



Inhaltsverzeichnis.

1. Das Team.	2
Der nächste Schritt.	2
Erfolgreiche Debütsaison 2006.	4
Wie die Zeit vergeht.	7
Who is who.	10
Boxenstopp in München.	11
Boxenstopp in Hinwil.	13
2. Die Saison.	16
Grand-Prix-Informationen.	16
Vorschaustimmen.	19
Regeländerungen.	28
3. Die Technik.	30
Das Chassis.	30
Der Antrieb.	35
Zahlen und Fakten.	44
4. Die Fahrer.	48
Nick Heidfeld.	48
Robert Kubica.	56
Sebastian Vettel.	63
Timo Glock.	70
5. Das Management.	74
Mario Theissen.	74
Willy Rampf.	77
6. Die Historie.	80
BMW Motorsport.	80
Sauber.	95
7. Der Presseservice.	105
Kontakte.	105
Service.	107



1. Das Team.

Der nächste Schritt.

Weitere Podiumsplätze sind das Ziel.

München/Hinwil. Die Richtung stimmt, aber der Weg ist noch lang:
Nach seinem guten Debütjahr in der Formel 1 will das BMW Sauber F1 Team 2007 den nächsten Schritt machen. In der kommenden Saison wird im neu formierten Team die erfolgreich begonnene Aufbauarbeit wie geplant fortgesetzt. Die sportliche Zielsetzung ist klar: 2007 sollen weitere Podestplätze eingefahren werden. Gleichzeitig wird der personelle Ausbau der Belegschaft in Hinwil abgeschlossen. Bis auf 430 Mitarbeiter wird der Standort wachsen. Bis zum Jahresende wird in Hinwil auch der neue Gebäudekomplex fertig gestellt sein. Dann hat das BMW Sauber F1 Team seine volle Schlagkraft erreicht.

„Wir haben 2006 die eigenen Ziele übertroffen. Jetzt steigen die Erwartungen schneller, als das Team sich entwickeln kann. Das ist der Fluch der guten Tat“, sagt BMW Motorsport Direktor Mario Theissen und erklärt die Marschroute: „2007 steht das zweite und letzte Jahr unserer Aufbauphase auf dem Programm. Wir wollen aus eigener Kraft den Weg aufs Podium schaffen. Wenn die Spitzenteams schwächeln, wollen wir zur Stelle sein. Siege aus eigener Kraft sind 2007 noch nicht realistisch. Siege haben wir uns für 2008 vorgenommen. 2009 wollen wir um die WM mitfahren.“

Ohne Zweifel: Das erste Jahr des BMW Sauber F1 Teams in der Königsklasse des Motorsports hat Lust auf mehr gemacht. Zwei Podestplätze, 15 Mal in den Punkten, am Ende sogar Platz fünf in der Herstellerwertung – das BMW Sauber F1 Team war besser unterwegs als gedacht. „Das“, weiß Theissen, „war tatsächlich mehr, als die Fachwelt einem neu aufgestellten Team zugetraut hat. Allmählich wird auf der Grand-Prix-Bühne sichtbar, wie intensiv und zielstrebig hinter den Kulissen gearbeitet wird.“

125 Mitarbeiter wurden in Hinwil bereits eingestellt, weitere 30 werden folgen. Sie alle mussten und müssen integriert und mit der Münchner Belegschaft von knapp 300 Formel-1-Mitwirkenden vernetzt werden. Bei einer derart großen Anzahl kein leichtes Unterfangen. Schließlich darf das Gesamtgebilde

nicht aus den Fugen geraten. Bisher lief alles nach Plan. Schneller, ist sich Theissen bewusst, kann man nicht wachsen. Zumal viele Mitarbeiter vorübergehend ausgelagert sind und in angemieteten Büros ihrer Arbeit nachgehen. Denn der neue Gebäude-Komplex in Hinwil wird nicht nur Prüfstände, Labors und Entwicklungsabteilungen beherbergen, sondern auch neue Büros. Noch geht es also eng zu in Hinwil, doch die Zeit der Provisorien ist absehbar.

Trifft man am Standort Hinwil viele neue Gesichter, sind die Fahrer des Teams gute Bekannte: Nick Heidfeld (DEU) und Robert Kubica (PLN) werden als Stammpiloten um WM-Punkte kämpfen. Sebastian Vettel (DEU), der bereits ab dem Türkei-GP 2006 als Freitagsfahrer im Einsatz war, ist der offizielle Test- und Ersatzfahrer. Theissen sagt über diesen prickelnden Cocktail aus Routine und frischem Blut: „Wir sind sehr zufrieden mit unserer Besetzung. Nick ist unser erfahrener Mann. Er ist schnell, er ist zuverlässig, und er besitzt das Know-how, das Team weiterzubringen. Das alles macht ihn zu einer festen Größe und einer wichtigen Orientierung für die Techniker und die anderen Fahrer. Robert hat bereits gezeigt, dass er schnell ist. Bei der Routine wird er aufholen. Die beiden arbeiten gut zusammen und tragen auf der Strecke einen gesunden Konkurrenzkampf aus. Sebastian wiederum wird von uns die Möglichkeit bekommen, auch an den Freitagen zu fahren. Er wird von beiden lernen.“

Heidfeld, der 2006 die meisten Zähler für das Team holte, sagt: „Nach unserer guten ersten Saison müssen wir unseren Weg jetzt weiter gehen. Dabei darf man nicht zu viel erwarten, denn die Luft nach oben wird dünner. Wir haben im ersten Jahr 36 Punkte und den fünften WM-Platz geholt. Der WM-Vierte hatte aber 86 Punkte. Das sind Welten.“

„Ich habe 2006 viel gelernt“, sagt Kubica, „das will ich 2007 umsetzen und weiter dazulernen. Nach einem Formel-1-Rennen erstmals auf dem Podium zu stehen, war ein großartiges Erlebnis. Ich will mehr davon.“

Sebastian Vettel umreißt seine Aufgabe: „Je besser ich das Auto und das Team kennenlerne, desto mehr kann ich mit meiner Testarbeit unterstützen. Ich werde alles tun, um Nick und Robert gut zuzuarbeiten.“

Interessant wird, was die Umstellung auf Einheitsreifen 2007 bringt. Denn ab sofort wird in der Formel 1 auf Bridgestone Potenza gefahren. Nach dem Rückzug von Michelin rüsten die Japaner fortan alle Teams mit dem „schwarzen Gold“ aus. BMW war in der Formel 1 ab 2001 mit Reifen von Michelin unterwegs, Sauber hat von 1999 bis einschließlich 2004 Erfahrungswerte mit Bridgestone sammeln können. „Die Einheitsreifen werden die Teams enger zusammenrücken lassen“, ist Theissen überzeugt.

Neben Einheitsreifen gibt es noch andere Neuigkeiten im Regelment. Zu den wichtigsten technischen Änderungen zählen weitere Einschränkungen für die Motoren. Die Triebwerke der Saison 2007 stellen die technische Basis bis einschließlich der Saison 2010 dar. Sie sind neuerdings mit maximal 19 000 U/min unterwegs und müssen weiterhin zwei GP-Wochenenden durchstehen. Dabei zählt der Freitag nicht mehr dazu. Freitags werden 2007 zwei 90-minütige Sessions abgehalten, in denen die Teams maximal zwei Autos einsetzen dürfen. Damit dürfte sich der Fahrbetrieb am jeweils ersten Veranstaltungstag deutlich erhöhen. Stark reduziert hingegen wurden die Testfahrten. 2007 sind maximal 30 000 Kilometer pro Team erlaubt. Zum Vergleich: Im Jahr 2006 absolvierte das BMW Sauber F1 Team allein von Januar bis Saisonende 43 659 Testkilometer.

Erfolgreiche Debütsaison 2006.

Trotz einer extrem kurzen Startphase – zwischen der Entscheidung zur Übernahme der Mehrheitsanteile an Sauber durch BMW und der Team-Präsentation lag nur ein halbes Jahr – gelangen der jungen Mannschaft in der Debütsaison bereits überraschende Erfolge. 19 Mal schaffte ein Fahrer des BMW Sauber F1 Teams den Sprung ins Top-Ten-Qualifying (10 Mal Heidfeld, 5 Mal Kubica, 4 Mal Jacques Villeneuve). Der beste Startplatz wurde Rang drei in Monza (Heidfeld). 15 Mal fuhr ein Pilot in die Punkteränge (10 Mal Heidfeld, 4 Mal Villeneuve, 1 Mal Kubica). Sogar zwei Pokale eroberte das Team – Heidfeld wurde in Budapest Dritter, Kubica in Monza. In der Zuverlässigkeitswertung kam das BMW Sauber F1 Team mit 22 281 Rennkilometern auf Rang vier. Das BMW Sauber F1 Team beendete seine erste Rennsaison auf dem fünften Rang der Konstrukteurs-WM.

„Noch wichtiger als die guten Einzelergebnisse“, betont Theissen, „war, dass wir uns kontinuierlich gesteigert haben. Wir haben auch unter dem Druck der laufenden Saison messbare Fortschritte gemacht, anstatt im Vergleich mit der Konkurrenz zurückzufallen. Das hat uns gezeigt, dass der Weg stimmt.“

Das BMW Sauber F1 Team hatte die Saison 2006 mit Heidfeld und Villeneuve als Einsatzpiloten begonnen. Kubica beeindruckte trotz seiner Unerfahrenheit von Anfang an mit hervorragenden Leistungen bei Testfahrten und in den Trainings an den Freitagen der GP-Wochenenden.

Zum 13. Grand Prix des Jahres erhielt Kubica in Budapest die Chance, den zweiten F1.06 neben Heidfeld im Rennen zu steuern. Unter schwierigsten Bedingungen machte er sein Gesellenstück und kam als Siebter ins Ziel. Er war 51 Runden auf Intermediates gefahren. Der unerwartet hohe Reifenverschleiß führte zusammen mit einem leeren Feuerlöscher, der seine zwei Kilogramm Leichtwasser bei einem Leitplankenkontakt preisgegeben hatte, zu zwei Kilogramm Untergewicht bei der technischen Nachuntersuchung und damit zur Disqualifikation des Polen. Seine Rennreife indes hatte er bewiesen. Wenige Tage später trennten sich das Team und Villeneuve. Ab dem folgenden GP in der Türkei übernahm Vettel die Rolle des Freitagsfahrers. Mit fundierten technischen Aussagen und Tagesbestzeiten trat er in die Fußstapfen von Kubica und wurde für 2007 als Test- und Ersatzfahrer bestätigt.

Ergebnisse BMW Sauber F1 Team 2006.

	Nick Heidfeld			Jacques Villeneuve			
	Q	Rennen	Pkt	Q	Rennen	Pkt	WM-Pos. Team
BHR	10.	12.	–	11.	Ausfall	–	–
MAL	15.	Ausfall	–	14.	7.	2	6.
AUS	8.	4.	5	9.	6.	3	5.
SMR	15.	13.	–	12.	12.	–	5.
EUR	15.	10.	–	9.	8.	1	5.
ESP	10.	8.	1	14.	12.	–	5.
MCO	16.	7.	2	15.	14.	–	5.
GBR	9.	7.	2	10.	8.	1	5.
CDN	13.	7.	2	11.	Unfall	–	5.
USA	10.	Unfall	–	6.	Ausfall	–	5.
FRA	12.	8.	1	18.	11.	–	6.
DEU	16.	Ausfall	–	14.	Unfall	–	6.
	Nick Heidfeld			Robert Kubica			
HUN	11.	3.	6	10.	DSQ (7.)	–	6.
TUR	6.	14.	–	9.	12.	–	6.
ITA	3.	8.	1	7.	3.	6	5.
CHN	8.	7.	2	9.	13.	–	5.
JPN	9.	8.	1	12.	9.	–	5.
BRA	8.	Unfall	–	9.	9.	–	5.

Wie die Zeit vergeht.

Im Juni 2005 wurde der Vertrag unterschrieben, 2006 debütierte das BMW Sauber F1 Team schon in der FIA Formel-1-Weltmeisterschaft.

22. Juni 2005	Mit einer Pressekonferenz in München wird die Mehrheitsbeteiligung von BMW an der Sauber AG bekanntgegeben. Credit Suisse verlängert das Sponsoring um weitere drei Jahre und ist ab 2006 offizieller Partner des BMW Sauber F1 Teams.
Juli 2005	Gemeinsame Arbeitsgruppen werden gebildet, erste Treffen finden in München und Hinwil statt. Der Integrationsprozess beginnt.
September 2005	Der Personalbedarf ist festgelegt. Ab jetzt werden in Hinwil Einstellungsgespräche für über 100 neue Stellen geführt.
16. September 2005	BMW gibt die Verpflichtung von Nick Heidfeld bekannt.
14. November 2005	Der Name „BMW Sauber F1 Team“ steht fest.
24. November 2005	Das BMW Sauber F1 Team und Petronas schließen in Kuala Lumpur einen Vierjahresvertrag. Die malaysische Öl- und Gasgesellschaft wird Premiumpartner des Teams.
28. November 2005	Erster Test des Interimschassis Sauber C24B mit dem BMW P86 V8-Motor in Barcelona.
1. Dezember 2005	Jacques Villeneuve wird als Fahrer bestätigt.

15. Dezember 2005	Die BMW Group und Intel geben eine weitreichende Kooperation bekannt. Zudem wird Intel Official Corporate Partner des BMW Sauber F1 Teams.
20. Dezember 2005	Robert Kubica wird Test- und Ersatzfahrer des Teams.
1. Januar 2006	Vollzug der Anteilsübernahme durch BMW.
16./17. Januar 2006	Das BMW Sauber F1 Team wird in Valencia der Öffentlichkeit vorgestellt. Der BMW Sauber F1.06 erlebt seine erste Ausfahrt.
Februar 2006	Bauantrag für den Erweiterungsbau in Hinwil.
12. März 2006	Das BMW Sauber F1 Team startet in Bahrain zu seinem ersten Grand Prix.
19. März 2006	Im zweiten Rennen holt das Team die ersten WM-Punkte. Villeneuve wird in Malaysia Siebter.
2. April 2006	Im dritten GP fahren beide Piloten in die Punkte. In Australien wird Heidfeld Vierter, Villeneuve Sechster.
April 2006	Konzeptionsbeginn für den BMW Sauber F1.07.
6. Mai 2006	Dell wird offizieller Partner des Teams.
6. August 2006	Kubica fährt in Budapest sein erstes Formel-1-Rennen. Heidfeld holt im 13. WM-Lauf des Teams den ersten Podiumsplatz.
7. August 2006	Das BMW Sauber F1 Team und Villeneuve trennen sich.
25. August 2006	Sebastian Vettel übernimmt in Istanbul erstmals die Aufgabe des „Freitagsfahrers“ für das Team.

September 2006	Die Konstruktionsphase für den BMW Sauber F1.07 beginnt.
10. September 2006	Als Dritter von Monza holt Kubica den zweiten Pokal.
Oktober 2006	Der Windkanal in Hinwil läuft im Dreischichtbetrieb. Vor Jahresfrist war es eine Schicht pro Tag.
19. Oktober 2006	Die Fahrer für 2007 werden bekannt gegeben: Heidfeld und Kubica als Stammfahrer, Vettel als Test- und Ersatzfahrer.
22. Oktober 2006	Das BMW Sauber F1 Team beschließt das Debütjahr als Fünfter der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft. Mittlerweile sind über 100 neue Mitarbeiter am Standort Hinwil eingestellt. Weitere 50 sollen folgen.
28. November 2006	Beginn der Wintertestfahrten in Barcelona.
30. November 2006	Timo Glock testet erstmals für das Team.
16. Januar 2007	Präsentation des BMW Sauber F1.07 und des BMW Sauber F1 Teams in Valencia.
1. März 2007	Spätester Abgabetermin der finalen Spezifikation des Homologationsmotors für die Weltmeisterschaften 2007, 2008, 2009 und 2010 bei der FIA.
18. März 2007	Erster Grand Prix der Saison 2007 in Melbourne.

Who is who.

BMW Motorsport Direktor	Prof. Dr.-Ing. Mario Theissen
Technischer Direktor	Willy Rampf
Leiter Antrieb	Markus Duesmann
Projektmanagement	Walter Riedl
Chef Designer	Jörg Zander
Leitung Aerodynamik	Willem Toet
Teammanager	Beat Zehnder
Leitender Renningenieur	Mike Krack
Renningenieur Heidfeld	Giampaolo Dall'Ara
Renningenieur Kubica	Mehdi Ahmadi
Leitender Motoreningenieur	Tomas Andor
Chefmechaniker Rennteam	Urs Kuratle
Leitender Ingenieur Testteam	Ossi Oikarinen
Leitung Sponsoring and Business Relations	Guido Stalmann
Leitung BMW Motorsport Kommunikation	Jörg Kottmeier
Fahrer Startnummer 9	Nick Heidfeld
Fahrer Startnummer 10	Robert Kubica
Test- und Ersatzfahrer	Sebastian Vettel

Boxenstopp in München.

Eingebettet in Produktionsstätten und Büros der BMW AG und in Nachbarschaft zum BMW Forschungs- und Innovationszentrum, sind am Standort München fast 300 Mitarbeiter in den unterschiedlichen Abteilungen mit dem Formel-1-Engagement von BMW beschäftigt.

Die Zentrale von BMW Motorsport sitzt im Anton-Ditt-Bogen, im Münchner Norden. Hier werden die Formel-1-Motoren entwickelt, gefertigt und erprobt. Ende 2005 wurde hier der neue Komplex bezogen – mit der jüngsten Generation von Prüfständen und Labors für die Antriebsentwicklung.

Im gleichen Gebäude wird die BMW Formel-1-Elektronik entwickelt und gebaut. Die Formel-1-Teilefertigung mit eigener Qualitätskontrolle liegt direkt nebenan.

Mit dem Neubau konnten nicht nur die F1-Aktivitäten, sondern auch alle übrigen Motorsport-Projekte von BMW an einem Standort zusammengeführt werden. Hier liegen alle Büros, darunter jenes von BMW Motorsport Direktor Mario Theissen. Die Abteilung „Sponsoring und Business Relations“ ist hier zu Hause, und auch die Logistik wird von hier aus gestemmt.

Viel Platz beansprucht das Materiallager im Keller der Zentrale. Hier sind unter anderem die Kleiderkammer für die Team-Garderobe untergebracht sowie zahlreiche Exponate.

Alles in allem verteilen sich die Formel-1-Abteilungen auf sechs Gebäude für Werkstätten, Labors und Büros. Die Zugänge sind geschützt, ohne Anmeldung oder elektronischem Mitarbeiter-Pass gelangt hier niemand hinein. Das Ambiente wird von der Farbe Weiß dominiert, die weiteren BMW Motorsport Farben Blau und Rot setzen Akzente. Das moderne Interieur spiegelt den Charakter von BMW Motorsport wider – es ist modern und technisch durchdacht.

Nur ein paar hundert Meter entfernt, in der Münchner Knorrstraße, steht das BMW Forschungs- und Innovationszentrum, kurz FIZ genannt. Es ist die Keimzelle aller BMW Serienfahrzeuge und steht mit seinen Ressourcen und

Ingenieurskapazitäten auch den Formel-1-Ingenieuren zur Verfügung. Umgekehrt profitieren die FIZ-Spezialisten von der Nähe zu dem rasenden Forschungsprojekt Formel 1 – nirgendwo sonst muss Theorie so schnell in Praxis umgesetzt werden.

45 Fahrminuten nordöstlich von München, in Landshut, liegt die Formel-1-Gießerei. Sie wurde dort an die Serien-Gießerei angegliedert, um kürzeste Wege für den Technologietransfer zu garantieren.

Seit 1917 fertigt BMW Hochleistungsmotoren. Heute gehören zur BMW Group die Marken BMW, MINI und Rolls-Royce. Das Unternehmen hat eine Produkt- und Marktoffensive mit mehr neuen Modellen als je zuvor gestartet. Bis 2010 soll der Absatz auf 1,6 Millionen Automobile steigen. Mit 1,33 Mio. ausgelieferten Automobilen im Jahr 2005 ist die BMW Group der weltweit erfolgreichste Hersteller von Premium Automobilen. Die Zahl der Beschäftigten liegt bei über 100 000 in rund 50 Nationen.

Als Vorstand für Entwicklung und Einkauf ist Dr. Klaus Draeger seit dem 1. November 2006 auch für die Motorsport-Projekte des Unternehmens verantwortlich. Sein Vorgänger, Prof. Dr. Burkhard Göschel, schied nach Erreichen der Altersgrenze aus dem Vorstand aus, steht BMW aber als Berater weiter zur Seite.

Die Formel-1-Geschichte von BMW reicht auf das Jahr 1952 zurück. Der bisher größte Erfolg gelang 1983 mit dem Gewinn der Fahrerweltmeisterschaft durch Nelson Piquet (Brabham BMW). Vor der Saison 2007 stehen für BMW insgesamt 217 Starts, 19 Grand-Prix-Siege und 32 Polepositions zu Buche. Im Jahr 2006, der ersten Saison des BMW Sauber F1 Teams, wurden bereits zwei Podiumsplätze erzielt.

Boxenstopp in Hinwil.

Das BMW Sauber F1 Team wächst. Am besten zu sehen ist das am Standort Hinwil, wo zwischen dem Windkanal und der seit 1992 bestehenden Fabrik ein Erweiterungsbau gedeiht. Besitzt die bisherige Fabrik (ohne Windkanal) eine Fläche von 6 900 Quadratmetern, so kommen mit dem neuen Komplex nochmals 8 700 hinzu.

Ziel ist es, einerseits die Infrastruktur mit zusätzlichen Maschinen und Prüfständen signifikant zu erweitern, andererseits Platz zu schaffen für die neuen Mitarbeiter. Von ursprünglich 275 im Juni 2005 stieg deren Zahl bis Ende 2006 auf knapp 400. Weitere 30 werden im Laufe des Jahres 2007 hinzukommen.

Die Planung des Anbaus begann im Oktober 2005, bereits Anfang Februar erfolgte die Baueingabe, und Ende Juni erteilten die Behörden die Baubewilligung. Im Juli 2006 konnte mit den Aushubarbeiten begonnen werden. Die Fertigstellung ist für Herbst 2007 geplant.

