



FIA WTCC 2007

World Touring Car Championship

FIA WTCC 2007.

Inhaltsverzeichnis.



1. Die Jagd auf BMW und Andy Priaulx geht weiter.	3
2. Termine und TV.	7
3. Strecken.	9
4. Fahrer.	21
5. Teams.	36
6. Der BMW 320si WTCC.	44
7. Technische Daten.	53
8. Ablauf und Reglement.	57
9. Statistiken.	60
10. Technische Partner und Sponsoren.	63
11. Pressekontakte.	66

1. Die Jagd auf BMW und Andy Priaulx geht weiter.



BMW startet erneut als Titelverteidiger in die WTCC-Saison.

In der FIA World Touring Car Championship (WTCC) bietet sich in der Saison 2007 ein mittlerweile gewohntes Bild: BMW und Andy Priaulx (GBR) vom BMW Team UK treten als Titelverteidiger an und wollen der Weltmeisterschaft auch in diesem Jahr ihren Stempel aufdrücken. Bislang kann BMW in der höchsten Klasse des Tourenwagensports auf eine „weiße Weste“ zurückblicken. Schon bei der ersten Auflage der Weltmeisterschaft 1987 setzte sich in Roberto Ravaglia (ITA) – heute Teamchef des BMW Team Italy-Spain – ein BMW Pilot durch. 18 Jahre später, beim Comeback der Tourenwagen-WM 2005, fuhr Priaulx zum Titel und unterstrich so nach dem Gewinn der Europameisterschaft im Vorjahr erneut sein Ausnahmetalent. In der vergangenen Saison legte der Rennfahrer von der Kanalinsel Guernsey die Messlatte noch einmal höher und sicherte sich mit fünf Siegen seinen zweiten WM-Erfolg in Folge.

„Einen WM-Titel zu verteidigen, ist immer eine herausragende Leistung“, meint BMW Motorsport Direktor Mario Theissen. „Einschließlich seines EM-Sieges 2004 hat Andy Priaulx mit BMW drei Fahrertitel in Folge gewonnen. Das ist eine beeindruckende Bilanz. Die Tatsache, dass 2006 drei weitere BMW Piloten mindestens ein Rennen siegreich beendet haben, unterstreicht die Konkurrenzfähigkeit des BMW 320si WTCC in seinem ersten Jahr. Nun sind wir wieder einmal in der Rolle der Gejagten. Aber dieser Herausforderung stellen wir uns gerne. Unser Ziel ist es, beim Saisonfinale in Macau ein weiteres Mal jubeln zu können. Das gilt natürlich nicht nur für die Verteidigung des Fahrertitels, sondern auch für die Herstellermeisterschaft, die für BMW höchste Priorität besitzt.“

In der Markenwertung war BMW in der WTCC bislang das Maß aller Dinge. Schon 2005 bescherte der BMW 320i dem Münchener Automobilhersteller Platz eins in diesem Klassement. Daraufhin feierte das Fahrzeug, mit dem BMW Fahrer auf der ganzen Welt unzählige Erfolge errungen haben, seinen Abschied von der Rennstrecke. Mit Spannung wurde das Debüt des Nachfolgers BMW 320si WTCC erwartet. Das von BMW Motorsport auf Basis des gleichnamigen Serienmodells entwickelte Auto erwies sich schon an seinem ersten Rennwochenende als Volltreffer: Priaulx fuhr in Monza auf Pole und gewann den ersten Lauf der Saison 2006. Auf dem Weg zum Herstellertitel ließen die Fahrer der BMW Länderteams zehn weitere Triumphe folgen.

Die Top-Drei der Vorsaison und zwei Neulinge im Cockpit.

Für die Mission Titelverteidigung vertrauen die drei BMW Länderteams am Steuer der BMW 320si WTCC auf die viel versprechende Mischung aus Erfahrung und Talent. An der Spitze des Aufgebots steht erneut Priaulx, der weiter für das BMW Team UK – RBM von Teamchef Bart Mampaey (BEL) antritt. Jörg Müller (Hückelhoven) musste sich Priaulx 2006 im WM-Kampf lediglich um einen Punkt geschlagen geben. In diesem Jahr vertritt der einzige Deutsche in der WTCC zum sechsten Mal in Folge die Farben des BMW Team Germany – Schnitzer Motorsport unter der Leitung von Teamchef Charly Lamm (Freilassing). An Müllers Seite kämpft ein neues Mitglied der BMW Familie um WM-Punkte: Augusto Farfus (BRA). Der 23-Jährige gilt als eines der größten Talente im Tourenwagensport und schloss die Vorsaison auf dem dritten Platz der Fahrerwertung ab.

Auch im BMW Team Italy-Spain – ROAL Motorsport versuchen ein Routinier und ein Neuling, zum Gesamterfolg von BMW beizutragen. Alessandro Zanardi (ITA) ist die bekannte Größe im Team. Der 40-Jährige startet erneut in einem auf seine Bedürfnisse angepassten BMW 320si WTCC. Nachdem er bei einem Unfall 2001 beide Beine verloren hatte, gelang Zanardi mit BMW ein beeindruckendes Motorsport-Comeback. Zwei WM-Laufsiege stehen für ihn vor dem Start der Saison 2007 zu Buche. Zanardis neuer Teamkollege ist Félix Porteiro (ESP). Der 23-Jährige wechselte aus der GP2-Serie in die Weltmeisterschaft.

„Wir bieten 2007 einen interessanten Mix aus geballter Tourenwagen-Erfahrung und aufstrebendem Nachwuchstalent auf“, analysiert Theissen die Fahrerbesetzung. „Die drei bestplatzierten Fahrer des vergangenen Jahres treten nun für BMW an. Auch Alessandro Zanardi hat seine Siegfähigkeit schon unter Beweis gestellt. Wir sind überzeugt, dass sich Félix Porteiro ebenfalls rasch in der WTCC einleben wird. Diese Konstellation birgt eine große Spannung. Die Konkurrenz wird alles daran setzen, den dritten Titelgewinn von BMW zu verhindern. Wir hingegen wollen genau das erreichen.“

Präzisionsarbeit am BMW 320si WTCC.

Im Rahmen des Super2000-Reglements haben die Ingenieure von BMW Motorsport an Detailverbesserungen für das Weltmeisterauto von 2006 gearbeitet. Dazu gehörten die Überarbeitung des Getriebes, die Integration neuer Kühlkomponenten und der Einsatz eines neu entwickelten Lambda Controllers. Außerdem wurde die Standfestigkeit des über 275 PS starken Motors, der in dieser Saison vier Rennen überstehen muss, weiter erhöht.

Der BMW 320si WTCC findet nicht erst seit dem gelungenen WM-Debüt 2006 bei BMW Kundenteams rund um den Globus großen Anklang.

Bis Februar 2007 wurden bereits 41 Exemplare des Rennsport-Kits vom BMW Rennteilevertrieb verkauft. Private Teams können das Kit zum Preis von 198 000 Euro erwerben und damit neben der WTCC in acht nationalen Serien weltweit um Siege kämpfen.

Rennkalender verspricht Tourenwagensport der Extraklasse.

„Die Tourenwagen-Weltmeisterschaft befindet sich weiter im Aufwärtstrend“, sagt Theissen und hat dabei auch den um zwei Läufe aufgestockten Rennkalender im Blick. „Aber die WTCC muss noch bekannter werden und sich den Motorsport-Fans noch besser präsentieren. Die Rennen sind äußerst spannend und spektakulär. Wir begrüßen den Schritt, mehr Läufe auf anspruchsvollen Stadtkursen auszutragen.“

Insgesamt umfasst der Rennkalender für die Saison 2007 elf Stationen. Neben zwei Überseerennen in Curitiba (BRA) und im engen Leitplankenkanal von Macau (CHN) gastiert die Weltmeisterschaft auf zahlreichen traditionsreichen Strecken in Europa. Ihr WTCC-Debüt feiern unter anderem die Stadtkurse in Pau (FRA) und Porto (POR). Ebenfalls neu im Kalender sind Zandvoort (NLD), wo am 6. Mai der diesjährige Europa-Auftakt der WM stattfindet und Anderstorp (SWE). Das weitere Programm ist abwechslungsreich: Ob Valencia (ESP), Brno (CZE), Oschersleben (DEU), Brands Hatch (GBR) oder Monza (ITA): Jeder Kurs wartet mit ganz eigenen Anforderungen auf.

Neues Format, weniger Handicapgewicht.

Auch 2007 trägt die WTCC pro Rennwochenende zwei Sprintrennen von jeweils 50 Kilometern Länge aus. Allerdings wurde das Programm am Sonntag entzerrt: Lauf eins beginnt nach Möglichkeit bereits um 12 Uhr Ortszeit, das zweite Rennen des Tages wird um 15.30 Uhr gestartet. Ab 2007 startet das Feld „fliegend“ in Rennen 1. Rennen 2 wird weiterhin mit einem stehenden Start eröffnet. Die Zeit zwischen den beiden Läufen wird mit einem attraktiven Rahmenprogramm gefüllt. So trägt etwa im Rahmen der WTCC-Veranstaltung in Oschersleben die Formel BMW Deutschland zwei Meisterschaftsrennen aus.

Betrug das maximale Handicapgewicht, das sich anhand der Ergebnisse der Fahrer an den einzelnen Wochenenden und der Anzahl ihrer gesammelten WM-Punkte errechnet, 2006 noch 80 Kilogramm, so müssen die Piloten in diesem Jahr nur noch höchstens 60 Kilogramm zuladen. Noch spannender als in der Vorsaison kann die Tourenwagen-WM allerdings ohnehin kaum werden: 2006 hatten vor dem Saisonfinale in Macau noch neun Fahrer die Chance auf den Titelgewinn.

Teamgeist und Fitness im Fokus.

Nach dem Saisonauftakt in Brasilien trafen sich die Fahrer der BMW Länderteams vom 18. bis zum 23. März 2007 zur „Fitness und Teambuilding Woche“ in München. Neben einem Gesundheitscheck und ausgiebigem Training im BMW Backup-Center erwarteten die Piloten viele weitere Aktivitäten, bei denen sie sich näher kennen lernten und gemeinsam auf den Saisonverlauf einstimmen konnten. Unter anderem hatte das Quintett bei BMW Motorsport den Ingenieuren und Mechanikern über die Schulter geschaut und bei der Arbeit an den Autos selbst Hand angelegt. Mut war im Hochseilgarten gefragt, wo die Fahrer ihre Konzentration in schwindelerregender Höhe schulen konnten.

Darüber hinaus standen viele nützliche Lektionen durch erfahrene Trainer auf dem Programm, die den Piloten dabei helfen, ihre körperliche Fitness zu halten und weiter zu verbessern. So erhielt jeder Fahrer eine individuelle Ernährungsberatung und einen auf ihn zugeschnittenen Trainingsplan. Zusätzlich bekamen die BMW Piloten nützliche Tipps und Anregungen, wie sie sich auch direkt an der Strecke mit kleineren Übungen fit halten und mental auf ihre Renneinsätze vorbereiten können.

Ein besonderes Highlight erwartete die Teilnehmer am Ende des Programms. Auf der Strecke sind es die Fahrer, die dem Vierzylinder-Motor ihrer BMW 320si WTCC Höchstleistungen abverlangen. Diesmal war es genau andersherum: In einem Treppen-Wettkampf über die 22 Stockwerke der BMW Unternehmenszentrale in München, brachte diesmal der „Vierzylinder“ – wie das Gebäude auch genannt wird – die Fahrer an ihre Leistungsgrenze. Felix Porteiro kam als erster Fahrer in der oberste Etage in nur 2:57 Minuten an und meinte. „Dieser Lauf war der tolle Abschluss einer ausgezeichneten Woche. Das harte Training hat sich ausgezahlt. Jetzt sind wir bestens präpariert für den Rest der Saison.“



2. Termine und TV.

Datum	Rennen	TV-Übertragung (MEZ)	
		Rennen 1	Rennen 2
11. März	Curitiba, Brasilien	16.00 Uhr	19.00 Uhr
06. Mai	Zandvoort, Niederlande	11.45 Uhr	15.15 Uhr
20. Mai	Valencia, Spanien	11.45 Uhr	15.30 Uhr
03. Juni	Pau, Frankreich	11.45 Uhr	15.30 Uhr
17. Juni	Brno, Tschechische Republik	11.45 Uhr	15.30 Uhr
08. Juli	Porto, Portugal	11.45 Uhr	15.15 Uhr
29. Juli	Anderstorp, Schweden	12.00 Uhr	14.15 Uhr
26. August	Oschersleben, Deutschland	11.45 Uhr	15.30 Uhr
23. September	Brands Hatch, Großbritannien	11.45 Uhr	15.30 Uhr
07. Oktober	Monza, Italien	11.45 Uhr	15.30 Uhr
18. November	Macau, China	04.00 Uhr	05.00 Uhr

Presseinformationen zu allen Rennwochenenden und rechtefreie Fotos für Pressezwecke sind unter www.press.bmw.de abrufbar.

Folgende Texte stehen zur Verfügung:
Vorschau – Montag vor der Rennveranstaltung,
Qualifyingbericht – Samstag,
Rennbericht – Sonntag.

Analysen und allgemeine Informationen zur Meisterschaft finden Sie unter www.bmw-motorsport.de und www.fiatwtcc.com

Der Fernsehsender EUROSPORT berichtet ausführlich über die FIA WTCC Rennwochenenden und überträgt die 22 WM-Läufe live.

Die TV-Rechte der FIA WTCC werden durch EUROSPORT weiter vergeben und sind für nationale terrestrische Sender und internationale Kabel- und Satellitennetze verfügbar.

Kontakt (TV und Radio):
EUROSPORT – Antonios Argyropoulos
Email: antonios@eurosport.com
Telefon: (+33) 1 40 93 85 17

Folgendes TV-Material wird an jedem Rennwochenende von EUROSPORT ausgestrahlt:

Samstag:	Qualifying (30 Minuten) News-Feed, Qualifying (4 Minuten)
Sonntag:	Rennen 1 (60 Minuten) Rennen 2 (60 Minuten) News-Feed, Rennen (4 Minuten) WTCC Magazin (26 Minuten)

Darüber hinaus erstellt BMW umfangreiches TV-Footage zur FIA WTCC 2007.
Sollten Sie sich für die Verwendung des Materials interessieren,
wenden Sie sich bitte an:

BMW Group
Unternehmenskommunikation
Elektronische Medien
Sibylle Häfelein
D-80788 München
Telefon: +49 (0) 89-382 20906
Telefax : +49 (0) 89-382 34267
Mobil: +49 (0) 151-1741 84 33
E-Mail: Sibylle.Haefelein@bmw.de



3. Strecken.

WTCC-Rennkalender 2007 abwechslungsreicher denn je.

In der Tourenwagen-Weltmeisterschaft treten nicht nur Weltklasse-Piloten in beeindruckenden Fahrzeugen gegeneinander an. Auch die elf Strecken, auf denen in dieser Saison um WM-Punkte gekämpft wird, tragen zum besonderen Reiz der Serie bei. Der Kalender hält sowohl Formel-1-erprobte Strecken – wie in Monza – als auch spektakuläre Stadtkurse – wie Macau, Pau oder Porto – bereit.

In den beiden vergangenen WTCC-Jahren war jeweils Monza der Schauplatz des mit Spannung erwarteten Saisonauftakts. 2007 beginnt das „Projekt Titelverteidigung“ für BMW in Übersee: Die ersten beiden Läufe der Saison finden am 11. März in Curitiba (BRA) statt. Vor allem der neue BMW Werksfahrer Augusto Farfus sieht seinem Renndebüt im BMW 320si WTCC vor heimischer Kulisse mit Vorfreude entgegen.

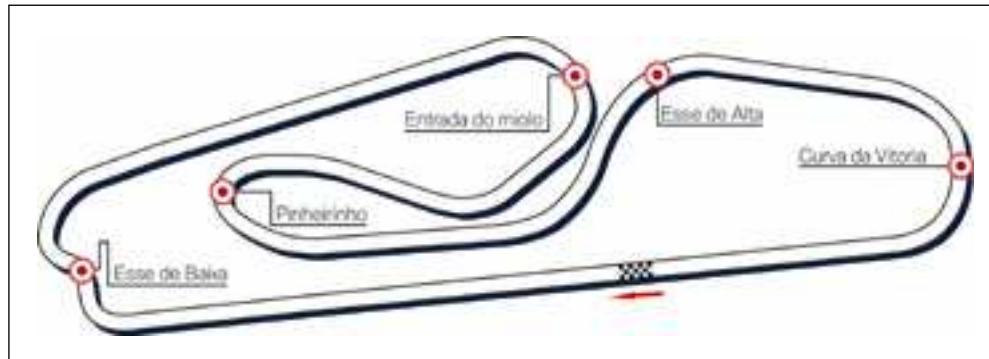
Auch für den weiteren Verlauf des WTCC-Jahres haben sich im Vergleich zur Vorsaison zahlreiche Veränderungen ergeben. Vier neue Strecken feiern 2007 ihr Debüt. So gastiert die Weltmeisterschaft am 6. Mai zum ersten Mal in Zandvoort (NLD). Der Kurs in den Dünen ist zugleich Schauplatz des Europa-Auftakts. Außerdem stattet die WTCC erstmals Schweden einen Besuch ab und trägt das siebte Rennwochenende des Jahres in Anderstorp (SWE) aus.

Anfang Juni reisen die BMW Länderteams nach Pau (FRA) und messen sich auf dem traditionsreichen Stadtkurs mit der Konkurrenz. Auch die Motorsport-Fans in Porto (POR) können sich in diesem Jahr auf WTCC-Action freuen: Der „Circuito da Boavista“ ist Austragungsort der Läufe elf und zwölf. Darüber hinaus sind auch die „alten Bekannten“ Valencia, Brno, Oschersleben, Brands Hatch und Monza wieder mit von der Partie. Dort hatte die WTCC bereits 2006 Station gemacht.

Die Entscheidung darüber, ob Andy Priaulx zum dritten Mal in Folge den WM-Titel erringt oder diesmal ein anderer BMW Fahrer in seine Fußstapfen tritt, könnte erst am 18. November fallen. Dann starten die WTCC-Piloten bei den abschließenden Läufen 21 und 22 auf dem „Guia Circuit“ von Macau. Wie in den Vorjahren erwartet die Piloten also die größte Herausforderung am Ende der Saison.

Auf den folgenden Seiten erfahren Sie mehr über die elf Strecken der FIA WTCC-Saison 2007.

Curitiba, Race of Brazil – 1. und 2. Lauf.

