebuilt in 1992. The Ostkurve chicane was altered to give it a right-left format and making it slower and wider. Because the track was too long and inaccessible to spectators in large sections of the forest, plans were ultimately made for the track that we know today, which was opened in 2002 - shorter by two kilometres, with better overtaking opportunities, a larger South Grandstand and the new Mercedes Grandstand with a view of the Nordkehre (North Turn).

**Kurve 2:** Um früh aufs Gas gehen zu können und maximalen Toppespeed zu erreichen ist es in dieser Kurve essentiell, den Scheitelpunkt mit dem richtigen Minimumspeed optimal zu treffen. Dann aus dem Windschatten heraus die beste Überholmöglichkeit der Strecke nutzen: Anbremsen Spitzkehre.

**Turn 2:** In order to be able to hit the gas early and reach the maximum possible speed, it is essential in this curve to hit the apex at the sweet spot with the right minimum speed. Then come out of the slipstream to make use of the best overtaking opportunity the track has to offer – prepare to brake for the hairpin.



WEB APPLICATION & DRIVING LESSON TAG THIS CODE



**Spitzkehre:** Langsamster Punkt der Strecke, sehr gute Überholmöglichkeit. Am Kurveneingang ausbremsen oder am Kurvenausgang früh aufs Gas und Ausbeschleunigen. Für eine gute Rundenzeit ist die Linienwahl entscheidend.

**Hairpin:** The slowest point of the track and a very good chance to overtake. Either brake late going into the turn or hit the gas early coming out of it to out-accelerate. The right line is the key to a good lap time.

# It's your turn!





## NORDEKURVE 1

Auf den ersten Blick sieht es recht einfach aus: asphaltierte Auslaufzone und die Kurve macht auf. Doch in der Praxis zeigt sich das Gegenteil: Später Bremspunkt auf der Start-Ziel-Geraden (langsam herantasten), Bremse lösen, präzise Einlenken und sofort leicht aufs Gas, um das Auto zu stabilisieren. Den blau-weißen (Achtung: nicht den roten, hohen) Curb berühren. Da das kurveninnere Rad leicht entlastet ist, spürt man das gar nicht. Nach Passieren des Scheitelpunkts das Gas aufziehen. Achtung: Wenn man zu weit nach außen kommt, nicht noch mehr Lenkwinkel geben, sonst läuft man Gefahr, dass das Auto nach innen abbiegt! Lieber Lenkung öffnen und die Auslaufzone nutzen.

At first glance, it looks very straightforward – tarmac run-out zone and an increasing radius. But, in practice, it's quite the opposite – late braking point on the start/finish straight (feel your way on this), release the brakes, precise turn-in and immediately touch the gas to stabilize the car. Touch the blue/white kerb (note – not the high, red one). Because the load on the inside wheel is slightly reduced you don't feel this at all. Open up the throttle when you pass the apex. Note: if you run too wide, do not increase the steering angle – this risks turning inwards. Better to open up and use the run-out zone.



**KURVE TURN 2**

Anspruchsvoll! Verleitet zum zu frühen Einlenken und zu schnellem Reinfahren. Bodenwellen beim Anbremsen. Präziser Bremspunkt notwendig, um das Auto im Scheitelpunkt perfekt platzieren zu können. Überholmöglichkeit beim Anbremsen: Langsam in die Kurve rein, Curb am Scheitelpunkt (nicht zu früh!) berühren, um früh auf Gas gehen zu können (Achtung: Gefahr von Power Oversteer bei leistungsstarken Fahrzeugen) und viel Geschwindigkeit mit auf die lange Gerade zu nehmen. Gerade Linie zum linken Curb der Parabolika. Die perfekte Linie führt zu guten Rundenzeiten und Überholmöglichkeiten!

Challenging! The temptation is to enter this one too quickly. The road surface is uneven as you brake into the turn; you need a precise braking point to position the car perfectly through the apex. Overtaking is possible as you brake into the turn – slowly into the turn; touch the kerb at the apex (not too soon!), enabling you to hit the gas as early as possible (Note: risk of power oversteer with powerful vehicles) and head into the long straight with plenty of speed. Straight line to the left kerb of the Parabolika. The perfect line delivers good lap times and overtaking opportunities!