Die Konzeption dieses auch optisch attraktiven Anbaus unterlag streng praktischen Gesichtspunkten. Er ist so ausgelegt, dass kurze Wege und optimale Arbeitsabläufe gewährleistet werden. Effizienz hat Priorität. So verbindet beispielsweise eine geschlossene Brücke das Konstruktionsbüro und den Windkanal.

Die größte Fläche im Erdgeschoss wird durch die Lastwagen-Halle sowie große Produktionsanlagen – unter anderem Portalfräsmaschinen und Autoklaven – in Anspruch genommen. Im ersten Stock sind kleinere Maschinen untergebracht.

Optisch interessant ist der zweite Stock gestaltet, wo die Kohlefaser-Abteilung untergebracht ist, und wo in der Mitte die Formel-1-Rennwagen aufgebaut und gewartet werden. Dieser zentrale Teil ist als Atrium ausgebildet, sodass die Rennwagen auch vom dritten Stock aus zu sehen sind. Dort befinden sich die Administration, das Konstruktionsbüro sowie die Fahrzeug-Elektronik.

Der Windkanal: Mit voller Kraft voraus.

Seit Frühjahr 2004 ist der hochmoderne Windkanal in Hinwil in Betrieb. Das 65 Meter lange, 50 Meter breite und 17 Meter hohe Gebäude besticht besonders durch seine mit Glas verkleidete Fassade. Hier befinden sich die Arbeitsplätze aller Spezialisten, die in diesem Bereich arbeiten. Es handelt sich neben den Aerodynamikern um Modelldesigner und Modellbauer, CFD-Ingenieure sowie andere Mitarbeiter der Aerodynamikabteilung. Es ist zugleich jener Bereich, der am stärksten gewachsen ist. Seit Oktober 2006 arbeitet das BMW Sauber F1 Team, genau wie die Topteams, im Dreischichtbetrieb, also rund um die Uhr.

Die Technik der Anlage ist auf dem neuesten Stand. In Bezug auf Faktoren wie Windgeschwindigkeit, Größe der Testsektion und der Modelle, Dimensionen der „Rolling Road“, „Model Motion System“ sowie Datenerfassung ist die Anlage auf Top-Niveau.

Der Windkanal ist als geschlossener Kreislauf ausgeführt, der eine Gesamtlänge von 141 Metern und einen maximalen Rohrdurchmesser von 9,4 Metern hat. Das Gewicht aller Stahlelemente beträgt inklusive Ventilatorgehäuse 480 Tonnen. Der einstufige Axialventilator mit Rotorblättern aus Karbon wiegt mit Antrieb und Verkleidung 66 Tonnen. Bei Volllast nimmt er eine Leistung von 3000 kW auf und ermöglicht so Windgeschwindigkeiten bis zu 300 km/h. Damit keine störenden Schwingungen auf die Anlage übertragen werden, ist der Axialventilator über Schwingungsdämpfer mit einem massiven Betonsockel gekoppelt.

Das Kernstück jedes Windkanals ist die Testsektion, wo die Objekte dem Luftstrom ausgesetzt werden. Sowohl deren Querschnitt als auch die Länge der rollenden Straße sind besonders großzügig ausgelegt und bieten damit optimale Voraussetzungen für genaue Resultate. Gearbeitet wird vorwiegend mit 60-Prozent-Modellen. Die Aerodynamiker haben jedoch auch die Möglichkeit, Messungen am 1 : 1-Rennwagen durchzuführen.

Damit die Testobjekte nicht nur frontal, sondern auch leicht schräg bis zu einem Winkel von maximal zehn Grad angeströmt werden können, lässt sich die gesamte Messplattform drehen. Diese ist mit einem rotierenden

Stahlband ausgerüstet, das die Relativbewegung zwischen Fahrzeug und Straße simuliert und synchron mit der Luftströmung läuft. Unter dem Rollband sind Wägezellen angebracht, mit welchen die Radlasten gemessen werden.

Über die Technik hinaus wurde bei der Konzeption des Windkanals auch dem Erscheinungsbild große Beachtung geschenkt. Das Gebäude beeindruckt nicht bloß durch seine Abmessungen, auch die mit Glas verkleideten Fassaden unterstreichen seine Einmaligkeit als Kombination von Industriebau und Eventgebäude.

Was von außen als homogene Halle erscheint, besteht tatsächlich aus zwei klar abgetrennten Gebäudeelementen: dem eigentlichen Windkanal und einem großzügigen, viergeschossigen Trakt mit Arbeitsräumen und einer Eventplattform, wo Partner und Sponsoren Marketingveranstaltungen, Kundenevents oder Seminare in einem einzigartigen Ambiente durchführen können. Die Galerie im ersten Stock bietet 150 Personen Platz.

Aus optischen Gründen liegt die Mittelachse der Windkanalverrohrung mehr als acht Meter über dem Boden. Mit Ausnahme der Messstrecke, die in eine Betonkonstruktion eingebettet ist, „schwebt“ der aus Stahlelementen zusammengefügte Kreislauf in der Halle.

Die beiden Bereiche werden durch eine Glaswand getrennt, so dass der optische Bezug erhalten bleibt, die Lärmemissionen des Windkanals aber wirkungsvoll abgehalten werden.

Im Erdgeschoss fand „Albert²“ Platz. Der neue Supercomputer des Teams wurde am 14. Dezember 2006 vorgestellt. Der 21 Tonnen schwere Computer für CFD-Berechnungen ist der leistungstärkste seiner Art in der Formel 1. Hier werden parallel zur Messung im Windkanal die Strömungsverhältnisse am Fahrzeug simuliert – Messergebnisse also mit physikalischem Verständnis untermauert.

2. Die Saison.

Grand-Prix-Informationen.

Stand Dezember 2006.

GP 2006	Datum	Strecken- länge	Renn- distanz	Sieger 2006	Pole 2006	Schnellste Rennrunde 2006
1 Australien	18.03.	5,303 km	307,574 km 58 Runden	F. Alonso Renault 1:34.27,870 Std	J. Button Honda 1.25,229 Min	K. Räikkönen McLaren-Mercedes 1.26,045 Min
2 Malaysia	08.04.	5,543 km	310,408 km 56 Runden	G. Fisichella Renault 1:30.40,529 Std	G. Fisichella Renault 1.33,840 Min	F. Alonso Renault 1.34,803 Min
3 Bahrain	15.04.	5,412 km	308,238 km 57 Runden	F. Alonso Renault 1:29.46,205 Std	M. Schumacher Ferrari 1.31,431 Min	N. Rosberg Williams 1.32,408 Min
4 Spanien	13.05.	4,627 km	305,256 km 66 Runden	F. Alonso Renault 1:26.21,759 Std	F. Alonso Renault 1.14,648 Min	F. Massa Ferrari 1.16,648 Min
5 Monaco	27.05.	3,340 km	260,520 km 78 Runden	F. Alonso Renault 1:43.43,116 Std	F. Alonso Renault 1.13,962 Min	M. Schumacher Ferrari 1.15,143 Min
6 Kanada	10.06.	4,361 km	305,270 km 70 Runden	F. Alonso Renault 1:34.37,308 Std	F. Alonso Renault 1.14,942 Min	K. Räikkönen McLaren-Mercedes 1.15,841 Min
7 USA	17.06.	4,192 km	306,016 km 73 Runden	M. Schumacher Ferrari 1:34.35,199 Std	M. Schumacher Ferrari 1.10,832 Min	M. Schumacher Ferrari 1.12,719 Min
8 Frankreich	01.07.	4,411 km	308,586 km 70 Runden	M. Schumacher Ferrari 1:32.07,803 Std	M. Schumacher Ferrari 1.17,111 Min	M. Schumacher Ferrari 1.15,493 Min
9 Großbritannien	08.07.	5,141 km	308,355 km 60 Runden	F. Alonso Renault 1:25.51,927 Std	F. Alonso Renault 1.20,253 Min	F. Alonso Renault 1.21.599 Min



GP 2006	Datum	Strecken- länge	Renn- distanz	Sieger 2006	Pole 2006	Schnellste Rennrunde 2006
10 Deutschland	22.07.	5,148 km	308,863 km 60 Runden	M. Schumacher Ferrari 1:35.58,765 Std	F. Alonso Renault 1.29,819 Min	M. Schumacher Ferrari 1.32,099 Min
11 Ungarn	05.08.	4,381 km	306,663 km 70 Runden	J. Button Honda 1:52.20,941 Std	K. Räikkönen McLaren-Mercedes 1.19,599 Min	F. Massa Ferrari 1.23,516 Min
12 Türkei	26.08.	5,338 km	309,356 km 58 Runden	F. Massa Ferrari 1:28.51,082 Std	F. Massa Ferrari 1.26,907 Min	M. Schumacher Ferrari 1.28,005 Min
13 Italien	09.09.	5,793 km	306,720 km 53 Runden	M. Schumacher Ferrari 1:14.51,975 Std	K. Räikkönen McLaren-Mercedes 1.21,484 Min	K. Räikkönen McLaren-Mercedes 1.22,559 Min
14 Belgien	16.09.	6,976 km	306,944 km 44 Runden	–	–	–
15 Japan	30.09.	–	tba	–	–	–
16 China	07.10.	5,451 km	305,066 km 56 Runden	M. Schumacher Ferrari 1:37.32,747 Std	F. Alonso Renault 1.44,360 Min	F. Alonso Renault 1.37,586 Min
17 Brasilien	21.10.	4,309 km	305,909 km 71 Runden	F. Massa Ferrari 1:31.53,751 Std	F. Massa Ferrari 1.10,680 Min	M. Schumacher Ferrari 1.12,162 Min

GP	Volllast- anteil Ø Rennen	Top-Speed Rennen	Längste Volllast- passage	Anzahl Rechts/Links Kurven	Reifen- verschleiß	Brems- verschleiß	Abtriebs- level	Grip- level	Gang- wechsel pro Runde
AUS	68 %	303	10 sec 720 m	10/6	Mittel	Hoch	Hoch	Niedrig	53
MYS	68 %	303	13 sec 860 m	10/5	Mittel/Hoch	Niedrig	Mittel/Hoch	Hoch	48
BHR	70 %	302	15 sec 1050 m	9/6	Mittel	Mittel/Hoch	Mittel/Hoch	Mittel	50
ESP	64 %	312	13 sec 1010 m	8/6	Mittel/Hoch	Mittel	Hoch	Mittel	39
MCO	45 %	281	8 sec 500 m	12/7	Niedrig	Niedrig/Mittel	Hoch	Hoch	48
CAN	61 %	324	16 sec 1120 m	9/6	Mittel/Niedrig	Niedrig	Mittel	Hoch	28
USA	61 %	332	23 sec 1860 m	9/4	Mittel	Niedrig	Mittel	Hoch	28
FRA	64 %	301	13 sec 940 m	9/8	Mittel/Niedrig	Mittel	Hoch	Mittel	37
GBR	64 %	301	12 sec 870 m	10/7	Hoch	Niedrig	Hoch	Mittel	34
DEU	58 %	302	12 sec 800 m	9/6	Mittel	Mittel	Hoch	Hoch	40
HUN	66 %	295	11 sec 770 m	8/6	Mittel/Niedrig	Mittel	Hoch	Hoch	52
TUR	63 %	305	17 sec 1200 m	6/8	Mittel	Niedrig	Mittel/Hoch	Mittel	38
ITA	76 %	350	16 sec 1360 m	7/4	Mittel	Hoch	Niedrig	Niedrig	42
CHN	61 %	312	19 sec 1360 m	9/7	Mittel	Niedrig	Hoch	Mittel	50
BRA	64 %	306	17 sec 1210 m	5/10	Mittel	Niedrig	Mittel/Hoch	Mittel	36

Vorschaustimmen.

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
1 AUS	„Wir freuen uns, dass Melbourne 2007 wieder den Saisonauftakt bildet. Der Termin liegt 14 Tage früher als im Vorjahr, also noch mehr im australischen Spätsommer als im Herbst. Diesmal wird die Stadt auch wieder hungriger auf den Grand Prix sein, weil sie nicht gerade erst Gastgeber der Commonwealth Games war. Im vergangenen Jahr haben wir im Albert Park sehr gut abgeschnitten. Wir wollen auch 2007 am Sonntagabend etwas zu feiern haben.“	„Vor dem ersten Rennen der Saison ist die Spannung natürlich stets besonders groß, weil man wissen möchte, wo man im Vergleich zur Konkurrenz steht. Melbourne ist ein Stop-and-Go-Kurs, der die Bremsen stark beansprucht, weshalb man bei der Fahrzeugabstimmung besonders auf eine gute Bremsstabilität achtet. Typisch für die Strecke im Albert Park ist zudem, dass sie am Freitag noch recht schmutzig ist und sich das Grip-Niveau erst nach vielen Runden verbessert.“	Robert Kubica: „Der Albert Park ist einer meiner Lieblingsstrecken, weil er teilweise ein Straßenkurs ist. Es gibt auch ein paar Auslaufzonen, das macht es etwas einfacher. Es gibt wenig Grip und relativ viele Bodenwellen. Während des Wochenendes verbessern sich die Bedingungen enorm. Man muss das Auto verändern und verstehen, wie es reagieren wird. Ich mag den Kurs sehr, er ist eine Herausforderung. Enge Kurven und Vollgaspassagen folgen aufeinander.“
2 MAL	„Wir haben 2006 erlebt, welche Strahlkraft unser Premiumpartner Petronas in Malaysia hat. Der euphorische Empfang unseres Teams in diesem Land war eine großartige Erfahrung. Die Veranstaltungen am Fuße der Petronas Twin Towers hatten Magnetwirkung. Im Rahmen ihrer Asien-Strategie hat die BMW Group ihr Engagement in den vergangenen Jahren in Malaysia intensiviert. Der Einsatz in Kuala Lumpur ist für beide Unternehmen ein wichtiger Grand Prix – und wird in jedem Fall ein heißes Rennen.“	„Sepang bietet eine sehr interessante Mischung aus unterschiedlichen Kurven, weshalb sie vielfältige Anforderungen stellt. Die langsamen Passagen verlangen gute Traktion beim Herausbeschleunigen, während insbesondere in der Kurvenkombination vor der Gegengeraden hohe Stabilität wichtig ist. Zudem verlangt der Kurs eine gute aerodynamische Effizienz. Weil der Asphalt recht rau und die Außentemperaturen oft sehr hoch sind, werden die Reifen stark beansprucht.“	Nick Heidfeld: „Hitze und hohe Luftfeuchtigkeit machen diesen Grand Prix besonders anstrengend. Bislang hatte ich damit nie ein Problem. Ich habe auch nichts gegen tropische Wolkenbrüche, ich fahre prinzipiell gern auf nasser Strecke. Außerdem freue ich mich auf das Land. Wir haben dort schon in früheren Jahren mit Petronas eine Menge unternommen, und ich habe auch Urlaub in Malaysia gemacht. Von daher kenne ich mich einigermassen aus.“

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
3 BHR	„Bahrain ist neben dem Nürburgring und Valencia eine der Rennstrecken, an denen BMW sozusagen zuhause ist. Zu der hochmodernen Anlage im Königreich gehört das BMW Performance Center mit dem BMW Fahrertraining und der Formel BMW Rennfahrschule. Gerade für BMW als Hersteller im Premiumsegment ist die Region hochinteressant. In Bahrain gilt es, den ersten Überseeblock der Saison positiv abzuschließen.“	„Wegen des Sandes ist in Bahrain der Reifenverschleiß recht hoch. Die zahlreichen langsamen Kurven verlangen hohen Abtrieb, und besonders in der Kehre nach der Start- und Zielgeraden ist gute Traktion wichtig. Die außergewöhnliche Breite der Strecke ermutigt die Fahrer, zu überholen, deshalb darf man bei der aerodynamischen Abstimmung auch die Höchstgeschwindigkeit nicht vernachlässigen. Zum Schutz vor dem Wüstensand verwendet man feinmaschigere Luftfilter.“	Robert Kubica: „In Bahrain hatte ich 2006 meinen ersten Einsatz an einem GP-Wochenende. Das war ein sehr schönes Gefühl. Die Strecke war sehr rutschig, vor allem, wenn der Wind Wüstensand brachte. Mit den V8-Motoren ist der Kurs auf jeden Fall einfacher als früher mit den V10. Zwei, drei Kurven gehen nun mit Vollgas. Dort warten 2007 aber mit den neuen Reifen und weniger Grip wieder neue Herausforderungen. Generell ist Bahrain eine sehr schöne Strecke.“
4 ESP	„Das erste Europarennen ist fast wie ein zweiter Saisonauftakt. Da präsentiert sich die Formel 1 erstmals mit allem, was sie hat. Die Trucks und Hospitality-Einrichtungen bilden nicht nur einen imposanten Auftritt, sie sorgen vor allem für Arbeitserleichterung. Der Circuit de Catalunya ist eine Strecke mit vielfältigen Ansprüchen. Deshalb war er schon oft Gradmesser für die generelle Leistungsfähigkeit der Teams.“	„Barcelona ist einer der beliebtesten Teststrecken, weshalb man meinen müsste, automatisch eine gute Abstimmung zu haben. Tatsache ist, dass dieser Parcours sehr stark auf Temperaturschwankungen reagiert und auch oft der Wind einen großen Einfluss hat. Deshalb ist die Strecke immer wieder eine neue Herausforderung. Die zahlreichen mittelschnellen und schnellen Kurven verlangen einen hohen Anpressdruck.“	Nick Heidfeld: „Die Rennstrecke von Barcelona kennen alle Fahrer aus dem Effe. Sie ist schnell und hat schöne Kurven. Dass dieses Rennen mittlerweile der Heim-Grand-Prix des Weltmeisters ist, hat es viel attraktiver gemacht. Für 2006 waren Zusatztribünen gebaut worden, und die waren auch voll. Vor so einer Kulisse zu starten, ist für jeden von uns Fahrern toll, nicht nur für Fernando.“

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
5 MCO	„Monaco ist Formel 1 hautnah. Nirgendwo kommen Zuschauer so dicht ans Geschehen heran wie auf den Straßen des Fürstentums. Kein Grand Prix ist so berühmt wie dieser und keiner so glamourös. Yachten und Partys sind Schmacksache, aber auf jeden Fall ein wichtiger Teil des Formel-1-Images. Sportlich zählen hoch präzise Fahrweise, ein gutes High-Downforce-Aeropaket und ein auch im niedrigen Drehzahlbereich gut fahrbarer Motor.“	„Monaco ist die Strecke mit der niedrigsten Durchschnittsgeschwindigkeit, deshalb fährt man maximalen Abtrieb. Hoher Apressdruck ist wichtiger als Effizienz. In Monaco sieht man Flügel-Varianten, die auf keiner anderen Strecke zum Einsatz gelangen. Aus den vielen langsamen Kurven heraus ist vor allem gute Traktion gefragt. Entscheidend ist zudem, dass das Auto absolut präzise und berechenbar reagiert, denn der kleinste Fehler bedeutet Kontakt mit Leitplanken und damit unweigerlich das Aus.“	Nick Heidfeld: „Das Gefühl, durch diese engen Häuser-schluchten zu fliegen, ist absolut einmalig. Da kommt es auf Zentimeter an. Das ist ein unbeschreiblicher Thrill. Der Schall bricht sich, die Zuschauer sind nur ein paar Meter entfernt und können Speed und Sound fühlen. Die ganze Stadt vibriert. Auch nachts, wenn wir Fahrer schon schlafen. Ich habe einige Jahre in Monaco gelebt und komme immer gerne wieder.“
6 CAN	„Der Kurs in Montréal ist sowohl fahrerisch als auch technisch für Chassis, Aerodynamik und Motor sehr anspruchsvoll. Die langen Geraden verlangen den Triebwerken alles ab. Auch atmosphärisch ist dieser Grand Prix ein Highlight. Der Circuit Gilles Villeneuve besticht durch seine einzigartige Lage auf der Insel im Sankt-Lorenz-Strom, auf der schon eine Weltausstellung und Olympische Spiele stattfanden. Die Menschen begeistern sich für die Formel 1, und auch der Anteil der BMW Fans ist traditionell hoch. Kanada ist für die BMW Group ein wichtiger Markt.“	„Die Kombination aus langen Geraden und Schikanen macht Montréal zu einer sogenannten „Medium Downforce“-Strecke. Vor allem auf der langen Gerade vor der letzten Schikane kann man gut überholen, wenn die Höchstgeschwindigkeit dies zulässt. Montréal ist die Strecke, welche die Bremsen höher belastet als jede andere im Kalender. Dementsprechend verwendet man die größten Bremskühlungen und entsprechend standfeste Spezifikationen bei den Scheiben und Belägen. Die Strecke bestraft die kleinsten Fahrfehler.“	Robert Kubica: „Montréal ist diese Sorte von Straßenkursen, die einem nicht den kleinsten Fehler verzeihen. Das mag ich sehr! Ähnlich wie in Melbourne hat die Strecke vor allem zu Beginn des Wochenendes wenig Grip und ist uneben. Es gibt schöne, schwierige Kurven, etwas Stop-and-Go und Springen über Schikanen, an deren Ausgang eine Mauer wartet. Im vergangenen Jahr war unsere Wettbewerbsfähigkeit beim GP Kanada gut. Ich freue mich auf das Rennen.“