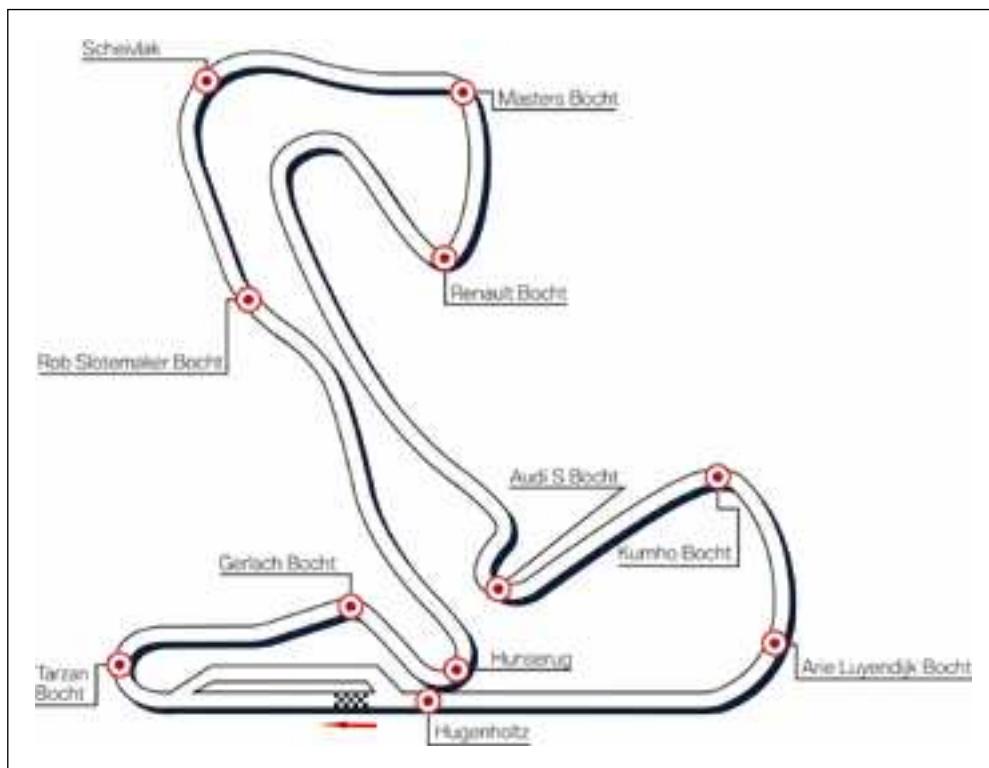


Strecke:	Autódromo Internacional de Curitiba
Länge:	3,695 km
Runden:	14 (51,73 km)
Web:	www.fiatcccuritiba2006.com.br
Sieger 2006:	Jordi Gené (SEAT), Andy Priaulx (BMW)
Pole-Zeit 2006:	1:24,761 Minuten, Augusto Farfus (Alfa Romeo)
Schnellste Rennrunde 2006:	1:25,604 Minuten, Jordi Gené (SEAT)

BMW Werksfahrer Augusto Farfus über Curitiba:

„Natürlich ist es etwas Besonderes, dass meine erste Saison in Diensten von BMW ausgerechnet in meiner Heimatstadt beginnt. Ich freue mich sehr darauf. Curitiba ist eine ziemlich schnelle Strecke, die meinem Fahrstil grundsätzlich sehr entgegenkommt. Nicht umsonst habe ich dort 2006 die Poleposition geholt. Vor allem die S-Kurve im Mittelteil des Kurses ist eine Herausforderung. Weniger schön ist die ‚Esse de Baixa‘. Dort war die Fahrbahnoberfläche im Vorjahr extrem holprig. Dennoch bin ich zuversichtlich, dass wir beim Saisonstart eine sehr gute Figur machen werden.“

Zandvoort, Race of Netherlands – 3. und 4. Lauf.

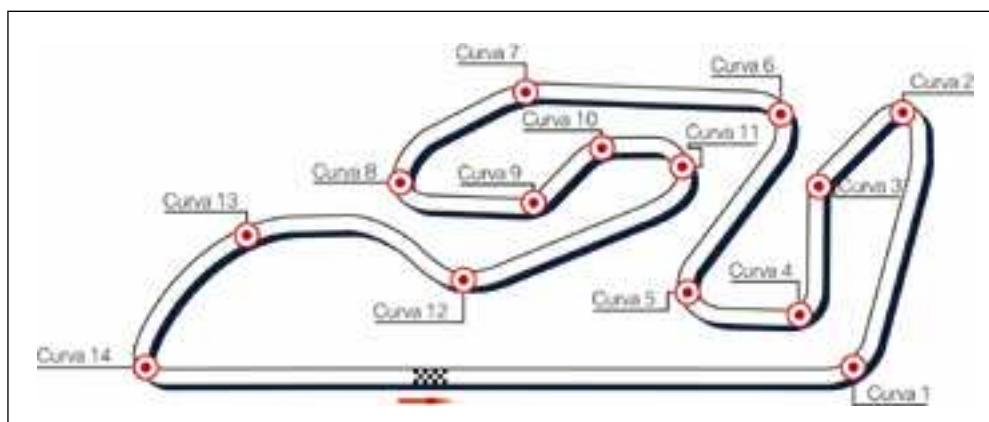


Strecke:	Circuit Park Zandvoort
Länge:	4,300 km
Runden:	12 (51,60 km)
Web:	www.circuit-zandvoort.nl
Sieger 2006:	nicht im Kalender
Pole-Zeit 2006:	nicht im Kalender
Schnellste Rennrunde 2006:	nicht im Kalender

BMW Team UK Teamchef Bart Mampaey über Zandvoort:

„Wir kennen den Circuit Park Zandvoort aus der Vergangenheit von einigen Tests mit dem BMW 320i. Allerdings sind auch wir dort mit dem neuen Auto und Yokohama Reifen noch nie auf der langen Streckenversion gefahren. Ich erwarte, dass das niederländische Publikum der WTCC zum Europa-Auftakt einen tollen Empfang bereiten wird. Die Strecke weist eine schöne Charakteristik auf und ist sehr anspruchsvoll. Wir werden fantastische Rennen erleben. Es gibt zahlreiche Überholmöglichkeiten.“

Valencia, Race of Spain – 5. und 6. Lauf.



Strecke:	Circuit de la Comunitat Valenciana Ricardo Tormo
Länge:	4,005 km
Runden:	13 (52,07 km)
Web:	www.circuitvalencia.com
Sieger 2006:	Augusto Farfus (Alfa), Jörg Müller (BMW)
Pole-Zeit 2006:	1:44,534 Minuten, Augusto Farfus (Alfa Romeo)
Schnellste Rennrunde 2006:	1:45,024 Minuten, Jordi Gené (SEAT)

BMW Team Italy-Spain Fahrer Félix Porteiro über Valencia:

„Valencia ist eine schwierige Strecke, da es sehr viele unterschiedliche Arten von Kurven zu bewältigen gilt. Man muss die Konzentration hochhalten und darf sich keinen Fehler erlauben. Ich kenne die Strecke sehr gut. Meine Heimatstadt Castellón liegt schließlich nur 60 Kilometer entfernt. Allerdings ist der Kurs auch den anderen Piloten geläufig, da hier häufig getestet wird. Meine Familie und viele Freunde werden sich die Rennen vor Ort ansehen – und ich möchte ihnen nach Möglichkeit eine gute Show liefern.“

Pau, Race of France – 7. und 8. Lauf.

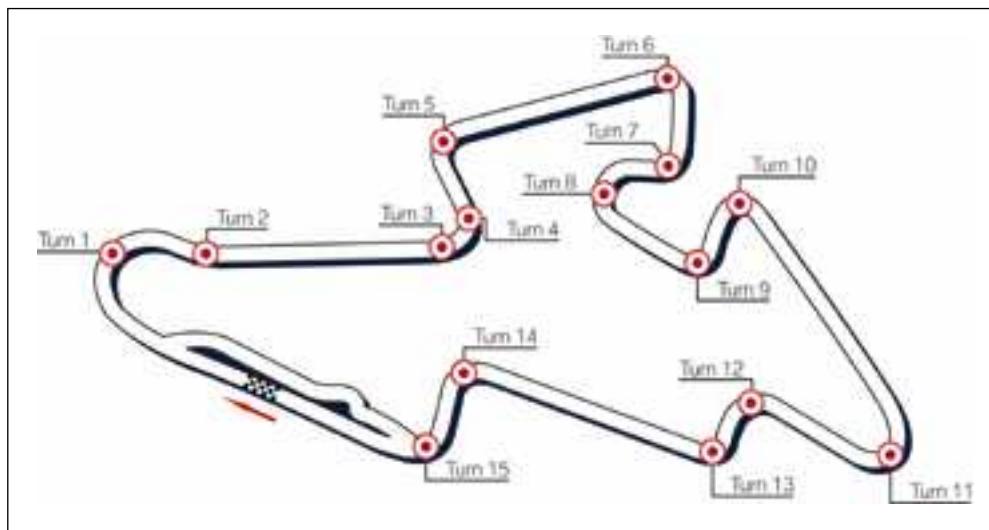


Strecke:	Circuit de Pau
Länge:	2,760 km
Runden:	19 (52,44 km)
Web:	www.asac-bascobearnais.asso.fr
Sieger 2006:	nicht im Kalender
Pole-Zeit 2006:	nicht im Kalender
Schnellste Rennrunde 2006:	nicht im Kalender

BMW Team Germany Fahrer Jörg Müller über Pau:

„Es ist schon eine ganze Weile her, dass ich in Pau gefahren bin. Das war 1996. Ich habe dort auf Anhieb in der Formel 3000 gewonnen. Ich erinnere mich noch daran, wie ich mit dem Zweitplatzierten Kenny Bräck alle anderen Fahrer überrunden konnte. Der Kurs wird den Tourenwagen liegen. Es geht oft über die Randsteine, was für einen Stadtkurs eher ungewöhnlich ist. Der Abstimmung von Federn und Dämpfern wird eine große Bedeutung zukommen. Ansonsten ist es ein typischer Stadtkurs mit engen Leitplanken auf beiden Seiten der Strecke. Von der Geschwindigkeit ist er zwischen dem sehr schnellen Macau und dem langsamen Porto anzusiedeln.“

Brno, Race of Czech Republic – 9. und 10. Lauf.

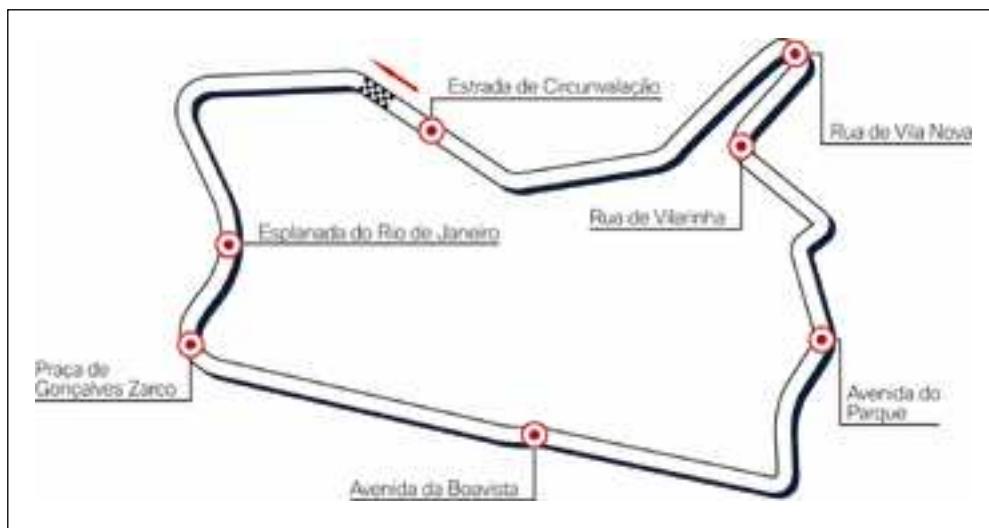


Strecke:	Automotodrom Brno
Länge:	5,403 km
Runden:	10 (54,03 km)
Web:	www.automotodrombrno.cz
Sieger 2006:	Jörg Müller (BMW), Robert Huff (Chevrolet)
Pole-Zeit 2006:	2:12,286 Minuten, Gabriele Tarquini (SEAT)
Schnellste Rennrunde 2006:	2:13,809 Minuten, Robert Huff (Chevrolet)

BMW Team Germany Fahrer Jörg Müller über Brno:

„Brno ist zwar nicht unbedingt meine Lieblingsstrecke, sie gehört aber dennoch zu attraktiven Stationen der WTCC. Ich bin dort zum ersten Mal 1988 mit der Formel Ford angetreten. Es ist beeindruckend, wie der Kurs in die Landschaft eingebettet ist. Er bietet eine Menge Bergauf- und Bergab-Passagen, die toll zu fahren sind. Außerdem ist die Fahrbahn sehr eben. Das bedeutet, dass man in Brno mit einer härteren Fahrzeugabstimmung antritt. Darüber hinaus zeichnen die Strecke ihre vielen Überholgelegenheiten aus.“

Porto, Race of Portugal – 11. und 12. Lauf.

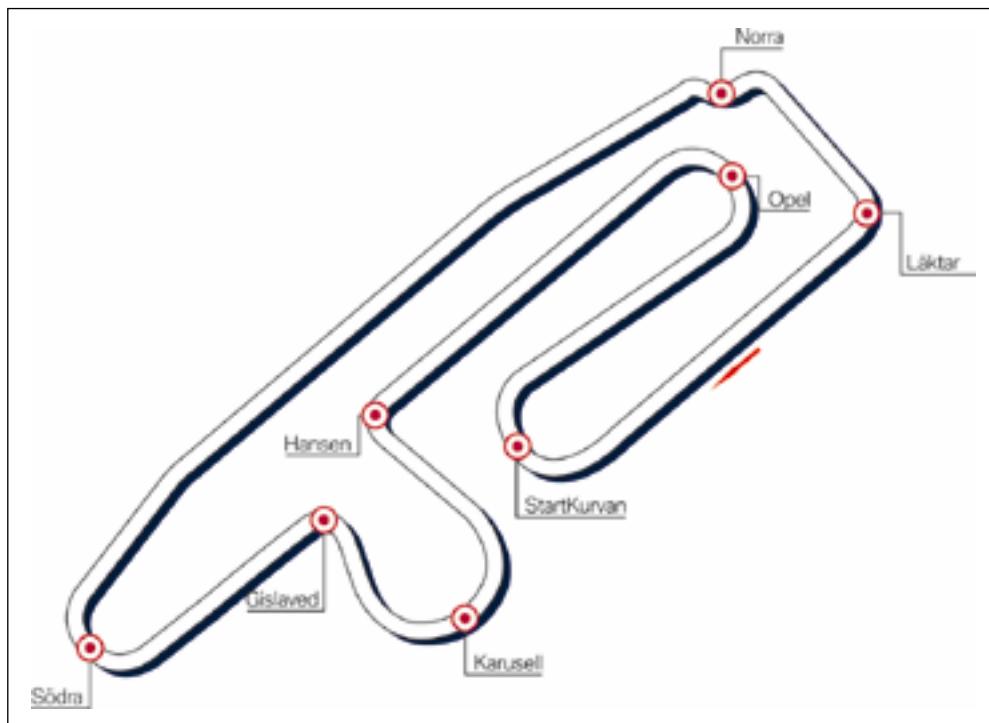


Strecke:	Circuito da Boavista
Länge:	4,700 km
Runden:	11 (51,70 km)
Web:	www.circuitodaboa Vista.com
Sieger 2006:	nicht im Kalender
Pole-Zeit 2006:	nicht im Kalender
Schnellste Rennrunde 2006:	nicht im Kalender

BMW Team UK Teamchef Bart Mampaey über Porto:

„Ich bin sehr froh, dass wir in Andy Priaulx einen der besten Stadtkurs-Piloten der Welt in unseren Reihen haben. Neben Pau und Macau sind die besonderen Qualitäten eines Fahrers, auf engstem Raum fehlerlos zu bleiben, auch in Porto gefragt. Der Kurs ist der langsamste der drei Stadtkurse in diesem Jahr. Er beinhaltet eine lange Gerade – die Avenida da Boavista – und darüber hinaus viele enge Kurven. Ich finde den Weg richtig, den Motorsport direkt ins Herz von großen Metropolen zu bringen.“

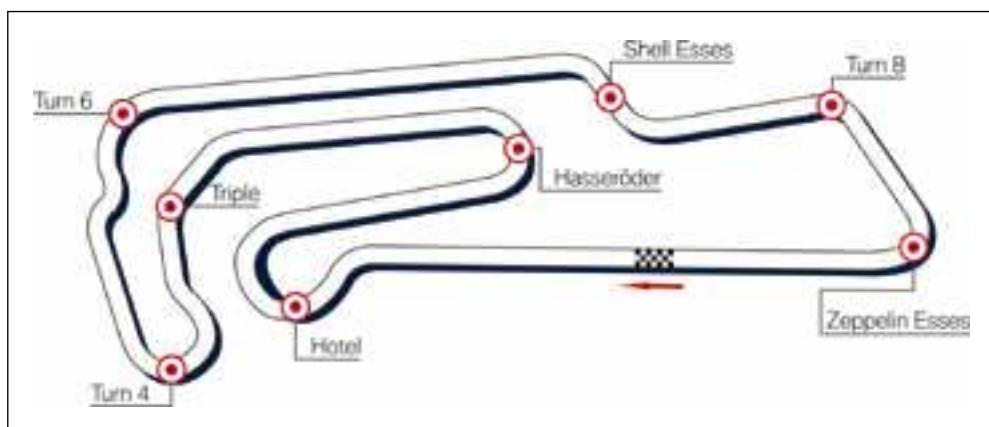
Anderstorp, Race of Sweden – 13. und 14. Lauf.