### PARABOLIKA 3

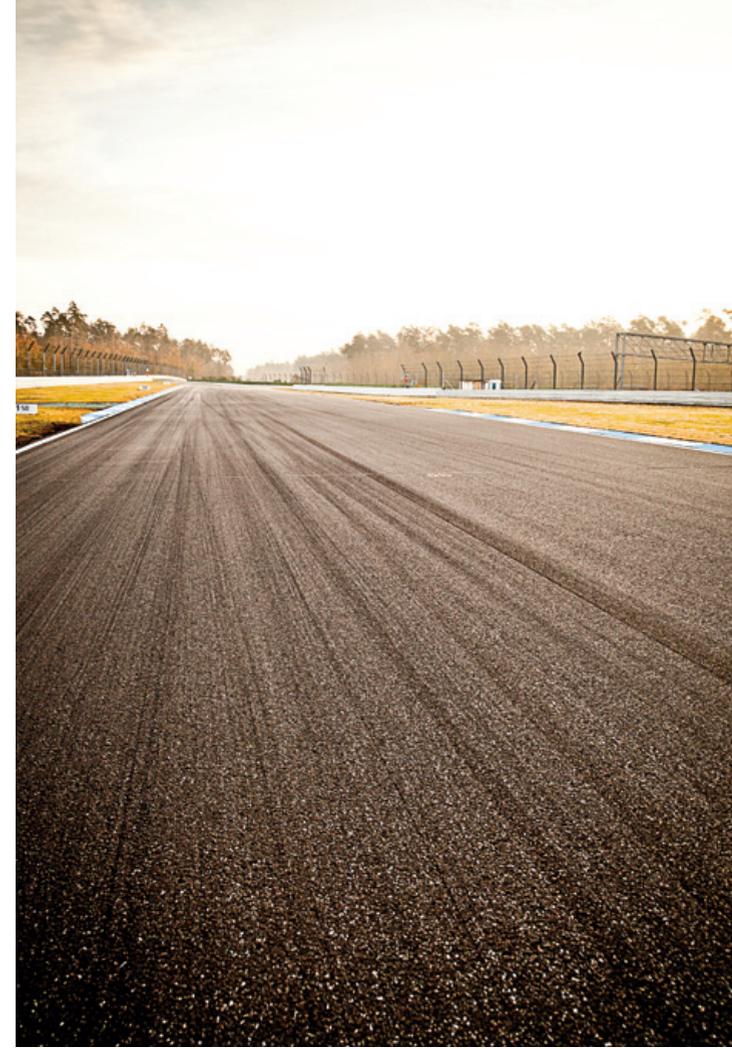
Passt die Linie in Kurve 2, ist das Einbiegen auf die Parabolika problemlos mit ordentlich Gas möglich. Der linke Curb wird leicht berührt und auf Zug überfahren. Achtung: Nicht zu weit nach innen überfahren, da das Fahrzeug dann unruhig wird und man vom Gas gehen muss! Am Kurvenausgang das Fahrzeug weich nach außen laufen lassen. Es zeigt sich bei einem Geschwindigkeitsvergleich von Runde zu Runde sofort, ob früh genug beschleunigt wurde. Jetzt kann schon abgeschätzt werden, ob ein Überholvorgang möglich ist. Auf der Geraden wird die Höchstgeschwindigkeit erreicht.

If you have the right line through Turn 2, you can easily turn into the Parabolika with your foot down. Lightly touch the left kerb and drive over it on full throttle. Note: don't go too far to the inside as this can make the car twitchy and force you to lift off the gas! A lap-to-lap speed comparison will immediately tell you if you have accelerated early enough out of the turn. Now you can assess whether an overtaking manoeuvre is possible. It is on this straight that you will reach your top speed.