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
7 USA	„Wir haben mit Indianapolis noch eine Rechnung offen. Vor allem aufgrund von Unfällen haben wir dort noch nicht die Ergebnisse erzielt, die wir wollten. Für die Motoren bedeutet der Oval-Abschnitt maximale mechanische Belastung. Die Fahrer geben über 20 Sekunden lang Vollgas. Die USA sind für die BMW Group, gemessen an Absatzzahlen, der wichtigste Markt. Dort befinden sich auch die größten Produktionsstätten außerhalb Deutschlands.“	„Als einzige F1-Strecke besitzt Indy eine überhöhte Kurve. Wie Montréal verlangt der Kurs mittleren Abtrieb, hat jedoch eine ganz andere Charakteristik. Einerseits gibt es den sehr langen Vollgasabschnitt, wo man gerne flache Flügel mit minimalem Luftwiderstand verwenden würde, andererseits wird das Infield von zahlreichen engen Kehren geprägt. Hier hätte man gerne maximalen Abtrieb. Der Kompromiss liegt in der Mitte. Wichtig ist eine gute mechanische Abstimmung für die Traktion in den langsamen Kurven.“	Nick Heidfeld: „2001 bin ich in Indy eines meiner besten Rennen gefahren. Mir sind der erste, zweite und siebte Gang ausgefallen, und ich bin trotzdem Sechster geworden. 2006 war mein Rennen nach ein paar Metern vorbei. Ich wurde in eine Kollision verwickelt und habe mich mehrfach überschlagen. Für uns F1-Fahrer ist es etwas Besonderes, durch die Steilwand zu fahren. Obwohl das im Grunde eine einfache Aufgabe ist – man gibt Vollgas.“
8 FRA	„Nach dem Grand-Prix-Doppelpack in Übersee-Großstädten bildet die ländliche Idylle in Magny-Cours einen willkommenen Kontrast. Man konzentriert sich auf den Sport und die anspruchsvolle Rennstrecke. Dort haben wir 2001 unsere erste Poleposition nach dem Wiedereinstieg in die Formel 1 erzielt. Anschließend geht es gleich weiter nach England. Zwei GP in acht Tagen sind eine große Belastung. Viele Teammitglieder kommen gar nicht nach Hause. Auf- und Abbau sowie die Rennvorbereitungen stehen unter großem Zeitdruck.“	„Magny-Cours bietet eine interessante Mischung aus langsamen und schnellen Kurven. Eine besondere Herausforderung birgt der Belag, der extrem auf Temperaturschwankungen reagiert. Eine Abstimmung, die am Morgen passt, muss nicht auch zwangsläufig am Nachmittag gut sein. Diese Tatsache muss man bei der Arbeit stets berücksichtigen, wenn man Veränderungen am Auto vornimmt. Stark beansprucht werden die Hinterreifen, was bei der Wahl der optimalen Rennstrategie eine Rolle spielt.“	Robert Kubica: „Magny-Cours stehe ich neutral gegenüber. Das ist keine meiner Lieblingsstrecken, aber ich kann auch nicht sagen, dass ich den Kurs nicht mag. Ich habe nichts an ihm auszusetzen. Mit einem F1-Rennwagen macht Magny-Cours viel mehr Spaß als mit den kleineren Autos, die ich vorher aus anderen Kategorien dort gefahren bin. Vor allem in den Schikanen sieht man das Potenzial eines F1-Autos. Ich denke, dass viele Fahrer recht neutral über Magny-Cours denken, wenn sie nicht gerade spezielle Erlebnisse oder Erfolge dort hatten.“

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
9 GBR	„Silverstone ist ein Klassiker. Die Fans dort sind etwas Besonderes. Es gibt viele echte Rennsport-Enthusiasten, die weniger auf Personen fixiert sind, sondern sich für den puren Sport begeistern. England ist der einzige Markt für die BMW Group mit Produktionsstätten für alle drei Konzernmarken: In Oxford wird der MINI produziert, in Goodwood der Rolls-Royce, und in Hams Hall entstehen Motoren für BMW Automobile. Großbritannien ist nach den USA und Deutschland der drittgrößte Markt für die BMW Group.“	„Silverstone wird geprägt durch seine vielen mittelschnellen und schnellen Kurven, in denen es für die Piloten entscheidend ist, möglichst viel Speed mitzunehmen. Maggots-Becketts-Chapel ist wohl eine der schönsten Kombinationen, die es im gesamten Kalender gibt. Wer eine gute Rundenzeit erreichen will, braucht ein Auto mit einer sehr guten aerodynamischen Balance. Der Streckenbelag ist recht rau, was die Reifen entsprechend hoch beansprucht. Relativ harte Mischungen sind die Folge.“	Robert Kubica: „Das Charakteristische an Silverstone sind die große Streckenbreite und die langen Kurven, die unterschiedliche Linien zulassen. Es ist nicht ganz einfach, die beste zu finden. Der erste Sektor ist sehr schnell, die Kurven eins bis drei fahre ich fast mit Vollgas. Silverstone ist ein schneller und anspruchsvoller Kurs. Im vergangenen Jahr war die Bahn sehr rutschig, aber wir waren ziemlich gut. Das Wetter kann in England eine entscheidende Rolle spielen.“
10 DEU	„Der Nürburgring ist wieder Austragungsort des GP Deutschland und 2007 gleichzeitig das einzige in unserer Heimat ausgetragene F1-Rennen. Diesem Wochenende fiebern wir entgegen. Dabei darf man sich nicht aus der Konzentration bringen lassen. Bei Heimrennen gibt es auch nicht mehr Punkte als anderswo. Unsere Beziehung zum Ring ist sehr eng. BMW hat dort grandiose Tourenwagen-Erfolge gefeiert, unterhält das BMW Performance Center, einen Stützpunkt des Fahrertrainings, das Ring-Taxi für die Nordschleife, und in der Erlebniswelt gibt es die einzige permante Rennwagenausstellung unserer Marke.“	„Aufgrund der Streckencharakteristik neigen die Autos auf dem Nürburgring zum Untersteuern. Die zentrale Frage lautet also: Wie stimmt man das Auto ab, dass es nicht zu stark über die Vorderräder schiebt? Erreichen kann man das mittels optimaler Aero-Balance in Kombination mit einer entsprechenden mechanischen Abstimmung. Weil der Streckenbelag viel Grip bietet, kann man weiche Gummimischungen verwenden.“	Nick Heidfeld: „Ich freue mich immer sehr auf den Nürburgring. Dort habe ich als Dreijähriger Fahrrad fahren gelernt, bin sogar auf der Nordschleife Schlitten gefahren und mit acht Jahren das erste Mal in einem Kart. Das sind sehr schöne Erinnerungen. Ich bin Formel Ford-, Formel 3-, Formel 3000- und Formel-1-Rennen dort gefahren und habe einige Siege gefeiert. 2005 habe ich auf dem Ring meine erste Formel-1-Poleposition geholt und bin im Rennen Zweiter geworden. Nirgendwo kommen so viele meiner Fans zusammen, das ist eine tolle Unterstützung.“

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
11 HUN	„Das turbulente Rennen 2006 wird uns unvergesslich bleiben. Dort holte Nick den ersten Podestplatz für unser neues Team. Gleichzeitig gab Robert sein beeindruckendes GP-Debüt. Traditionell war der GP Ungarn ein Hitzerennen, das kühle Schmuddelwetter im Vorjahr war ungewohnt. Der winklige Hungaroring liegt bezüglich des Volllastanteils im unteren Bereich. Bei Hitze allerdings hatten wir dort schon oft extreme thermische Bedingungen für die Motoren, weil sich die Hitze in den Senken staut und lange Geraden zur Kühlung fehlen.“	„Nach Monaco ist der Hungaroring die Strecke mit der niedrigsten Durchschnittsgeschwindigkeit. Eine Kurve folgt der nächsten, und die Start- und Zielgerade ist relativ kurz. Entsprechend fährt man maximalen Abtrieb. Die Piste ist jeden Tag aufs Neue sehr sandig, der Grip-Level entsprechend niedrig. Untersteuern kann die Folge sein. Bei der Abstimmung des Autos konzentriert man sich vor allem auf den Mittelsektor, der aus vielfältigen Kurvenkombination besteht.“	Nick Heidfeld: „Ich habe sehr gute Erinnerungen an den Hungaroring. Der GP 2006 war phantastisch. Da ist so viel passiert. Zum Schluss war mein Auto beschädigt, weil mir Michael Schumacher ins Heck gefahren ist, als ich ihn überholt hatte. Aber ich habe es aufs Podium geschafft. 1999 habe ich in Budapest vorzeitig meinen Formel-3000-Titel gewonnen. Durch die vielen Kurven ist die Strecke körperlich anstrengend, und Überholen ist schwierig. Ich freue mich auch auf die Stadt Budapest, sie hat viel Charme.“
12 TUR	„Der GP der Türkei ist eine Bereicherung. Auf der asiatischen Seite Istanbuls wurde eine hervorragende Anlage mit einer sehr gelungenen Streckenführung geschaffen. Die Stadt selbst bietet gerade für die Partner der Teams sehr gute Veranstaltungsmöglichkeiten. Auch logistisch ist dieses Rennen etwas Besonderes: Es ist der am weitesten von Zentral-Europa entfernte GP, zu dem die Teams mit den Trucks und Motorhomes reisen. Die Pause vor dem GP entzerzt die Situation.“	„Der Istanbul Park bietet alles, was eine interessante Strecke ausmacht. Er weist langsame Passagen auf, wo gute Traktion gefragt ist, aber es gibt beispielsweise auch die berühmte Kurve 8, die aus vier Abschnitten besteht, jedoch in einem Zug mit rund 250 km/h gefahren wird. Weil es lange, zum Teil ansteigende Geraden gibt, darf der Luftwiderstand nicht zu hoch sein. Eine gute aerodynamische Effizienz ist deshalb der Schlüssel zu einer guten Rundenzeit.“	Robert Kubica: „Eine schöne neue Strecke, deren Kurve acht bereits Berühmtheit erlangt hat. Die meisten Fahrer finden diese Kurve sehr anspruchsvoll. Sie ist sehr lang und besteht eigentlich aus vier verschiedenen Kurven. Sobald man seine Linie gefunden hat, macht sie richtig Spaß. Die Strecke ist tückisch, weil das Auto manchmal aufsetzt, du den Grip verlierst und das Auto instabil wird. 2006 waren wir dort nicht sehr schnell. Ich hoffe, 2007 sehen wir besser aus.“

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
13 ITA	„Monza ist die klassische Motoren-Rennstrecke. Mit dem Umstieg auf V8-Motoren ist der Volllastanteil pro Runde von 67 auf 76 Prozent gestiegen. Der Topspeed im Rennen betrug 350 km/h und war damit mit Abstand Saisonrekord. Anders als in den Vorjahren bildet der GP Italien diesmal nicht den Abschluss der Europasaison. 2006 waren wir in Monza sehr gut aufgestellt. Nick qualifizierte sich für die zweite Startreihe, und Robert fuhr aufs Podium.“	„Monza ist die einzige verbliebene Hochgeschwindigkeitsstrecke im Kalender. Allein für diese Veranstaltung entwickeln wir ein spezielles ‚Low-Downforce‘-Aerodynamik-Paket mit entsprechend flachen Flügeln. Das ist uns im vergangenen Jahr besonders gut gelungen. Zweiter wichtiger Faktor ist die mechanische Abstimmung, die eine hohe Bremsstabilität einerseits und ein vergleichsweise ruhiges Fahrverhalten über die Randsteine andererseits garantiert.“	Robert Kubica: „Der Italien GP ist etwas ganz Besonderes für mich, weil ich einige Jahre nahe Monza gewohnt habe. Das war während der Kartzeit und als ich in Nachwuchsserien fuhr. So lange es keinen polnischen GP gibt, werde ich Monza als mein Heimrennen betrachten. Wenig Abtrieb, hartes Bremsen, extrem hohe Geschwindigkeiten – wir fahren dort mit einem komplett anderen Aero-Paket und mit spezieller Abstimmung. 2006 bin ich dort in meinem dritten GP Dritter geworden.“
14 BEL	„Wir freuen uns sehr, dass diese Naturrennstrecke mit ihren einzigartigen Anforderungen wieder einen Platz im F1-Kalender hat. Dort folgt der Streckenverlauf den landschaftlichen Gegebenheiten und nicht umgekehrt. Schwer vorhersagbare Wetterumschwünge in den Ardennen haben oft für extrem spannende Rennen gesorgt. Die Steigungen stellen besondere Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Motoren.“	„Vor allem nach dem Wegfall von Suzuka ist Spa die Lieblingsstrecke vieler Piloten, und das nicht umsonst. Die Eau Rouge ist wohl eine der spektakulärsten Kurven in der Formel 1, wenngleich sie nun mit den V8-Motoren wahrscheinlich Vollgas gefahren werden kann. Die Strecke erfordert ein mittleres Abtriebslevel, vergleichbar mit Indy und Montréal. Eine große Unbekannte ist in Spa stets das Wetter, das in kürzester Zeit umschlagen kann.“	Nick Heidfeld: „Spa ist für mich eine der schönsten Strecken. Eau Rouge ist eine ganz besondere Kurve. Ich würde jedem empfehlen, sich diese Stelle einmal vor Ort anzuschauen. Die Kompression ist zwar körperlich kein Problem, aber eben etwas Spezielles. Wir sind sonst eher <i>g</i> -Kräfte durch Querschleunigung oder Bremsen gewohnt. Ich bin in Spa noch nicht so oft gefahren. Die Formel Ford und die Formel 3 hatten dort zu meiner Zeit keine Rennen, und den letzten GP 2005 musste ich auslassen.“

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
15 JPN	„Nach 30 Jahren kehrt die Formel 1 nach Fuji zurück. Die Vorbereitung auf eine Rennstrecke, für die man noch keinerlei eigene Daten und Erfahrungswerte besitzt, ist eine hoch interessante Angelegenheit. Da sind gründliche Recherche und eine ausgefeilte Simulation gefragt. Auf jeden Fall wartet der Kurs mit einem Superlativ auf – der längsten Gerade aller Grand-Prix-Kurse.“	„Fuji ist für uns alle Neuland. Das heißt, dass wir uns ganz auf die Simulation verlassen. Mit fast 1,5 Kilometern Länge hat Fuji eine sehr lange Gerade. Überholen sollte also kein Problem sein. Gleichzeitig ist klar, dass es in den zum Teil schnellen Kurven ausreichend Abtrieb braucht.“	Robert Kubica: „Es ist immer spannend, auf eine neue Rennstrecke zu kommen. Keiner der Formel-1-Fahrer dürfte sie wirklich gut kennen. Ich finde mich normalerweise ziemlich schnell auf neuen Kursen zurecht. Wie die meisten Fahrer habe ich Suzuka sehr gemocht und würde mich freuen, wenn wir auch dort mal wieder fahren würden.“
16 CHN	„Die Dimensionen der Anlage in Shanghai sind unübertroffen, und die Streckenführung ist anspruchsvoll. Aus Sicht von BMW als Automobilhersteller und all unserer Partner ist der Große Preis von China kommerziell von größtem Interesse. Dieser Markt hat enormes Wachstumspotenzial. 2006 hat BMW über 40 Prozent Zuwachs gegenüber dem Vorjahr verzeichnet. BMW verfügt in China auch über eine eigene Produktionsstätte, in der BMW 3er und BMW 5er Modelle hergestellt werden.“	„Shanghai gehört zu jenen Strecken, die eine hohe aerodynamische Effizienz verlangen. Sie erfordert viel Abtrieb in den Kurven, erlaubt aber dank langer Geraden und breiter Fahrbahn Überholmanöver. Vor allem in der ersten Kurve ist eine gute Balance gefragt. Die Piloten haben dort eine sehr hohe Eingangsgeschwindigkeit und bremsen in der Kurve herunter. In der Vergangenheit war das Können der Reifen oft ein Thema, doch dürfte dies jetzt weniger kritisch sein.“	Nick Heidfeld: „Obwohl der Kurs so neu ist, wirkt er überhaupt nicht synthetisch. Er hat Charakter. Die erste Kurve ist sehr ungewöhnlich. Man kommt mit hohem Tempo an, und der Eingang geht auch noch mit Vollgas. Aber dann macht die Kurve immer weiter zu. Man muss bis in den zweiten Gang runterschalten. Die boomende Stadt ist faszinierend, die Kontraste teilweise bitter. Die hypermoderne Bauten beeindrucken, aber ein paar Meter weiter herrscht schlimmste Armut.“

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
17 BRA	„In Interlagos fiel 2006 die Titelentscheidung. Ich hoffe, dass sie auch 2007 bis zum Finale offen bleibt und die Welt einen vergleichbaren Thriller erlebt. Die Strecke ist abwechslungsreich, das Wetter allerdings auch. Die Motoren werden auf der nicht nur langen, sondern auch ansteigenden Start- und Zielgeraden besonders gefordert. Die Steigung macht auch den Start sehr spannend. Eine Besonderheit ist die Höhenlage von São Paulo: Aufgrund der geringeren Luftdichte leisten die Motoren ca. acht Prozent weniger als auf Meereshöhe.“	„Der wichtigste Sektor in Interlagos ist zweifelsohne der mittlere, wo Kurve auf Kurve folgt. Gefragt sind hier viel Abtrieb, eine gute Traktion und Balance. Im ersten und dritten Sektor ist Top-Speed wichtig, wobei vor allem der Anstieg der Geraden viel Motorleistung erfordert. Ein Thema ist in Interlagos nach wie vor der Streckenbelag, denn obwohl er immer wieder ausgebessert wurde, ist der Kurs nach wie vor eine ziemliche Buckelpiste. Dies gilt es bei der mechanischen Abstimmung zu berücksichtigen.“	Robert Kubica: „Mit seinen vielen Bodenwellen erinnert mich Interlagos an manch einen Straßenkurs. Der Streckenbelag ist der schlechteste im gesamten Formel-1-Kalender. Man muss eine gute Fahrzeugbalance finden und braucht viel Abtrieb in den langsamen Kurven. Aber es gibt auch die lange und ansteigende Gerade, wo man es auf einen guten Toppspeed bringen muss. Ich habe gute Erinnerungen an Interlagos. Mein erstes Rennen dort habe ich in einem Formel Renault 2000 gewonnen.“

Regeländerungen.

Einer für alle.

Die wichtigste Änderung im Hinblick auf die Saison 2007 betrifft die Reifen: Es gibt nur noch einen Hersteller, Bridgestone beliefert das gesamte Feld. Neuerungen erfährt auch der Freitag des Rennwochenendes. Drastische Einschränkungen gibt es bei den Testfahrten.

- Ab 2007 gibt es Einheitsreifen, die von Bridgestone zur Verfügung gestellt werden. Die Japaner werden bei jedem Grand Prix zwei Spezifikationen Bridgestone Potenza bereit halten, aus denen die Teams auswählen können. Jedem Fahrer stehen insgesamt 14 Sätze Trockenreifen (7 Satz pro Spezifikation) zur Verfügung. Maximal vier Sätze darf ein Pilot am ersten Trainingstag verwenden, die restlichen zehn am Samstag und Sonntag. Bei trockener Piste müssen im Rennen beide Spezifikationen verwendet werden. Bei nassen Bedingungen kann der Fahrer auf insgesamt sieben Sätze Regenreifen zurückgreifen (vier Sätze „wet weather tyres“ und drei Sätze „extreme weather tyres“).
- Am Freitag gibt es je ein freies Training von 90 Minuten am Morgen und am Nachmittag. Dabei dürfen die Teams maximal zwei Autos pro Einheit einsetzen. Diese können entweder von den zwei Stamm- oder von einem nominierten Testpiloten gefahren werden. Die Cockpit-Besetzung muss am Tag vor dem ersten Training bis 16.00 Uhr bekannt gegeben werden.
- Die Motoren müssen nach wie vor zwei Wochenenden durchstehen, doch gilt dies 2007 nur noch für den Samstag und den Sonntag. Der Freitag unterliegt dieser Regelung nicht mehr, sodass die Triebwerke vor dem Samstagstraining gewechselt werden können. Diese Änderungen verspricht mehr Action für die Fans am Freitag.
- Die Weiterentwicklung der Motoren ist stark eingeschränkt. Spätestens am 1. März 2007 müssen die Teams der FIA einen Homologationsmotor abgeben, basierend auf einem Triebwerk, das in der Saison 2006 zwei Rennen absolviert hat. Dieser Motor gilt als technische Basis für die Jahre 2007 bis 2010. Es dürfen dann nur noch Modifikationen im Motorumfeld, beispielsweise an den Ansaugtrichtern oder dem Abgastrakt, vorgenommen werden. Der gesamte Kurbel- und Ventiltrieb muss unverändert bleiben und dem Homologationsmotor entsprechen. Die Drehzahl ist auf 19000 U/min limitiert.

- Eine wichtige Änderung betrifft die Safety-Car-Phasen. Sobald das Safety Car auf die Strecke fährt, wird die Boxengasse geschlossen. Wenn alle Autos hinter dem Safety-Car aufgeschlossen haben, wird sie wieder geöffnet. Zudem müssen überrundete Piloten dann jene vor ihnen liegenden Fahrer überholen, die in der Führungsrunde sind. Sie überholen auch das Safety Car, fahren eine zusätzliche Runde und schliessen dann hinten am Feld wieder an. Für Piloten, die bereits hinten im Feld sind und keine führenden Fahrzeuge vor sich haben, gilt diese Regelung nicht. Sie verbleiben in ihrer Position. Das Safety Car wird mindestens so lange im Einsatz sein, bis dieser Vorgang vollständig abgeschlossen ist.
- Die Crash-Tests wurden weiter verschärft.
- Die Testfahrten wurden erheblich beschnitten. Ein Team darf nicht mehr als 30 000 Kilometer pro Jahr testen und erhält dafür maximal 300 Reifensätze. Die freien Trainings an Rennwochenenden zählen jedoch nicht dazu. Vor der Saison gibt es fünf definierte Tests zu je drei Tagen. Dabei dürfen beliebig viele Fahrzeuge eingesetzt werden. Zusätzlich hat jedes Team das Recht auf einen exklusiven Dreitagetest, beispielsweise für das Roll-out oder für Filmaufnahmen. Während der Saison beschränken sich die Tests auf acht Events zu je drei Tagen auf jeweils vorgegebenen Strecken mit nur einem Auto. Die Teams dürfen aber zwei Heimstrecken nominieren, auf denen sie zeitgleich zu den offiziellen Tests fahren können. Zudem besteht Anrecht auf maximal zwölf so genannte Straightline-Tests (Aerodynamik) sowie zwölf Shakedown zu je maximal 50 Kilometern pro Team.



3. Die Technik.

Das Chassis.

BMW Sauber F1.07 – aus einem Guss.

Beim F1.06, dem Erstlingswerk des BMW Sauber F1 Teams, musste damals alles sehr schnell gehen. Denn erst Ende Juni 2005 war die BMW Entscheidung gefallen, Mehrheitsanteile am Sauber-Team zu kaufen. Die längst in Entwicklung befindlichen Komponenten – Chassis, Motor und Getriebe – wurden zu einem Gesamtpaket zusammengefügt. Mit durchaus respektablem Erfolg, wie die Resultate der abgelaufenen Saison zeigen. Dennoch waren einige Kompromisse nicht zu vermeiden. Zu knapp war der Zeitrahmen.