Strecke:	Scandinavian Raceway
Länge:	4,025 km
Runden:	13 (52,32 km)
Web:	www.scandinavianraceway.info
Sieger 2006:	nicht im Kalender
Pole-Zeit 2006:	nicht im Kalender
Schnellste Rennrunde 2006:	nicht im Kalender

BMW Team Germany Teammanager Charly Lamm über Anderstorp:
„Die Tourenwagen-Weltmeisterschaft startet 2007 zum ersten Mal in Skandinavien. Es ist immer etwas Besonderes, mit einer Rennserie Neuland zu betreten. Allerdings ist uns der Kurs nicht unbekannt. Bereits 2002 konnte Jörg Müller dort im Rahmen der Europameisterschaft für uns einen Lauf gewinnen. Allerdings hat sich seitdem viel geändert, so dass es für alle Teams bei Null losgeht. Die Strecke hat eine lange Tradition und war in den 70er Jahren sechs Mal Schauplatz von Formel-1-Rennen.“ Das Layout ist durch die extrem lange Gerade und ein winkliges Infield geprägt.“

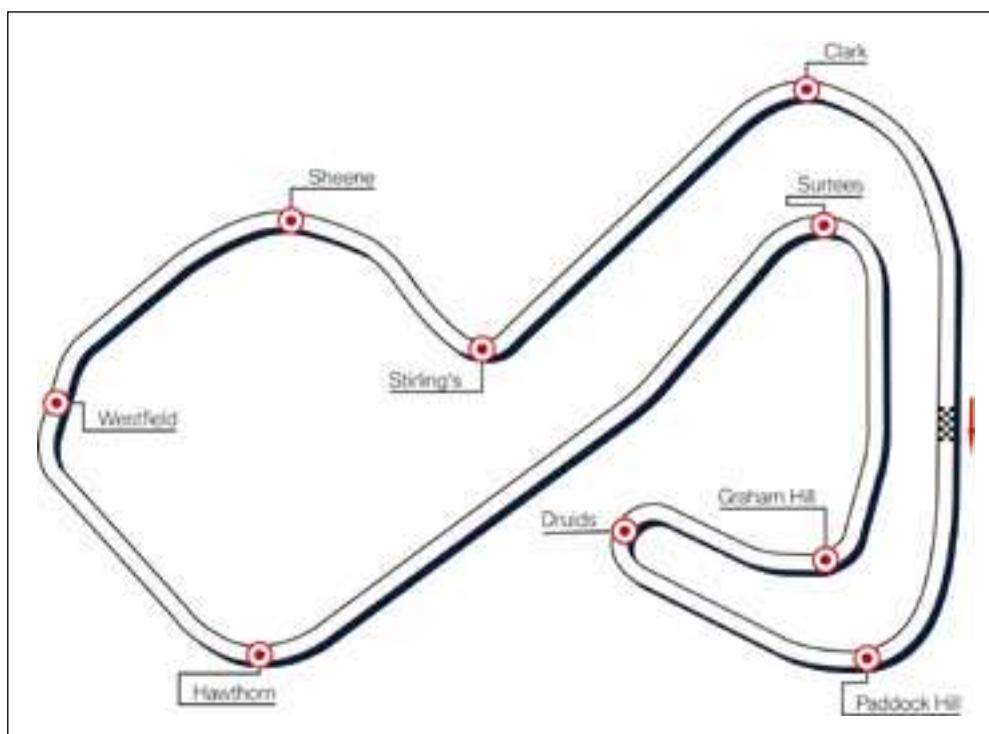
Oschersleben, Race of Germany – 15. und 16. Lauf.



Strecke:	Motorsport Arena Oschersleben
Länge:	3,667 km
Runden:	14 (51,34 km)
Web:	www.motorsportarena.com
Sieger 2006:	Andy Priaulx (BMW), Jörg Müller (BMW)
Pole-Zeit 2006:	1:35,661 Minuten, Andy Priaulx (BMW)
Schnellste Rennrunde 2006:	1:33,749 Minuten, Augusto Farfus (Alfa Romeo)

BMW Team Germany Fahrer Jörg Müller über Oschersleben:
„Oschersleben ist vor allem für die Zuschauer eine fantastische Strecke. Freunde von mir, die sich meine Rennen dort jedes Jahr vor Ort ansehen, schwärmen davon, dass man den kompletten Kurs überblicken kann. Die Strecke zählt zu den langsamsten im Kalender. Vor zwei Jahren habe ich mir dort schöne Zweikämpfe mit Alessandro Zanardi geliefert, als er dort zum ersten Mal gewonnen hat. Ich selbst stand 2006 ganz oben auf dem Treppchen. Beim Heimspiel zu siegen, das ist für jeden Fahrer ein einmaliges Gefühl.“

Brands Hatch, Race of United Kingdom – 17. und 18. Lauf.

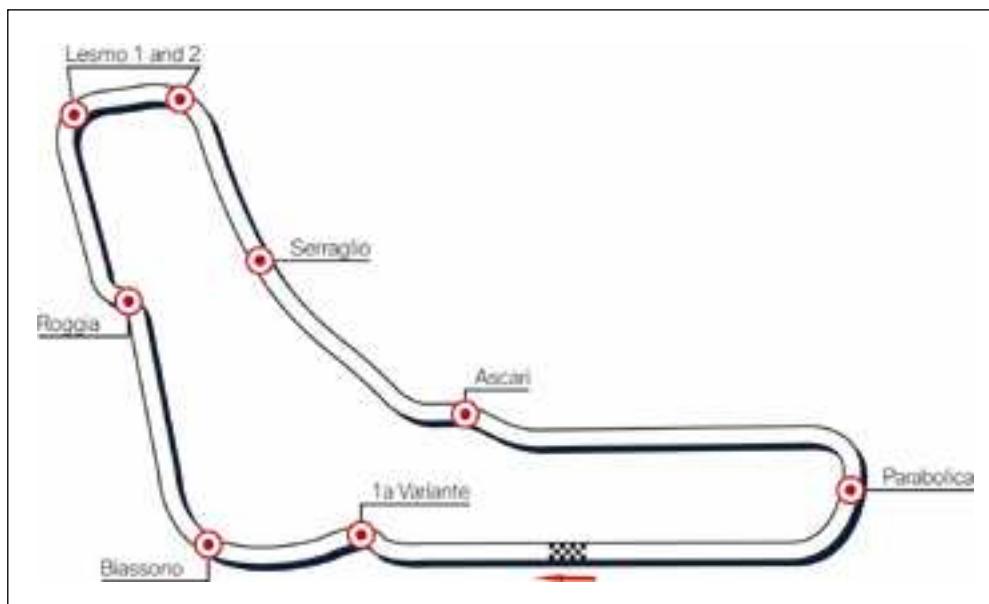


Strecke:	Brands Hatch Circuit
Länge:	3,703 km
Runden:	14 (51,84 km)
Web:	www.motorsportvision.co.uk
Sieger 2006:	Yvan Muller (SEAT), Alain Menü (Chevrolet)
Pole-Zeit 2006:	1:34,493 Minuten, Rickard Rydell (SEAT)
Schnellste Rennrunde 2006:	1:41,572 Minuten, Peter Terting (SEAT)

BMW Team UK Fahrer Andy Priaulx über Brands Hatch:

„Brands Hatch ist wie ein Mini-Nürburgring. Der Kurs ist sehr eng und ziemlich wellig, was ein sehr variables Set-up nötig macht. Man muss sich als Fahrer auf Kurven aller Art einstellen. Es ist zwar ziemlich kompliziert, sein Auto dort perfekt abzustimmen, aber die Strecke ist sehr schön zu fahren. Sie ist schnell und bietet wenige Auslaufzonen. Das macht die Sache umso interessanter.“

Monza, Race of Italy – 19. und 20. Lauf.

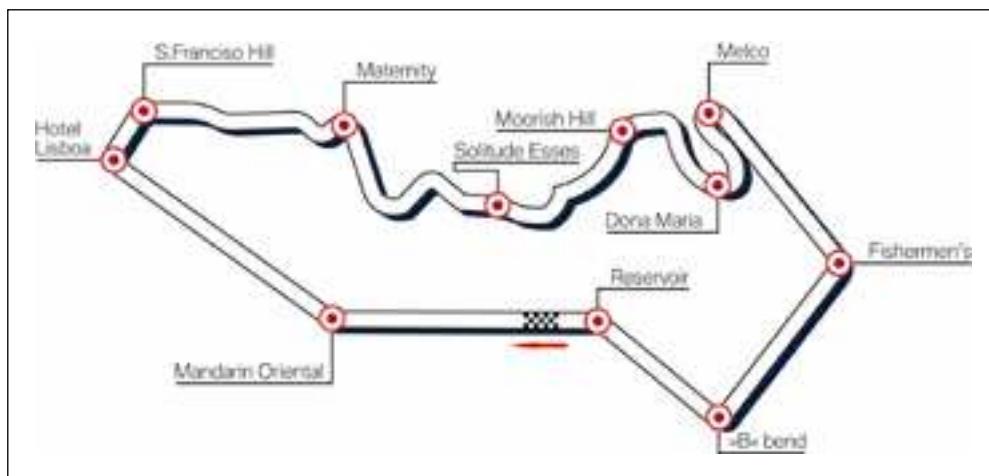


Strecke:	Autodromo Nazionale di Monza
Länge:	5,770 km
Runden:	9 (51,93 km)
Web:	www.monzanet.it
Sieger 2006:	Andy Priaulx (BMW), Augusto Farfus (Alfa)
Pole-Zeit 2006:	2:00,254 Minuten, Andy Priaulx (BMW)
Schnellste Rennrunde 2006:	2:02,176 Minuten, Gabriele Tarquini (SEAT)

BMW Team Italy-Spain Fahrer Alessandro Zanardi über Monza:

„In Monza zu fahren, macht viel Spaß – und das nicht nur, weil es meine Heimstrecke ist. Der Kurs ist sehr schnell und anspruchsvoll. Vor allem ist es dort wichtig, die richtigen Bremspunkte zu finden. Rennfahrer sind wie Fischer, bei denen es darauf ankommt, wer den größten Fisch gefangen hat. Bei uns ist entscheidend, wer ein paar Meter später gebremst hat. Ich mag hingegen nicht, dass das Windschattenfahren in Monza solche einen großen Einfluss hat. Ein guter Windschatten lässt sich durch fahrerisches Können auf dieser Strecke nicht ausgleichen.“

Macau, Race of Macau – 21. und 22. Lauf.



Strecke:

Guia Circuit

Länge:

6,117 km

Runden:

9 (55,05 km)

Web:

www.macau.grandprix.gov.mo

Sieger 2006:

Andy Priaulx (BMW), Jörg Müller (BMW)

Pole-Zeit 2006:

2:33,318 Minuten, Andy Priaulx (BMW)

Schnellste Rennrunde 2006: 2:34,249 Minuten, Alain Menü (Chevrolet)

BMW Team UK Fahrer Andy Priaulx über Macau:

„Ich habe wundervolle Erinnerungen an Macau. Macau ist eine der schnellsten Stadtkurse der Welt, das merkt man auch in einem Tourenwagen.“

Ich mag den Charakter der Kurven, das ist pure Beschleunigung. Die Kurven haben einen engen Ausgang. Deshalb passiert es leicht, dass man schnell hinein fährt und am Ausgang ein Rad in der Luft steht. Zudem ist die Strecke sehr wellig und fällt oft zur Seite hin ab. Was ich am meisten an Macau mag, ist der – wie ich ihn nenne – Bob-Abschnitt in Sektor zwei. Dort ist es eng, uneben und man bewegt sich mit dem Auto von links nach rechts – wie beim Bobfahren eben. Man braucht ein sehr gutes Auto und viel Selbstvertrauen, um hier schnell zu sein.“



4. Fahrer.

Andy Priaulx (GBR) – Startnummer 1.

In der Geschichte des Motorsports hat es immer wieder Fahrer gegeben, die eine komplette Ära geprägt und ihr herausragendes Talent mit dem Gewinn von Titeln in Serie unter Beweis gestellt haben. Im internationalen Tourenwagensport gehört Andy Priaulx ganz sicher zu dieser besonderen Kategorie. Nach seinem Triumph in der Tourenwagen-Europameisterschaft 2004 kam der 32-Jährige sowohl 2005 als auch im vergangenen Jahr in der Weltmeisterschaft zu Titelehren.

Es gibt mehrere Gründe für die beeindruckende Dominanz des zweimaligen Weltmeisters. Priaulx profitiert einerseits von der Stärke und dem engen Zusammenhalt innerhalb des BMW Team UK – RBM, für das er seit 2003 antritt. Andererseits verfügt der Rennfahrer von der Kanalinsel Guernsey über ein Ausnahmetalent, das er auf der Strecke regelmäßig in exzellente Ergebnisse ummünzt. Beispielhaft für Priaulx' Können ist seine Bilanz auf dem legendären Stadtkurs von Macau. Bei seinen WM-Erfolgen setzte er sich jeweils auf der wohl anspruchsvollsten Strecke im WTCC-Kalender gegen seine Konkurrenten im Kampf um den Titel durch.

Hatte Priaulx in der Saison 2005 noch als eifriger Punktesammler – er punktete in 16 von 20 Rennen – den Grundstein für seinen ersten WM-Triumph gelegt, entpuppte er sich im vergangenen Jahr als echter Siegfahrer. Mit dem neuen BMW 320si WTCC überquerte er insgesamt fünf Mal als Erster die Ziellinie – und das, obwohl er durchgängig mit hohem Handicapgewicht an den Start ging. Trotz seiner zwei WM-Titel hat Priaulx für die Saison 2007 nichts von seinem Erfolgshunger eingebüßt.

Fragen an Andy Priaulx:

Wie schnell konnten Sie nach dem erneuten WM-Triumph 2006 den Schalter umlegen und die Konzentration auf die neue Saison richten?

Das war bereits am Tag nach den Rennen in Macau der Fall. Der Motorsport erlaubt es nicht, dass man sich zurücklehnt und allzu lange die Erfolge der Vergangenheit genießt. Gerade in der WTCC gehen die Saisons nahezu ineinander über. Im November stehen die letzten Läufe auf dem Programm, wenig später stehen auch schon wieder Testfahrten mit Blick auf das folgende Jahr auf dem Programm. Natürlich war die Freude nach dem WM-Erfolg riesig. Ich will jedoch alles dafür tun, dass es nicht der letzte Triumph in meiner Karriere gewesen ist.

Was treibt Sie immer wieder an? Eigentlich haben Sie doch in der Tourenwagen-WM alles erreicht...

Man will als Fahrer immer alles gewinnen, was möglich ist. Ich sitze nicht nur am Steuer eines Rennwagens, weil es mir so großen Spaß macht.

Ich liebe den Wettbewerb – und der ist kaum irgendwo so groß wie in der WTCC. Alleine schon deshalb wird nie Langeweile aufkommen. Übrigens bin ich nicht der einzige Pilot im Feld, der bis in die Fußspitzen motiviert ist.

Wir haben es hier mit einigen der besten Fahrer der Welt zu tun, von denen jeder die Weltmeisterschaft gewinnen will.

Welcher Ihrer Titel hat für Sie den höchsten Stellenwert?

Der WM-Titel im vergangenen Jahr war bisher der schönste. Als ich 2004 Europameister wurde, lag ich vor dem Saisonfinale noch zwölf Punkte hinter dem Spitzentreiter zurück. Ich hatte in mehreren Situationen Pech und deshalb auch einige schwächere Rennen. 2005 bin ich zwar Weltmeister geworden, am Ende stand jedoch nur ein Sieg für mich zu Buche.

Ich denke, noch immer waren die Kritiker nicht vollständig überzeugt.

In der Saison 2006 war es anders. Ich konnte fünf Rennen gewinnen, stand drei Mal auf der Pole und hatte regelmäßig viel Gewicht an Bord. Ich habe nicht ein schlechtes Wort über diesen Titelgewinn gehört.

Wird es 2007 noch enger zugehen als im vergangenen Jahr?

Ich glaube, die vergangene Saison ist in punkto Spannung kaum zu überbieten. Neun Fahrer hatten in Macau schließlich noch die Chance auf den WM-Titel. Allerdings macht nicht nur die Anzahl der Titelanwärter die Faszination einer Meisterschaft aus. Die Frage ist, wie hart umkämpft die einzelnen Rennsiege sein werden. In dieser Hinsicht wird es von Jahr zu Jahr spannender.

Haben Sie im Verlauf der Saison 2006 viel über den neuen BMW 320si WTCC gelernt?

Ja, man lernt immer hinzu. Das gilt umso mehr, wenn ein Auto seine erste Saison bestreitet. Gerade die Rennen waren sehr aufschlussreich.

Man kann tagelang testen und weiß danach oftmals nicht, wo man wirklich steht. Im Verlauf eines Rennwochenendes steht man jedoch im direkten Konkurrenzkampf mit den anderen Teams und Herstellern. Ich denke, dass wir den BMW 320si WTCC in diesem Jahr noch schneller machen können.

Das müssen wir auch, schließlich werden sich auch unsere Gegner verbessern. Der Wagen hat 2006 gezeigt, dass großes Potenzial in ihm steckt.

Geburtstag/-ort:	8. August 1974/Guernsey (Kanalinseln)
Wohnort:	Guernsey (Kanalinseln)
Familienstand:	Verheiratet mit Joanne, ein Sohn: Sebastian, eine Tochter: Daniella
Website:	www.andypriaulx.com
1984	Kartsport auf den Kanalinseln
1985–1990	Motocross
1990	1. Platz Motocross-250 ccm-Meisterschaft auf den Kanalinseln
1991–1995	Bergrennen
1995	1. Platz RAC MSA britische Bergmeisterschaft
1996	Einsätze in der Formel Renault
1997	Förderkandidat in der britischen Formel 3
1998	Einsätze im Renault Spider Cup, eine Poleposition 2. Platz Formel Palmer Audi Winterserie
1999	1. Platz Renault Spider Cup, 13 Siege von Poleposition BTCC-Testfahrer für Renault Williams, Vauxhall und Ford Auszeichnungen: BARC President's Cup, Guernsey-Botschafter des Jahres
2000	Britische Formel-3-Meisterschaft für Renault UK, F3-Rennen in Macau und Korea für Manor Motorsport
2001	Britische Formel-3-Meisterschaft, 2. Platz von der Poleposition beim F3 Super Prix in Korea; 2. Platz beim Einladungsrennen für Vauxhall in der BTCC F3-Grand-Prix in Macau
2002	5. Platz britische Tourenwagen-Meisterschaft, Teilnahme an den australischen Langstreckenrennen „Bathurst 1000“ und „Queensland 500“ (Holden TWR)
2003	3. Platz FIA ETCC (BMW 320i),
2004	1. Platz FIA ETCC (BMW 320i), BMW Team Great Britain 2. Platz Macau Grand Prix – Guia Race 24h-Rennen Spa-Francorchamps (BMW M3 GTR)
2005	1. Platz FIA WTCC (BMW 320i), BMW Team UK, 1. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GTR) Formel-1-Tests mit dem BMW WilliamsF1 Team
2006	1. Platz FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team UK

Jörg Müller (DEU) – Startnummer 2.

Seit er 2002 sein Debüt in der Europameisterschaft feierte, hat Jörg Müller dem Tourenwagensport seinen Stempel aufgedrückt. Zwei Mal kämpfte er bis zum Schluss um den EM-Titel. Nicht weniger als zwölf Rennen beendete er bis 2004 siegreich. Auch beim Comeback der Tourenwagen-Weltmeisterschaft im Jahr 2005 blieb Jörg Müller ein Garant für Siege und stand drei Mal ganz oben auf dem Treppchen.

In der vergangenen Saison ging es für den sympathischen Rennfahrer allerdings noch weiter nach oben. Lediglich um einen WM-Punkt musste er sich Weltmeister Andy Priaulx geschlagen geben und kämpfte bis zum letzten Lauf in Macau um den Gewinn der Weltmeisterschaft. Insgesamt hatte Müller, der in diesem Jahr erneut für das BMW Team Germany – Schnitzer Motorsport startet, vor dem Auftakt in die WTCC-Saison 2007 sieben Siege auf dem Konto – so viel wie kein anderer Pilot.