PARABOLIKA 3





**SPITZKEHRE HAIRPIN 4**

Höchste Geschwindigkeit – höchste Konzentration! Angebremst wird parallel zur linken weißen Linie, aber nicht auf der Linie (Rutschgefahr). Beim Herantasten an den Bremspunkt helfen die 150- bzw. 100-Meter-Schilder. Konnte man sich im Windschatten an ein anderes Fahrzeug ansaugen, dann wird rechts daneben gebremst. Achtung: Ein Überholvorgang wird nur ausgeführt, wenn das eigene Auto klar neben einem anderen Fahrzeug ist und Missverständnisse ausgeschlossen werden können! Der anfangs hohe Bremsdruck wird Richtung Scheitelpunkt reduziert. Sobald das Vorderrad diesen erreicht, progressiv aufs Gas und Lenkung öffnen! Je früher Vollgas erreicht wird, umso mehr Topspeed und damit die bessere Überholchance. Die linken Curbs meiden (Traktionsverlust)!

Top speed – top concentration! Brake parallel to the left white line, but not on the line (skid risk). The 150 and 100-meter signs will help you to work out your braking point. If you are able to approach in the slipstream of another vehicle, then brake alongside to the right. Caution: only attempt an overtaking manoeuvre when your car is clearly alongside the other car and there is no room for misunderstanding! Reduce the initially high braking force as you reach the apex. As soon as the front wheel reaches the apex, progressively increase the gas and open the steering! The earlier you reach full throttle, the higher your top speed and better your overtaking chances. Avoid the left curbs (loss of traction)!





### KURVE TURN 5

Schnelle und schlecht einsehbare Kurve. Hier ist nicht Mut, sondern die richtige Linie und Fahrtechnik gefragt. Noch auf der Geraden vom Gas gehen, eventuell leicht Anbremsen, dann wieder leicht aufs Gas und ganz sanft Einlenken. Das Fahrzeug wird so stabilisiert und bleibt bei konstantem Lenkwinkel auch auf der Bodenwelle im Scheitelpunkt (Achtung: nicht den Curb berühren, Fahrzeug wird sonst sehr unruhig) spürbar und kontrollierbar. In Richtung linken Curb weich auslaufen lassen. Die richtige Blickführung verschafft Sicherheit und die Strecke wird von links nach rechts diagonal gekreuzt, um in die richtige Position für Kurve 6 zu kommen.

A fast turn with poor visibility. This calls not so much for courage as for the right line and driving technique. Lift off the gas when still on the straight, perhaps even lightly apply the brakes, then touch the gas again and gently turn in. This stabilises the vehicle and, if you hold a constant steering angle, will help you retain feedback and control across the bump at the apex (caution: don't touch the curb, this will make the vehicle very jumpy). Coast slightly as you reach the left curb. Keep a careful watch in the interests of safety before diagonally crossing the track from left to right to get into the right position for Turn 6.