Für den BMW Sauber F1.07 war die Ausgangslage anders. Mit dem Konzept wurde im April 2006 begonnen. Es entstand in enger Kooperation zwischen den Verantwortlichen für das Chassis in Hinwil und ihren Kollegen in München, die für den Antriebsstrang, also den Motor und das Getriebe, sowie die Elektronik verantwortlich zeichnen. Von Anfang an wurden Prioritäten festgelegt, sämtliche Aspekte mit einbezogen und so ein harmonisches Gesamtpaket geschaffen.

„Wir haben einerseits die Erfahrungen aus dem F1.06 einfließen lassen, uns aber gleichzeitig überlegt, welche neuen Anforderungen das 2007er Reglement stellt“, erklärt Willy Rampf, der Technische Direktor des BMW Sauber F1 Teams.

Die wichtigste Änderung bildet dabei zweifelsohne die Umstellung auf Einheitsreifen von Bridgestone, die gemäß Vorgabe durch die FIA weniger Haftung bieten sollen, um die Kurvengeschwindigkeiten zu reduzieren.

„Damit ist klar, dass die Fahrzeuge mehr rutschen werden. Also war es uns wichtig, ein Auto zu bauen, das gutmütig zu fahren ist und unseren Piloten das nötige Vertrauen gibt, um richtig zu attackieren“, erklärt Rampf und lässt sich ein wenig in die Karten schauen. „Es ist zudem damit zu rechnen, dass generell mit etwas mehr Abtrieb gefahren wird, um den Gripverlust teilweise zu kompensieren.“

Hohnsig.

Wichtig ist die Aerodynamik in der Formel 1 schon seit langem. Durch die Einführung der Einheitsreifen wird sich deren Bedeutung in der kommenden Saison jedoch noch weiter vergrößern. „Betrachtet man alle Komponenten, die Einfluss auf die Leistungsfähigkeit eines Formel-1-Autos haben, dann ist die Aerodynamik der mit Abstand wichtigste einzelne Faktor“, lässt Rampf keine Zweifel offen.

Genau deshalb hatte der Ausbau der Aerodynamik-Abteilung für die Verantwortlichen des BMW Sauber F1 Teams oberste Priorität. Schrittweise wurde die Nutzung des Windkanals in Hinwil zuerst von einer auf zwei und Ende Oktober 2006 gar auf drei Schichten rund um die Uhr ausgebaut. Das ist bei der Konkurrenz längst Standard. Eine wichtige Voraussetzung, um die ambitionierten Ziele zu erreichen.

Natürlich geht es wie in jedem Jahr darum, die aerodynamische Effizienz zu erhöhen. Aber fast genauso wichtig ist es diesmal, ein Paket zu entwickeln, das möglichst unempfindlich auf Kurvenfahrt reagiert.

Großen Einfluss darauf hat der Frontflügel, der den Luftstrom um die Vorderreifen maßgeblich bestimmt. Er wurde komplett neu entwickelt und harmonisiert optimal mit der ebenfalls völlig neuen Fahrzeughase, die kürzer und höher ausgefallen ist als die des Vorgängers. Dies reduziert naturgemäß deren Gewicht, stellt aber höhere Anforderungen an die Ingenieure bei der Erfüllung des FIA-Crashtests. Wichtigster Aspekt ist jedoch, dass sie viel Luft unter das Auto leitet und damit den Unterboden mit dem Diffusor optimal arbeiten lässt.

Neues Kühlkonzept.

Die Kühllufteinlässe sind im Vergleich zum Vorgänger etwas größer ausgefallen. Sie sind Teil des neuen Kühlkonzepts, das besser ins Gesamtpaket des Autos integriert und für einen größeren Luftdurchsatz ausgelegt ist. Die Luft wird harmonisch nach oben abgeleitet, was die aerodynamische Effizienz im Vergleich zum Vorgänger vor allem bei hohen Außentemperaturen verbessert. Dazu Rampf: „Wir haben uns in der Konzeptphase viel Zeit genommen, um hier eine optimale Lösung zu finden. Das ist auch deshalb wichtig, weil die Außentemperaturen gerade bei den ersten Rennen traditionell hoch sind. Das Kühlkonzept des F1.07 verspricht bei allen Bedingungen eine sehr gute Effizienz.“

Schlankeres Heck.

Bei der Gestaltung des Heckbereichs bauten die Designer auf den mit dem F1.06 gewonnenen Erkenntnissen auf, formten die Heckpartie jedoch nochmals schlanker und niedriger, um die Anströmung des Heckflügels weiter zu optimieren. Die Basis dazu bilden das kompakte Schnellschaltgetriebe sowie durchdacht platzierte Hydraulik-Elemente. Ebenfalls integriert sind die Auspuffrohre, deren Formgebung unter Leistungs- und Package-Gesichtspunkten entstand.

Völlig neu präsentiert sich die Partie unterhalb des Heckflügels. Aufgrund verschärfter Vorschriften für den Heckaufprall fiel das hintere Crash-Element insgesamt voluminöser aus und hat zudem eine andere Form. Wegen der tieferen Anordnung erforderte es eine völlig Neugestaltung des Diffusor-Mittelteils.

Eine Vorgabe im Pflichtenheft der Ingenieure war überdies die Gewichtsreduktion bei gleichzeitiger Beibehaltung der Steifigkeit. Dies betrifft sowohl das Monocoque, das stellenweise aus bis zu 60 Lagen Kohlefaser besteht, als auch die einzelnen Komponenten. „Viel Ballast zu verwenden ist stets ein Vorteil, in der jetzigen Situation jedoch ganz besonders wichtig, weil es eine hohe Flexibilität bei der Gewichtsverteilung gewährleistet. Das spielt bei der optimalen Nutzung des Reifenpotenzials eine entscheidende Rolle“, erläutert Rampf.

Neue Aufhängungen.

Völlig neu sind die Aufhängungen, die sich an der Vorderachse in erster Linie dem Diktat der Aerodynamik unterordnen. Durch die höher positionierte Nase laufen die Querlenker in einem markanten Winkel nach unten. Die Kinematik wurde im Hinblick auf die Bridgestone-Einheitsreifen modifiziert.

„Sehr wichtig war uns zudem ein gutes Feedback der Lenkung“, sagt Rampf. „Diesem Aspekt kommt angesichts der reduzierten Bodenhaftung eine noch größere Bedeutung zu. Weil die Autos mit den härteren Einheitsreifen zwangsläufig mehr rutschen werden, müssen die Piloten entsprechend mehr korrigieren. Deshalb ist ein gutes Feedback über die Lenkung ein Muss.“ Modifikationen erfuhr auch die Hinterachse mit dem Ziel, die Traktion weiter zu verbessern.

Mehr Komfort.

Komfort und Formel 1, das sind zwei Begriffe, die eigentlich nicht zusammenpassen. Dennoch wurde beim F1.07 auf gesteigerten Komfort Wert gelegt. Konkret bezieht sich das auf die Sitzposition der Piloten, insbesondere auf die von Robert Kubica. Mit seinen 184 cm Körpergröße passte er alles andere als bequem ins Vorjahresauto, dessen Cockpit eng geschnitten war. Dazu Rampf: „Der Spielraum hält sich zwar in Grenzen, aber wir haben die Möglichkeiten genutzt, um Robert im neuen Auto eine angenehme Sitzposition zu bieten.“

Fortschritt gab es auch im Bereich der Elektronik, die, ganz im Sinne der Integration, Steuerung von Chassis und Antriebsstrang kombiniert. Die Elektronik für Chassis, Motor und Getriebe sitzt neuerdings in einem einzigen Steuergerät, das mit einer günstigen Formgebung platzsparend im Cockpit untergebracht wurde.

„Wir haben in der ersten Saison eine solide Basis geschaffen. Die Zusammenarbeit der Kollegen in München und Hinwil ist inzwischen gut eingespielt, und die zusätzlichen Ressourcen tun ein Übriges dazu. Unser Ziel ist es nun, den Abstand auf die Spitze weiter zu verringern“, sagt Rampf und blickt optimistisch in die neue Saison.

BMW Sauber F1.07 – technische Daten.

Chassis:	Kohlefaser-Monocoque	
Radaufhängung:	Obere und untere Querlenker (vorne und hinten), innen liegende, über Druckstreben aktivierte Federn und Dämpfer (Sachs Race Engineering)	
Bremsen:	Sattel mit sechs Kolben (Brembo), Beläge und Scheiben aus Kohlefaser (Brembo, Carbone Industrie)	
Kraftübertragung:	7-Gang-Schnellschaltgetriebe, längs gerichtet, Kohlefaserkupplung (AP)	
Chassis-Elektronik:	BMW	
Lenkrad:	BMW Sauber F1 Team	
Reifen:	Bridgestone Potenza	
Räder:	OZ	
Abmessungen:	Länge	4 580 mm
	Breite	1 800 mm
	Höhe	1 000 mm
	Spurweite vorne	1 470 mm
	Spurweite hinten	1 410 mm
	Radstand	3 110 mm
Gewicht:	605 kg (inklusive Fahrer, Fahrzeug fahrfähig, Tank leer)	

Der Antrieb.

V8 Reloaded.

Nach dem fundamentalen Konzeptwechsel von V10- auf V8-Motoren zur Saison 2006 geht es jetzt um clevere Detaillösungen für die Formel-1-Motoren der Zukunft. 2006 wurde beschlossen, weite Teile der Motorenentwicklung einzufrieren bis nach der Saison 2010. Die Homologation der 2,4-Liter-V8-Motoren verlangt technische Überwachung und wurde in mehreren Schritten vollzogen.

Gegen Ende der Saison 2006 sammelten sich in der FIA-Dependance im britischen Chessington nach und nach die Formel-1-Motoren der Teams an. Jeder Hersteller musste ein Triebwerk abgeben, das zwei GP-Wochenenden durchgestanden hatte. Um auf Nummer Sicher zu gehen, ließ BMW den ersten P86 Motor bereits in Monza versiegeln. Parallel wurde unter Hochdruck weiterentwickelt. Die erledigte Pflicht bot noch etwas Spielraum für die Kür. Die beiden Motoren in den Fahrzeugen von Nick Heidfeld und Robert Kubica absolvierten die Abschlussrennen in Japan und Brasilien klaglos. Jener aus Kubicas Auto wurde der FIA nachgereicht. Deadline war der 22. Oktober – aber noch kein Grund für die Ingenieure, in Winterschlaf zu gehen.

Bis zum 15. Dezember 2006 konnte bei der FIA eine Liste von Änderungen eingebracht werden, die man am im Kern festgeschriebenen Motor bis zum 1. März 2007 ausführen möchte, um diesen an die Drehzahlbegrenzung von 19000 U/min anzupassen. Vereinfacht ausgedrückt, mussten Block und Kurbelwelle unangetastet bleiben. Am Zylinderkopf und Komponenten im Umfeld durfte weiter getüftelt werden. Lösungen für den Ansaug- und Abgastrakt, Schmier- und Kraftstoffversorgung, Kolben, Ventile und Lager konnten noch verfeinert werden. Außerdem waren Änderungen zulässig, die dem Zweck des Einbaus in die neuen Fahrzeuge dienen.

An die Stelle der bisherigen Motorelektronik tritt eine neue zentrale Steuerungseinheit für Motor, Getriebe und Chassis – die Neuentwicklung mit dem Kürzel RCC steht für Race Car Controller.

Die Tatsache, dass das Konzept des Motors unverändert bleiben muss, trägt der BMW Motor im Namen: Er heißt BMW P86/7 – und eben nicht P87.

Fixe Parameter für alle.

Bereits mit Einführung der V8-Motoren zur Saison 2006 waren wesentliche Konstruktionsparameter reglementiert worden: Neben dem Hubraum von 2400 ccm wurde für die V8-Motoren auch der Bankwinkel von 90 Grad vorgeschrieben. 95 Kilogramm Mindestgewicht wurden festgelegt – inklusive Ansaugtrakt einschließlich Luftfilter, Kraftstoffleitungen und Einspritzsystem, Zündspule, Sensoren und Kabelbaum, Lichtmaschine, Kühlmittel- und Ölpumpen. Aber ohne Befüllung, Auspuffkrümmer, Hitzeschilder, Öltanks, Batterien, Wärmetauscher und Hydraulikpumpe.

Die Schwerpunktlage des Triebwerks ist ebenfalls verbindlich vorgeschrieben: In der Höhe mindestens 165 Millimeter, gemessen wird von der Unterkante der Ölwanne. Auf der Längs- und Querachse des V8 muss der Schwerpunkt bis auf eine Abweichung von ± 50 Millimeter in der geometrischen Mitte des Motors liegen.

Die Zylinderbohrung wurde auf maximal 98 Millimeter limitiert, der Zylinderabstand auf 106,5 Millimeter ($\pm 0,2$ mm) fixiert. Die zentrale Achse der Kurbelwelle darf nicht weniger als 58 Millimeter über der Referenzlinie liegen.

Variable Ansaugsysteme zur Optimierung des Drehmomentverlaufs sind ebenfalls bereits seit 2006 verboten.

Die Spannungsversorgung der Motorelektrik und -elektronik ist auf maximal 17 Volt festgelegt. Die Kraftstoffpumpe muss mechanisch betrieben werden. Zur Betätigung des Drosselklappensystems darf nur ein Aktuator dienen. Mit Ausnahme der elektrischen Hilfspumpen im Benzintank müssen alle Nebenaggregate mechanisch und direkt über den Motor angetrieben werden.

Zudem wurde eine lange Liste exotischer Materialien ausgeschlossen. Seither beschränkt man sich auf konventionelle, im Reglement festgeschriebene Titan- und Aluminiumlegierungen.

Eine neue Einschränkung für die Jahre ab 2007 ist die Drehzahlbegrenzung auf maximal 19000 U/min.

V8-Entwicklung von November 2004 bis Februar 2007.

Die Konzeption des BMW V8-Motors reicht auf den November 2004 zurück. Im Mai 2005 knallten im Münchner Anton-Ditt-Bogen, in der BMW Formel-1-Motorenfabrik, die Sektkorken: Die erste Spezifikation des V8 hatte ihren ersten Prüfstandslauf absolviert. Am 13. Juli 2005 war eine weitere Spezifikation erstmals im Fahreinsatz. Mit einer wiederum weiterentwickelten Version waren die am 28. November 2005 die Wintertestfahrten in Barcelona aufgenommen worden. Die nächste Entwicklungsstufe wurde beim Roll-out des neuen Fahrzeugs am 17. Januar 2006 gezündet. Zum Saisonauftakt folgte der nächste Schritt, im Saisonverlauf weitere neue Spezifikationen. Die letzten mit Hinblick auf die anstehende Homologation.

Theissen fasst zusammen: „Ein Formel-1-Motor ist niemals fertig. Das ist etwa vergleichbar mit einem Gemälde, das dem Betrachter bereits vollendet erscheint. Aber der Künstler kann es noch im Detail verfeinern, weil er präzise weiß, wo er den Pinsel ansetzen muss. Ein einzelner Strich kann die gesamte Wirkung verändern. Darüber hinaus bedeutet die gestiegene Anzahl der Vorgaben keinen Stillstand der Entwicklungsarbeit, sondern eine Verlagerung. Die Formel 1 muss und wird Spitzentechnologie bleiben.“

Power auf die Dauer.

Die Anforderung an die Laufleistung der Formel-1-Motoren hat sich in der jüngeren Vergangenheit dramatisch verändert. 2002 war die letzte Saison, in der vor jedem Rennen frische Triebwerke in die Fahrzeuge eingebaut werden durften und im Qualifying auch mal besonders hochgezüchtete Motoren zum Einsatz kamen, mit denen man sich nicht auf die Renndistanz gewagt hätte.

2003 musste bereits das Qualifying mit dem Rennmotor bestritten werden. 2004 folgte die Ein-Wochenend-Regel und damit die Verdoppelung der Laufleistung. Seit 2005 müssen die Motoren – damals noch Dreiliter-V10 – zwei komplette GP-Wochenenden überstehen. Eine unerwünschte Nebenwirkung dieser Regelung war, dass die GP-Piloten ihre Triebwerke in den Freitagstrainings schonten und möglichst in der Garage blieben. Um dem Publikum wieder mehr Freude am Fahren zu bieten, wurde der Freitag für die Saison 2007 von der Motorenregelung ausgenommen.

So kann in den beiden jetzt 90 Minuten langen Sessions mehr gefahren werden. Erst ab Samstag müssen jene Motoren in den Autos arbeiten, die unter Überwachung der FIA zwei GP zu absolvieren haben.

Gestiegener Volllastanteil.

Aufgrund der geringeren Leistung der V8- gegenüber den früheren V10-Motoren wird mehr mit Vollgas gefahren. Der in den gefahrenen Rennen von BMW ermittelte durchschnittliche Volllastanteil betrug 2005 noch 56,67 Prozent, 2006 waren es 63,53 Prozent.

Training hinter verschlossenen Türen.

Ehe eine neue Spezifikation die Rennreife erhält, muss sie einen Dauerlauf auf den dynamischen Prüfständen absolvieren. Im Herbst 2005 hat BMW bei diesen Prüfanlagen, die sich mit ihrer gesamten Versorgung jeweils über mehrere Etagen erstrecken und ganze Hallen füllen, die jüngste Generation in Betrieb genommen. Geblieben ist die ultimative Anforderung für die Renntauglichkeit: 1500 Kilometer mit dem programmierten Streckenprofil von Monza. Kein GP-Kurs weist einen höheren Volllastanteil auf. Motoren, die für den Transport zum Austragungsort bestimmt sind, absolvieren auf den Prüfständen einen schonenderen Funktionscheck. Danach findet noch eine Qualitätskontrolle inklusive Ölprobenuntersuchung auf etwaige Metallrückstände im Spektrometer statt. Dann ist Dienstantritt.

Schneller Schalten.

Ein Teil des neuen Prüffeldes im Anton-Ditt-Bogen dient der mittlerweile in München angesiedelten Getriebeentwicklung und -erprobung. Die Anforderungen an ein Formel-1-Renngetriebe sind: maximale Steifigkeit bei geringem Gewicht und niedriger Schwerpunktlage, kompakte Bauweise und minimale Schaltzeiten. Der BMW Sauber F1.07 verfügt über ein Siebengang-Getriebe. Hierbei sind Haupt und Nebenwelle des Getriebes längs in Fahrzeugrichtung angeordnet. Das Schalten in den nächsthöheren Gang erfolgt ohne Zugkraftunterbrechung an der Hinterachse. Während des Schaltvorgangs eines herkömmlichen Formel-1-Getriebes wird die Zugkraft per Kupplung für ca. 50 Millisekunden unterbrochen. In anderen Worten: Das Fahrzeug besitzt in dieser Zeitspanne keinen Vortrieb, sondern es rollt.

Und zwar vor allem bei hohen Geschwindigkeiten gegen einen hohen Luftwiderstand. Praktisch wird es dadurch während einer Zugkraftunterbrechung mit einer Verzögerung von rund 1g abgebremst. Dies wiederum entspricht bei einem Pkw einem kräftigen Bremsvorgang.

Diese Zugkraftunterbrechungen bei jedem Hochschalten – beim Großen Preis von Monaco passiert dies über die Renndistanz rund 2000 Mal – summieren sich zu einem erheblichen Zeitnachteil bzw. zu mehreren hundert Metern bis Rennende. Mit dem neuen Schnellschaltgetriebe, kurz SSG, des BMW Sauber F1.07 entfallen die Zugkraftunterbrechungen komplett. Ein ausgeklügeltes Zusammenspiel aus elektronischen und mechanischen Komponenten macht es möglich.

Neben der Entwicklung findet auch der Bau des SSG in München statt. Die in diesem Getriebe extrem hoch belasteten Zahnräder werden zum Teil im BMW Werk Dingolfing gefertigt. Sie bestehen aus hochfestem Stahl. Das Getriebe-Gehäuse besteht aus Titan-Guss.

Drehmoment und Drehzahl des Motors zu wandeln, ist dabei nur eine Aufgabe des Getriebes. Außerdem muss es in der Lage sein, die Kräfte des Fahrwerks über den Motor an das Chassis weiterzugeben.

Auf der Rennstrecke für die Straße.

Synergien zwischen F1- und Serienentwicklung herzustellen, war für BMW die Grundvoraussetzung für den Wiedereinstieg zum Jahr 2000. Konsequenterweise wurde die Entwicklung des Formel-1-Antriebsstrangs und der Elektronik am Standort München integriert. Dabei spielt das BMW Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) eine Schlüsselrolle. Die F1-Fabrik wurde in weniger als einem Kilometer Entfernung von dieser Denkwerkstatt errichtet und mit ihr vernetzt. „Das FIZ repräsentiert die Zukunft von BMW“, erklärt Theissen, „dort arbeiten die fähigsten Ingenieure in modernsten Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen. Das FIZ verfügt über enorme Ressourcen, von denen wir unmittelbar profitieren. Umgekehrt stellt das F1-Engagement durch die extremen technischen Anforderungen und das geforderte Entwicklungstempo ein einzigartiges Versuchsfeld für unsere Techniker dar.“

BMW hat für den Antriebsstrang eine lückenlose Prozesskette im eigenen Haus realisiert – von der Konzeption über die Konstruktion, den Guss, die Teilefertigung, Aufbau und Versuchsphase bis hin zum Renneinsatz. Transportwege werden eingespart, Qualitätsrisiken minimiert. Das erworbene Know-how bleibt im Unternehmen, wo es der Serienentwicklung zugute kommt.

Gusstechnologien für die Formel 1 und für die Serie.

Die Leistungsfähigkeit und Standfestigkeit von Motorblock, Zylinderkopf und Getriebe hängt entscheidend von der Gussqualität ab. Fortschrittliche Gusstechnologien mit höchst genauer Prozessführung ermöglichen leichte Bauteile von hoher Steifigkeit. Um dies für Serienfahrzeuge zu gewährleisten, unterhält BMW eine Gießerei in Landshut. Bereits 2001 wurde ihr eine eigene F1-Gießerei angegliedert. Beide Abteilungen arbeiten unter einer gemeinsamen Führung. Das garantiert den permanenten Austausch. Mit dem gleichen Sandgussverfahren, mit dem der Formel-1-V8 entsteht, werden Ölwannen für die M-Modelle, die Sauganlage für den Achtzylinder-Dieselmotor sowie die Prototypen künftiger Motorgenerationen gegossen.