Die erfolgreiche Vorsaison rundete der 37-Jährige mit dem Triumph im letzten Saisonrennen in Macau ab. An gleicher Stelle hatte Müller bereits 2004 Geschichte geschrieben, als er seinem Sieg im Macau-F3-Grand-Prix von 1993 den ersten Platz beim Tourenwagenrennen folgen ließ. Ein Erfolg in beiden Disziplinen war vor ihm auf dem verwinkelten Stadtkurs nur einem Fahrer gelungen.

Als 15-Jähriger sammelte Müller erste Erfahrungen im Kart. Titel in bedeutenden Formel-Serien folgten. Als Testpilot für BMW, Arrows und Sauber machte er zudem in der Formel 1 auf sich aufmerksam. Seine Leidenschaft gilt auch der Langstrecke. Beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans fuhr er für BMW, Nissan und Porsche. In der American Le Mans Series feierte er Siege mit dem BMW V12 LMR und gewann dort 2001 im BMW M3 GTR die GT-Klasse. Im selben Fahrzeug siegte er 2004 gemeinsam mit dem Team BMW Motorsport beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring.

Fragen an Jörg Müller:

Was hat 2006 bei Ihnen überwogen: Enttäuschung oder Freude?

Es war eindeutig die Freude über das gesamte Jahr und vor allem über den Sieg im letzten Rennen in Macau. Ich liebe diese Strecke einfach. Dort zum Ende der Saison noch einmal ganz oben zu stehen, war etwas Besonderes für mich. Ich hatte nicht erwartet, 2006 noch so dicht an Andy Priaulx heranrücken zu können. Es ist zwar schade, dass es letztlich nicht zum Titel gereicht hat. Aber wir haben die Saison mit einem Gesamtpaket abgeschlossen, mit dem wir 2007 von Anfang an in der Lage sein sollten, um Siege und die Meisterschaft zu kämpfen.

Seit Jahren treten Sie erfolgreich für das BMW Team Germany unter der Regie von Charly Lamm an. Herrscht ein blindes Verständnis?

Natürlich hat es auch bei uns im Team personelle Veränderungen gegeben. Den Kern der Crew kenne ich jedoch bereits seit 1995, als ich erstmals für Schnitzer im Supertourenwagen-Cup gefahren bin. Natürlich weiß man viel voneinander. Das hilft vor allem dann, wenn man auf neue Herausforderungen reagieren muss. Trotzdem ist es wichtig, immer weiter an sich zu arbeiten. Es darf sich keine Routine einschleichen. Das geht nur über die Kommunikation. Man muss immer wieder die Köpfe zusammenstecken und neue Ideen besprechen.

In Augusto Farfus haben Sie 2007 einen neuen Teamkollegen.

Steigert das Ihre Motivation?

Bis auf die Sprache, die ich mit meinem Teamkollegen spreche, ändert sich für mich eigentlich nichts. BMW hat einen sehr guten Fahrer gegen einen sehr guten Piloten getauscht. In den vergangenen Jahren musste ich mich immer extrem anstrengen, um meinen Teamkollegen zu schlagen. Das wird in dieser Saison mit Augusto nicht anders sein. Mein eigentliches Ziel ist jedoch, diesmal vor Andy zu landen.

Mit welcher Strategie wollen Sie dieses Ziel erreichen?

Ich habe schon häufig mit Andy selbst darüber gesprochen, und wir sind uns einig: Man kann in der WTCC keine bestimmte Strategie verfolgen und völlig kalkuliert fahren. Die Maxime lautet einfach, an jedem Wochenende so viele Punkte wie möglich zu sammeln. Es wäre zu riskant, auf die umgekehrte Startreihenfolge zu hoffen und beispielsweise im ersten Rennen gezielt auf Rang acht fahren zu wollen. Nur wer voll auf Sieg geht, hat eine Chance auf den Titel.

Niemand hat mehr WM-Läufe gewonnen als Sie. Macht Sie das stolz?

Die Statistik ist schön und freut mich. Sie zeigt, dass ich trotz meiner 37 Jahre noch immer konkurrenzfähig bin. Wie jeder andere Fahrer auch muss ich mich allerdings jedes Jahr aufs Neue beweisen. Deshalb nehme ich mir vor, 2007 weitere Siege einzufahren und die Meisterschaft zu gewinnen.

Was ist der Schlüssel, um in der WTCC erfolgreich zu sein?

Es gibt keine einzelne Komponente, die man herausgreifen kann. Im Rennsport muss alles zusammenpassen. Das Zusammenspiel von Auto, Reifen, Fahrer und Mechanikern ist sehr komplex. Wer das beste Gesamtpaket auf die Beine stellen kann, wird triumphieren. Und es gehört natürlich auch ein wenig Glück dazu. In den Sprintrennen wird verbissen gekämpft. Wer zum falschen Zeitpunkt am falschen Ort ist, kann sich ganz schnell im Kies wieder finden. Es gibt also kein eindeutiges Erfolgsrezept.

Geburtstag/-ort:	3. September 1969/Kerkrade (NLD)
Wohnort:	Monte Carlo (MCO)
Familienstand:	Geschieden
Website:	www.joerg-mueller.org
1984–1987	Kartsport
1988	1. Platz deutsche Formel-Ford-Meisterschaft
1989	1. Platz deutsche Formel Opel Lotus Challenge
1990	1. Platz Formel-Ford-Europameisterschaft
	5. Platz deutsche Formel-3-Meisterschaft
1991	1. Platz Formel-3-Grand-Prix in Monaco
1992	7. Platz deutsche F3-Meisterschaft
1993	Deutsche Formel-3-Meisterschaft
	1. Platz F3-GP Macau
1994	1. Platz deutsche F3-Meisterschaft
1995	BMW Werksfahrer ADAC Supertourenwagen-Cup
1996	1. Platz Formel-3000-Europameisterschaft
	BMW Werksfahrer ADAC Supertourenwagen-Cup
	1. Platz 24h-Rennen Spa (BMW 318is)
1997	Formel-1-Testfahrer für Arrows, 24h-Rennen Le Mans
1998	Formel-1-Testfahrer für Sauber
	2. Platz 24h-Rennen Le Mans (Porsche GT1)
1999	BMW Werks- und F1-Testfahrer: ein ALMS-Sieg
	24h-Rennen Le Mans (BMW V12 LMR)
2000	5. Platz ALMS, zwei Siege (99er BMW V12 LMR),
	Formel-1-Testfahrer für Michelin
2001	1. Platz GT-Kl. ALMS, vier Siege (BMW M3 GTR)
2002	2. Platz FIA ETCC, (BMW 320i) BMW Team Deutschland
2003	2. Platz FIA ETCC, (BMW 320i) BMW Team Deutschland
	24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GTR)
2004	1. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GTR)
	1. Platz Macau Grand Prix – Guia Race (BMW 320i)
	4. Platz FIA ETCC (BMW 320i), BMW Team Deutschland,
	Klassensieg GT2 24h-Rennen Spa (BMW M3 GTR)
2005	5. Platz FIA WTCC (BMW 320i), BMW Team Deutschland,
	2. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GTR)
2006	2. Platz FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team Germany

Augusto Farfus (BRA) – Startnummer 3.

Obwohl er erst 23 Jahre alt ist, zählt Augusto Farfus zu den erfahrenen Piloten in der Tourenwagen-Weltmeisterschaft. 2004 gab der Rennfahrer aus Curitiba (BRA) sein Debüt in der Europameisterschaft – und konnte sich seitdem kontinuierlich steigern. Nach Platz sieben in seinem Premieren-Jahr schloss er die WTCC 2005 bereits auf dem vierten Gesamtrang ab. In Macau beeindruckte Farfus damals die Fachwelt, als er im engen Leitplankenkanal der ehemaligen portugiesischen Kolonie seinen ersten Sieg davon trug.

Dass er neue Erfahrungen geradezu aufsaugt und mit jedem Rennen stärker wird, hat der Youngster im vergangenen Jahr bewiesen. Überraschend stand er drei Mal ganz oben auf dem Treppchen und war vor dem letzten Rennen neben seinen jetzigen Markenkollegen Andy Priaulx und Jörg Müller einer von drei Fahrern, die sich noch Hoffnungen auf den WM-Titel machen durften. Schließlich schloss er die Saison auf dem dritten Platz ab.

Nach ersten Erfolgen als Motocross-Pilot und im Kartsport wagte Farfus, dessen Familie eine der größten Restaurant-Ketten in Brasilien besitzt, früh den Sprung nach Europa. So debütierte er 2000 in der Formel-Renault-Europameisterschaft, in der er ein Jahr später den Titel gewann. Auch in der F3000-Euro-Serie sicherte er sich 2003 den Meistertitel. Seither hat er sich als das vielleicht größte Nachwuchstalent im Tourenwagensport etabliert. 2007 möchte der neue BMW Werksfahrer in der erfahrenen Mannschaft von Schnitzer Motorsport weiter dazulernen.

Fragen an Augusto Farfus:

Neues Team, neues Auto: Wie bereiten Sie sich auf die vielen Herausforderungen vor, die 2007 auf Sie warten?

Zunächst möchte ich sagen, dass ich sehr glücklich darüber bin, für BMW antreten zu dürfen. Für mich ist dies eine fantastische Gelegenheit. Ich beginne gewissermaßen bei null und muss mich zunächst mit dem Auto und meinem neuen Team vertraut machen. Ich bin jedoch zuversichtlich, mich schnell zurechtzufinden. Der Empfang im Team von Schnitzer Motorsport war großartig, und ich wurde auf Anhieb gut aufgenommen. Ich möchte mich weiter verbessern und natürlich für BMW so schnell wie möglich den Titel gewinnen.

Was bedeutet es Ihnen, für ein derart erfahrenes Team wie Schnitzer Motorsport zu fahren?

Schnitzer hat schon überall auf der Welt Rennen und Titel gewonnen. Die Erfolgsgeschichte ist immens lang. Natürlich bringt das für uns Fahrer eine große Verantwortung mit sich. Aber ich fühle mich schon jetzt sehr wohl dort. Hoffentlich kann ich das große Vertrauen, das vom Team in mich gesetzt wird, von Anfang an mit guten Leistungen zurückzahlen.

Über Jahre waren die BMW auf der Strecke Ihre Rivalen.

Nun sind Sie selbst ein BMW Werksfahrer. Müssen Sie sich erst an diese Situation gewöhnen?

Nein. Sobald man im Cockpit sitzt und das Rennen beginnt, zählt nur der Sieg. In dieser Situation denkt man nicht über die Vergangenheit nach. Ich schätze mich glücklich, dass ich bereits die Chance gehabt habe, ganz vorne in der WTCC mitzumischen. Nun will ich als BMW Werksfahrer den nächsten Schritt machen. Das Team ist klasse, und der BMW 320si WTCC hat 2006 alles gewonnen, was es zu gewinnen gibt. Ich werde mein Bestes geben, für weitere Erfolge zu sorgen.

Welche Bedeutung hat der Motorsport in Ihrer Heimat?

Brasilien ist ganz sicher verrückt nach Motorsport. Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet und Ayrton Senna sind die großen Formel-1-Helden. Damit bin ich aufgewachsen. Am frühen Sonntagmorgen, als damals die Rennen übertragen wurden, hat ganz Brasilien gespannt vor dem Fernseher gesessen. Fußball ist zwar noch immer die populärste Sportart, aber die andere Hälfte des brasilianischen Fan-Herzens schlägt für den Rennsport. Ich hoffe sehr, dazu beitragen zu können, dass auch die WTCC dort noch bekannter wird.

Die Saison beginnt in Ihrer Heimatstadt Curitiba. Sind Sie nervös?

Der Druck wird recht groß sein, aber das beeindruckt mich nicht sonderlich. Im Motorsport ist man als Fahrer immer mit Druck konfrontiert. Es wird mir großen Spaß machen, vor heimischer Kulisse ein neues Kapitel meiner Karriere aufzuschlagen. Vieles wird neu für mich sein. Ich setze alles daran, gleich zum Auftakt ein Wörtchen um den Sieg mitsprechen zu können.

Auch in Ihrem Privatleben kündigen sich Veränderungen an...

In der Tat. Meine Freundin und ich haben uns Anfang des Jahres verlobt und planen zu heiraten. Wir wissen jedoch noch nicht, wann und wo dies der Fall sein wird. Ich werde in diesem Jahr 24 Jahre alt und fühle mich bereit, eine Familie zu gründen. Sie ist ein toller Mensch und unterstützt mich, wo immer es geht.

Geburtstag/-ort: 3. September 1983/Curitiba (BRA)

Wohnort: **Monte Carlo (MCO)**

Familienstand: ledig

Website: www.farfus.com

1991 erste Erfahrungen im Motorsport bei Motocross-Rennen

ab 1992 Einstieg in den Kartsport, Start in diversen amerikanischen und italienischen Meisterschaften

1999 2. Platz Kart-Weltmeisterschaft (Formel A)

2000 12. Platz europäische Formel-Renault-Meisterschaft,

2001 1. Platz europäische Formel-Renault-Meisterschaft

2002 9. Platz F3000-Euro-Serie

2003 1. Platz F3000-Euro-Serie,

2004 6. Platz ETCC (Alfa Romeo)

2005 4. Platz WTCC (Alfa Romeo)

2006 3. Platz WTCC (Alfa Romeo)

Alessandro Zanardi (ITA) – Startnummer 4.

Als Alessandro Zanardi am 25. November 2006 auf dem „Circuit de la Comunitat“ von Valencia in die Box zurückkehrte, wussten alle Fans und anwesenden Journalisten, dass sie gerade ein Kapitel Motorsport-Geschichte miterlebt hatten: Der Italiener war für das BMW Sauber F1 Team noch einmal ans Steuer eines Formel-1-Fahrzeugs zurückgekehrt und absolvierte als erster beinamputierter Rennfahrer eine F1-Testfahrt.

Es war nicht das erste Mal, dass Zanardi die Grenze des Möglichen im Motorsport neu definiert hat. Nur die wenigsten hätten ihm nach dem schweren Unfall auf dem Lausitzring im Jahr 2001, bei dem er beide Beine verlor, ein Motorsport-Comeback zugetraut. Mit eisernem Willen und beispielloser Lebensfreude kämpfte sich der 40-Jährige jedoch wieder zurück. Bereits 2003 trat er in einem auf seine Bedürfnisse angepassten BMW 320i beim Saisonfinale der Tourenwagen-Europameisterschaft in Monza an und begeisterte die Fachwelt.

Der Einsatz vor heimischem Publikum machte Lust auf mehr. 2004 bestritt Zanardi die komplette ETCC-Saison und vertrat das BMW Team Italy-Spain – ROAL Motorsport auch in den beiden WM-Jahren 2005 und 2006. Dabei genügte es dem 41-maligen Formel-1-Piloten allerdings nicht, einfach nur wieder dabei zu sein. Stattdessen nahm er Rennsiege ins Visier. Und tatsächlich: Am 28. August 2005 gelang Zanardi die Sensation, als er in Oschersleben als erster Körperbehinderter einen WM-Lauf gewann. In der vergangenen Saison triumphierte er in Istanbul gar ein weiteres Mal und bewies, dass mit ihm weiterhin zu rechnen ist. Zanardi und sein Team konnten die technischen Umbauten am Auto stetig perfektionieren und so die Konkurrenzfähigkeit verbessern. Der Routinier gibt mit der Hand Gas und bremst mit Hilfe seiner Prothesen. 2007 möchte Zanardi die WM weiter aufmischen.

Fragen an Alessandro Zanardi:

Was können wir dieses Jahr von Ihnen erwarten?

Ich habe 2006 zwar nicht bedeutend mehr Punkte errungen als noch im Jahr davor. Dennoch war mein Speed sehr viel besser – und das ist für mich entscheidend. Es gab in der vergangenen Saison viele Rennen, die ich mit ein bisschen mehr Glück sogar hätte gewinnen können. Deshalb bin ich für 2007 sehr zuversichtlich. Ich muss darauf achten, mehr Rennen zu beenden und vielleicht etwas besonnener zu agieren. Dann ist hoffentlich erneut ein Sieg oder mehr möglich.

Haben Sie weitere Verbesserungen bei den speziellen Modifikationen Ihres Autos erzielen können?

Wir haben einen Punkt erreicht, an dem weitere technische Fortschritte nur dann möglich sind, wenn mir wieder neue Beine wachsen. Das Hauptaugenmerk liegt im Augenblick darauf, die Bedienung des Autos für mich komfortabler zu machen. Im Idealfall bedeutet jedoch auch dies, dass ich den Wagen noch schneller bewegen kann, besonders im Rennen. Ich werde vielleicht ein wenig aggressiver fahren können und auf diese Weise ein paar Hundertstelsekunden gewinnen.

Was bedeutet Ihnen rückblickend die Fahrt im Formel-1-Auto?

Das war ein ganz besonderer Moment für mich. Ich bin sehr dankbar, dass mir BMW diese Möglichkeit gegeben hat. Wenn man so will, hatte ich für ein Wochenende ein ganzes Formel-1-Team hinter mir. Das war großartig. Für mich war es ja nicht die erste Fahrt in einem solchen Auto. Angesichts meines Handicaps haben jedoch die meisten Leute offenbar damit gerechnet, dass ich es etwas ruhiger angehen lassen würde. Stattdessen kam ich gleich zu Beginn gut mit dem Wagen zurecht und hatte großes Vertrauen. Schade, dass die Zeit im Cockpit so schnell vergeht...

Wie beurteilen Sie die Konkurrenzsituation in der WTCC gegenüber der Formel 1 oder anderen Serien?

Das Grundproblem ist in allen Motorsportklassen dasselbe: Wie kann ich das vor mir fahrende Auto überholen? In den meisten Serien ist es so, dass man nur den Wagen seines Teamkollegen vor sich hat, wenn man für ein gutes Team antritt. Das gilt auch in der Formel 1. In der WTCC kommt es jedoch noch stärker auf den Fahrer an, da die Fahrzeuge per Reglement viel enger beieinander liegen. Daher ist der Pilot eine der Variablen, die den Unterschied machen. Die meisten WTCC-Fahrer sind sehr talentiert, daher geht es auf der Strecke extrem eng zu. Das führt zu Kontakten und spektakulären Rennen. In der Formel 1 ist der Unterschied zwischen starken und schwachen Teams viel ausgeprägter, so dass man ihn als Fahrer nicht mehr ausgleichen kann.

Félix Porteiro ist Ihr neuer Teamkollege. Ähnelt er dem jungen Alessandro Zanardi?