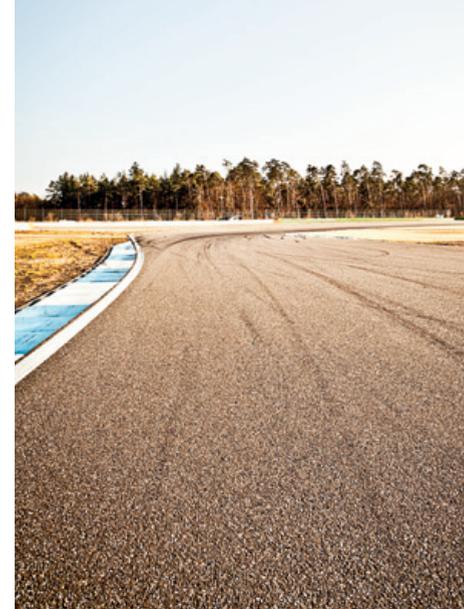
KURVE TURN 5 6 7



**KURVE TURN 6**

Gerades Anbremsen ist wichtig, um optimale Bremsperformance zu erreichen. Dabei kann das Fahrzeug parallel zum rechten Curb stehen, muss es aber nicht zwingend. Der Bremsdruck wird in Richtung Scheitelpunkt degressiv. Achtung: Die Kurve verleitet zu hoher Einfahrtsgeschwindigkeit. Berühren des blau-weißen Curbs (Achtung: nicht den roten, hohen) ist essentiell, um früh die Lenkung zu öffnen und sanft aufs Gas gehen zu können. (Vorsicht: Power Oversteer!) Nicht zu weit nach rechts heraustreten lassen, um eine weiche und kurze Linie zum linken Streckenrand Richtung Einfahrt Kurve 7 fahren zu können.

Straight braking is important in order to achieve optimum brake performance. This means the vehicle can remain parallel to the right curb, although it isn't mandatory. Release brake force as you reach the apex. Caution: it is tempting to approach this turn at high speed. It is essential to touch the blue/white curb (caution: not the red high one), to be able to open the steering early and gently open the throttle (caution: power oversteer!). Don't drift too far to the right, enabling a smooth and short line to the left side of the track towards the entry into Turn 7.

**KURVE TURN 7**

Von außen kommend einlenken und nur etwas ans Gas. Lastwechsel vermeiden, da leichte Senke im Fahrbelag. Den inneren Curb berühren ohne ihn zu hart zu überfahren und ab dem Scheitelpunkt das Gas aufziehen. Dabei die Lenkung öffnen, um Übersteuern zu verhindern und in einem großen Kurvenradius zu den Randsteinen am Kurvenausgang zu gelangen und viel Schwung mitzunehmen.

Coming from the outside, turn in and open the throttle just a little. Avoid shifting weight, as there is a slight dip on the track surface. Touch the inside curb without driving over it too hard and step on the gas at the apex. Open the steering to avoid oversteer and bring you in a wide sweep to the curb at the exit with plenty of momentum.

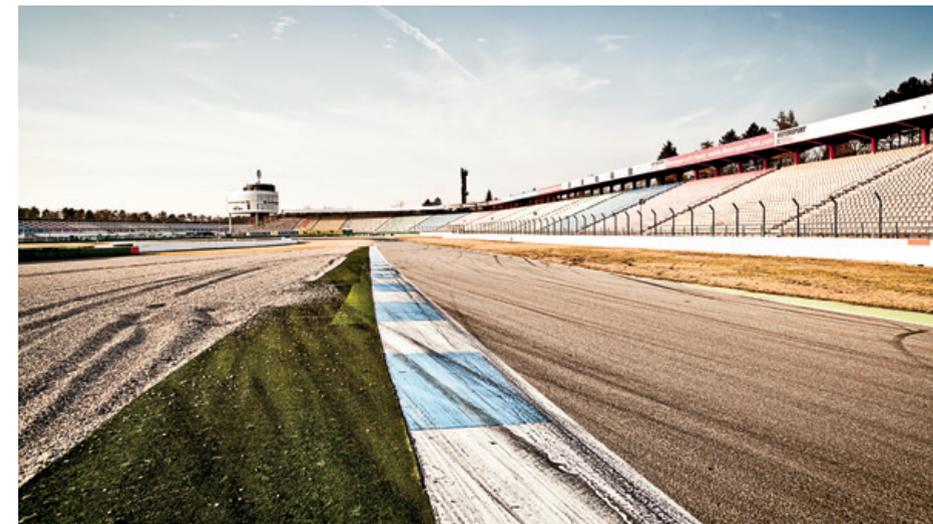




### MOBIL 1 KURVE 8

Durch Belagwechsel und viel Gummiabrieb ist die Mobil 1 Kurve vor allem im Nassen sehr rutschig. Wenig markante Anhaltspunkte in diesem mittelschnellen Streckenabschnitt machen es schwer, den Einlenkpunkt zu finden (markanten Anhaltspunkt als Referenz suchen). Das ist aber extrem wichtig, um später den Scheitelpunkt zu treffen, der am Kurveneingang noch nicht einsehbar ist. Achtung: Nicht zu hohe Einfahrtsgeschwindigkeit – sonst Probleme am Ausgang und Kiesbett! Deshalb den inneren Curb (auch die grüne Fläche kann genutzt werden, wenn das Fahrzeug nicht zu unruhig wird) spät berühren, dann bleibt am Kurvenausgang genug Reserve für frühes Beschleunigen. Den linken Curb nicht zu stark überfahren, Unebenheiten könnten das Auto nach rechts in die Mauer abbiegen lassen!