Fast zeitgleich mit der Inbetriebnahme der F1-Gießerei wurde nach demselben Modell eine F1-Teilefertigung an jene für Serienkomponenten angeschlossen. Dort fertigt das F1-Team unter anderem die Nockenwellen und die Kurbelwellen für die Formel 1.

Elektronik für den Rennsonntag und für den Alltag.

Mit der Rückendeckung der Elektronik-Experten des FIZ traute sich BMW schon zum F1-Comeback im Jahr 2000 auch die Entwicklung einer eigenen Formel-1-Motorsteuerung zu. Auf externe Rennsportspezialisten zurückzugreifen, wäre zwar einfacher gewesen, hätte aber das Wissen in München kaum gemehrt. Ingenieure, die sich sonst mit der Bordelektronik für die M-Modelle befassen, schufen auch das Motor-Management für die F1-Triebwerke. Ihr dabei erworbenes Wissen fließt zurück in die Serie. Längst verfügen Spitzenmodelle von BMW wie der 7er und die M-Serien über Mikroprozessor-Typen, die BMW in der Formel 1 eingesetzt und erprobt hat. Für den Internetzugang und das Navigationssystem der BMW 7er Reihe wurde Speichertechnologie verwendet, die sich zuvor in der F1 bewährt hatte.

Auch F1-Entwicklungen für die Überwachung der vielfältigen Funktionen des Fahrzeugs gewinnen an Bedeutung für Straßenfahrzeuge. Rechtzeitige Warnungen und automatisierte elektronische Eingriffe sind auch dort sicherheitsrelevant und bieten Schutz vor Schäden.

Die Anforderungen an das Motormanagement eines hoch drehenden Formel-1-Triebwerks, das zudem auch bei niedrigen Drehzahlen problemlos fahrbar sein muss, sind immens. In jeder Millisekunde müssen Zündzeitpunkt und Treibstoffzufuhr perfekt aufeinander abgestimmt sein, um optimale Effizienz zu erreichen – maximale Leistung bei minimalem Kraftstoffverbrauch. Verbrauchsoptimierung bringt sowohl bessere Rundenzeiten als auch größere Flexibilität in der Rennstrategie.

Im BMW M3, M5 und M6 hat sich eine weitere Elektronik- und Getriebeinnovation aus der Formel 1 bewährt: das „Sequenzielle M Getriebe – SMG mit DRIVELOGIC“. Das Antriebskonzept SMG bietet F1-Getriebetechnologie für den Alltag. Dabei werden die Gangwechsel elektrisch per Schaltwippe hinter dem Lenkrad ausgelöst. Wie in der Formel 1 ersetzt ein elektrohydraulisches System den mechanischen Kupplungs- und Schaltvorgang, und der SMG-Bediener darf beim Schalten ebenfalls auf dem Gas bleiben.

Materialforschung für die Zukunft.

So leicht wie möglich, so widerstandsfähig wie nötig – das ist auch unter dem enger gesteckten Reglement der Anspruch an F1-taugliche Materialien. Die Materialforschung des FIZ liefert wichtige Impulse für die BMW F1-Motoren- und Getriebeentwicklung. Häufig dient die Luft- und Raumfahrttechnik als Ausgangsbasis. Einige viel versprechende Entwicklungen, die aus Kostengründen noch nicht für Großserien in Betracht kommen, haben im F1-Projekt bereits Verwendung gefunden. Diese Einsatzmöglichkeit neuer Technologien hilft den Ingenieuren, sie zur Serienreife weiterzuentwickeln.

Rapid Prototyping – Modelle auf die Schnelle.

Eine neue Idee, die Konzeptionsphase, der Konstruktionsvorgang, die Produktion notwendiger Werkzeuge, die Fertigung des neuen Teils, die Erprobungsphase – das ist der kosten- und zeitintensive Vorgang für Neuerungen. Weil in der Formel 1 extrem kurze Reaktionszeiten für

Fortschritt und Problembewältigung gefordert sind und die Anzahl der konstruktiven Veränderungen während einer einzigen Saison bislang so hoch war wie die für die gesamte BMW Palette an Serienmotoren, sucht man nach Abkürzungen. Hier kann die BMW Formel-1-Mannschaft auf die FIZ-Abteilung Rapid Prototyping/Tooling Technology zugreifen. Sobald die benötigten Teile auf einem CAD-System konstruiert wurden, produzieren ebenfalls von Computern gesteuerte Maschinen mittels Laserstrahlen oder dreidimensionaler Drucktechnik maßgetreue Modelle aus Harz, Kunststoffpulver, Acrylat, Wachs oder Metall. Damit können kurzfristig Einbausituationen und Wechselwirkungen simuliert werden, um vor dem endgültigen Herstellungsprozess noch Modifikationen vornehmen zu können.

BMW P86/7 – technische Daten.

Bauart:	8-Zylinder-V-Saugmotor
Bankwinkel:	90 Grad
Hubraum:	2 400 ccm
Ventile:	vier pro Zylinder
Ventiltrieb:	pneumatisch
Motorblock:	Aluminium
Zylinderkopf:	Aluminium
Kurbelwelle:	Stahl
Ölsystem:	Trockensumpfschmierung
Motorsteuerung:	BMW
Zündkerzen:	NGK
Kolben:	Aluminium
Pleuelstangen:	Titan
Maße:	Länge 518 mm Breite 555 mm Höhe: 595 mm (insgesamt)
Gewicht:	95 kg

Zahlen und Fakten.

- Der Formel-1-Kalender 2007 sieht 17 Grands Prix vor. Diese Anzahl Rennen gab es zuletzt 2002. Rekord war die Saison 2005 mit 19 GP.
- Erstmals seit 1975 hat keine Nation zwei GP erhalten.
- An einem Grand-Prix-Wochenende ist das Einsatzteam inklusive Logistik, Marketing, Presse und Catering rund 80 Personen stark.
- Bei der Bekanntgabe der Übernahme im Sommer 2005 war die Belegschaft in Hinwil 275 Mitarbeiter stark. Ende 2006 waren es bereits 400, Ende 2007 sollen es 430 sein. Die Belegschaft in München liegt unverändert bei knapp 300 Mitarbeitern.
- Zu den außereuropäischen Grands Prix bringt das Team rund 32 Tonnen Luftfracht auf den Weg. Dazu gehören vier Chassis (drei plus Ersatz), sechs Motoren, drei bis fünf Satz Ersatzteile, Felgen, Werkzeug, Rechner, Funkgeräte, Kopfhörer sowie die Boxenausstattung. Gepackt wird auf drei Zehnfußpaletten und in vier so genannte Iglus, das sind riesige Frachtboxen.
- Der Fuhrpark bei den Europa-Grand-Prix umfasst fünf Lkw aus Hinwil und einen Motorentruck aus München.
- Sieben Lkw transportieren die Hospitality des Teams, vier von ihnen sind immanenter Bestandteil der pfiffigen Konstruktion.
- In der Hospitality sind 37 Plasmabildschirme in Betrieb. 40 Kilometer Kabel sorgen für die Strom- und Netzwerkversorgung. Zwölf Mann bauen die Hospitality innerhalb von 36 Stunden auf.
- Durchschnittlich wurden 2006 pro GP Wochenende in der Hospitality unter anderem 120 Kilogramm Fleisch, 70 Kilogramm Fisch, 60 Kilogramm Pasta und 1600 Brötchen verzehrt.

- Pro GP-Wochenende verbraucht ein Team bis zu 1200 Liter Benzin, zwischen 60 und 80 Liter Motoröl sowie bis zu 30 Liter Getriebeöl.
- Ein Formel-1-Fahrer verliert pro Grand Prix durchschnittlich zwei Kilogramm Gewicht.
- Die Cockpittertemperatur beträgt durchschnittlich 50 °C.
- Das Lenkrad ist Computer und Schaltzentrale. Auf dem Display können die Piloten mindestens 15 Funktionen überwachen. Darunter auch Basisinformationen wie eingelegter Gang, Drehzahl, Kraftstoffvorrat oder Temperaturen. Hinter dem Lenkrad sitzt die Schaltwippe. Auf dem Lenkrad befinden sich unter anderem die Knöpfe für den Boxenfunk, die Trinkflasche sowie die Programmauswahl für das Motormanagement und die Differenzialeinstellungen.
- Ein moderner Formel-1-Helm besteht aus Karbon und darf laut Reglement nicht mehr als 1800 Gramm wiegen.
- Um einen Formel-1-Fahrersitz anzufertigen, wird zunächst mit PU-Kugeln eine Form geschäumt, in der der Fahrer Platz nimmt. Der Abdruck wird gescannt, danach wird aus Carbon eine entsprechende Sitzschale geformt und schließlich überzogen. Die Fertigung dauert durchschnittlich etwa 20 Arbeitsstunden, der Sitz wiegt rund 3000 Gramm.
- Der F1.06 beschleunigte in ca. 2,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h und in ca. 5,5 Sekunden von 0 auf 200 km/h.
- Bei einer Vollbremsung aus 200 km/h benötigte der BMW Sauber F1.06 55 Meter bis zum Stillstand.
- Bei extremen Bremsmanövern und in schnellen Kurven wirken bis zu 5g auf die Piloten.

- Das schützende Monocoque ist stellenweise bis zu 60 Lagen Kohlefaser stark. Eine einzelne Kohlefaser ist rund sechs Mikrometer stark. Der Backvorgang im Autoclaven wird beim Monocoque drei bis vier Mal wiederholt.
- Karbon-Bremsscheiben und -Beläge benötigen eine Betriebstemperatur von mindestens 550–650 °C. Sie erhitzen sich beim Bremsen auf über 1000 °C.
- Formel-1-Reifen dürfen bis zu 130 °C heiß werden. Jenseits dieses Wertes steigt das Risiko der Blasenbildung.
- Mindestens acht Arbeitsstunden benötigt das Team nach einem Rennen zum Zerlegen eines Fahrzeugs, für die Überprüfung bzw. den Austausch einzelner Komponenten und den erneuten Zusammenbau.
- Der Zusammenbau des BMW Motors erfordert rund 120 Arbeitsstunden.
- Knapp 200 Exemplare des BMW Formel-1-Motors werden für Prüfstandsversuche, Test- und Renneinsätze gebaut.
- Der BMW P86/7 Motor besteht aus rund 1100 verschiedenen Einzelteilen. Insgesamt sind es rund 5000 Teile.
- Der P86/7 wurde im Rahmen der erlaubten Änderungen aus dem homologierten P86 Motor auf die im Reglement festgelegten 19000 U/min ausgelegt.
- Die maximale Kolbenbeschleunigung des BMW P86/7 beträgt das 10000-fache der Erdbeschleunigung. Die Kolbengeschwindigkeit liegt in der Spitze bei 40 Metern pro Sekunde – von null auf 100 km/h in 0,3 Tausendstelsekunden. Dabei wirkt eine Kraft von fast drei Tonnen auf das Pleuel. Die mittlere Kolbengeschwindigkeit beträgt ca. 26 Meter pro Sekunde.
- Am Auspuff werden bis zu 950 Grad Hitze erreicht, im Pneumatiksystem steigt die maximale Lufttemperatur auf 250 Grad.

- Bei einer durchschnittlichen Renndistanz von 300 Kilometern erfährt der BMW V8-Motor pro Grand Prix rund sechseinhalb Millionen Zündungen.
- Wenn das Auto im Training oder Qualifying zur Box zurückkehrt, werden Ölproben entnommen und in der Box einer Spektrometeruntersuchung unterzogen. Die metallischen Spuren im Öl liefern wichtige Informationen über den Motorzustand.
- 22281 Rennkilometer legte das BMW Sauber F1 Team 2006 zurück.
- 43659 Testkilometer sammelten sich von Januar bis Saisonende an.
- In der Debütsaison fuhr 15 Mal ein Fahrzeug des Teams in die Punkte, zwei Mal wurde ein Podiumsplatz erzielt (Heidfeld wurde Dritter in Budapest, Kubica kam in Monza als Dritter ins Ziel).
- 19 Mal schaffte es ein BMW Sauber F1 Team Pilot ins Top-Ten-Qualifying.



4. Die Fahrer.

Nick Heidfeld.

Der Teufel trägt Prada.

Wenn Nick Heidfeld es richtig krachen lässt, reiben sich die Leute die Augen. Rund 20 Sekunden lang ist die im Internet abrufbare Sequenz, Ausschnitt aus einer Fernsehübertragung, die ihn beim Abhotten zeigt. Der Tanzteufel hat sich nicht um die laufende Kamera geschert. Er tanzt sein Ding. Er lebt sein Ding. Konventionen sind seine Sache nicht. Er steht auf schräge Outfits. Er trägt sie bloß nicht im Fahrerlager. Dort ist das einzige verräterische Accessoir, das nicht zur schlichten weiß-blauen Teamuniform gehört, meist eine riesige Prada-Sonnenbrille. Die muss runter, wenn Fernsehinterviews gegeben werden, und das ist okay für den Mönchengladbacher.

Er ist kein Selbstdarsteller. Ja, er lebt mit seiner langjährigen Freundin Patricia in wilder Ehe. Ja, das gemeinsame Töchterchen Juni hat einen ungewöhnlichen Namen. Ja, er genießt die Formel-1-Reisen und nutzt sie zum Einkauf von eigenwilliger Kunst und stöbert die besten Restaurants auf. Ja, er isst auch am Abend vor einem Rennen Gänseleber, weil er ihr nicht widerstehen mag und macht Sonntag nach getaner Arbeit mit seinem Chef und Kollegen auf einer Party richtig einen drauf. Das ist alles seins. Für das BMW Sauber F1 Team aber ist er Vollprofi. Er ist topfit, er ist verlässlich. Er setzt seinen Willen durch. Er übt unbequeme Kritik, bis er zufrieden ist. Er brütet bis in die Puppen mit den Ingenieuren, er lässt nichts unversucht.

Von der Pike auf gelernt.

Am 10. Mai 2007 wird der Rennfahrer mit der Jockey-Figur 30 Jahre alt. Er war noch nicht einmal fünf, als er mit seinen Brüdern Sven und Tim um die Wette Motocross fuhr. Die Eltern, Angelika und Wolfgang, lebten mit ihren Söhnen ein schnelles und spaßiges Leben. „Ich hatte eine wunderbare Kindheit“, sagt „Quick-Nick“, der auch heute noch gern seine Eltern und Geschwister mit zur Rennstrecke nimmt. Auch die Großmutter ist schon mal dabei. Nick ist der Kleinste in der Familie Heidfeld – 1,65 Meter. „Wenn ich mich selbst gebaut hätte, hätte ich mich ein bisschen größer gemacht“, gibt er zu, „aber im Rennsport war es immer von Vorteil, klein zu sein.“ Fast immer.

Es war eine Durststrecke, bis er die vorgeschriebene Zentimeterzahl erreicht hatte, um Leihkarts fahren zu dürfen. „An den Bahnen gab es Stangen: Wer darunter durchlaufen konnte, durfte nicht fahren.“ Als es endlich so weit war, hängte er auf der Kartbahn des Nürburgrings gleich seinen Vater ab. Als Achtjähriger bekam er sein erstes eigenes Kart. Clubmeisterschaften in Kerpen-Manheim, Rennen auf nationaler Ebene, Teilnahmen an EM- und WM-Läufen folgten.

Heidfelds Einstieg in den Formelsport war schnell von Erfolg gekrönt. Als 17-Jähriger gewann er die Deutsche Formel Ford 1600-Meisterschaft mit acht Siegen in neun Rennen. Ein Jahr später holte er den Titel in der Formel Ford 1800. 1996 war er als 19-Jähriger der Jüngste im Feld der Deutschen Formel 3. Es wurde ein starker Einstieg: drei Siege und Rang drei im Gesamtklassement. Außerdem holte er sich die Poleposition und einen Laufsieg beim Formel-3-Weltfinale auf dem abenteuerlichen Stadtkurs von Macau sowie Platz drei beim europäischen Kräftenessen der Formel 3 in Zandvoort.

Druck gehört dazu.

1997 machte Heidfeld die erste Bekanntschaft mit dem Druck der Öffentlichkeit. Die erste Formel-1-Testfahrt mit Mercedes weckte Medieninteresse, er wurde schon vor Saisonbeginn als kommender Formel-3-Meister gehandelt. Heidfeld wurde unbeirrt und mit fünf Siegen Meister. Mit seinem Sieg beim Formel-3-Grand-Prix in Monaco setzte er noch einen drauf. 1998 und 1999 verfolgte er seinen Weg in der Internationalen Formel 3000 weiter. Drei Siege und Zweiter der Meisterschaft im ersten Jahr, im zweiten Jahr dominierte er und erreichte mit vier Siegen den Titel. Parallel testete er Formel 1.

Als im vergangenen Jahr, 2006, in Kubica und Vettel zwei Youngster im BMW Sauber F1 Team auftauchten und Heidfeld gebetsmühlenartig gefragt wurde, ob er sich jetzt unter Druck fühle, antwortete er erstaunt: „Wieso jetzt erst? Druck war immer da. Ich musste schließlich auch gegen Teamkollegen wie Kimi Räikkönen bestehen – und habe sie geschlagen.“

Das war 2001. In seinem ersten Jahr bei Sauber. Seine Debütsaison 2000 war indes enttäuschend verlaufen. Er hatte einen Platz im ebenso neuen wie chancenlosen Team von Alain Prost gefunden. Die Mannschaft holte keinen einzigen WM-Punkt, die Ausfälle waren zahlreich.

Für Sauber erzielte er 2001 in Brasilien seinen ersten Podiumsplatz. Drei Jahre fuhr er für den damals rein schweizerischen Rennstall. „Eine schöne Zeit“, sagt Heidfeld, „ich habe mich sehr wohl gefühlt.“ In dieser Zeit tauschte er seine monegasische Wohnung gegen ein Haus in Stäfa in der Schweiz. „Erbaut Mitte des 19. Jahrhunderts und restauriert mit traditioneller Handwerkskunst“, erzählt er. Sich deswegen ein Hirschgeweih über dem Kamin vorzustellen, wäre falsch. Gemälde von Patricia, andere Kunstobjekte und modernes Interieur bilden Kontraste. Ein Fitnessstudio gibt es auch. Für Outdoor-Sportarten ist die Gegend ohnehin ideal. Ob Rad fahren oder Wassersport auf dem Zürichsee, Tennis oder Golf. Heidfeld liebt die Abwechslung, er hat sich keiner Einzelsportart verschrieben. Und wenn sich in Herbst und Winter der Nebel über den See senkt, dann ist er froh, dass er in nur 15 Fahrminuten die Lichter der Großstadt Zürich um sich haben kann.

Immerhin konnte er seit 2005 Winter verbringen, vor deren Beginn er bereits wusste, wie es beruflich im Folgejahr weitergeht. Das war nicht immer so. Als Ende 2003 sein Vertrag bei Sauber nicht verlängert wurde, fand er erst spät noch einen Platz bei Jordan. Einen Winter später musste er sich seinen Platz im BMW WilliamsF1 Team in einem monatelangen Wett-Testen mit Antonio Pizzonia verdienen. Teamchef Frank Williams teilte Heidfeld seinen für ihn positiven Entscheid erst anlässlich der Präsentation im Januar mit.

2005 profilierte sich Heidfeld durch starke Rennen, couragierte Überholmanöver, eine Poleposition, drei Podiumsplätze und analytische Arbeit mit den Ingenieuren. Ein Testunfall wegen einer gebrochenen Radaufhängung in Monza im August und ein folgender Fahrradunfall läuteten zwar das vorzeitige Saisonende für ihn ein, aber für Mario Theissen war er bereits Wunschkilot für das neue BMW Sauber F1 Team geworden. „An diesem Projekt hänge ich mit Herzblut“, sagt Heidfeld. „Wir haben 2006, in unserem ersten Jahr, von Rennen zu Rennen Fortschritte gemacht, obwohl parallel die Aufbauarbeit mit der Erweiterung des Teams lief. In dem Tempo müssen wir weiterarbeiten. Es gibt noch viel zu verbessern.“ Seine Ziele sind heute noch dieselben wie in der Formel Ford vor zehn Jahren: Er will Siege und den Titel. Nur die Sonnenbrille wird bald einem trendigeren Modell weichen.

Interview.

Fragen an Nick Heidfeld:

Was bedeuten Ihnen Ihre Fans?

Eine Menge! Ich glaube, unser Fanclub ist einer der besten. Die Stimmung ist gut. Ich stehe dabei nicht so extrem im Mittelpunkt, wie man sich das vielleicht vorstellt. Natürlich geht es um mich, aber es geht auch darum, gemeinsam Spaß zu haben. Die Atmosphäre ist locker. Wir gehen Kart fahren und feiern zusammen. An den Strecken treffe ich natürlich bei Rennen in Deutschland auf die meisten Fans. Das genieße ich sehr, das ist eine tolle Unterstützung. Insofern finde ich es schade, dass wir zukünftig nur noch einen Grand Prix in Deutschland haben werden. Aber man muss auch sehen: Es war grandios, dass wir so lange zwei hatten. Fans im Ausland sind immer ein interessanter Spiegel der Mentalität und Landeskultur. Asiaten zum Beispiel sind schüchtern, solange sie alleine sind. In der Gruppe, das gilt ab zwei oder drei Personen, überrennen sie einen. Dann bricht ruckzuck Chaos aus, das kann sehr lustig sein.

Ihre Freundin Patricia war 2006 weniger häufig bei den Rennen.

Fehlt Ihnen diese Begleitung?

Auf jeden Fall. Ich habe meine Familie und speziell Patricia immer gerne um mich. Tagsüber hat man zwar keine Zeit, aber abends schon, und dann kommt man auch mal auf andere Gedanken, spricht über andere Themen. Das ist wichtig. Seit wir die kleine Juni haben, sie wird im Juli 2007 zwei Jahre alt, gehen deren Bedürfnisse aber vor. Man kann ein Baby nicht ständig um die Welt fliegen, und im Fahrerlager wäre sie sowieso fehl am Platze. Wenn Patricia und Juni mitkommen, dann ist meistens auch die Oma dabei, die mit Juni im Hotel bleiben kann.

Rufen Sie nach jedem Training zu Hause an und rapportieren?

Nein. Nur, wenn ich einen Unfall hatte, melde ich mich sofort, damit sich keiner Sorgen macht. Aber ich langweile Patricia nicht damit, welcher Heckflügel in welcher Kurve besser war. Wir telefonieren viel, aber dann sprechen wir über andere Dinge und über Juni. Super ist Video-Telefonie: So habe ich die ersten Schritte meiner Tochter live sehen können, obwohl ich nicht zu Hause war.