Félix ist ein sehr selbstbewusster junger Fahrer. Wahrscheinlich ist er deutlich selbstsicherer als ich es im Alter von 23 Jahren gewesen bin. Aber das heißt natürlich nicht, dass ich damals im Rennen eine weiße Flagge aus dem Fenster gehalten habe. Ich habe alles gegeben und wusste, dass ich das nötige Talent habe. Félix besitzt ebenfalls großes Talent. Die Tatsache, dass er für das BMW Team Italy-Spain fährt zeigt, dass BMW große Hoffnungen in ihn setzt. Als ich ihn 2006 beim European Touring Car Cup in Estoril gesehen habe, hat mich seine saubere und fehlerfreie Fahrweise beeindruckt. Er wird sich durchsetzen.

Geburtstag/-ort:	23. Oktober 1966/Bologna (ITA)
Wohnort:	Monaco
Familienstand:	Verheiratet mit Daniela, ein Sohn: Niccolo
Website:	www.alex-zanardi.com
1980–1984	Kartsport
1985	1. Platz italienische Kartmeisterschaft
1986	1. Platz italienische Kartmeisterschaft
1987	1. Platz Kart-Europameisterschaft
1988	12. Platz italienische Formel-3-Meisterschaft
1989	7. Platz italienische Formel-3-Meisterschaft, Debüt Int. FIA Formel-3000-Meisterschaft in Dijon
1990	2. Platz ital. Formel-3-Meisterschaft, 1. Platz Le Mans Formel-3-Europa-Cup Poleposition beim Formel-3-Grand-Prix Monaco
1991	2. Platz Int. FIA Formel-3000-Meisterschaft, drei Formel-1-Rennen für Jordan
1992	Formel-1-Testfahrer für Benetton, drei GP für Minardi
1993	Formel-1-Saison mit Lotus
1994	Formel-1-Test- später Stammfahrer für Lotus
1995	Britische Produktionswagen-Meisterschaft (Lotus Esprit), ein Sieg in der GT2-Klasse
1996	3. Platz IndyCar World Series (Chip Ganassi Racing), Rookie of the Year
1997	1. Platz CART World Series (Chip Ganassi Racing), Auszeichnung: PPG Colourful Character Award
1998	1. Platz CART World Series (Chip Ganassi Racing),
1999	Formel-1-Saison mit WilliamsF1
2001	CART Meisterschaft (Mo Nunn Racing) 15. September: schwerer Unfall auf dem EuroSpeedway Lausitz, bei dem er beide Beine verliert
2003	Comeback beim Finale der FIA ETCC in Monza mit dem BMW Team Italy-Spain (BMW 320i)
2004	14. Platz FIA ETCC (BMW 320i), BMW Team Italy-Spain
2005	10. Platz FIA WTCC (BMW 320i), BMW Team Italy-Spain,
2006	1. Platz ital. Tourenwagenmeisterschaft (BMW 320i) 11. Platz FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team Italy-Spain,

Félix Porteiro (ESP) – Startnummer 5.

Félix Porteiro ist 2007 neben Augusto Farfus der zweite Neuzugang in den Reihen der BMW Länderteams. Der Spanier wird für das BMW Team Italy-Spain – ROAL Motorsport auf Punktejagd gehen. Für Porteiro ist es die erste Saison in einer internationalen Tourenwagenmeisterschaft.

Dass er das Zeug dazu hat, in der WTCC für Furore zu sorgen, hat der Rennfahrer aus Castellón (ESP) bereits im vergangenen Jahr eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Gemeinsam mit Alessandro Zanardi ging er 2006 am Steuer eines BMW 320si WTCC beim FIA European Touring Car Cup im portugiesischen Estoril an den Start. Dabei gelang ihm im Training auf Anhieb die Bestzeit, im Qualifying fehlte dem Nachwuchstalent lediglich eine Zehntelsekunde zur Poleposition. Trotz schwieriger Rennbedingungen auf nasser Strecke ließ Porteiro mit Rang drei im ersten Lauf aufhorchen. Diese Vorstellung beeindruckte die Verantwortlichen vom BMW Team Italy-Spain, Umberto Grano und Roberto Ravaglia, so dass der 23-Jährige für 2007 unter Vertrag genommen wurde.

Vor seinem Wechsel in die WTCC hatte Porteiro bereits in diversen Formelrennserien ansprechende Leistungen gezeigt. 2006 trat er in der GP2-Serie an, wo er neben einer Poleposition in Silverstone auch fünf Meisterschaftspunkte verbuchen konnte. Im Jahr davor hatte Porteiro in der World Series by Renault den fünften Platz belegt.

Fragen an Félix Porteiro:

Wie ist Ihnen die vergangene GP2-Saison in Erinnerung geblieben?

Die GP2 war eine sehr gute Erfahrung. Allerdings hatte ich nur wenig Zeit, um mich mit den vielen neuen Strecken vertraut zu machen. Die Fahrer in den großen Teams haben dahingehend einen großen Vorteil. Normalerweise braucht man als Neuling zwei Jahre, um auf hohem Niveau fahren zu können. Dennoch hat es viel Spaß gemacht, sich mit den vielen bekannten Namen zu messen. Highlights waren Platz sechs in Monaco und die Poleposition in Silverstone. In der World Series by Renault lief es 2005 besser. Dort wurde ich Fünfter und habe einige Rennen gewonnen, sogar vor dem späteren Meister Robert Kubica. Und wir wissen ja, wo er mittlerweile fährt...

Was hat Sie an der WTCC gereizt?

Im Vergleich zur GP2 sind die Rennen dort interessanter. Es ist einfacher, Überholmanöver zu starten. Entsprechend geht es auf der Strecke spannender zu. Anderswo gibt es zwar die weit entfernte Aussicht auf ein Formel-1-Engagement, aber vielleicht pro Rennen nur eine Handvoll aufregender Überholvorgänge. Ich bin ein Racer – und deshalb ist mir die Action in den Rennen sehr wichtig.

Ist der Motorsport in Spanien weiter im Aufwind, nachdem Fernando Alonso zwei Formel-1-Titel gewonnen hat?

Ja, das ist ganz sicher der Fall. Noch vor wenigen Jahren hat sich in Spanien kaum jemand für die Formel 1 interessiert. Es stand nur Fußball im Mittelpunkt. Mit Alonsos Erfolgen ist dahingehend eine Veränderung eingetreten. Bei einigen Rennen sind die Einschaltquoten im Fernsehen sogar höher als bei Top-Spielen in der spanischen Fußballliga. Das hilft auch den anderen spanischen Fahrern wie mir, die nicht in der Formel 1 fahren.

Was für einen Eindruck haben Sie von Ihrem neuen Teamkollegen Alessandro Zanardi?

Es ist toll für mich, neben Alessandro fahren zu dürfen. Er ist nicht nur ein herausragender Rennfahrer, sondern auch eine einmalige Persönlichkeit. Schon bei meinem ersten Test für das BMW Team Italy-Spain hat er mir seine Hilfe angeboten, sollte ich Fragen zum Auto oder zur Serie haben. Solch eine Einstellung ist unter Rennfahrern selten.

Was wollen Sie im ersten Jahr erreichen?

Das ist schwierig zu sagen, da ich erst noch im Rennen Erfahrung sammeln muss. Im Allgemeinen ist das erste Jahr dazu da, so viel wie möglich zu lernen. Naturgemäß hätte ich jedoch nichts dagegen einzuwenden, wenn ich schon 2007 vorn mit dabei sein kann. Schon in Estoril lief es viel besser als erwartet. Vielleicht kann ich auch im Verlauf der WTCC-Saison für die eine oder andere Überraschung sorgen.

Auf welche Strecke freuen Sie sich besonders?

Natürlich auf Valencia. Meine Heimatstadt Castellón liegt nur 60 Kilometer entfernt. Deshalb wird meine Familie bei den Rennen ebenso vor Ort sein wie meine Freunde und Sponsoren. Ich bin mit der Strecke immer gut zurecht gekommen. Schade ist nur, dass Valencia bereits die dritte Veranstaltung im Kalender ist. Bis dahin habe ich unter Umständen noch nicht genug Erfahrung, um mein volles Potenzial abrufen zu können. Trotzdem werde ich hoch motiviert sein.

Geburtstag/-ort: 26. August 1983/Castellón (ESP)

Wohnort: Castellón (ESP)

Familienstand: ledig

Website: www.felixporteiro.com

1997 2. Platz spanische Junior Kart Meisterschaft

1998 15. Platz Junior Kart Europameisterschaft

1999 4. Platz spanische Senior Kart Meisterschaft

2000 1. Platz spanische Senior Kart Meisterschaft

2001 4. Platz spanische Formel-3-Meisterschaft

2. Platz Kart Europameisterschaft

2002 19. Platz Nissan World Series

2003 14. Platz Nissan World Series

2004 8. Platz Nissan World Series

2005 5. Platz Renault World Series

2006 22. Platz GP2 Meisterschaft

3. Platz FIA European Touring Car Cup (Lauf eins)



5. Teams.

BMW Team UK – RBM.

Andy Priaulx (GBR) – Startnummer 1.

Kaum ein Team hat es im Motorsport so schnell an die Spitze geschafft wie das BMW Team UK – RBM. Unter der Führung von Teamchef Bart Mampaey feierte die Mannschaft aus dem belgischen Mechelen gemeinsam mit ihrem Piloten Andy Priaulx nicht nur den Titelgewinn in der Tourenwagen-Europameisterschaft 2004, sondern erwies sich auch in der Weltmeisterschaft als das Maß aller Dinge: Sowohl 2005 als auch 2006 spielten sich nach dem letzten WTCC-Rennen in Macau Jubelszenen vor der RBM-Box ab.

Der Erfolg kommt nicht von ungefähr. Er ist das Resultat von akribischer Arbeit auf und abseits der Rennstrecke. „Im Motorsport kann man es sich nicht erlauben, sich zurückzulehnen“, erklärt Mampaey seine Maxime. „Der Blick richtet sich immer nach vorn, schließlich gibt es unendlich viele Bereiche, in denen man sich verbessern kann. Alle im Team wissen das und ziehen am selben Strang.“

Effizienz ist für RBM eine wichtige Triebfeder in der alltäglichen Arbeit. Mampaey versucht stets, Zeit und Ressourcen punktgenau einzusetzen, um die Performance des BMW 320si WTCC zu verbessern. Dabei profitiert das Team von der Infrastruktur der BMW Autohäuser, welche die Mampaey-Familie unter dem Namen JUMA führt. Synergieeffekte etwa bei der Verwaltung oder der Logistik machen es möglich, dass sich RBM auf das Wesentliche konzentriert: die Einsätze auf der Rennstrecke.

JUMA steht für Julian Mampaey. Der Vater des heutigen RBM-Teamchefs hat seinem Sohn die Rennsport-Begeisterung vererbt. Das JUMA-Team machte sich in der 70er und 80er Jahren im Rennsport einen Namen. Anders als RBM, das sich im Rahmen der WTCC heute auf der ganzen Welt mit der Konkurrenz misst, konzentrierten sich die Aktivitäten von Julian Mampaey auf ein Rennen: die 24 Stunden von Spa-Francorchamps. Die Bilanz von JUMA bei diesem Langstreckenklassiker kann sich sehen lassen: Zwischen 1977 und 1984 errang das Team drei Gesamtsiege und fünf zweite Plätze – und das immer mit BMW Fahrzeugen.

Neun Jahre nach dem letzten Rennen von JUMA trat Bart Mampaey 1995 in die Fußstapfen seines Vaters. Zunächst war RBM für die Autos des BMW Compact Cups in Belgien verantwortlich. Bald darauf feierte die Mampaey-Familie ein erfolgreiches Comeback In Spa-Francorchamps: Auf den Gruppe-N-Doppelsieg im 24-Stunden-Rennen 1997 folgte ein Jahr später der Gesamtsieg. Dies war zugleich der bis dato letzte BMW Gesamterfolg auf der „Ardennen-Achterbahn“.

Obwohl er spätestens mit diesem Erfolg nachgewiesen hatte, dass er ein Team zum Sieg führen kann, entschloss sich Mampaey, weitere Erfahrungen zu sammeln und seinen Horizont zu erweitern. Er wagte den Schritt in die USA, wo er unter anderem die American Le Mans Series (ALMS) genauer kennen lernte und bei Langstreckenklassikern wie in Daytona dabei war.
„Es hat mir gut getan, neue Arbeitsweisen kennen zu lernen“, erinnert sich Mampaey.

Im Anschluss an seine Rückkehr nach Belgien stellte sich der Rennstratege einer neuen Herausforderung: Für BMW Belgien schickte RBM einen BMW 320i mit Fredrik Ekblom (SWE) ins Rennen um die Tourenwagen-Europameisterschaft. Ein Jahr später vertrat das Team erstmals die Farben von BMW Großbritannien, Andy Priaulx wurde als Fahrer verpflichtet.
„Andy und das Team passen einfach sehr gut zusammen“, bringt es Mampaey auf den Punkt. Nach dem Lehrjahr 2003 gelingt RBM in der ETCC 2004 die Sensation, als sich Priaulx in Dubai den Titel sichert. Dass dieser Sieg keine Eintagsfliege war, konnten Mampaey und seine Crew mit dem Gewinn zweier WM-Titel 2005 und 2006 eindrucksvoll beweisen.

„Noch immer sind viele Mechaniker und Teammitglieder mit an Bord, die schon ganz am Anfang dabei gewesen sind“, sagt Mampaey. Diese Verlässlichkeit ist dem Teamchef mindestens genauso wichtig, wie bei der Abstimmung des Autos auch einmal neue Wege zu beschreiten. Die Mixtur aus Teamwork, Innovationskraft und unermüdlichem Einsatz hat dafür gesorgt, dass RBM zum Maßstab für die anderen Teams in der WTCC geworden ist.

Teamchef: Bart Mampaey
Anschrift: E. Walschaertstraat 2A, 2800 Mechelen, Belgien
Teammitglieder: 13
Gründungsjahr: 1995

Größte Erfolge:

- | | |
|-----------|--|
| 1995–1997 | BMW Compact Cup |
| 1997 | 1. und 2. Platz Gruppe N 24h-Rennen Spa (BMW) |
| 1998 | 1. Platz 24h-Rennen Spa (BMW Fina Bastos Team) |
| 1999 | 4. Platz 24h-Rennen Spa (Nissan) |
| 2002 | 6. Platz FIA ETCC (BMW 320i) |
| 2003 | 3. Platz FIA ETCC (BMW 320i) |
| 2004 | 1. Platz FIA ETCC (BMW 320i) |
| 2005 | 1. Platz FIA WTCC (BMW 320i) |
| 2006 | 1. Platz FIA WTCC (BMW 320si) |

BMW Team Germany – Schnitzer Motorsport.

Jörg Müller (DEU) – Startnummer 2.
Augusto Farfus (BRA) – Startnummer 3.

Für das BMW Team Germany – Schnitzer Motorsport ist der Rennsport eine echte Familienangelegenheit. Teambesitzer Herbert Schnitzer kümmert sich um alle wirtschaftlichen Belange des im bayerischen Freilassing beheimateten Unternehmens, das neben dem Motorsportteam auch ein BMW Autohaus betreibt. Schnitzers Halbbrüder Karl – genannt „Charly“ – und Dieter Lamm sind für die Einsätze auf der Rennstrecke verantwortlich. Dabei ist es Charly Lamm, der als Strategie an der Boxenmauer das Zepter schwingt – und in dieser Position für Schnitzer regelmäßig die Weichen auf Sieg stellt.

Die Erfolgsgeschichte von Schnitzer Motorsport im internationalen Rennzirkus ist gleichsam lang wie erfolgreich. 1963 gründete Herbert Schnitzer das Team gemeinsam mit seinem Bruder Josef. Ein Jahr später feierte die Mannschaft ihr Debüt bei dem Bergrennen in Bad Neuenahr mit einem BMW 1800Ti. Nach zahlreichen Erfolgen in der Anfangsphase der Teamgeschichte erschütterte der tödliche Unfall von Josef Schnitzer, der sich gerade auf dem Weg zu einem Rennen in Zolder befand, die Familie. Seither führt Herbert Schnitzer die Geschicke von Schnitzer Motorsport mit seinen Halbbrüdern weiter.

„Der Motorsport spielt in unserer Familie eine elementare Rolle“, meint er. „Josef und ich haben damals den Grundstein gelegt und das Team aufgebaut. Es war zu Beginn ganz sicher nicht abzusehen, dass Schnitzer Motorsport so lange dabei sein würde und derart viele Erfolge feiern könnte.“ Als 1978 Harald Ertl die deutsche Rennsport-Meisterschaft gewann, waren auch die Zwillingsbrüder Charly und Dieter Lamm bereits mit von der Partie. Als junger Student zog es vor allem Charly in den folgenden Jahren in die Ferne. 1980 nahm er erstmals das Abenteuer Macau Grand Prix in Angriff.

„Ich hatte damals von diesem Rennen in der Zeitung gelesen und wollte unbedingt dabei sein“, erinnert sich Charly Lamm an den ersten Auftritt von Schnitzer Motorsport beim traditionsreichen „Guia Race“ in der ehemaligen portugiesischen Kolonie. „Zuvor hatte in Macau noch kein europäisches Team gewinnen können. Wir starteten mit einem BMW 320 und Hans-Joachim Stuck als Fahrer. Bei meinem Motorpsort-Debüt gelang uns auf Anhieb der Sieg – da beschloss ich, weiter zu machen.“ Es sollte nicht der letzte Schnitzer-Triumph in Macau bleiben: Bis heute fuhr das Team dort mit BMW Fahrzeugen nicht weniger als elf Mal auf den ersten Platz.

Insgesamt hat Schnitzer Motorsport gemeinsam mit BMW bis heute fast zwei Dutzend Titel rund um die Welt gewonnen. Die Liste jener Fahrer, die im Verlauf ihrer Karriere für das Familienunternehmen im Einsatz waren, liest sich wie ein „Who is who“. 39 ehemalige F1-Piloten griffen bereits für Schnitzer ins Steuer, darunter die Weltmeister Keke Rosberg und Nelson Piquet.

Auch an die Premiere der Tourenwagen-Weltmeisterschaft im Jahr 1987 erinnert sich das Team gerne zurück: Es war Roberto Ravaglia am Steuer eines von Schnitzer betreuten BMW M3, der sich die erste WM-Krone in der Geschichte des Tourenwagensports aufsetzte. Langstrecken-Einsätze sind eine weitere Spezialität von Lamm und seiner Mannschaft. 1999 triumphierten BMW und Schnitzer Motorsport mit dem offenen Prototypen BMW V12 LMR bei dem Langstreckenklassiker 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Siege und Titel in der American Le Mans Series (ALMS) – diesmal mit dem BMW M3 GTR – folgten. 2004 und 2005 gelang dem Team BMW Motorsport mit demselben Auto jeweils ein Doppelsieg beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Insgesamt stehen für Schnitzer vier Erfolge in der „Grünen Hölle“ zu Buche. Fünf Mal kam ein BMW unter der Ägide von Lamm als Sieger der 24 Stunden von Spa-Francorchamps ins Ziel.