A change in surface material and lots of rubber on the track makes the Mobil 1 Turn extremely slippery, especially in the wet. Very few distinctive reference points on this reasonably speedy section of track make it difficult to find the turn-in point (seek out your own reference point). This is extremely important if you are to hit the apex late, as it is not visible on entering the turn. Caution: don't enter this one too fast – otherwise you will have problems on exiting and with the gravel bed! Therefore, touch the inside curb late (the green area can also be used if this doesn't make the vehicle too jumpy), leaving plenty of reserves for early acceleration out of the turn. Don't drive too far over the left curb, as surface irregularities could send the car to the right and into the wall.

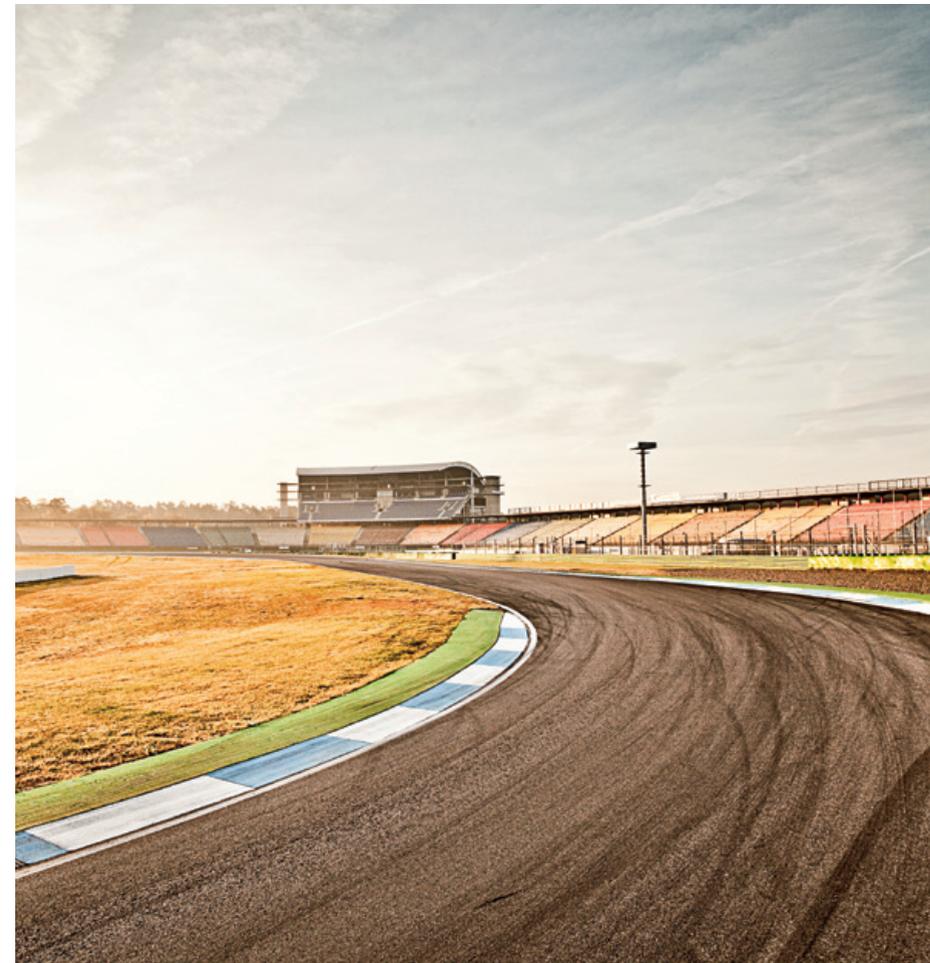




### SACHSKURVE 9

Spätes degressives Bremsen möglich, aber Runde für Runde herantasten (Achtung: Kiesbett!). Mit dem späten Einlenken in die leicht überhöhte „Steilwandkurve“ wird noch Geschwindigkeit abgebaut. Sobald sich das Fahrzeug gesetzt hat: Aufs Gas und von außen nach innen zum späten Scheitelpunkt der Sachskurve „reinfallen“ lassen. Von dort an konsequent bis zum rechten Fahrbahnrand herausbeschleunigen, wobei der Curb genutzt werden kann (macht das Auto aber unruhig).

Late, diminishing braking is possible, but test this out over a few laps (caution: gravel bed!). Late turn-in into the slightly raised “banked curve” will reduce speed further. As soon as the vehicle has settled, hit the gas and “fall” from the outside to the inside into the late apex of the Sachskurve. From this point, accelerate progressively to the right edge of the track – using the curb if necessary (although this makes the car jumpy).



## KURVE TURN 10 11

Die s-förmige Links-rechts-Kombination wird abgekürzt und als Gerade mit ordentlich Gas unter Einbeziehung der Curbs durchfahren, wobei der linke komplett und der rechte nur leicht berührt wird. Wichtig ist, das Fahrzeug mittig-links in eine optimale Anfahrtsposition für Kurve 12, die sog. „Senke“, zu bringen.

