



Presse-Information
30. September 2010

David Richards: „Ich bin stolz darauf, was unsere Ingenieure erreicht haben.“

Paris. Nach seinem Universitätsabschluss in Rechnungswesen ging David Richards aus Warwickshire (GB) als professioneller Kopilot im Rallyesport an den Start und krönte seine sportliche Laufbahn mit dem Gewinn der Weltmeisterschaft 1981 an der Seite von Ari Vatanen (FI). Im Anschluss an die Saison 1981 widmete er sich dem Aufbau seines eigenen Unternehmens und gründete ein eigenes Rallye-Team sowie – im Jahr 1984 – Prodrive.

In Interview spricht der Vorsitzende und Generaldirektor der Prodrive Group über die Entwicklung des MINI WRC und die Rolle von MINI in diesem Prozess.

Herr Richards, was bedeutet Ihnen die Zusammenarbeit mit MINI?

David Richards: „Ich bin nun schon seit über 30 Jahren in der Rallye-Weltmeisterschaft aktiv, erst als Kopilot von Ari Vatanen, später in leitender Funktion in diversen Teams. Ich muss gestehen, dass ich in der ganzen Zeit dem Debüt eines neuen Herstellers noch nie so aufgeregt und interessiert entgegengefeiert habe, wie es jetzt bei MINI der Fall ist. In den 1960er Jahren hat der kleine rot-weiße MINI die Aufmerksamkeit der Weltöffentlichkeit erregt und die damals herausforderndste Veranstaltung im Motorsport gewonnen: die Rallye Monte Carlo. Mehr als 40 Jahre später erinnern sich die Menschen noch immer ehrfürchtig an diese herausragende Leistung.“

Wird es möglich sein, die Erfolgsgeschichte von MINI im Rallyesport fortzuschreiben?

Richards: „Ich glaube fest daran, dass der neue MINI WRC auch die heutige Generation der Rallye-Fans begeistern wird, ganz so, wie es damals der Fall gewesen ist. Die Faszination für dieses Auto wird wie schon 1964 ganz sicher auch über den Motorsport hinaus sehr groß sein. Viele Leute haben mich begeistert angesprochen, nachdem sie von unserem neuen Projekt erfahren haben und ihre Unterstützung zugesichert. Deshalb bin ich überzeugt, dass die Teilnahme von MINI an der Rallye-WM dem Interesse an dieser Meisterschaft wieder frischen Wind verleihen und eine ganz neue Zuschauergruppe ansprechen wird.“

Wann haben Sie mit der Entwicklung des neuen Rallye-Fahrzeugs begonnen?

Richards: „Die Präsentation des neuen MINI WRC ist ein Meilenstein in einem Entwicklungsprozess, der bereits Anfang 2009 begonnen hat. Dieses Auto ist so gut vorbereitet und technisch ausgestaltet wie keines unserer Rallye-Fahrzeuge vorher. Bei den ersten Tests hat es die Ziele, die wir uns für dieses Projekt gesetzt hatten, bei weitem übertroffen. Um ehrlich zu sein, hatten wir zu Beginn

Firma
Bayerische
Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Postanschrift
BMW AG
80788 München

Telefon
+49 (0)89 382 30641

Internet
www.bmwgroup.com

Presse-Information
Datum 30. September 2010
Thema David Richards: „Ich bin stolz darauf, was unsere Ingenieure erreicht haben.“
Seite 2

der Entwicklung eines Rallye-Autos nach den neuen WRC-Regeln noch nicht daran gedacht, dabei mit MINI zusammenzuarbeiten. Wir stellten ein kleines aber fokussiertes Team von Ingenieuren zusammen, das die Entwicklung des neuen Autos mit allen denkbaren Freiheiten in Angriff nehmen sollte. Wir wollten eine Vorstellung davon bekommen, wie nach den neuen Regeln das ideale Fahrzeug aussehen müsste. In den ersten drei Monaten haben wir nichts anderes gemacht, als zu analysieren. Wir haben jedes kleinste Detail eines Rallye-Autos mathematisch abgebildet.“

Was macht den MINI Countryman zu einer solch guten Basis, um daraus eine WRC-Version abzuleiten?