Sowohl in der Tourenwagen-Europameisterschaft ab 2002 als auch in den beiden Tourenwagen-Weltmeisterschaften 2005 und 2006 kämpften die Piloten vom BMW Team Germany – Schnitzer Motorsport immer an der Spitze und waren Titelkandidaten. Beeindruckende 31 Siege stehen für Schnitzer seit 2002 auf EM- bzw. WM-Ebene zu Buche. Hinzu kommen acht Polepositions und 26 schnellste Rennrunden. „Wir waren in den vergangenen Jahren immer vorne dabei“, sagt Charly Lamm. „Allerdings hat es immer nur für den Vize-Titel gereicht. Natürlich sind wir hoch motiviert, in diesem Jahr das BMW Länderteam zu sein, das am Ende ganz oben steht.“

Zum sechsten Mal ist Jörg Müller bei dieser Mission mit von der Partie. Der erfahrene Rennfahrer trat bereits Mitte der 90er Jahre erstmals für Schnitzer Motorsport an und hat gemeinsam mit der Crew aus Freilassing unzählige Erfolge gesammelt. Nach Platz zwei in der vergangenen Saison will Müller diesmal Titelverteidiger Andy Priaulx überholen. Dasselbe Ziel verfolgt Neuzugang Augusto Farfus. Der Brasilianer beendete die Saison 2006 auf WM-Rang drei und sorgt mit seinen erst 23 Jahren für frischen Wind im Team. „Außerdem wird bei uns jetzt wieder mehr Englisch gesprochen“, sagt Herbert Schnitzer. „Das war auch in der Vergangenheit so, als Fahrer wie Roberto Ravaglia oder Steve Soper für uns gefahren sind. Damals waren wir erfolgreich – und sind dies hoffentlich auch in dieser Saison wieder.“

Teammanager: Charly Lamm
Anschrift: Görlitzer Straße 2a, D-83395 Freilassing
Teammitglieder: 17
Gründungsjahr: 1963
Website: www.schnitzer.de

Größte Erfolge:	
1966	1. Platz Deutsche Meisterschaft (BMW 2002 ti)
1968–1972	1. Platz Europa Bergmeisterschaft (BMW 2002, BMW 2002 ti, BMW 2002 tii, BMW 2800 CS)
1975	1. Platz Formel-2-EM (Martini BMW)
1976	2. Platz GT Markenweltmeisterschaft (BMW 3.5 CSL)
1978	1. Platz Deutsche Rennsportmeisterschaft (BMW 320)
1980–2004	Zehn Siege Tourenwagenrennen in Macau 'Guia Race' (BMW 320, BMW 635 CSi, BMW M3, BMW 320i)
1983, 1986, 1988	1. Platz Tourenwagen-EM (BMW 635 CSi, BMW M3)
1985, 1986, 1988	1. Platz 24h-Rennen Spa-Francorchamps (BMW 635 CSi, BMW M3, BMW 320i)
1990, 1995	1. Platz Tourenwagen-Weltmeisterschaft (BMW M3)
1987	1. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3)
1989, 1991	1. Platz DTM (BMW M3)
1989, 1990	1. Platz ital. Tourenwagen-Meisterschaft (BMW M3)
1993	1. Platz brit. Tourenwagen-Meisterschaft (BMW 318i)
1994	1. Platz Asien-Pazifik-Meisterschaft (BMW 318is)
1995	1. Platz jap. Tourenwagen-Meisterschaft (BMW 320i)
	1. Platz ADAC Super-Tourenwagen-Cup (BMW 320i)
1998	1. Platz dt. Supertourenwagen-Meisterschaft (BMW320i)
1999	1. Platz 24h-Rennen Le Mans (BMW V12 LMR)
	1. Platz 12h-Rennen Sebring (BMW V12 LMR)
2001	1. Platz GT-Klasse ALMS (BMW M3 GTR)
2002	2. Platz FIA ETCC Teamwertung (BMW 320i)
	2. und 4. Platz ETCC-Fahrerwertung (Jörg und Dirk Müller)
2003	2. und 5. Platz FIA ETCC (BMW 320i)
2004	1. und 2. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GTR)
	2. und 4. Platz FIA ETCC (BMW 320i)
	1. und 2. Platz Macau GP – Guia Race (BMW 320i), Klassensieg GT2 und 6. Gesamt 24h-Rennen Spa-Francorchamps (BMW M3 GTR)
2005	1. und 2. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GTR)
	2. und 5. Platz FIA WTCC (BMW 320 i)
2006	2. und 6. Platz FIA WTCC (BMW 320si)

BMW Team Italy-Spain – ROAL Motorsport.

Alessandro Zanardi (ITA) – Startnummer 4.

Félix Porteiro (ESP) – Startnummer 5.

Im BMW Team Italy-Spain – ROAL Motorsport gibt es 2007 gleich mehrere Jubiläen zu feiern. 1977, vor genau 30 Jahren, feierte BMW Italien seinen ersten Auftritt auf der Motorsport-Bühne und bestritt mit Eddie Cheever im Cockpit sein Debüt-Rennen. Schon damals war Umberto Grano, der heute für das BMW Team Italy-Spain verantwortlich ist, eng mit der Marke BMW verbunden und gewann 1978, 1981 und 1982 für BMW die Tourenwagen-Europameisterschaft. Heute steht Grano gemeinsam mit Teamchef Roberto Ravaglia am Kommandostand, wenn das BMW Team Italy-Spain in der WTCC um Siege kämpft. Auch Ravaglia feiert 2007 ein rundes Jubiläum: Vor 20 Jahren sicherte er sich den Titel des ersten Tourenwagen Weltmeisters.

Sowohl Grano als auch Ravaglia profitieren bei der Leitung des Teams von den Erfahrungen, die sie selbst als erfolgreiche Tourenwagen-Piloten gesammelt haben. „Es ist in gewisser Hinsicht eine Hilfe, selbst Rennen gefahren zu sein“, bestätigt Grano. „Allerdings hat sich der Motorsport enorm verändert. Es geht heute wesentlich professioneller zu.“ Ravaglia ergänzt: „Der Job als Fahrer war für mich im Grunde einfacher als der des Teamchefs. Ich musste in diesem Bereich zunächst viel dazulernen und Neuland betreten.“

Das BMW Team Italy-Spain hat ein großes Ziel vor Augen: Möglichst rasch soll die Lücke zu den Spitzenteams der WTCC geschlossen werden. Dabei vertrauen BMW Italien und BMW Spanien auf die Dienste von ROAL Motorsport, das 2001 von Ravaglia und seinem Partner Aldo Preo gegründet wurde. „Ich bin überzeugt, dass Roberto das Team sehr weit nach oben führen wird“, sagt Grano. „Er ist einer der größten Tourenwagen-Stars aller Zeiten und genau der richtige Mann für unsere Mission.“

Dass sich das Team auf dem richtigen Weg befindet, hat es schon in den beiden vergangenen WTCC-Saisons gezeigt. Zwei Laufsiege durch Alessandro Zanardi und 135 Punkte stehen zu Buche. Jetzt feilen die 15 Teammitglieder daran, 2007 den nächsten Schritt in Richtung WM-Titel zu machen. Neben Zanardi, der mit dem BMW Team Italy-Spain 2003 sensationell in den Rennsport zurückkehrte, soll dabei Félix Porteiro helfen.

„Ich denke, dass Félix dazu beitragen wird, den Tourenwagensport in Spanien noch populärer zu machen“, erhofft sich Grano einen weiteren positiven Effekt von der Verpflichtung des ehemaligen GP2-Fahrers. Zanardi und Porteiro waren im Vorjahr für das BMW Team-Italy-Spain bereits beim FIA European Touring Car Cup gemeinsam am Start und ergänzten sich dabei großartig. Die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Saison sind also viel versprechend.

Teamverantwortlicher: Umberto Grano

Teammanager: Roberto Ravaglia

Anschrift: Via Svizzera 18, 35157 Padova (PD), Italien

Teammitglieder: 15

Gründungsjahr: 2001

Website: www.roal-motorsport.com

Größte Erfolge:

2001 1. Platz ESPC-Fahrerwertung (Peter Kox, BMW 320i)

2002 8. Platz FIA ETCC (BMW 320i)

2003 8. und 9. Platz FIA ETCC (BMW 320i)

2004 7. und 14. Platz FIA ETCC (BMW 320i)

2005 9. und 10. Platz FIA WTCC (BMW 320i)

2006 11. und 13. Platz FIA WTCC (BMW 320si)



6. Der BMW 320si WTCC.

Detailverbesserungen am Weltmeisterauto.

Bereits in seiner ersten Saison hat der BMW 320si WTCC bewiesen, dass er ein würdiges Mitglied der erfolgreichen BMW 3er Reihe im Motorsport ist. In dem komplett von BMW Motorsport entwickelten Fahrzeug sicherte sich Andy Priaulx 2006 zum zweiten Mal in Folge den Fahrer-Weltmeistertitel. Auch die Hersteller-Weltmeisterschaft ging wie schon Vorjahr nach München. Binnen neun Monaten war auf Basis des gleichnamigen Serienmodells ein Fahrzeug entstanden, das schon beim allerersten Renneinsatz den Sieg feiern konnte.

Private Teams haben auch 2007 die Möglichkeit, ein Rennsport-Kit des BMW 320si WTCC zu erwerben und damit in Meisterschaften nach Super2000- bzw. Super Production Reglement um Siege zu kämpfen. „Damit setzen wir die Tradition des Kundensports fort“, sagt BMW Motorsport Direktor Mario Theissen. „Nach den großen Erfolgen im Debütjahr hat der BMW 320si WTCC in der Gunst der Kundenteams weiter zugelegt. Ich bin überzeugt, dass der Wagen über Jahre hinaus eine wichtige Rolle spielen wird.“

Für die Tourenwagen-Weltmeisterschaft 2007 konnten die Ingenieure von BMW Motorsport den BMW 320si WTCC im Detail verbessern. So wurde das Getriebe ebenso überarbeitet wie die Vorderachskinematik. Zudem treten die Fahrer der BMW Länderteams unter anderem mit neuen Dämpfern, neuem Wasserkühler **an**. Zudem ist die Fußplatte, auf der die Pedale montiert sind, nun aus ultraleichter Kohlefaser gefertigt. Am BMW P45 Motor wurde der mechanische Wirkungsgrad erhöht und der Ladungswechsel optimiert. Darüber hinaus kommt 2007 ein von BMW Motorsport entwickelter Lambda Controller zum Einsatz. All dies ist das Feintuning eines Autos, das bereits eine intensive Entwicklung hinter sich hat und auf Anhieb für Erore sorgen konnte.

Entwicklungsstart mit modernster Technik.

Der BMW 320si WTCC ist das erste in der BMW Group entwickelte Rennsportfahrzeug, das durchgängig mit dem virtuellen Werkzeug CATIA V5 konstruiert wurde. Mit Hilfe der digitalen Fahrzeugdaten konnten Einbau- und Funktionsuntersuchungen durchgeführt werden, noch bevor es erste Versuchsteile gab. Vor allem die Position des Antriebsstrangs und des Fahrers weicht im BMW 320si WTCC von der im Serienfahrzeug ab. Deshalb

bedienten sich die Konstrukteure der virtuellen Piloten, die im 3D-Computermodell RAMSIS dargestellt werden. So ließen sich frühzeitig die Sitz- und Lenkposition sowie die Erreichbarkeit der Bedienelemente optimieren.

Unter Verwendung der computerunterstützten Strömungsberechnung (CFD) wurde an der Aerodynamik des Fahrzeugs gefeilt. Außerdem war es möglich, am Computer unter anderem die Geometrie und Kinematik des Fahrwerks zu optimieren und die günstigste Lage der Befestigungspunkte der Achsen zu ermitteln. Parallel dazu erlaubten es aufwändige Berechnungsprogramme, die Verformung der Karosserie unter extremen Belastungen zu simulieren.

Gemeinsame Wurzeln.

Die selbsttragende Karosserie des BMW 320si WTCC wird im BMW Werk Regensburg produziert. Sie entsteht im selben Fertigungsprozess wie die Serienkarosserien der BMW 1er und 3er Reihe. Einen Teil der verbauten Blechteile liefert das Presswerk im BMW Werk Dingolfing. Dort werden von riesigen Rollen – auch „Coils“ genannt – 0,6 bis 2,0 Millimeter starke Bleche abgerollt und zu so genannten Platinen geschnitten. Unter enormem Druck formen hochmoderne Pressen die Platinen zu Karosserieteilen.

Im Werk Regensburg werden die 550 Blechteile zu einer Karosserie zusammengefügt, die unlackiert lediglich 355 Kilogramm auf die Waage bringt. 971 Industrieroboter fixieren mehr als 5 500 Schweißpunkte und tragen auf einer Gesamtlänge von 52 Metern Klebenähte auf. Während die für Kunden bestimmten Karosserien den Weg in die Lackiererei antreten, schert die für den Rennsport bestimmte Karosserie an dieser Schnittstelle aus dem Serienfertigungsprozess aus. In einer angegliederten Fertigungsstätte wird die Karosserie von Spezialisten in Handarbeit für den Renneinsatz umgebaut.

Höchste Priorität: die Sicherheit.

Passive Sicherheit genießt in der BMW Group nicht nur bei Serienprodukten höchste Priorität. Deshalb kommt im BMW 320si WTCC eine Stahl-Sicherheitszelle zum Einsatz, die den Fahrer bei einem Aufprall wirkungsvoll schützt. Die Entwicklung und Auslegung der Sicherheitszelle erfolgte anhand von CAD-Konstruktionen sowie Simulationsrechnungen. BMW Motorsport ist vom Automobilweltverband FIA als Berechnungsinstitut für Sicherheitszellen zertifiziert.

In der Konzeptphase durchlief der BMW 320si WTCC virtuelle Crashversuche. Dabei wurde im Simulationsmodell untersucht, wie und wo sich die Karosserie im Falle eines Unfalls verformt und ob der Überlebensraum für den Fahrer intakt bleibt. Im Rennen sind sie mit einem Sechspunktgurt in einem Sicherheitsitz festgeschnallt und durch HANS (Head-and-Neck-Support), energieabsorbierende Schäume in Hohlprofilen und Crash-Pads in den Türen und geschützt.

Im BMW Werk Regensburg fügt ein eingespieltes Team erfahrener Karosseriespezialisten in rund 200 Arbeitsstunden etwa 38 Meter Stahlrohr sowie zahlreiche Blechprofile, Winkel und Muffen zu einer Sicherheitszelle. Für den Motorsport Überflüssiges wird von der Serienkarosserie entfernt, Durchbrüche geschaffen und Verstärkungen angebracht.

„Diätprogramm“ in allen Bereichen.

Im Rennsport ist jedes Gramm von großer Bedeutung. Je leichter das Fahrzeug ist, desto besser können die Teams später mit Ballast die Balance des Wagens austrimmen. Deshalb wird selbst bei der Lackierung Wert darauf gelegt, dass nicht zuviel Lack zum Einsatz kommt. Diese Akribie lohnt sich: In der Serienfertigung werden auf die Karosserie der BMW 3er Limousine immerhin 19,5 Kilogramm Beschichtungen und Lache aufgetragen. Während im Serienprozess im Werk Regensburg 72 Lackierroboter ihre Arbeit verrichten, werden bei der Rennkarossenfertigung in Handarbeit mit der Spritzpistole Grundierung, Füller und Decklack aufgetragen.

Ein BMW 320si WTCC mit Heckantrieb und H-Schaltung muss laut Reglement beim Renneinsatz in der FIA WTCC inklusive Fahrer mindestens 1125 Kilogramm schwer sein. Ist das Fahrzeug leichter als vorgeschrieben, kann die Differenz mit Ballastplatten aus Metall ausgeglichen werden. Diese werden je nach Streckenprofil so am Boden im Kofferraum oder Innenraum verteilt, dass das Auto eine möglichst ausgeglichene Balance hat. Auf der Suche nach Potenzial zur Gewichtsreduzierung nutzen die Mechaniker und Ingenieure sämtliche, im Rahmen des Reglements zulässigen Möglichkeiten. Ohne die Funktion oder Sicherheit zu beeinträchtigen, wird jedes überflüssige Gramm entfernt. Ziel ist es, später im Renneinsatz mehr Möglichkeiten zur optimalen Gewichtsverteilung zu haben.

Schritt für Schritt.

Der Fahrzeubau ist ein Mannschaftssport: Das eingespielte Team arbeitete während der Entwicklung Hand in Hand. Da die Piloten der BMW Länder-teams von unterschiedlicher Statur sind, wurden die Pedale im Fußraum erstmals in einem BMW Rennwagen stehend montiert. Dadurch ließ sich der Abstand der Pedale zum Sitz optimal abstimmen. Gleichzeitig konnte durch diese Konstruktion der Fahrzeugschwerpunkt weiter abgesenkt werden.

Das Kupplungspedal benutzen die Fahrer im Regelfall lediglich zum Anfahren aus dem Stand. Damit der Fahrer zum Schalten nicht kuppeln muss, ist in den Schalthebel ein Dehnmessstreifen integriert. Dieser löst einen elektrischen Impuls aus, sobald der Fahrer gegen den Hebel drückt. Durch diesen Impuls wird über die Motorsteuerung die Zündung ausgeblendet. Die Zugkraft des Motors fällt für einen kurzen Moment ab, und der Fahrer kann mit sanfter Gewalt ohne Kupplung schalten. Das großzügig dimensionierte Bremspedal

erfordert vom Piloten einen kräftigen, aber dennoch wohl dosierten Druck. Elektronische Fahrhilfen wie ABS sind vom Reglement verboten. Die Steuerbefehle vom Gaspedal werden elektronisch über eine Drosselklappe an die Motorsteuerung übertragen und in Leistung umgesetzt.

Klare Sicht mit Leichtigkeit.

Die Frontscheibe des Vorgängermodells BMW 320i war noch aus herkömmlichem Glas gefertigt. Unter normalen Bedingungen wurde diese jedoch durch die enormen Belastungen im Rennbetrieb, wie z. B. Steinschlag, nach ein bis zwei Rennen unbrauchbar und musste ersetzt werden. Beim BMW 320si WTCC besteht die Frontscheibe aus dem wesentlich leichteren Spezialkunststoff Makrolon, der auch bei harter Beanspruchung auf der Rennstrecke deutlich länger unversehrt bleibt. Außerdem wurde durch diese Umstellung eine Gewichtsersparnis von 3,6 Kilogramm erreicht. In die Frontscheibe ist im direkten Sichtfeld des Fahrers außerdem eine elektrische Scheibenheizung eingearbeitet. Für den Fall, dass die Scheiben in einem Regenrennen beschlagen, kann der Fahrer so wieder freie Sicht nach vorn bekommen.

Die neue Schaltzentrale.