Shortcut this s-shaped left-right combination and drive straight through it with plenty of gas and making use of the curbs – driving completely over the left and only slightly touching the right. It is important to bring the vehicle to the mid-left in order to achieve the right approach line into Turn 12, the so-called “Senke” (dip).





### KURVE TURN 12

Gerades Anbremsen ist hier kaum möglich. Deshalb – nicht zu weit links – gefühlvoll bremsen und frühzeitig lösen, um ABS-Eingriff zu vermeiden und das Fahrzeug ohne Untersteuern in Richtung Scheitelpunkt zu platzieren. Die Strecke geht hier etwas bergauf. Ist der Curb gestreift, fällt sie nach außen ab – deshalb schiebt das Fahrzeug hier gerne über die Vorderachse. Also nur sanft auf Gas und mit einem konstanten Lenkwinkel nach außen tragen lassen, bis das Auto parallel zum linken Curb steht. Nur im Notfall überfahren, Fahrzeug wird dadurch unruhig!

It is virtually impossible to brake straight here. Therefore – not too far to the left – brake carefully and release early to avoid ABS and to position the vehicle for the apex without understeer. The track goes slightly uphill here. If the curb is striped, it slopes outwards – which is why the vehicle rides over the front axle here. So gently go on the gas and drift to the outside with a constant steering angle until the car is parallel to the left curb. Drive over it only if you have to, it will make the car jumpy!





## KURVE TURN 13

Obwohl zwischen Kurve 12 und 13 eine kurze Gerade liegt, kann diese Kombination fast in einem großen Radius durchfahren werden. Wurden Einlenkpunkt und Lenkwinkel in Kurve 12 optimal gewählt, führt uns das ohne größere Korrektur optimal in Kurve 13. Auch hier gilt: langsam rein und schnell raus. Denn nur bei nicht zu hoher Einfahrtsgeschwindigkeit ist es möglich, den späten Scheitelpunkt zu erreichen. Der blau-weiße Curb wird voll überfahren (Achtung: Absatz nach innen zur grünen Fläche kann das Fahrzeug unruhig machen). Passt die Linie, ist es möglich, ab dem Scheitelpunkt die Lenkung zu öffnen und ordentlich zum Kurvenausgang zu beschleunigen. Der linke Curb kann genutzt werden, nicht jedoch die grüne Fläche und der Teppich! Dies führt zu Topspeed auf der Start-Ziel-Geraden und in Summe zu guten Rundenzeiten.