**Die Formel 1 hat sich seit Ihrem Einstieg im Jahr 2000 verändert.
Haben Sie sich mitverändert – der Fahrstil, der Zugang?**

Technische Veränderungen oder Änderungen im Reglement haben Einfluss auf die Fahrweise. Mit den leistungsschwächeren V8-Motoren muss man beispielsweise etwas anders durch die Kurven fahren als früher mit den V10. Dass die Motoren länger halten müssen, führt dazu, dass man zeitweise mit reduzierter Drehzahl fährt. Grundsätzlich verfeinert sich der Fahrstil mit den Jahren. Im Kart galt ich noch als Materialmörder. Aber schon zu Formel-Ford-Zeiten war ich einer, der sehr schonend mit dem Material und den Reifen umgegangen ist. Das ist heute noch so. Meine generelle Einstellung zur Formel 1 ist sicher etwas cooler geworden. Die anfängliche Ehrfurcht ist Routine gewichen. Was sich auch im Laufe der Jahre verändert hat, ist, dass ich abends nicht mehr ganz so lange im Fahrerlager bleibe. Ich bin zwar immer noch einer der letzten Fahrer, der geht, aber früher habe ich oft bis Mitternacht über Daten gebrütet. Dann sieht man irgendwann den Wald vor lauter Bäumen nicht mehr, und der Schlaf kommt zu kurz.

Was bedeutet Sicherheit für Sie?

Privat bedeutet Sicherheit für mich, eine gesunde Familie zu haben und auch ein gewisses Geld, das einen ruhig schlafen lässt. Absolute Sicherheit gibt es im Privaten ebensowenig wie im Rennsport. Die Autos und die Rennstrecken sind im Laufe der Jahre erheblich sicherer geworden, aber ein Risiko bleibt immer. Wenn sich Räder berühren oder die Sicht bei Regenrennen schlecht ist, dann wird es gefährlich. Jeder muss für sich entscheiden, ob er diese Risiken eingeht oder nicht. Für mich lautet die Antwort ganz klar: ja.

Lebenslauf.

Nick Heidfeld.

Geburtstag/-ort:	10. Mai 1977/Mönchengladbach (DEU)
Nationalität:	Deutscher
Wohnort:	Stäfa, Schweiz
Website:	www.nickheidfeld.de
Familienstand:	Lebensgefährtin Patricia, Tochter Juni
Größe:	1,65 m
Gewicht:	61 kg
Hobbys:	Sport, Essen
Lieblingsessen:	Foie gras
Lieblingsgetränk:	frischer Orangensaft, Virgin Pinacolada, Testarossa
Liebblingsrennstrecke:	Suzuka und Macau
Erstes Rennen:	1986, Kartbahn Kerpen-Manheim
Erster Sieg:	1987, Kartbahn Kerpen-Manheim

Karriere-Highlights.

1988–1993	Karterfolge, erst auf nationaler Ebene, dann EM- und WM-Qualifikationen.
1994	1. Platz Deutsche Formel Ford 1600 Meisterschaft, acht Siege in neun Rennen.
1995	1. Platz Internationale Deutsche Formel Ford 1800 Meisterschaft, vier Siege.
1996	3. Platz Deutsche Formel-3-Meisterschaft, drei Siege; Poleposition und Laufsieg beim Formel-3-Weltfinale in Macau; 3. Platz Formel-3-Masters in Zandvoort.
1997	1. Platz Deutsche Formel-3-Meisterschaft, fünf Siege; 1. Platz Formel-3-Grand-Prix Monaco. Formel-1-Test (McLaren-Mercedes).

1998	2. Platz Europäische Formel-3000-Meisterschaft, drei Siege; Formel-1-Testfahrer (McLaren-Mercedes).
1999	1. Platz Europäische Formel-3000-Meisterschaft, vier Siege. Formel-1-Testfahrer (McLaren-Mercedes).
2000	Formel-1-Weltmeisterschaft (Prost Peugeot), keine Punkte.
2001	8. Platz Formel-1-Weltmeisterschaft (Sauber Petronas).
2002	10. Platz Formel-1-Weltmeisterschaft (Sauber Petronas).
2003	14. Platz Formel-1-Weltmeisterschaft (Sauber Petronas).
2004	18. Platz Formel-1-Weltmeisterschaft (Jordan Ford).
2005	11. Platz Formel-1-Weltmeisterschaft (BMW WilliamsF1 Team).
2006	9. Platz Formel-1-Weltmeisterschaft (BMW Sauber F1 Team).

Formel-1-Statistik vor 2007.

Erster Grand Prix	GP Australien, Melbourne, 2000
GP gestartet	117
Davon Disqualifikationen	1 (GP Europa 2000)
Polepositions	1 GP Europa 2005
Siege	–
Podiumsplatzierungen	5 3. Platz GP Brasilien 2001 3. Platz GP Malaysia 2005 2. Platz GP Monaco 2005 2. Platz GP Europa 2005 3. Platz GP Ungarn 2006
WM-Punkte	79 2001: 12 2002: 7 2003: 6 2004: 3 2005: 28 2006: 23
Schnellste Runden	–

Robert Kubica.

Der Selfmademan.

Robert Kubica ist erst 22 Jahre alt, blickt aber auf bereits 18 Jahre Rennsporterfahrung zurück. Vier Lenze zählte er, als er im Schaufenster eines Kaufhauses in seiner Heimatstadt Krakau ein kleines Offroad-Gefährt sah. Er bettelte so lange, bis seine Mutter Anna nachgab. Hartnäckigkeit ist typisch für Robert.

Vater Artur markierte auf einem Parkplatz einen Parcours aus Plastikflaschen, auf dem Klein-Robert seine Runden drehte. Das Gefährt hatte vier PS, und weil nur eines der beiden Hinterräder angetrieben war, verhielt es sich in Linkskurven anders als in Rechtskurven. Der Vater registrierte, wie schnell sich der Kleine auf diese Eigenart einstellen konnte. Tagelang drehte er seine Runden. Bald hielt das Vier-PS-Vehikel seinem Können nicht mehr stand.

Der Papa kaufte ihm einen kleinen Modell-Porsche mit Hinterradantrieb, der es auf bis zu 80 km/h brachte. Nicht ganz ohne für einen Knirps, aber für diesen Fünfjährigen ein Kinderspiel. Allerdings fuhr der Filius so quer, dass die Lebensdauer der Hinterreifen zum finanziellen Problem wurde. Vater Artur verkaufte den Porsche und erstand ein Kart. Doch für die Teilnahme an offiziellen Kart-Rennen gilt in Polen ein Mindestalter von zehn Jahren. Vater und Sohn fuhren ein bis zwei Mal pro Woche zur nächstgelegenen Kart-Bahn. Nächstgelegen bedeutete eine Entfernung von 150 Kilometern. Mit zehn Jahren wurde Robert für die polnische Kart-Meisterschaft zugelassen. Er holte in drei Jahren sechs Titel in zwei Kategorien.

Alles oder nichts.

Die Kubicas standen am Scheideweg. In Polen hatte Robert alles gewonnen, aber das brachte ihn nicht weiter. Der Vater entschied sich für ein hohes Risiko und nahm einen Bankkredit auf, um seinem Sohn eine Karriere in der hart umkämpften italienischen Meisterschaft zu ermöglichen.

Während die Konkurrenz in perfekt eingerichteten Trucks anreiste, zurrten die Kubicas das Kart aufs Pkw-Dach. Der BMW war Vaters Stolz. Mit ein paar Ersatzteilen im Kofferraum traten Vater und Sohn die rund 1500 Kilometer

lange Reise zum ersten Rennen an. Die Erfolge waren durchschlagend, aber das Geld nach wenigen Rennen aufgebraucht. Robert erhielt einen rettenden Vertrag beim Kart-Hersteller CRG. Im Alter von 13 Jahren zog er nach Italien in ein Zimmer bei seinem Arbeitgeber. Sein Leben drehte sich jetzt um Rundenzeiten, und er lernte Italienisch. Noch im gleichen Jahr, 1998, gewann er als erster Ausländer die italienische Kart-Meisterschaft. Die EM schloss er als Zweiter ab. Obendrein gewann er den prestigeträchtigen Monaco Kart Cup. Ein Jahr später wiederholte er seinen Sieg in der italienischen Meisterschaft, fügte den Titel in Deutschland hinzu, gewann erneut den Monaco Kart Cup, das Elf Master sowie die angesehene Margutti Trophy.

Nach einem weiteren Jahr im Kartsport nahm ihn Fahrermanager Daniele Morelli unter Vertrag und ermöglichte ihm einen Test in einer Formel Renault 2000. Morelli war es auch, der die Sponsoren für eine Saison in der italienischen Formel Renault an Land holte. Im ersten Jahr gelang Kubica eine Poleposition, und er fand Aufnahme ins Förderprogramm von Renault.

Mit Links zum Sieg.

2003 war es Zeit für den nächsten Schritt. Kubica testete im Winter einen Formel 3, doch sein Aufstieg erhielt einen jähen Dämpfer: Kurz vor Saisonstart wurde er als Beifahrer in einen Straßenunfall verwickelt und zog sich dabei komplizierte Brüche am rechten Arm zu. Die Ärzte sagten ihm eine Rekonvaleszenz von bis zu sechs Monaten voraus. „Das Schlimmste daran war, dass ich nicht wusste, ob diese Verletzung negative Auswirkungen auf meine weitere Karriere haben würde“, beschreibt der Pole seine Ängste.

Gut fünf Wochen nach dem Unfall saß Kubica wieder im Rennauto, beim Lauf zur Formel 3 Euro Serie am Norisring. Seine rechte Hand wurde durch eine Kunststoffmanschette geschützt und sein Arm von 18 Titanschrauben gehalten. Er gewann das Rennen trotzdem. Was für ein Einstand!

Bei Wintertestfahrten beeindruckte Kubica das Team Epsilon Euskadi nachhaltig und wurde für die World Series by Renault 2005 unter Vertrag genommen. Dort gewann er vier Rennen und stand bereits drei Läufe vor Schluss als Champion fest. Ein wichtiger Erfolg, denn die Belohnung für den Sieger war ein Test in einem Renault Formel 1, der Anfang Dezember 2005 in

Jerez stattfand. Kubica konnte zwar nur rund drei Stunden fahren, hinterließ aber beeindruckende Rundenzeiten. Drei Wochen später verpflichtete ihn BMW Motorsport Direktor Mario Theissen, der Kubicas erfolgreichen Einsatz beim F3-Grand-Prix in Macau im November persönlich verfolgt hatte, als Test- und Ersatzfahrer des BMW Sauber F1 Teams, ohne ihn getestet zu haben. Zweifelsohne ein gewisses Risiko, aber im Januar bereits abgehakt. Kubica fuhr gute Rundenzeiten, zeigte Konstanz und ein verblüffend gutes technisches Feedback. Der gerade 21-jährige Pole verrichtete seine Arbeit mit einer Selbstverständlichkeit, als hätte er nie etwas anderes gemacht.

Einfach raus und volle Pulle.

Bei seinem ersten Einsatz als Freitagsfahrer beim Saisonauftakt in Bahrain, einer für ihn neuen Strecke, erschien sein Name nach wenigen Runden zuoberst auf der Zeitenliste. „Ich schaue mir Onboard-Bilder an und gehe die Strecke zu Fuß ab, um zu sehen, wo es Bodenwellen gibt. Das ist alles“, spielt er seine Qualität herunter. Während er selbst seinen F1-Einstieg gelassen nahm, brach in Polen die Kubica-Mania aus. Über Nacht wurde er zum Superstar und zum beliebten Sujet für Titelbilder. Mit dem GP Ungarn verschärfte sich die Situation: Kubica wurde zum Einsatzfahrer befördert.

Ein schwierigeres Rennen hätte man sich für ein Debüt kaum aussuchen können. Trotz chaotischer Wetterbedingungen fuhr Kubica als Siebter ins Ziel. Ein technisches Missgeschick war Schuld daran, dass ihm seine ersten WM-Punkte verwehrt blieben. Die holte er zwei Grands Prix später in Monza – und zwar gleich mit einem Podiumsplatz. Dass sich an diesem Tag, an dem Michael Schumacher seinen Rücktritt verkündete, alles um den siebenmaligen Weltmeister drehte, war Kubica nicht unangenehm: „Dann stehe ich weniger im Mittelpunkt. Wichtig ist meine Leistung und nicht der Rummel um meine Person.“ Auch das ist typisch für ihn.

Kubica ist ein Typ mit Bodenhaftung. Seine Jugendjahre in Italien und die Rückschläge in seiner Karriere haben ihn geprägt. Er kann sehr gut unterscheiden zwischen wichtig und unwichtig, und er hat nicht vergessen, wer ihn unterstützt hat. Neben Rennen, Tests und Sponsorenterminen blieb ihm kaum Freizeit, aber auch das störte ihn nicht: „Ich mache das, was mir am meisten Spaß macht. So gesehen habe ich das ganze Jahr über Ferien.“

Interview.

Fragen an Robert Kubica:

Wer hat Ihnen zum Anfang Ihrer Laufbahn am meisten geholfen?

Das waren natürlich meine Eltern. Ich bin sehr stolz auf sie und dankbar für das, was sie für mich getan haben. Wenn man so jung ist, kann man noch nicht einfach so selbst entscheiden, sondern ist auf Eltern angewiesen. Mein Vater und meine Mutter haben immer akzeptiert und unterstützt, was ich tat. Im Alter von acht bis zehn habe ich sehr viel trainiert. In Krakau gab es keine Kartbahn, wir mussten immer 150 Kilometer fahren. Das hat meinen Vater viel Zeit und Geld gekostet.

Wie war das, als 13-Jähriger allein nach Italien umzusiedeln?

Ich hatte in Polen keine Gegner mehr, und die italienische war zu dieser Zeit die härteste Kartmeisterschaft. Wir wollten sehen, ob ich gegen die besten Fahrer Europas eine Chance habe. Zuvor haben das ein paar andere polnische Fahrer versucht, aber es nie ins Finale der besten 20 geschafft. Also war das unser Ziel. Aber dann habe ich die Poleposition geholt und bin beim ersten Renneinsatz zwei Mal als Zweiter ins Ziel gekommen. Das war auch für meinen Vater eine wichtige Bestätigung. Es lief gut, aber es gab auch sehr schlechte Zeiten, weil meinem Vater das Geld ausging. Auch wenn man 1998 für polnische Verhältnisse recht gut situiert war, war das im Ausland nichts. Heute noch ist der Einkommensdurchschnitt in Deutschland oder Italien um das sechs- bis siebenfache höher als in Polen. Als wir uns gerade noch ein Rennen zur Europameisterschaft leisten konnten, bekam ich zum Glück den Vertrag bei CRG. Anfangs habe ich bei der Familie des Besitzers gelebt, ab 16 dann allein. Meine Eltern konnten sich keine häufigen Besuche leisten. In so einer Situation muss man schnell viel über das Leben lernen. Man wird rasch erwachsen.

Was war Ihr schlechtestes Erlebnis?

Ganz sicher mein Autounfall, als ich als Beifahrer verletzt wurde. Mein Arm war so kaputt, dass man von sechs Monaten Rehabilitation ausging. Später von drei Monaten. Aber ich bin nach einem Monat und zehn Tagen mein allererstes Formel-3-Rennen gefahren und habe es gewonnen. Ich wollte so schnell wie irgend möglich wieder zurück ins Auto. Der Unfall ist in Polen passiert, und ich wurde dann nach Italien gebracht. Den Ärzten dort bin ich sehr dankbar, sie haben mich hervorragend betreut.

Was war der beste Moment in Ihrer Laufbahn?

Das war wohl dieses Formel-3-Rennen auf dem Norisring. Ich konnte den einen Arm nur zu 70 Prozent belasten, den anderen brauchte ich zum Schalten. Der Norisring hat keine schnellen Kurven, das hat natürlich geholfen. Aber dieser Sieg in der Euro Serie war wirklich toll für mich.

Hatten Sie sich die Formel 1 zum Ziel gesetzt?

Die Formel 1 war ein Traum, aber kein Ziel für mich. Meine Ziele waren realistischer. Um in diese Welt eintreten zu können, braucht man eine Portion Glück. Zumal, wenn man kein Geld hat. Das Glück hatte ich, als mich Mario Theissen anrief und mir im Dezember 2005 den Job als Testfahrer anbot.

Sie sind 1,84 Meter groß – macht das Probleme im Auto?

Das Cockpit des F1.06 war für kleinere Fahrer ausgelegt. Das war nicht ganz einfach für mich. Ich wäre gerne ein paar Zentimeter kleiner. Ehe ich den Vertrag unterschreiben konnte, haben Mario Theissen und Peter Sauber verlangt, dass ich ins Auto steige, um zu sehen, ob das klappt. Ich habe natürlich alles getan, um das hinzukriegen und gesagt, dass ich da ganz prima reinpasse. So eine Chance kann man unmöglich wegwerfen. Kurz vor Ende der Saison 2006 habe ich dann ein neues Chassis mit einem etwas größeren Cockpit bekommen

Wo liegen Ihre Stärken?

Im Kopf. Ich bin mental ziemlich stark. Ich habe gelernt, dass mindestens 50 Prozent des Erfolgs aus dem Kopf und aus mentaler Vorbereitung kommen.

Lebenslauf.

Robert Kubica (gesprochen: „Kubiza“).

Geburtstag/-ort:	7. Dezember 1984/Krakau (POL)
Nationalität:	Pole
Wohnort:	Krakau
Website:	www.kubica.pl
Familienstand:	ledig
Größe:	1,84 m
Gewicht:	73 kg
Hobbys:	Bowling, Computerspiele, Indoor-Karting
Lieblingsessen:	Pasta
Lieblingsgetränk:	Orangensaft
Lieblingsrennstrecke:	Macau
Erstes Rennen:	Lauf zur polnischen Kartmeisterschaft in Poznan 1995
Erster Sieg:	im ersten Rennen

Karriere-Highlights.

1995–1997	sechs Mal polnischer Kartmeister (Junioren)
1998	1. Platz italienische Kartmeisterschaft (Junioren), 2. Platz Kart-Europameisterschaft (Junioren), 1. Platz Monaco Kart-Pokal.
1999	1. Platz italienische Kartmeisterschaft (Junioren), 1. Platz Deutsche Kartmeisterschaft (Junioren), 1. Platz Monaco Kart-Pokal, Gewinn Margutti-Pokal.
2000	4. Platz Kart-Europameisterschaft (Formel A), 4. Platz Kart-Weltmeisterschaft (Formel A)
2001	Erste Rennen italienische Formel Renault 2000.
2002	2. Platz italienische Formel Renault 2000, vier Siege.

2003	Erste Rennen Formel-3-Euroserie, ein Sieg; 1. Platz Formel-3-Masters in Sardinien.
2004	7. Platz Formel-3-Euroserie; 2. Platz Formel-3-Grand-Prix Macau.
2005	1. Platz World Series by Renault, vier Siege; 2. Platz Formel-3-Grand-Prix Macau.
2006	16. Platz Formel-1-Weltmeisterschaft (BMW Sauber F1 Team – 12 Einsätze als Testfahrer am Freitag, 6 Renneinsätze)

Formel-1-Statistik vor 2007.

Erster Grand Prix	GP Ungarn, Budapest, 2006
GP gestartet	6
davon Disqualifikationen	1 (GP Ungarn 2006)
Polepositions	–
Siege	–
Podiumsplatzierungen	1 3. Platz GP Italien 2006
WM-Punkte	6 2006: 6
Schnellste Runden	–

Sebastian Vettel.

Kinderüberraschung.

Auf den ersten Blick wirkt Sebastian Vettel eher wie ein Chorknabe denn wie ein knallharter Rennfahrer. Er hat dieses unschuldige Engels Gesicht, das ihn noch jünger als seine 19 Jahre erscheinen lässt. Der Eindruck täuscht. Vettel ist schnell und entschlossen. Als er im Sommer 2006 in die Formel 1 kam, hat ihn das Fahrerlager wie eine frische Brise dankbar eingesogen. Er machte Geschichte als jüngster Teilnehmer eines GP-Wochenendes, als ihn das BMW Sauber F1 Team am 25. August – ein paar Wochen nach seinem 19. Geburtstag – als Freitagsfahrer vor dem Großen Preis der Türkei einsetzte. Ein anderer Rekord: Noch nie hat sich jemand so schnell einen F1-Strafzettel eingehandelt wie der Heppenheimer. Es dauerte nur neun Sekunden, und schon war er dran wegen Überschreitens des Tempolimits in der Boxengasse.

An jenem Freitag eroberte er die Formel 1 als Tagesschnellster im Sturm. Diejenigen, die den jungen Deutschen schon länger beobachtet hatten, waren nicht erstaunt ob dieses rasanten Aufstiegs. Seine Selbsteinschätzung über die Bedeutung dieser Rundenzeit blieb ehrlich: „Es wirkt logisch, zu denken, der schnellste Fahrer sei der beste. Aber es ist auch ein wichtiger Bestandteil des Freitagsprogramms, mit wenig Sprit und neuen Reifen zu fahren. Meine Aufgabe ist es, dem Team möglichst viele Informationen zu liefern. Wenn ich mich für top hielte, weil ich unter diesen Bedingungen vorn war, würde ich mir etwas vormachen. Am ersten Tag war fast immer einer der Freitagsfahrer Schnellster. Das sagt eigentlich alles.“

Frühe Siege.

Seit Vettel Helm und Overall trägt, gewinnt er Rennen. 1995 holte er seinen ersten Kart-Sieg in der Bambini-Klasse in Wittgenborn. 2001 wurde er europäischer und deutscher Junior-Kart-Meister, gewann außerdem die prestigeträchtigen Kartrennen in Monaco und Paris-Bercy, und als er 2003 in den Formelsport wechselte, gehörte er gleich wieder zum Kreis der Sieger. Er war 15 Jahre alt, als er seine erste Saison in der Formel BMW ADAC Meisterschaft begann. Am Ende des Jahres war er 16, Sieger des Rookie-Cups und Zweiter im Gesamtklassement.