BMW Motorsport setzt im BMW 320si WTCC erstmals bei einem Renntourenwagen die CAN-Bus-Technologie ein. Damit wird die Übertragung elektrischer Signale und Steuerungsimpulse vereinfacht. Außerdem ist der Datenaustausch zwischen verschiedenen Steuergeräten möglich. Ein weiterer positiver Effekt ist, dass sich der Aufwand an Kabelleitungen und Bauteilen wie Sicherungen, Schaltern und Steckern ganz erheblich reduziert – Relais entfallen komplett. Auch das trägt zur Gewichtsreduzierung bei. Gleichzeitig erhöht sich durch den Wegfall ausfallträchtiger Kleinteile die Zuverlässigkeit der elektrischen Systeme.

Die zentrale Rolle in der Bordelektrik/-elektronik des BMW 320si WTCC spielt das von BMW Motorsport entwickelte Leistungssteuergerät Power400. Damit werden unter anderem sämtliche Aktuatoren, wie z. B. für Beleuchtung, Scheibenwischer oder elektrische Pumpen, sowie die elektrische Energieverteilung permanent überwacht. Zum Ein- und Ausschalten eines Verbrauchers wird vom Multifunktionslenkrad, auf dem die meisten Schalter sitzen, über den CAN-Bus ein Befehl an das Steuergerät geschickt. Der darin enthaltene Mikrocontroller verarbeitet das Steuerungssignal weiter und aktiviert den Verbraucher.

Der CAN-Bus stellt auch die Verbindung zur neuen Motorsteuerung **ECU404** her, die mit einem erweiterten Funktionsspektrum aufwartet. Die Bedienoberfläche dieser hauseigenen Entwicklung wurde noch anwenderfreundlicher gestaltet, was besonders für die Motorabstimmung

an der Strecke wichtig ist. Zu den Besonderheiten des Steuergeräts gehören unter anderem die Motorkennfeld-Umschaltung, die zylinderselektive Benzineinspritzung und Zündung sowie das Motordaten-Memory-System. Auch die Quick-Shift-Funktion mit variablen Schaltzeiten für blitzschnelle Schaltvorgänge ohne Betätigung der Kupplung ist in die Motorsteuerung integriert. Die ECU404 tritt zudem in Aktion, wenn der Fahrer bei der Einfahrt in die Boxengasse am Lenkrad den Speed-Limiter aktiviert.

Maßgeschneiderte Achskonstruktionen.

Obwohl das BMW 320si Serienmodell bereits mit einem leistungsfähigen Fahrwerk ausgestattet ist, war die Modifikation der Achskonstruktionen unumgänglich und einer der Schwerpunkte in der Entwicklung der Rennversion. Dabei galt es, eine Achse zu entwerfen, bei der die Sturzeinstellung von anderen Einstellparametern wie Rollzentrum und Spur getrennt ist, um auch für halbprofessionelle Teams die Einstellung beim Set-up zu vereinfachen. In Hinblick auf die Belastungen im Rennen mussten der Achskörper sowie die Anbindungspunkte der Fünf-Lenker-Achse verstärkt werden. Außerdem wurde die Geometrie verändert, so dass ein speziell entwickelter, fünffach verstellbarer Stoßdämpfer (Zug- und Druckstufe) eingesetzt werden konnte. Der Chassis-Längsträger wurde für die Aufnahme eines Federstabilisators modifiziert. Die Spurweite und der Radsturz wurden vergrößert, die Radträger und Radlager stammen vom Serienmodell.

Um der enormen Beanspruchung Rechnung zu tragen, wurde ein verstärkter Vorderachs-Querlenker montiert und die Gummilager, wie üblich bei Rennfahrzeugen, durch Kugelgelenke ersetzt. Damit läuft der Wagen stabiler in der Spur. Der verstärkte Stabilisator an der Vorderachse verringert die Rollneigung der Karosserie und verhindert das Abheben des kurveninneren Rades bei extremer Kurvenfahrt. Die Anbindung an die Federbeine geschah mit Hilfe einer Pendelstütze, die über ein so genanntes „Stabi-Schwert“ mit dem Stabilisatorrohr verbunden ist. Durch eine Rasterstellung am „Stabi-Schwert“ sowie die Längenverstellung der Pendelstütze kann die Vorspannung des Stabilisators verändert werden. Die Neigung des Wagens zum Unter- oder Übersteuern lässt sich außerdem durch unterschiedliche Rohrdurchmesser und Wandstärken beeinflussen.

Schnell fahren, spät bremsen.

Ein Rennwagen muss nicht nur schnell beschleunigen, sondern auch extrem stark verzögern. Deshalb kommen im BMW 320si WTCC vorne innenbelüftete und gelochte Scheibenbremsen und Aluminiumbremssättel mit jeweils vier Kolben zum Einsatz. Die Graugusssscheiben haben einen Durchmesser von 332 Millimetern und sind 32 Millimeter dick. An der Hinterachse sind 18 Millimeter starke Vollscheiben mit einem Durchmesser von 291 Millimetern

sowie Zweikolben-Bremssättel aus Aluminium montiert. Mit dieser Bremsanlage können die Piloten in nur 4,6 Sekunden von 200 km/h bis zum Stillstand verzögern. Das entspricht einem Bremsweg von lediglich 130 Metern. Der Fahrer wird dabei mit $1,5g$ in die Gurte gepresst.

Im Verlauf eines Rennens verändert sich durch den Reifenverschleiß und den Gewichtsverlust infolge des Kraftstoffverbrauchs die Balance des Wagens. Deshalb kann der Fahrer über ein Stellrad im Cockpit die Bremskraft zwischen Vorder- und Hinterachse verschieben. Die beiden Bremszylinder sind über eine Spindel miteinander verbunden. Durch Drehen des Rades verändert sich die Bremskraftverteilung zwischen Vorderachse und Hinterachse.

Federung ist alles.

Das Fahrverhalten des BMW 320si WTCC wird maßgeblich von der Charakteristik der eingebauten Federn sowie der Dämpfereinstellung beeinflusst. Je nach Fahrbahnbeschaffenheit, Streckenprofil und Zusatzgewicht wählen die Mechaniker kurze oder lange Federn mit unterschiedlichen Kennlinien. Die Bodenfreiheit des Wagens kann über die Länge der eingebauten Federn eingestellt werden, um dem Ballast Rechnung zu tragen, muss aber laut Reglement mindestens 80 Millimeter betragen.

An den Stoßdämpfern der Vorder- und Hinterachse kann die Zug- und Druckstufe unabhängig voneinander in fünf Abstufungen eingestellt werden. Damit lässt sich das Fahrverhalten etwa bei heftigen Richtungswechseln oder beim Überfahren der Randsteine oder Bodenwellen beeinflussen. Die Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer Servounterstützung stammt vom Serienmodell. Lediglich die Lenkübersetzung ist in der Rennversion direkter.

Der BMW P45 Motor.

BMW Motorsport nutzt die Fertigungskompetenz aus den eigenen Reihen und produziert im BMW Werk Landshut neben Bauteilen für Serienmotoren auch die Kernbauteile der Hochleistungsaggregate für die Formel 1 und die WTCC. Das Kurbelgehäuse und der Zylinderkopf sind zwar nur zwei der insgesamt rund 1.184 verschiedenen Einzelteile, aus denen sich ein BMW 320si WTCC Motor zusammensetzt. Doch in keiner anderen Komponente steckt mehr Entwicklungsarbeit und Verfahrenskompetenz.

Der BMW P45 Motor ist so konzipiert, dass er unter Rennbedingungen problemlos eine Distanz von circa 2 500 Rennkilometern absolviert. Sollte ein Motor im Renneinsatz die vorgeschriebenen zwei Wochenenden nicht überstehen und vorzeitig gewechselt werden müssen, wird der Fahrer in der Startaufstellung automatisch um zehn Plätze nach hinten versetzt. Genaue Arbeit in der Testphase zahlt sich also aus.

Ein starkes Fundament.

Der 2,0-Liter-Serienmotor mit vier Zylindern aus dem BMW 320si (127 kW/173 PS) bot die ideale Basis für das Renntriebwerk. Allerdings waren zahlreiche Veränderungen notwendig, um bei identischem Hubraum und einer Drehzahl von 8300 U/min rund 202 kW/275 PS und bei 7250 U/min ein maximales Drehmoment von 242 Nm zu erreichen

Nicht nur das Hub-Bohrung-Verhältnis wurde verändert. Auch der Kurbeltrieb (Kurbelwelle mit reduzierten Lagerdurchmessern, hochfeste Stahlpleuel, geschmiedete Kastenkolben) und der Zylinderkopf des Vollaluminiummotors erfuhren Modifikationen. Der Ventiltrieb – der die Nockenwellen ohne Verstellung, Ventile, Ventilfedern beinhaltet – wurde gründlich überarbeitet und das Gewicht der Schwungscheibe auf 4,0 Kilogramm reduziert. Die polierten Brennräume sowie Ein- und Auslasskanäle sorgen zusammen mit der zylinderselektiven Einspritzung, den großen Ventilen und den angepassten Flanschkonturen für die optimale Gemischbildung. Spezielle Zündkerzen leiten, von vier Hochleistungszündspulen mit integrierten Zündtreibern gesteuert, die Verbrennungsvorgänge ein. Ein strömungsoptimierter Luftsammler aus CFK mit Schwingrohren und Einfachdrosselklappe sowie ein Fächerkrümmer auf der Abgasseite ermöglichen einen störungsfreien Gaswechsel.

Kontinuität beim Getriebe.

BMW Motorsport setzt auch im BMW 320si WTCC ein Fünfgang-Renngetriebe mit gerade verzahnten, unsynchronisierten Gangräden und H-Schaltung ein. Diese Konfiguration hat gegenüber einem sequenziell geschalteten Getriebe den Vorteil, dass das vom Reglement vorgeschriebene Basisgewicht des Fahrzeugs mit Fahrer um 30 Kilogramm geringer ist. Darüber hinaus ist das vom Seriengetriebe abgeleitete Räderwerk mit H-Schaltung die kostengünstigere Lösung, was besonders im Kundensport geschätzt wird.

Die Schaltzeiten mit H-Schaltung und sequenziellem Getriebe sind nahezu identisch. Großen Anteil daran hat die Tatsache, dass der Fahrer im BMW 320si WTCC dank der Zündausblendung zum Schalten nicht kuppeln muss. Durch die Einbindung der Motorsteuerung lassen sich außerdem die Schaltzeiten je nach Gangstufe verändern. Ein Öl/Luft-Wärmetauscher hält die Getriebeöltemperatur auf konstantem Niveau. Dies ist angesichts der ca. 400 Schaltvorgänge bei einem Rennen auch dringend notwendig.

Tief durchatmen.

Im Gegensatz zum Serienfahrzeug verbirgt sich hinter der BMW Niere des BMW 320si WTCC nicht der Fahrzeugkühler, sondern die Ansaugluftführung für den Motor. Durch die Lage des Eintrittsquerschnitts in der Stirnfläche entsteht durch den Fahrtwind ein Staudruck. Die Frischluft wird dabei durch den Luftfilter an der Eintrittsöffnung förmlich in den Luftsammler gepresst. Dadurch muss der Motor weniger Saugarbeit leisten, gleichzeitig wird die Zylinderfüllung verbessert.

Da der Rennmotor weniger Kühlbedarf als der Serienmotor hat, reichte es aus, den kleineren Fahrzeugkühler in den Lufteintritt unter der BMW Niere zu platzieren. Zusätzlich befindet sich der Getriebeölkühler in der Eintrittsöffnung der Frontschürze. Die seitlichen Luftkanäle dienen der Bremskühlung. Diese wird jedoch kaum benötigt, da die Bremsen selten überbeansprucht werden. In einem Sprintrennen auf der italienischen Strecke in Monza bremsen die WTCC-Piloten pro Runde beispielsweise nur sechs Mal.

Spezielle Umbauten für Alessandro Zanardi.

BMW Motorsport und das BMW Team Italy-Spain bauten auch den neuen BMW 320si WTCC für Alessandro Zanardi um, der bei einem Unfall 2001 beide Beine verloren hatte. Der Italiener kann mit einem Bügel am Lenkrad Gas geben, wobei ein Potentiometer einen elektrischen Stellmotor an der Drosselklappe aktiviert. Auch die Kupplung wird über ein Potentiometer bedient. Zanardi zieht mit zwei Fingern einen Hebel am Schaltknauf nach oben. Dadurch wird über ein Steuergerät ein elektrischer Schrittmotor betätigt. Dieser bewegt wiederum den hydraulischen Geberzylinder der Kupplung.

Mit einem Kraftakt ist für ihn das Bremsen verbunden, denn das Bremspedal im Fußraum betätigt er mit seinen Beinprothesen. Trotz der servounterstützten Bremsanlage muss Zanardi mit den Prothesen einen Druck von bis zu 85 Kilogramm aufbringen. Der Routinier überwachte den Auf- und Umbau seines Rennwagens persönlich und suchte zusammen mit den Ingenieuren nach der idealen Lösung, um im Cockpit den Nachteil seiner Behinderung zu kompensieren. Dass dies Zanardi und dem Team gelungen ist, zeigten sein zweiter WM-Laufsieg im September 2006 in Istanbul sowie mehrere Podestplätze. Er selbst sagt: „Wir haben einem Punkt erreicht, an dem weitere technische Fortschritte nur dann möglich sind, wenn mir wieder neue Beine wachsen.“

Premierensieg und WM-Jubel.

Nach Abschluss der Entwicklung des BMW 320si WTCC stieg vor dem Renndebüt in Monza die Spannung. Wie würde das neue Auto beim ersten ernsthaften Vergleich mit der Konkurrenz abschneiden? Das neue Auto übertraf auf Anhieb alle Erwartungen: Andy Priaulx errang nach der Poleposition auch den Sieg im ersten Lauf des Jahres. Und nicht nur das: Zehn weitere Triumphe feierten die Piloten der BMW Länderteams im Saisonverlauf. Priaulx verteidigte den Fahrertitel, BMW belegte erneut Platz eins in der Herstellerwertung. Beeindruckender kann die erste Saison eines neuen Autos kaum verlaufen.



7. Technische Daten.

Technische Daten BMW 320si WTCC.

Fahrzeug.

Länge:	4535 mm
Breite:	1845 mm
Höhe:	ca. 1350 mm
Radstand:	2763 mm
Fahrzeuggewicht:	1125 kg (mit Fahrer)
Tankinhalt:	ca. 45 Liter
Chassis/Karosserie:	selbst tragende Stahlblechkarosserie mit eingeschweißter Sicherheitszelle aus hochfestem Präzisionsstahlrohr; Sicherheitstankwanne aus CFK Sandwich; pneumatische Drei-Stempel-Schnellhebeanlage
Aerodynamikpaket:	Frontschürze, Heckschürze, Heckflügel, vordere Kotflügel und hintere Kotflügelverbreiterung aus CFK
Kraftübertragung:	Einscheiben-Kohlefaserkupplung über hydraulischen Zentralausrücker betätigt; Fünfgang-Renngang mit gerade verzahnten unsynchronisierten Gangräder, basierend auf dem Seriengetriebe; zusätzliche Öl/Luft-Kühler; durch Schaltkraft gesteuertes Quick-Shift System mit Zündausblendung; Serienhinterachsgetriebe mit mechanischer Differenzialsperre und zusätzlichem Öl/Luft-Kühler
Vorderachse:	Zwei-Gelenk-Federbeinachse mit gegenüber der Serienversion erhöhtem Nachlaufwinkel und vergrößerter Spurweite sowie vergrößertem Radsturz; fünffach verstellbare Stoßdämpfer; Rohrstabilisator
Hinterachse:	Fünf-Lenker-Achse, mit gegenüber der Serienversion vergrößerter Spurweite und vergrößertem Radsturz; fünffach verstellbare Stoßdämpfer; Stabilisator

Bremsanlage vorn:	Vierkolben-Bremssättel aus Aluminium; innen belüftete Grauguss-Bremsscheiben mit 332 mm Durchmesser, 32 mm Dicke
Bremsanlage hinten:	Zweikolben-Bremssättel aus Aluminium; Grauguss-Bremsscheiben mit 291 mm Durchmesser, 18 mm Dicke
Lenkung:	Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer Servounterstützung
Räder:	Aluminiumfelgen, 9 x 17 Zoll
Reifen:	Yokohama-Rennreifen, 240/610 R 17 (vorn und hinten)

BMW P45 Motor.

Bauart:	Vierzylinder-Reihenmotor
Hubraum:	1999 ccm
Bohrung x Hub:	86 x 86 mm
Verdichtung:	11 : 1
max. Leistung:	ca. 275 PS bei ca. 8 300 U/min
max. Drehmoment:	ca. 242 Nm bei ca. 7 250 U/min
max. Drehzahl:	8 500 U/min (vom Reglement vorgegeben)
Zylinderblock:	Zylinderblock-Konstruktion aus Aluminium mit Bed Blade Unterteil
Kurbelwelle:	Stahlkurbelwelle mit reduzierten Lagerdurchmessern
Kolben:	geschmiedete Kastenkolben
Pleuel:	hochfeste Stahlpleuel
Zylinderkopf:	Aluminiumkonstruktion DOHC (Double Over Head Camshaft); vier Ventile pro Zylinder

Ventiltrieb:	zwei oben liegende Nockenwellen mit Kettenantrieb; Ventilbetätigung über Schlepphebel
Einlasssystem:	Einfachdrosselklappe (64 mm, Vorgabe Reglement); Luftsammler aus CFK mit ladungswechsel-optimierten Schwingrohren
Abgassystem:	Fächerkrümmer, Schalldämpfer und Katalysator
Kraftstoffsystem:	Einzelzylinder-Saugrohreinspritzung mit einem Einspritzventil pro Zylinder; Einspritzdruck 5,0 bar
Schmiersystem:	Nasssumpforschmierung mit optimierter Ölwanne/Ölabsaugung
Kühlung:	Wasser/Luft-Kühler und Öl/Wasser-Wärmetauscher
Schwungrad:	Stahl, gewichtsoptimiert auf 4 kg
Kraftstoff:	Einheitskraftstoff, Super Plus bleifrei

Elektrik/Elektronik.