Although there is a short straight between Turns 12 and 13, this combination can almost be driven in one big radius. If you chose the right turn-in point and steering angle for Turn 12, it takes you right into Turn 13 without the need for much correction. The same applies here – slow in and fast out. Because only if your entry speed is not too high it will be possible to reach the late apex. Drive right over the blue/white curb (caution: braking through to the green on the inside can make the vehicle jumpy). If the line is right, it is possible to open the steering after the apex and accelerate hard to the exit. You can use the left curb, but not the green area and the carpet! This is followed by top speed onto the start/finish straight and it all adds up to good lap times.



# Thomas Jäger



Erfolgreicher Rennfahrer, kompetenter Instruktor, akribischer Entwickler – Thomas Jäger hat in jeder Hinsicht „Benzin im Blut“. Die Anfänge seiner Motorsport-Leidenschaft reichen bis ins Jahr 1990 zurück: Als 14-Jähriger gewinnt er sein erstes Kartrennen und legt damit den Grundstein für seine Karriere. 1996 meistert er die französische La Filière Rennfahrerschule, das Sprungbrett zur Formel 3. Nach zwei Jahren in der Nachwuchsserie wechselt er 2000 ins Profi-Fach und ist fortan vier Jahre lang als Mercedes Werksfahrer in der DTM erfolgreich. Seine Titelsammlung bereichert er 2009 mit dem Gesamtsieg im Porsche Carrera Cup. Im gleichen Jahr steigt der Wahl-Münchener in das neue Kundensport-Projekt von Mercedes-AMG ein, an dessen Aufbau und Entwicklung er maßgeblich beteiligt ist. Parallel dazu engagiert sich Thomas Jäger seit 2006 als Instruktor der AMG Driving Academy und lässt Privatfahrer auf der ganzen Welt an seinem Know-how teilhaben. Auch auf der Rennstrecke feiert er nach wie vor Erfolge mit historischem Charakter: Beim 4-Stunden-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife holt er 2010 den allerersten Sieg eines SLS AMG GT3 und 2012 kann er in Dubai den ersten Sieg des Flügeltürrers bei einem 24-Stunden-Rennen für sich verbuchen.

Successful race driver, expert instructor, meticulous engineer – whichever way you look at it, Thomas Jäger has petrol coursing through his veins. The roots of his motorsport passion stretch back to 1990 – as a 14 year-old he wins his first kart race and thus lays the foundation for his career. In 1996 he masters French racing driver school La Filière, the spring board into Formula 3. After two years in the youth series, he makes the move into the professional arena in 2000 and immediately enjoys four years of success in the DTM as a Mercedes works driver. He adds to his title collection in 2009 with overall victory in the Porsche Carrera Cup. The same year sees him enter Mercedes-AMG's new customer sport project, playing a major role in its expansion and development. In parallel, Thomas Jäger has been working with the AMG Driving Academy since 2006, passing his expertise on to private drivers throughout the world. Meanwhile, on the race track, he continues to enjoy historical success. At the 4-hour race on the Nürburgring Nordschleife in 2010 he scores the very first victory for an SLS AMG GT3, while 2012 sees him secure the gullwing's first triumph at a 24-hour race.

## Impressum:

**Herausgeber:**  
Mercedes-AMG GmbH  
Daimlerstraße 1

D-71563 Affalterbach  
Verantwortlich für den Herausgeber:  
Mario Spitzner

DELIUS KLASING  
CORPORATE PUBLISHING  
SIEKERWALL 21  
D - 33602 BIELEFELD  
Idee und Konzept: fpm factor product münchen • Text: Nicole Hille-Priebe  
Redaktion: Edwin Baaske, Marco Brinkmann, Thomas Jäger, Teresa Schmidt  
Art Direction, Layout: fpm factor product münchen • Fotos: Stefan Bogner  
Lithographie: Michael Dorn • Übersetzung: Elaine Catton  
Produktionsleitung: Olaf Klinger • Druck: Hans Gieselmann Druck und Medienhaus GmbH & Co. KG