2004, in seinem zweiten Jahr in der BMW Nachwuchsserie, holte er den Titel und stellte eine Rekordbilanz auf, die so schnell niemand überbieten wird: 18 Siege in 20 Rennen, 15 Polepositions, 16 schnellste Rennrunden, 387 von 400 möglichen Punkten. BMW erkannte sein Potenzial und nahm ihn, gemeinsam mit Red Bull, unter Vertrag. Für 2005 stand Vettels Aufstieg in die Formel 3 Euro Serie auf dem Programm.

Er ergänzte seine Vita um einen weiteren Rookie-Titel und wurde Fünfter der Meisterschaft. Sechs Mal stand er auf dem Podium – am Norisring, auf dem Nürburgring, in Zandvoort, auf dem EuroSpeedway Lausitz und in Hockenheim. Am 27. September 2005 ließ ihn BMW in Jerez erstmals einen Formel-1-Rennwagen steuern. Zum Saisonende stellte er sein Talent noch beim härtesten aller F3-Rennen unter Beweis: Er wurde Dritter in Macau.

2006 stellten sich in der Formel 3 die ersten Siege ein, Vettel gewann in Hockenheim, auf dem Nürburgring und in Barcelona. Allerdings lief in diesem Jahr nicht alles reibungslos. Er bestritt auch Läufe zur leistungsstärkeren World Series by Renault. Er gewann in Misano, hatte aber einen schweren Unfall Ende Juli in Spa. Herumfliegende Trümmerteile trennten ihm fast ein Stück seines Zeigefingers ab. Mehrere Wochen Rennpause drohten, doch Vettel stieg schon eine Woche später beim Formel-3-Masters in Zandvoort wieder ins Auto und schaffte zur Verblüffung seines Teamchefs Platz sechs.

Wenig später änderte sich für Vettel eine Menge. Das BMW Sauber F1 Team hielt nach einem Freitagsfahrer Ausschau, nachdem Robert Kubica ab dem Großen Preis von Ungarn ins Renncockpit befördert worden war. Vettel erhielt eine weitere Testchance, am 5. Juli in Jerez, und nutzte sie, um BMW Motorsport Direktor Mario Theissen davon zu überzeugen, dass er nicht länger suchen müsse. Bei den verbliebenen fünf GP der Saison 2006 machte der Youngster seine Arbeit so gut, dass das Team ihn kurz vor dem Finale in Brasilien als offiziellen Test- und Ersatzfahrer für 2007 bestätigte.

Sinn für Humor.

Während Vettel in Deutschland kein Unbekannter war, wussten die internationalen Formel-1-Journalisten wenig über ihn. Das änderte sich schnell. Ab seinem ersten Auftritt als Freitagsfahrer war der Abiturient Gesprächsthema im Fahrerlager. Die britischen Medien verliebten sich

spätestens dann in seinen Humor, als er zugab, ein Fan der in Großbritannien populären TV Comedy „Little Britain“ zu sein, die Beatles als seine Lieblingsgruppe nannte und Monty Pythons „Das Leben des Brian“ zu seinem Lieblingsfilm erklärte. Seine selbstbewusste Art und die Fähigkeit, auch die forschendsten Fragen gestandener Journalisten zu beantworten, brachten ihm Respekt ein. Seine unerhörte Leichtigkeit machte ihn beliebt.

Interview.

Fragen an Sebastian Vettel:

Ab wann war Rennsport ein Thema für Sie?

Als ich dreieinhalb war, habe ich in unserem Hinterhof mit dem Fahren angefangen. Mit fünf Jahren durfte ich auf richtige Kartbahnen. Im März 1995 konnte ich in die Mini-Klasse einsteigen. Die Regel besagte, dass man das in dem Jahr darf, in dem man acht wird.

Fuhren andere Familienmitglieder Rennen?

Meine vier Jahre ältere Schwester Stephanie fuhr auch Kart, das war 1993 und '94. Meine andere Schwester interessierte sich mehr für Pferde. Stephanie hat dann aufgehört, weil ich so viel fuhr, ständig fahren wollte und quengelte, wenn sie fuhr. Aber sie mag den Rennsport immer noch und kommt, um mir zuzusehen, wenn ich in Europa starte. Mein Vater ist natürlich auch sehr begeistert und hat viele Jahre damit verbracht, mich zu Rennstrecken zu kutschieren.

Wann haben Sie mit Fitnesstraining begonnen?

Das war, als ich zwölf war und von der Mini- in die Juniorklasse umgestiegen bin. Das war physisch ein großer Schritt, weil diese Karts viel mehr Leistung und bessere Reifen hatten. Also habe ich angefangen, mir über meine Fitness Gedanken zu machen. Ich habe mit einer Viertelstunde Laufen am Tag begonnen. Heute ist das etwas anderes. Fitnesstraining gehörte in der Formel BMW ADAC Meisterschaft zur Ausbildung, und als ich zu Red Bull kam, wurde mir auch ein gutes Programm angeboten. Mir ist bewusst, wie wichtig das ist.

Was haben Ihre Schulfreunde über Sie als Rennfahrer gedacht, und sind die anders, seit Sie in der Formel 1 sind?

Als ich in der Formel BMW fuhr, wussten sie nicht viel darüber. Dank Michael Schumacher ist die Formel 1 in Deutschland natürlich ein Thema. Da wissen alle genau, was passiert und fragen mich, wie es läuft. Aber sie behandeln mich nicht anders als früher. Ich habe in der Schule nie viel über die Rennerei gesprochen. Wenn ich gefragt wurde, habe ich erzählt, was ich tue. Aber ich habe keine große Sache daraus gemacht.

Hat Ihr Formel-1-Einstieg 2006 den Titel in der Formel 3 Euro Serie gekostet?

Definitiv nicht. Ich habe einige Fehler gemacht, und das war es dann. Ich war aggressiv unterwegs, um zu Paul di Resta aufzuholen. Und wenn du mit 120 Prozent unterwegs bist, passieren solche Dinge. Für mich war mein Fehler in Le Mans der entscheidende. Ich wollte nicht mit so einem großen Punkterückstand zum Finale nach Hockenheim fahren.

Sie sind erst 19, und Sie sind in der Formel 1. Hat sich damit ein Traum erfüllt? Und hatten Sie je einen Plan, wie Ihre ideale Karriere aussehen müsste?

Ja, ich hatte diesen Traum seit meiner Kindheit. Aber ich hatte nie eine Vorstellung, wie sich alles entwickeln könnte oder ob es überhaupt je passieren würde. Ich habe aber noch einen langen Weg zu gehen, um meinen Traum zu realisieren. Das ist jetzt mein Ziel.

Lebenslauf.

Sebastian Vettel.

Geburtstag/-ort:	3. Juli 1987/Heppenheim (DEU)
Nationalität:	Deutscher
Wohnort:	Heppenheim
Website:	www.sebastianvettel.de
Familienstand:	ledig
Größe:	1,76 m
Gewicht:	62 kg
Hobbys:	Laufen, Fahrrad fahren, Schwimmen, Musik, Fußball
Lieblingsessen:	Pasta
Liebingsgetränk:	Apfelsaftschorle
Liebingsrennstrecke:	Macau
Erstes Rennen:	1995 Kart (Bambini-Kategorie) in Walldorf
Erster Sieg:	1995 Kart (Bambini-Kategorie) in Wittgenborn

Karriere-Highlights.

ab 1995	Kartsport
2001	Sieger Kart-Junioren-EM, Sieger Kart-Junioren-DM, Sieger Monaco Kart-Cup Junioren, Sieger Kart Paris-Bercy
2002	6. Platz ICA Senioren Europameisterschaft
2003	2. Platz Formel BMW ADAC Meisterschaft, Sieger Rookie-Wertung
2004	Sieger Formel BMW ADAC Meisterschaft, 18 Siege in 20 Rennen, 15 Polepositions, 16 schnellste Rennrunden
2005	5. Platz Formel 3 Euro Serie, Sieger Rookie-Wertung, 6 Podiumsplätze, erster Formel-1-Test mit BMW in Jerez

2006 2. Platz Formel 3 Euro Serie, drei Siege,
zweiter Formel-1-Test mit BMW in Jerez,
ab dem Formel-1-GP Türkei freitags Test-
und Ersatzfahrer für das BMW Sauber F1 Team

Formel-1-Statistik vor 2007.

Erster Grand Prix	–
GP gestartet	–
Polepositions	–
Siege	–
Podiumsplatzierungen	–
WM-Punkte	–
Schnellste Runden	–

Timo Glock.

Gerüstbauer auf der Karriereleiter.

Wie viele junge Rennfahrer hat auch Timo Glock einen motorsportbegeisterten Vater. Weniger begeistert war seine Mutter, als sich der Junior beim Motocross fahren 1989 einen Schien-Wadenbeinbruch zuzog. Als Vierjähriger hatte er mit diesem Sport begonnen. Nach dem Unfall bestand seine Mutter darauf, dass jetzt erstmal Schluss sein müsse mit der Fahrerei. Timo wurde im väterlichen Betrieb zum Gerüstbauer ausgebildet. Erst als Geselle beschleunigte er wieder im Motorsport. Als 18-Jähriger gewann er den damaligen BMW ADAC Formel Junior Cup, verdiente sich so die Förderung für die nächsthöhere Serie und gewann auch die Formel BMW ADAC Meisterschaft. Zwei Jahre in der Formel 3 folgten.

2004 war er bereits in der Formel 1 angelangt. Binnen vier Jahren hatte er es vom Kartfahrer zum Formel-1-Testpiloten gebracht. "Obwohl", wie er sagt, "ich ja im Vergleich zu anderen ein Späteinsteiger war." Und er hatte das Glück, bei Jordan tatsächlich für einen der Einsatzfahrer ins Renncockpit zu dürfen. In Kanada fuhr er seinen ersten Grand Prix - und holte gleich zwei WM-Punkte. Zwar profitierte er dabei auch von Disqualifikationen anderer, aber diesen siebten Platz konnte ihm keiner mehr nehmen. Vier GP bestritt er für Jordan als Teamkollege von Nick Heidfeld. Er kennt die Fahrer im BMW Sauber F1 Team alle recht gut. Heidfeld aus der Formel 1, Robert Kubica aus der Formel 3 und Sebastian Vettel aus der Nachbarschaft. "Zwischen Heppenheim, wo Sebastian herkommt, und Wersau liegt nur ein kleiner Berg. Da könnten wir uns eigentlich mal oben mit dem Mountainbike verabreden. Aber wir haben uns auch oft beim Kartfahren gesehen." Sich mit Freunden auf der Kartbahn auszutoben, das ist Glocks liebste Entspannung.

2005 verließ er seine hessische Heimat in Richtung USA. Er startete für Rocketsports Racing von Team- und Serieninhaber Paul Gentilozzi in der Champ Car World Series, der höchsten Formelklasse der USA mit weiteren Rennen in Kanada, Mexiko und Australien. Auf Anhieb holte sich Glock den Titel 'Rookie of the Year'.

"Danach wollte ich aber wieder in Europa Fuß fassen und der Formel 1 wieder näher kommen", erzählt der Odenwälder. Ein für ihn wichtiges Jahr in

der GP2-Serie begann, dort wird mit 600 PS starken Vierliter-V8-Motoren gefahren, sie gilt als Vorzimmer der Formel 1. Umso betrüblicher war die Erfahrung, dass es mit dem Team, mit dem er die erste Saisonhälfte bestritt, nicht so recht lief.

Vor dem GP2-Rennen in Silverstone bekam Glock die Chance, als Fahrer zum englischen Top-Team iSport international zu wechseln. Da zögerte er nicht einen Moment. Dass die Entscheidung richtig war, bewies er gleich in Silverstone mit einem zweiten Platz. Ein Rennen später folgte in Magny-Cours der erste von zwei Saisonsiegen. Trotz der mäßigen ersten Saisonhälfte lag er auf Kurs für den dritten Meisterschaftsrang, als ihn beim Final-Wochenende in Monza ein Unfall stoppte. Dabei hatte er sich im ersten der beiden ausgetragenen Rennen eine Handverletzung zugezogen, die ihn im zweiten Lauf zum Zuschauer machte. So beendete er die Saison als Vierter.

2007 hat er einen vollen Terminkalender. In seiner zweiten GP2-Saison für iSport will er ganz nach vorn. Und er ist zurück in der Formel 1. Am 21. Dezember 2006 berief ihn das BMW Sauber F1 Team zum zweiten Testfahrer.

"Wir kennen Timo schon sehr lange", sagt BMW Motorsport Direktor Mario Theissen, "schließlich hat er seine Formelkarriere vor gut sechs Jahren in der Formel BMW begonnen und dort zwei Titel geholt. Er hat Erfolge und Erfahrung in verschiedenen Formelklassen gesammelt - in der Formel 3, der Formel 1, der amerikanischen Champ Car Serie und 2006 sehr gute Leistungen in der spannenden GP2-Serie gezeigt. Er wird unsere Testarbeit unterstützen. Ein Einsatz von Timo freitags vor den Rennen ist nicht vorgesehen."

Glock sagt: "Ich will bei jedem Test einen hundertprozentigen Job machen und jedes Mal, wenn ich aus dem Auto aussteige, sagen können: Ich habe keinen Fehler gemacht und dem Team weiterhelfen können. Auch wenn man in der Formel 1 keine Rennen bestreitet, ist es doch motivierend, mit so einem Auto jede Runde, jede Kurve am Limit zu fahren. Die Formel 1 war immer mein Ziel."

Lebenslauf.

Timo Glock.

Geburtstag/-ort:	18. März 1982/Lindenfels (DEU)
Nationalität:	Deutscher
Wohnort:	Brensbach-Wersau
Website:	www.timoglock.de
Familienstand:	ledig
Größe:	1,69 m
Gewicht:	64 kg
Hobbys:	Kartfahren, Fitnesstraining
Lieblingsessen:	Pasta
Lieblingsgetränk:	Wasser
Liebblingsrennstrecke:	Hockenheim und Nürburgring
Erstes Rennen:	1997 Schafheim, Clubmeisterschaft
Erster Sieg:	1998 Belleben, Landesmeisterschaftslauf

Karriere-Highlights.

1997-1999	Kartsport
2000	Sieger BMW ADAC Formel Junior Cup
2001	Sieger Formel BMW ADAC Meisterschaft
2002	3. Platz Deutsche Formel-3-Meisterschaft
2003	5. Platz Formel 3 Euro Serie
2004	19. Platz Formel-1-Weltmeisterschaft, Debüt in Montréal, insgesamt 4 Starts als Renn- und Testfahrer für Jordan Ford
2005	8. Platz Champ Car World Series, Rookie of the Year
2006	4. Platz GP2-Serie

Formel-1-Statistik vor 2007.

Erster Grand Prix	2004, Montréal
GP gestartet	4
Polepositions	–
Siege	–
Podiumsplatzierungen	–
WM-Punkte	2
Schnellste Runden	–



5. Das Management.

Mario Theissen – BMW Motorsport Direktor.

Voraussetzungen schaffen.

Wenn es mal einen Ausfall wegen eines technischen Defektes zu beklagen gibt, spricht Mario Theissen nicht von Pech. Er nennt das einen „nicht beherrschten Prozess“. Er setzt um, was in der Politik gern versprochen wird: bedingungslose Aufklärung und zielführende Konsequenzen. Mario Theissen ist Techniker mit Leib und Seele. Die Grenze des technisch Machbaren ist für ihn eine Variable. „Sie wird mit jeder Innovation weiter hinausgeschoben.“

Das technische Interesse am Motorenbau und die berufliche wie private Begeisterung für den Motorsport begleiteten ihn durch sein Maschinenbau-Studium und führten ihn anschließend direkt zu BMW. Seit 1977 gehört er zum Unternehmen, in der Motorenberechnung hatte er seine erste Anstellung. Später kamen Managementaufgaben hinzu.

1999 ergab die Verschmelzung seiner Leidenschaften für den Sport, die Technik und komplizierte Managementaufgaben seinen Traumberuf: Seit April jenen Jahres ist er BMW Motorsport Direktor. Zunächst leitete er die Rennsportengagements des Unternehmens gemeinsam mit Gerhard Berger. Der BMW Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans 1999 bleibt ihm unvergesslich. Seit Oktober 2003 füllt Mario Theissen die Position des BMW Motorsport Direktors alleine aus.

Der Verantwortung des promovierten Maschinenbau-Ingenieurs und Honorarprofessors obliegen sämtliche BMW Motorsportprojekte. Neben den Formel BMW Serien gehören dazu die Einsätze in der Tourenwagen-Weltmeisterschaft (FIA World Touring Car Championship), 24-Stunden-Rennen – und das erste Formel-1-Team unter Führung von BMW in der Unternehmensgeschichte.

Er hat dieses Projekt auf den Weg gebracht. Ohne Illusionen, sondern mit einer klaren Struktur und einem zweijährigen Aufbauplan. Theissen ist überzeugt davon, dass der Erfolg eines Formel-1-Teams über eine zentrale und durchgängige Projektsteuerung führt. Zwei Standorte sind dabei kein Hindernis. Die BMW Group betreibt Fertigungs- und Denkwerkstätten in aller Welt.

Das Talent für Standortmanagement schlägt sich nicht nur im beruflichen Alltag nieder – er hat ein Büro in München und eines in Hinwil. Seinen Kindern hat er Ausbildungsjahre im Ausland ermöglicht, mit seiner Frau Ulrike genießt er, was München zu bieten hat. Und zwischendurch zieht es ihn in die alte Heimat, aufs Land. Mario Theissen wuchs in Monschau in der Eifel auf. „Die Menschen dort sind rau wie das Klima, aber herzlich, standfest und geradlinig“, sagt er. So wissbegierig er auch die Metropolen dieser Welt bereist, so sehr liebt er doch das Land. Monschau liegt nicht nur malerisch, sondern auch auf halbem Weg zwischen dem Nürburgring und Spa. Beide Traditionsrennstrecken waren favorisierte Ausflugsziele.

Mit 13 Jahren kaufte er sich sein erstes eigenes Auto: einen Fiat 500 für hundert Mark. Es diente vor allem Erprobungszwecken, ehe es mit der Volljährigkeit durch ein für die Straße zugelassenes Fahrzeug abgelöst wurde. Zum Basteln kommt er heute nicht mehr. Seine Freizeit ist knapper geworden. Früher reichte sie, um für einen Marathon zu trainieren. Heute zwackt er immer noch genug ab für einen morgendlichen Dauerlauf oder besucht das Fitnesscenter, das auf seine Initiative hin für die BMW Motorsport-Mitarbeiter eingerichtet wurde.

Lebenslauf.

Prof. Dr.-Ing. Mario Theissen.

Geboren:	17. August 1952 in Monschau in der Eifel (DEU)
Staatsangehörigkeit:	Deutscher
Familienstand:	Verheiratet mit Ulrike, einen Sohn und zwei Töchter
Wohnort:	München (DEU)
Hobbys:	Sport, vor allem Laufen, Rad und Ski fahren
1971–1977	Maschinenbau-Studium an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule in Aachen, Abschluss als Diplom-Ingenieur.
Juni 1977	Erste BMW Anstellung in der Motorenberechnung.
1989	Promotion an der Ruhr-Universität in Bochum.
1991	Leiter Produktkonzepte der BMW AG.
1992	Leiter Vorentwicklung Antrieb bei BMW.
1994	Geschäftsführer der BMW Technik GmbH.
1998	Leiter der Technik GmbH und verantwortlich für den Aufbau des BMW Technology Office in Palo Alto, Kalifornien (USA).
1. April 1999	Ernennung zum BMW Motorsport Direktor an der Seite von Amtskollege Gerhard Berger.
Seit Oktober 2003	Nach Bergers Weggang alleiniger BMW Motorsport Direktor.
Juli 2005	Bestellung zum Honorarprofessor für Innovative Fahrzeugentwicklung am Fachbereich Maschinenbau/Verfahrenstechnik an der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Dresden.
Seit 1. Januar 2006	Als BMW Motorsport Direktor auch verantwortlich für das BMW Sauber F1 Team.

Willy Rampf – Technischer Direktor.

Wie der Vater, so die Tochter.

Der Wettbewerb reizte ihn schon immer. 1987 nahm Willy Rampf fünf Wochen Ferien, um als Mechaniker des BMW Motorrad Teams bei der Rallye Paris-Dakar dabei sein zu können. Und er fuhr Enduro-Rennen, allerdings mit mäßigem Erfolg, wie er findet.

Der gebürtige Bayer studierte an der Fachhochschule München Fahrzeugingenieurwesen und trat 1979 bei BMW in München eine Stelle als Entwicklungsingenieur im Fahrwerksbereich an.

Von 1989 bis 1993 arbeitete Rampf für BMW in Südafrika, wo er auch das erste Mal mit der Formel 1 in Kontakt kam. „Peter Sauber gab 1993 mit seinem Team in Kyalami das Debüt in der Formel 1. Zu diesem Rennen lud er mich ein“, erinnert er sich.

Fasziniert von der Technik und der Perfektion der Formel-1-Fahrzeuge, bewarb sich der Techniker ein halbes Jahr später als Renningenieur und wurde von Sauber eingestellt.

In den folgenden drei Jahren arbeitete Rampf als Renningenieur mit Heinz-Harald Frentzen und dann in der Saison 1997 mit Nicola Larini, Norberto Fontana und Gianni Morbidelli. Nach vier Rennjahren kehrte er zu BMW zurück. „Ich brauchte eine neue Herausforderung“, sagt Rampf heute.

In München leitete er das BMW Motorrad-Projekt für die Rallye Paris–Dakar – mit Erfolg. Der BMW Pilot Richard Sainct gewann die legendäre Wüsten-Rallye souverän.

Ende 1999 startete Rampf seine zweite Karriere bei Sauber mit dem klaren Ziel, Technischer Direktor zu werden. Am 1. April 2000 erreichte er es und ist seither für die Definition des Fahrzeugkonzeptes, die Konstruktion, die Entwicklung sowie für den Fahrzeugeinsatz an der Rennstrecke verantwortlich.

In seiner spärlichen Freizeit stehen Motorräder im Mittelpunkt. Entweder bastelt er daran herum, oder er fährt ganz einfach, mit seiner Frau Maria auf dem Sozius. 2006 kamen so immerhin rund 5 000 Kilometer zusammen.

Einer seiner größten Fans ist seine 17-jährige Tochter Katharina, die eben erst eine Lehre als Flugzeug-Elektrikerin angetreten hat. „Es ist exakt die gleiche Lehrstelle, die ich vor 36 Jahren hatte“, sagt Rampf nicht ganz ohne Stolz auf seine Tochter.