Motorsteuerung:	BMW Motorsport ECU404 mit zwei leistungsstarken Mikroprozessoren; zylinderselektive Einspritzung und Zündung; BMW Motorsport Lambda Controller Pit-Speed-Limiter-Funktion, Quick-Shift-Funktion; Motordaten-Memory-System
Energie- management:	Elektrische Energieverteilung und Überwachung mit BMW Motorsport POWER400 Steuergerät, Vernetzung aller Sensoren und Aktuatoren mittels eines Bussystems
Kabelbaum:	Gewichtsoptimiert
Zündspule:	4 Hochleistungs-Stabzündspulen mit integrierten Zündtreibern
Zündkerzen:	NGK Hochleistungs-Zündkerzen

Cockpit:	Frei programmierbares LCD Display mit integrierten Schaltlampen
Lenkrad:	Quick-Release-Multifunktionslenkrad mit integrierter Displaysteuerung



8. Ablauf und Reglement.

Die Rennwochenenden der FIA WTCC laufen nach folgendem Schema ab:

- In Curitiba, Zandvoort, Pau, Porto und Macau steht den Piloten jeweils eine 30-minütige Trainingssession am Freitag zur Verfügung.
- Am Samstag finden zwei freie Trainings à 30 Minuten und das 30-minütige Qualifying statt, in dem die Startaufstellung für Rennen 1 ermittelt wird.
- Der Rennsonntag beginnt mit dem Warm-up (15 Minuten).
- Rennen 1 wird 2007 nach Möglichkeit bereits um 12 Uhr Ortszeit gestartet. Der Start von Rennen 2 ist für 15.30 Uhr vorgesehen. Beide Rennen werden über eine Distanz von 50 Kilometern ausgetragen.
- Die Pause zwischen den beiden Läufen ist somit deutlich länger als noch im Vorjahr. Dennoch haben die Teams weiterhin nur 15 Minuten Zeit, um die Fahrzeuge für das zweite Rennen vorzubereiten. Danach gilt die Parc-Fermé-Regel. Das heißt, es darf nicht mehr an den Autos gearbeitet werden.
- Ab 2007 startet das Feld „fliegend“ in Rennen 1. Rennen 2 wird weiterhin mit einem stehenden Start eröffnet.
- Die Startaufstellung für Rennen 2 ergibt sich aus dem Ergebnis des ersten Laufs. Allerdings starten die Top-Acht in umgekehrter Reihenfolge (der Sieger von Position acht, der Zweite von Position sieben, usw.). Fahrer, die Rennen 1 nicht beendet haben, werden am Ende der Startaufstellung platziert.

In jedem Rennen erhalten die acht Bestplatzierten Meisterschaftspunkte nach folgendem Schlüssel:

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
10	8	6	5	4	3	2	1

In der FIA WTCC werden ein Fahrer- und ein Herstellertitel vergeben.

Die Ergebnisse der zwei jeweils bestplatzierten Fahrer eines eingeschriebenen Herstellers fließen in die Herstellerwertung ein.

Vor seinem jeweils ersten Start in der Weltmeisterschaft 2007 erhält jeder Teilnehmer ein Grundhandicap von 10 Kilogramm. Die erfolgreichsten Fahrer eines Wochenendes (Kombination aus beiden Rennen) müssen für die darauf folgende Rennveranstaltung ein zusätzliches Handicapgewicht an Bord ihrer Autos nehmen. Es besteht die Möglichkeit, Gewicht auch wieder abzubauen.

Die Vergabe des Ballasts erfolgt 2007 nach einem neuen Schlüssel:

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	ab 10.
+20 kg	+15 kg	+10 kg	+10 kg	+10 kg	+5 kg	+5 kg	-15 kg	-5 kg	-10 kg

Außerdem werden Zusatzgewichte nach der Anzahl der gesammelten WM-Punkte verteilt. Für je zehn gewonnene Zähler muss der Pilot fünf Kilogramm zuladen (20 Punkte = 10 kg, 30 Punkte = 15 kg, usw.). Die Zusatzgewichte aus beiden Kategorien werden vor jedem Rennwochenende addiert. Das maximale Zusatzgewicht beträgt in der Saison 2007 60 kg, also 20 kg weniger als im Vorjahr. Das Einsatzgewicht eines Fahrzeugs errechnet sich aus dem vorgeschriebenen Mindestgewicht plus Platzierungsgewicht des Fahrers.

In der FIA WTCC 2007 sind drei Fahrzeugkategorien zugelassen:

- Tourenwagen mit Benzin-Saugmotoren gemäß dem Super2000-Reglement der FIA (z. B. der BMW 320si WTCC)
- Tourenwagen mit Turbodiesel-Triebwerken gemäß dem Diesel-2000-Reglement der FIA (seit 2004)
- Tourenwagen mit Benzin-Saugmotoren gemäß dem Super-Production-Reglement der FIA

Derzeit sind in der WTCC nur Autos der ersten Kategorie vertreten.

Super2000-Klasse.

In der Super2000-Klasse sind als Basisfahrzeuge mindestens viersitzige, viertürige Limousinen mit mindestens 4,2 m Länge vorgeschrieben. Ihr Serienpendant muss innerhalb von zwölf Monaten mindestens 2 500 Mal produziert worden sein und aus einer Fahrzeugfamilie mit mindestens 25 000 Stück pro Jahr stammen. Sie müssen als seriennahes Gruppe-A-Auto für den Motorsport homologiert und mit einem – ebenfalls von der FIA genehmigten – Umbau-Kit (spezielle Teile für Motor und Fahrzeug) für die WTCC ausgerüstet sein.

Der Hubraum ist auf 2 000 ccm beschränkt. Je nach Motortyp sind unterschiedliche Höchstdrehzahlen erlaubt. Vierzylinder dürfen bis 8 500 U/min drehen (Sechszylinder 9 000 U/min, Fünfzylinder 8 750 U/min). Jeder Motor muss mindestens bei vier aufeinander folgenden Rennen eingesetzt werden. Wird der Motor vorher gewechselt, verliert der betroffene Fahrer zehn Plätze in der Startaufstellung. Ersatzfahrzeuge (T-Cars) sind nicht erlaubt.

Zwei Getriebe-Varianten sind zugelassen: konventionelle H-Schaltung auf Basis der Gruppe-A-Reglement-Homologation (maximal fünf Gänge) oder sequenziell geschaltet (sechs Gänge).

Unterschiedliche Antriebskonzepte werden einander mittels individueller Fahrzeugmindestgewichte (jeweils inklusive Fahrer) angeglichen:

- Heckantrieb, H-Schaltung: 1125 kg
- Heckantrieb, sequenzielles Getriebe: 1155 kg
- Frontantrieb, H-Schaltung: 1110 kg
- Frontantrieb, sequenzielles Getriebe: 1140 kg

Es ist erlaubt, konstruktionsbedingt untergewichtige Fahrzeuge mittels Ballast auf das vorgeschriebene Mindestgewicht zu bringen. Ballast muss auf dem Fahrzeugboden entweder im Kofferraum oder im Cockpit befestigt werden. Die Bodenfreiheit des Fahrzeuges muss mindestens 80 mm betragen.

Elektronische Fahrhilfen jeder Art (z. B. ABS, Traktionskontrolle) sind verboten. Ein Sperrdifferenzial ist erlaubt, die Wirkungsweise muss allerdings rein mechanisch sein.

Die Felgen sind auf die Maße 9 x 17 Zoll beschränkt, es werden Einheitsreifen der Marke Yokohama verwendet. Der Durchmesser der Reifen darf maximal 610 mm betragen, die maximale Breite liegt bei 250 mm. Die Anzahl der neuen Trockenreifen (Slicks), die jeder Fahrer pro Veranstaltung verwenden darf, ist auf zwölf neue und sechs zuvor gekennzeichnete, gebrauchte Reifen begrenzt. Ausnahme ist das erste Rennwochenende in Curitiba sowie alle weiteren Veranstaltungen außerhalb Europas, bei denen jeweils 16 neue Slicks benutzt werden dürfen. Die Anzahl der Regenreifen ist nicht limitiert.

Ein von der FIA homologierter Sicherheitskäfig aus Stahl ist vorgeschrieben, ebenso ein Schalensitz, das HANS-System (Head and Neck Support) und Hosenträgergurte mit mindestens fünf Befestigungspunkten.

Jede Form der drahtlosen Datenübertragung (Telemetrie) zwischen dem fahrenden Auto und dem Team ist verboten. Sprechfunk ist erlaubt.



9. Statistiken.

Zahlen und Fakten zur Tourenwagen-Weltmeisterschaft.

Im Jahr 2005 wurde zum ersten Mal seit 1987 wieder eine Weltmeisterschaft im Tourenwagensport ausgetragen. Auch wenn sich der Motorsport in der Zwischenzeit verändert hatte, so blieb eines auch nach dem Comeback der WM unverändert: Immer konnte BMW am Saisonende über den Titelgewinn jubeln. In dieser Statistik-Sektion finden Sie viele interessante Daten rund um die FIA WTCC (Stand: Saisonende 2006).

Fahrer-Statistiken (ab 2005).

Tourenwagen-Weltmeister.

Jahr	Fahrer	Fahrzeug
1987	Roberto Ravaglia	BMW M3
2005	Andy Priaulx	BMW 320i
2006	Andy Priaulx	BMW 320si

Siege.

Pos.	Fahrer	Hersteller	Anzahl
1.	Jörg Müller	BMW	7
2.	Andy Priaulx	BMW	6
3.	Fabrizio Giovanardi	Alfa	4
	Dirk Müller	BMW	4
	Augusto Farfus	Alfa	4

Polepositions.

Pos.	Fahrer	Hersteller	Anzahl
1.	Andy Priaulx	BMW	7
2.	Augusto Farfus	Alfa	6
3.	Rickard Rydell	SEAT	4
	Gabriele Tarquini	SEAT	4

Schnellste Rennrunden.

Pos.	Fahrer	Hersteller	Anzahl
1.	Jörg Müller	BMW	6
2.	Andy Priaulx	BMW	5
3.	Fabrizio Giovanardi	Alfa	4
	Dirk Müller	BMW	4
	Gabriele Tarquini	SEAT	4

Podestplätze.

Pos.	Fahrer	Hersteller	Anzahl
1.	Andy Priaulx	BMW	17
2.	Jörg Müller	BMW	12
3.	Rickard Rydell	SEAT	10
	Augusto Farfus	Alfa	10

WM-Punkte.

Pos.	Fahrer	Hersteller	Anzahl
1.	Andy Priaulx	BMW	174
2.	Dirk Müller	BMW	140
3.	Jörg Müller	BMW	131

Rennen in den Punkterängen.

Pos.	Fahrer	Hersteller	Anzahl
1.	Andy Priaulx	BMW	30
2.	Dirk Müller	BMW	26
3.	Rickard Rydell	SEAT	24
	Augusto Farfus	Alfa	24

Gefahrene Rennen*.

Pos.	Fahrer	Hersteller	Anzahl
1.	Andy Priaulx	BMW	40
	Jordi Gené	SEAT	40
	Peter Terting	SEAT	40
	James Thompson	Alfa	40

*nur die hier angegebenen Piloten haben alle Rennen seit 2005 bestritten.

Die meisten Führungsrunden.

Pos.	Fahrer	Hersteller	Anzahl
1.	Andy Priaulx	BMW	90
2.	Jörg Müller	BMW	78
3.	Augusto Farfus	Alfa	49

Hersteller-Statistiken (ab 2005).

Hersteller-Weltmeister.

Jahr	Hersteller	Fahrzeug
2005	BMW	BMW 320i
2006	BMW	BMW 320si

Siege.

Pos.	Hersteller	Anzahl
1.	BMW	20
2.	Alfa Romeo	12
3.	SEAT	6
4.	Chevrolet	2

Polepositions.

Pos.	Hersteller	Anzahl
1.	Alfa Romeo	13
	SEAT	13
3.	BMW	12
4.	Chevrolet	2

Schnellste Rennrunden.

Pos.	Hersteller	Anzahl
1.	BMW	18
2.	Alfa Romeo	9
	SEAT	9
4.	Chevrolet	3
5.	Honda	1

Podestplätze.

Pos.	Hersteller	Anzahl
1.	BMW	30
2.	SEAT	23
3.	Alfa Romeo	21
4.	Chevrolet	5
5.	Honda	1

WM-Punkte.

Pos.	Hersteller	Anzahl
1.	BMW	616
2.	SEAT	480
3.	Alfa Romeo	360
4.	Chevrolet	86
5.	Honda	18

10. Technische Partner und Sponsoren.



Premier Technical Partner.

Castrol ist Innovationsführer im Schmierstoffmarkt mit langer Tradition im Motorsport. Die Marke steht für Leistung, Dynamik und technische Spitzenprodukte. Das Unternehmen ist in mehr als 140 Ländern weltweit vertreten und gilt als führender Anbieter von Motoren-, Getriebe- und Industrieschmierstoffen. In den Bereichen Forschung und Entwicklung und im Aftersales Marketing ist Castrol dem Hause BMW sehr eng verbunden. Durch diese Zusammenarbeit und eine mehr als 100-jährige Erfahrung in der Entwicklung und Produktion von Schmierstoffen entstehen zuverlässige High-Tech Produkte, die insbesondere im Motorsport durch ihre Leistungsfähigkeit überzeugen. Dies ist der Grund dafür, dass Castrol technischer Sponsor der BMW Länderteams in der WTCC und in der Formel BMW ist.

Official IT Partner.

Dell ist einer der weltweit führenden Anbieter von Produkten und Dienstleistungen für den Aufbau einer komplexen internen IT- und Internet-Infrastruktur. Auf der Basis seines direkten Geschäftsmodells entwickelt, produziert und konfiguriert Dell seine Produkte und Services nach individuellen Kundenanforderungen und bietet eine umfassende Auswahl an Software und Peripheriegeräten. Auf der Fortune-500-Liste belegt Dell Rang 25. Informationen zu Dell und seinen Produkten können im Internet unter www.dell.de abgerufen werden.

Official Partner.

LuK wurde 1965 im deutschen Bühl als Kupplungshersteller gegründet und gehört zur Automotive-Sparte der Schaeffler Gruppe. Heute fährt weltweit jeder vierte Personenkraftwagen mit einer LuK Kupplung. Aber auch für die Fahrzeugkategorien Transporter, Lastkraftwagen, Busse und Traktoren stellt das Unternehmen wichtige Komponenten für den Antriebsstrang bereit. LuK liefert jährlich über 14 Millionen Kupplungssysteme in die Erstausstattung, ist auf allen Kontinenten vertreten und verfügt über 19 Produktionsstandorte, in denen mehr als 8 600 Mitarbeiter beschäftigt sind. Zu den zahlreichen Innovationen von LuK zählen u. a. das Zweimassenschwungrad (ZMS), die selbstanpassende Kupplung (SAC), das stufenlose Getriebe (CVT) und

automatisierte Schaltgetriebe (ASG). Zahlreiche Patente und Auszeichnungen belegen das hohe technische Niveau der Produktlinien des Automotive-Spezialisten. Sie werden ergänzt von vielen Zuliefererpreisen der großen Automobilhersteller. Für das Ersatzteilegeschäft ist weltweit der Automotive Aftermarket der Schaeffler Gruppe mit Sitz in Langen, Deutschland, zuständig.

Die **Wagner Beratungsgesellschaft mbH** mit Sitz in Bad Camberg ist ebenso wie die Tochtergesellschaften Wagner Beratungen (Suisse) GmbH und Wagner Consulting Polska Sp. z o. o. auf die Optimierung der Qualität in Unternehmen der Automobilindustrie spezialisiert. Die besonderen Schwerpunkte der Unternehmen liegen in den Bereichen Service-Marketing sowie der Verbesserung von Prozessabläufen im Aftersales. Seit der Saison 2006 unterstützt die Wagner Beratungsgesellschaft das BMW Team Germany in der FIA WTCC.

Official Supplier.

BBS hat sich auf höchstem technischem Niveau der Fortbewegung verpflichtet. Und das nun schon seit 37 Jahren. Was gestern noch "State Of The Art" war, ist für unsere Ingenieure heute schon der sprichwörtliche Schnee von gestern. Längst schon suchen wir nach den entscheidenden Hundertstelsekunden für morgen. Die Erfahrungen aus dem Motorsport fließen bei BBS direkt in die Entwicklung der Straßenräder ein. Die von BBS entwickelten Formel-1-Räder aus geschmiedetem Magnesium, die rund zwanzig Prozent Gewicht einsparen haben inzwischen rund um den Globus fast alle Rennsportklassen erobert. Die langjährige Partnerschaft mit BMW hat sich besonders in der WTCC bewährt und zu einer beispiellosen Siegesserie geführt.

NGK Spark Plug Co., LTD hat seinen Hauptsitz in Nagoya, Japan, mit Filialen in Europa, USA, Süd-Ost Asien, China, Indien, Brasilien und Australien. NGK gehört zu den weltweit führenden Herstellern von Zündkerzen, Zündkabeln, Zündkerzensteckern, Glühkerzen und Lambdasonden für die Automobilbranche. Mit leistungsstarken Komponenten, die sich durch Qualität, Wirtschaftlichkeit, lange Lebensdauer und besondere Umweltfreundlichkeit auszeichnen. Seit der Saison 2006 unterstützt NGK das BMW Team Germany in der FIA WTCC.

PUMA wurde 1948 in Herzogenaurach, Deutschland, gegründet und ist einer der bedeutenden Hersteller von Sportschuhen, Textilien und Accessoires. Im Verlauf seiner Unternehmensgeschichte ist PUMA seinen vier Grundsätzen stets treu geblieben: Authentizität, Performance, technologische Innovation und die Annahme ständig neuer Herausforderungen. PUMA ist heute die alternative Sportmarke, die erfolgreich die Einflüsse aus der Welt des Sports, Lifestyle und Mode vereint. Auch Motorsport ist für PUMA kein Neuland – die ersten Rennschuhe von PUMA wurden bereits in den 70er und frühen 80er

Jahren getragen. 1998 hat sich PUMA im Motorsport zurückgemeldet und ist unter anderem Sponsor des BMW Team Germany in der FIA WTCC.

Recaro Sitze stehen für beste Qualität in den Bereichen Ergonomie, Sicherheit, Technik, Design und Komfort. Recaro Produkte findet man überall dort, wo Menschen und ihre Bedürfnisse im Vordergrund stehen. Professionelle Rennfahrer müssen sich auf die Qualität und Sicherheit ihres Materials verlassen können. Denn spektakuläre Rennen, wie das 24-Stunden-Rennen am Nürburgring oder der Macau Grand Prix, erfordern pure Höchstleistung – auch vom Material. Recaro Rennschalen übertreffen alle relevanten Anforderungen und bieten dadurch eine Basis des Vertrauens. Recaro ist als Sitzhersteller der Pionier im Hinblick auf Qualität, Sicherheit und Innovation.



11. Pressekontakt.

BMW Group
Konzernkommunikation und Politik
Sportkommunikation
Heike Bartsch
D-80788 München
Telefon: +49 (0) 89-382 33115
Telefax : +49 (0) 89-382 27563
Mobil: +49 (0) 172-84 85 998
E-Mail: heike.bartsch@bmw.de

BMW Presseinformationen, Rennberichte sowie Bildmaterial zum Download finden Sie unter www.press.bmw.de.

Akkreditierungen an:
FIA WTCC Media Delegate
Fabio Ravaioli
Telefon: +39 06 39729497
Telefax: +39 06 39729470
E-Mail: media@fiawtcc.com

Rennergebnisse unter:
www.fiawtcc.com
www.bmw-motorsport.de