Richards: „Unsere Arbeit zu Beginn des Prozesses brachte einige interessante Ergebnisse hervor, die sich fundamental auf unseren Ansatz beim Design des MINI WRC und auf die Verteilung unserer technischen Ressourcen auswirkten. Wir hatten mehr als ein Dutzend Autos von unterschiedlichen Herstellern untersucht und Schlüsselbereiche wie Radstand, Schwerpunkt, Gewicht, Spur, etc. vermessen. Erst in dieser Phase sprach mich ein Mitglied meines Teams darauf an, dass er von einem neuen MINI gehört habe. Da wir in den 1980er und 1990er Jahren Renn- und Rallye-Programme mit BMW realisiert hatten, stand ich noch immer mit vielen Kollegen aus dem Unternehmen in Kontakt. Sie konnten mir bestätigen, dass mein Mitarbeiter Recht hatte. Nach einigen Messungen an diesem neuen Auto wurde uns schnell klar, dass der MINI Countryman eine tolle Basis für ein WRC-Fahrzeug bieten würde.“

Wie bringt sich MINI in den Entwicklungsprozess ein?

Richards: „Bis zum Ende des vergangenen Jahres haben wir uns ausschließlich mit dem MINI Countryman beschäftigt. MINI hat sämtliche technischen Daten des Autos mit uns geteilt, so dass wir das von uns erstellte allgemeine Design des Autos auf den Countryman anwenden konnten. Ich muss sagen, dass die Unterstützung aus München sowohl auf technischer als auch auf kommerzieller Seite hervorragend ist. In dieser frühen Phase existierte lediglich ein Gentlemen's Agreement. Dennoch erhält das Projekt seitdem auf allen Ebenen des Unternehmens Unterstützung.“

Auf welche Bereiche des Autos haben Sie sich in der Entwicklung besonders konzentriert?

Richards: „Eine der Schlüsselanforderungen an unser Entwicklungsteam lautete, das Auto für private Teams einfach handhabbar zu halten und keine hohen Wartungskosten zu verursachen. Gleichzeitig sollte darunter natürlich die Leistungsfähigkeit nicht leiden. Das Fahrzeug wird in einer für Motorsportverhältnisse recht hohen Stückzahl von 25 bis 30 Exemplaren pro Jahr gefertigt. Deshalb mussten wir sicherstellen, dass es auch an abgelegenen Orten rund um die Welt einfach und günstig zu warten ist. Wenn man sich den



Presse-Information
Datum 30. September 2010
Thema David Richards: „Ich bin stolz darauf, was unsere Ingenieure erreicht haben.“
Seite 3

MINI WRC anschaut, sieht man das Resultat unserer Bemühungen: Sein Design ist aus Ingenieurssicht überaus geradlinig und einfach. Um das zu erreichen, haben wir viel Zeit und Arbeit investiert. Zum Beispiel sind alle vier Achsschenkel genauso untereinander austauschbar wie die Stabilisatoren. Unsere Kunden benötigen daher nicht so viele Ersatzteile, um ihre Autos einzusetzen. Zudem bietet das Auto viele weitere Innovationen. Dazu gehört auch das Design des Überrollkäfigs, das den MINI extrem sicher macht.“

Sind Sie mit dem Ergebnis der Arbeit Ihres Teams zufrieden?

Richards: „Ich bin stolz darauf, was unsere Ingenieure erreicht haben. Die ersten Testergebnisse sind äußerst viel versprechend. Dank der Kombination aus der jahrelangen Erfahrung unseres Technischen Direktors David Lapworth, der von Beginn an bei Prodrive dabei ist, mit der Inspiration und den neuen Ideen des jungen Ingenieursteams konnten wir ein radikal neues Auto entwickeln. Wir sollten jedoch die Herausforderungen, die vor uns liegen, keinesfalls unterschätzen. Unsere Konkurrenten arbeiten genauso hart an ihren neuen Autos für 2011. Für den Neueinstieg in eine Motorsport-Serie gibt es jedoch keinen besseren Zeitpunkt als zur Einführung eines neuen Regelwerks und beim Wechsel des Reifenlieferanten.“

Bitte wenden Sie sich bei Rückfragen an:

Jörg Kottmeier, BMW Konzernkommunikation und Politik, Leiter Sportkommunikation,
Büro: +49 (0) 89 382 23401, Mobil: +49 (0) 170 5666 112, joerg.kottmeier@bmw.de

Ingo Lehbrink, BMW Konzernkommunikation und Politik, Sportkommunikation,
Büro: +49 (0)89 382 76003, Mobil: +49 (0) 176 20340224, ingo.lehbrink@bmw.de

Cypselus von Frankenberg, Leiter MINI Produktkommunikation; Büro: +49 (0)89 382 30641,
Mobil: +49 (0)170 7965284, Cypselus.von-Frankenberg@mini.com

Internet: www.press.bmwgroup.com
E-mail: presse@bmw.de