Lebenslauf.

Willy Rampf.

Geboren:	20. Juni 1953 in Maria Thalheim, Bayern (DEU)
Staatsangehörigkeit:	Deutscher
Familienstand:	Verheiratet mit Maria, Kinder Peter (23), Andrea (20) und Katharina (17)
Wohnort:	Pfäffikon, Schweiz (CH)
Hobbys:	Motorrad fahren, Kochen
1975–1979	Studium des Fahrzeugingenieurwesens an der Fachhochschule München, Abschluss: Dipl.-Ing. (FH) Fahrzeugtechnik.
1979–1989	Erste Anstellung bei BMW in München als Entwicklungsingenieur.
1989–1993	Versuchsingenieur bei BMW in Südafrika.
1994–1996	Renningenieur von Heinz-Harald Frentzen bei Sauber in Hinwil.
1997	Renningenieur von Nicola Larini, Norberto Fontana und Gianni Morbidelli bei Sauber.
1998–1999	Leiter Motorrad-Projekt Rallye Paris–Dakar bei BMW in München.
Ende 1999	Leiter Renn- und Testteam bei Sauber.
1. April 2000	Technischer Direktor bei Sauber.
1. Januar 2006	Technischer Direktor Chassis BMW Sauber F1 Team.
Seit Juli 2006	Technischer Direktor des BMW Sauber F1 Teams.



6. Die Historie.

BMW Motorsport.

Sportlichkeit ist Programm.

BMW sammelte rund um den Globus Rennsport-Erfolge. Mit Motorrädern, Tourenwagen und Sportwagen, bei Rallyes, in der Formel 2, in der Formel 1 – und verlor dabei die Talentförderung nie aus den Augen. Innovative Technik für sportliche Wettbewerbe und Rekordjagden gehören seit den frühen Tagen des Unternehmens zum Selbstverständnis von BMW. Es hat die Serienfahrzeuge geprägt – und Motorsport-Geschichte geschrieben.

Anfänge – der BMW Flugzeugpropeller landet.

Der stilisierte Propeller im BMW Emblem erinnert an frühe Weltrekorde mit Flugzeugmotoren. Nach zahlreichen Meistertiteln mit Motorrädern setzt sich bei BMW auch der Automobilsport durch. 1940 gelingt ein Doppelsieg bei dem legendären italienischen Straßenrennen Mille Miglia mit dem BMW 328. In Deutschland der Nachkriegszeit steht der Tourenwagensport zunächst im Hintergrund, in diesen Jahren wird der Motorrad- und Rekordfahrer Schorsch Meier auf BMW Boxer zum Volkshelden. Ebenfalls mit Boxer-Motoren erringt BMW von 1953 bis 1973 im Seitenwagensport 19 Weltmeistertitel.

Tourenwagen – die starke Säule des BMW Motorsports.

In den 60er Jahren werden Tourenwagenengagements zur zentralen Säule des BMW Motorsports. Mit dem BMW 700 wird Hans Stuck senior 1960 Deutscher Meister. Hubert Hahne gewinnt 1964 im BMW 1800Ti die Deutsche Rundstreckenmeisterschaft. Nach Einführung des BMW 2000Ti wird Josef Schnitzer zwei Jahre später Deutscher Tourenwagenmeister. Im BMW 2002, mit dem Dieter Quester 1968 und '69 Tourenwagen-Europameister wird, kommt erstmals ein Turbolader zum Einsatz. In den Jahren 1973 bis 1979 werden weitere sechs Tourenwagen-Europameisterschaften mit dem BMW 3.0 CSL gewonnen. Formel-1-Größen wie Chris Amon, Ronnie Peterson und Niki Lauda steuern BMW Tourenwagen. Mit dem BMW 320 des Schnitzer-Teams wird Harald Ertl 1978 Deutscher Rennsportmeister.

Mitte der 80er Jahre ist das imposante BMW 635 CSi Coupé in der Tourenwagen-EM das Auto, das es zu schlagen gilt. Nach Einzelsiegen 1985 holt der Italiener Roberto Ravaglia 1986 den EM-Titel. 1987 geht der schlanke, kernige Nachfolger des 6er Coupés an den Start: der BMW M3 – eine Fahrmaschine mit 355 PS aus einem 2,5-Liter-Vierzylindermotor. Im ersten Einsatzjahr holt BMW damit den Weltmeistertitel (Ravaglia), den EM-Titel (Winni Vogt) sowie neun weitere Championate. Der M3 wird zu Legende – ob Asien-Pazifik-Meisterschaft, Berg-EM oder Rallye-Einsätze. Bis einschließlich 1992 erzielen BMW M3-Piloten über 1500 Einzelsiege und mehr als 50 internationale Titel.

Supertourenwagen – die Stars der 90er.

Für eine neue, seriennähere Tourenwagenklasse – damals Klasse 2 oder Zweiliter-Klasse genannt, später Supertourenwagen oder kurz STW – baut BMW erneut einen Tourenwagen der Superlative: den BMW 320i. Von 1993 bis einschließlich 1998 gewinnt BMW mit diesem 320i (E36) international 29 Meistertitel, darunter drei in Deutschland.

Renaissance der Tourenwagen-EM.

2001 lebt das EM-Prädikat der FIA nach 13 Jahren Unterbrechung wieder auf. Der Entstehungsprozess wird von BMW mit großem Interesse verfolgt und mitgeprägt. Peter Kox (NLD) holt 2001 prompt den 21. Tourenwagen-Europameisterschaftstitel für BMW – in einem von Ravaglia Motorsport eingesetzten BMW 320i. Ab 2002 gehört die European Touring Car Championship (ETCC) zum BMW Motorsport Programm. Allerdings nicht als klassischer Werksport, sondern als Engagement verschiedener nationaler Vertriebe, die bis zu fünf Länderteams an den Start bringen. 2002 schneidet das BMW Team Germany (Schnitzer-Motorsport) am besten ab: Die BMW Werksfahrer Jörg Müller und Dirk Müller belegen die EM-Plätze zwei und vier. In der Markenwertung wird BMW Zweiter.

2003 sichert sich BMW den Herstellertitel schon im vorletzten Lauf. Jörg Müller muss sich im Kampf um den Fahrertitel mit einem Punkt Rückstand geschlagen geben. 2004 siegt BMW erneut vorzeitig in der Markenwertung. Diesmal geht auch die Fahrerkrone an einen BMW Piloten: Andy Priaulx (GBR) gewinnt hauchdünn vor seinem Markenkollegen Dirk Müller. Damit stehen für BMW 24 EM-Titel im Tourenwagensport zu Buche.

2005 und 2006 wird BMW wieder Tourenwagen-Weltmeister.

Zum ersten Mal nach 1987 wird 2005 wieder eine Tourenwagen-Weltmeisterschaft ausgetragen. Die FIA World Touring Car Championship (WTCC) ersetzt die ETCC. 1987 gewann Roberto Ravaglia im BMW. 2005 und 2006 sichert sich Andy Priaulx (GBR) vom BMW Team UK/RBM den Weltmeistertitel. 2005 war er noch mit dem BMW 320i unterwegs, 2006 siegt er mit dem neuen BMW 320si WTCC. Der Einsatz der weiteren Länderteams macht in beiden Jahren auch den Gewinn der Hersteller-WM perfekt.

Marathon Men – Nürburgring, Spa und Le Mans.

BMW ist die mit Abstand erfolgreichste Marke beim 24-Stunden-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife. 1970, beim Debüt der Veranstaltung, gehört Hans-Joachim Stuck ebenso zum Siegerteam wie 1998, als BMW als erster Hersteller solch einen Marathon mit einem Dieselmotor gewinnt. Und auch 2004 ist Stuck an Bord des M3 GTR, mit dem BMW den 17. Gesamtsieg in der „Grünen Hölle“ erringt. 2005 feiert BMW Motorsport mit dem M3 GTR den 18. Gesamtsieg und den zweiten Doppelsieg in Folge. Das war noch niemandem gelungen. Die 24 Stunden von Spa gewinnen BMW Tourenwagen bis einschließlich 1998 sogar 21 Mal.

Am 13. Juni 1999 gelingt der erste BMW Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Le Mans vor einem der stärksten Felder in der Geschichte dieses Klassikers. Nachdem 1995 bereits der geschlossene Sportwagen McLaren F1 GTR mit dem BMW V12-Zylinder gewonnen hat, wird 1999 mit der Weiterentwicklung dieses Motors erstmals auch der Sieg mit einem offenen Sportwagen gefeiert. 366 Runden à 13,6 Kilometer haben die Sieger Joachim Winkelhock (DEU), Pierluigi Martini (ITA) und Yannick Dalmas (FRA) mit dem BMW V12 LMR zurückgelegt. In der BMW Box wird gemeinsam gefeiert, aber auch einander getröstet: Der zweite BMW V12 LMR mit Tom Kristensen (DNK), JJ Lehto (FIN) und Jörg Müller (DEU) ist nach einer 18 Stunden währenden Führung vier Stunden vor Rennende nach Unfall ausgefallen.

Sportwagen – international und in Übersee.

Was Mitte der 90er Jahre mit dem McLaren F1 GTR und seinem BMW Zwölfzylinder-Motor begonnen hat, wird 1999 mit dem BMW V12 LMR fortgesetzt. War die FIA GT-Meisterschaft das Terrain für den erfolgreichen Werkseinsatz des geschlossenen Boliden (1997 Meisterschaftsplatz zwei), wird die American Le Mans Series (ALMS) das Feld des BMW V12 LMR. Mit dem weiterentwickelten, 580 PS starken Sechsliter-V12 werden 1999 und 2000 sechs Siege in der ALMS gefeiert.

2001 wechselt BMW in der ALMS von der Prototypen- in die GT-Klasse. Erneut unter der Regie von Charly Lamm siegt der bullige BMW M3 GTR in allen Disziplinen: BMW Werksfahrer Jörg Müller gewinnt die Fahrermeisterschaft, BMW Motorsport das Teamklassenement, und BMW wird Markenmeister im wichtigsten Auslandsmarkt des Unternehmens.

Frühe Talentförderung im und um den Formelsport.

In den Jahren 1973 bis 1982 ist der BMW Vierzylinder-Motor in der Nachwuchsliga Formel 2 das Maß der Dinge. Jean-Pierre Jarier wird 1973 Europameister, Patrick Depailler '74, Jacques Laffite '75, Bruno Giacomelli '78, Marc Surer '79 und Corrado Fabi '82. Sie alle schaffen später den Sprung in die Formel 1, in deren Rahmen die Formel 2 zumeist fährt.

Ebenfalls im Rahmen der Grands Prix setzt BMW 1979 und '80 eine neue Idee um: die Procar-Serie. In dem edlen Markenpokal mit dem Straßen-Sportwagen BMW M1 treten regelmäßig junge Talente gegen die schnellsten Fünf des Formel-1-Qualifyings an. In den späten 70er Jahren macht sich das BMW Junior Team (Eddie Cheever, Marc Surer, Manfred Winkelhock) als „Wilde Reiter GmbH“ einen Namen.

Formel BMW – heute der Maßstab in der Nachwuchsförderung.

1991 startet im Formelsport eine gemeinsame Talentförderung von BMW und ADAC. Formel-1-Piloten wie Ralf Schumacher, Timo Glock, Sebastian Vettel oder Christian Klien lernen dort das Formel-ABC. In den Jahren 1998 bis 2001 startet die Serie in zwei Klassen. 2002 erfolgen einschneidende Veränderungen: Der neue Formel BMW debütiert. Er ist ein kleiner Formelrennwagen mit hochmodernem Kohlefasermonocoque, greift Formel-1-Standards auf, verfügt über einen 140 PS starken BMW Motorradmotor und setzt in Fragen der Sicherheit Maßstäbe. In der Nachwuchsklasse treten teilweise erst 15-jährige Talente aus dem Kartsport an. Sie erhalten eine umfangreiche Ausbildung. Zum Coachingprogramm gehören: Fahrtechnik und Taktik, Fahrzeugdynamik und Chassis-Setup, Fitnesstraining und Ernährung, Medientraining und PR sowie Sponsoring und Sportmanagement.

Die aussichtsreichsten Talente sowie der beste Neueinsteiger des Vorjahres werden jeweils mit Stipendien belohnt. Allein in der Deutschen Formel BMW ADAC Meisterschaft sind dies 50 000 Euro pro Förderfahrer.

Das Konzept der Formel BMW wird international: 2003 startet die Formula BMW Asia, 2004 kommen die Formula BMW UK Championship und die Formula BMW USA hinzu. Alle Serien tragen auch Rennen im Rahmen von Formel-1-Grands-Prix aus. 2005 gewinnt Marco Holzer in Bahrain das erste Weltfinale aller Serien. 2006 findet das DELL Formel BMW Weltfinale in Valencia statt, diesmal gewinnt Christian Vietoris. Beide erhalten einen Test im Formel-1-Rennwagen.

Formel 1 mit schierer Power.

Am 24. April 1980 gibt BMW das erste Engagement des Unternehmens als Motorenlieferant in der Formel 1 bekannt. Paul Rosche konstruiert aus einem Vierzylinder-Serienblock ein auf 1,5 Liter Hubraum reduziertes Vierventil-Triebwerk. Mit Spezial-Kraftstoff und Abgasturbolader leistet dieser anfangs etwa 650 PS. Später werden bis zu 1400 PS daraus.

Am 23. Januar 1982 starten Nelson Piquet und Riccardo Patrese beim Saisonauftakt in Kyalami auf Brabham BMW zum ersten Einsatz aus der ersten Reihe. Sie scheiden wegen Unfalls bzw. Ölverlusts früh aus.

Am 9. Mai 1982, beim fünften Renneinsatz des neuen Motors, sammelt Piquet als Fünfter des GP Belgien die ersten WM-Punkte. Den ersten Sieg erringt der Brasilianer am 13. Juni jenen Jahres in Montréal, die erste Poleposition am 15. August in Zeltweg.

Für die WM 1983 gelingt es Brabham-Konstrukteur Gordon Murray in bemerkenswerter Geschwindigkeit, auf ein neues technisches Reglement zu reagieren. Zudem ist die BMW Turbo-Power wiederum gewachsen. Piquet gewinnt den Auftakt in São Paulo. Dort startet neben Piquet und Patrese erstmals ein dritter BMW Turbo-Kunde: Manfred Winkelhock im ATS BMW.

Weltmeister nach 630 Tagen.

Die Saison '83 wird ein Thriller. Es dauert zwölf Rennen und genau ein halbes Jahr, ehe Piquet wieder gewinnt. Doch er behält die Nerven und sammelt fleißig Punkte. Das Team perfektioniert Murrays Idee vom „geplanten Boxenstopp“ – der Konstrukteur im Hippie-Look versteht es, aus besseren Rundenzeiten dank geringeren Tankinhalts Kapital zu schlagen. Siege erzielt Piquet noch in Monza und in Brands Hatch. Beim Finale in Kyalami reicht ihm der dritte Platz für den Weltmeistertitel. 630 Tage sind seit dem ersten Einsatz des BMW Triebwerks vergangen.

1984 wird Piquet WM-Fünfter. Ebenfalls für Brabham sind im Laufe der Saison Manfred Winkelhock sowie die Brüder Teo und Corrado Fabi im Einsatz. Mit einem ATS BMW gibt Gerhard Berger sein Formel-1-Debüt.

1985 fährt Berger an der Seite von Thierry Boutsen einen Arrows BMW, bestplatzierter BMW Pilot wird erneut Piquet auf Brabham BMW als WM-Achter. 1986 übernimmt Berger die Rolle des Bestplatzierten mit BMW Power, der Österreicher wird WM-Siebter. In Mexiko erzielt er in einem Benetton den letzten Sieg für den BMW Vierzylinder. Ende 1987 wird der Bau dieser BMW F1-Motoren eingestellt – die Turbo-Ära in der Formel 1 ist vorbei.

Vorbereitung auf das Formel-1-Comeback.

Am 8. September 1997 gibt BMW auf der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) in Frankfurt bekannt, nach zwölf Jahren Pause zur Saison 2000 mit WilliamsF1 in die Formel 1 zurückzukehren.

Paul Rosche konstruiert den ersten BMW Formel-1-V10-Zylinder der Neuzeit und betreut den Bau der neuen Motorenfabrik in München, sie entsteht in unmittelbarer Nähe des BMW Forschungs- und Innovationszentrums FIZ.

Zum 1. Oktober 1998 nimmt Gerhard Berger seine Tätigkeit als BMW Motorsport Direktor auf. Im April 1999 wird der Techniker Dr. Mario Theissen zum zweiten BMW Motorsport Direktor an seine Seite berufen.

Im Dezember 1998 verpflichtet BMW Jörg Müller als Formel-1-Testfahrer. Bis zum Sommer 1999 wird das Team auf fast 200 Mitarbeiter ausgebaut. Rosche, der 42 Jahre lang BMW Rennmotoren konstruiert hat, geht Ende 1999 in Ruhestand.

Ab dem 27. April 1999 um 9.26 Uhr testet BMW den Formel-1-Motor im Fahrbetrieb, zunächst auf dem firmeneigenen Versuchsgelände im französischen Miramas. Als Testträger dient ein von WilliamsF1 übernommenes 98er Chassis, pilotiert von Müller. Mit der Aufnahme der offiziellen FIA-Testfahrten am 1. Dezember 1999 in Jerez beginnt die Geschichte des BMW WilliamsF1 Teams.

Spurt aus dem Stand.

Die gemeinsame Karriere von BMW und WilliamsF1 beginnt mit einer Sensation: Ralf Schumacher kommt am 12. März 2000 in Australien beim ersten Grand Prix der deutsch-englischen Mannschaft als Dritter ins Ziel und sorgt damit für den erfolgreichsten Formel-1-Einstieg eines Motorenherstellers seit 1967.

Hohe Zuverlässigkeit und unermüdliche Weiterentwicklung prägen die Saison. Schumacher und der junge Engländer Jenson Button platzieren sich 14 Mal in den Punkterängen. Schumacher steht drei Mal als Dritter auf dem Podium. Das BMW WilliamsF1 Team belegt in der Debütsaison mit 36 Punkten Rang drei in der WM der Konstrukteure.

Im Jahr 2001 schon ein Siegerteam.

2001 übertrifft das Team die eigenen Erwartungen. Mit vier souveränen Siegen hatte niemand gerechnet. Ralf Schumacher und sein kolumbianischer Teamkollege Juan Pablo Montoya fahren jetzt an der Spitze mit, zusammen erzielen sie neun Podiumsplätze. Das BMW WilliamsF1 Team etabliert sich mit 80 Punkten als drittes Top-Team.

WM-Zweiter im dritten Jahr.

Im dritten Jahr der Partnerschaft erreicht das Team das nächste Etappenziel: Rang zwei in der WM der Konstrukteure. McLaren-Mercedes wird übertrumpft, aber die Überlegenheit von Ferrari ist geradezu erdrückend. Am Saisonende haben die Weltmeister aus Italien 221 WM-Zähler und damit so viele wie alle anderen Teams zusammen.

Schumacher und Montoya feiern in Malaysia den ersten Doppelsieg, elf weitere Podiumsplatzierungen kommen hinzu. Beim 16. von 17 GP sichert sich die Mannschaft vorzeitig den zweiten WM-Platz. Auch sieben Polepositions durch Montoya sorgen 2002 für Respekt. Im Monza-Qualifying bricht der Kolumbianer mit der höchsten je mit einem F1-Rennwagen auf einer Runde erzielten Durchschnittsgeschwindigkeit einen 17 Jahre alten Rekord. Ganz vorn platziert sich das BMW WilliamsF1 Team außerdem in der Zuverlässigkeitsstatistik: Kein Team schafft so viele Rennrunden.

2003 WM-Chancen bis zum Finale.

Der FW25 ist eine innovative Neukonstruktion. Ein kürzerer Radstand ist hauptverantwortlich dafür, dass das Team Erfahrungswerte über Bord werfen muss. Trotz enttäuschender Tests bleibt der Glaube an das neue Konzept ungebrochen. Mit großem Einsatz wird der FW25 unter dem Druck der laufenden Saison zu einem Siegerauto geformt. In Monaco ist der Wagen mit dem BMW P83 Motor unschlagbar: Schumacher erzielt die Poleposition, Montoya gewinnt das prestigeträchtige Rennen. In Kanada stehen beide Fahrer auf dem Podium, auf dem Nürburgring und in Magny-Cours gelingen Doppelsiege, in Hockenheim gewinnt Montoya mit 65 Sekunden Vorsprung.

Mit vier Punkten Vorsprung in der Konstrukteurswertung reist das Team zu den letzten beiden GP (USA und Japan). Der BMW P83 Motor dreht 19200 U/min. Doch schon in Indianapolis addieren sich eine Bestrafung und ein heftiger Schauer zum Verlust von Montoyas Titelchancen. In Japan trifft ihn in Führung liegend der zweite technisch bedingte Ausfall der Saison, der die Hoffnungen auf den Konstrukteurspokal begräbt. Dennoch: Mit 144 Punkten übertrifft man deutlich das Vorjahresergebnis – 2002 hatten 92 WM-Zähler für den zweiten Rang in der Konstrukteurs-WM gereicht.

2004 zum ersten Mal hinter den Erwartungen.

Nachdem das BMW WilliamsF1 Team vier Jahre lang stets die eigenen Erwartungen übertroffen hat, bleibt es 2004 erstmals dahinter zurück. Der FW26 mit seinem neuen Aerodynamikkonzept und der auffälligen Nase gibt bei den Wintertests allen Anlass zu großen Hoffnungen. Doch schon bei den ersten Rennen wird klar, dass die konzeptionellen Nachteile die in der Simulation ermittelten Vorteile überwiegen.

Tiefpunkt der Saison werden die GP Kanada und USA. In Montréal werden beide Fahrer aus der Wertung genommen. In Indianapolis wird Montoya disqualifiziert, Schumacher erleidet einen schweren Unfall. Er muss für sechs GP pausieren und wird von Marc Gené und Antonio Pizzonia vertreten.

Erst in der zweiten Saisonhälfte beginnt mit einem stark veränderten Chassis ein Aufwärtstrend. Beim GP Italien wird außerdem die letzte Ausbaustufe des BMW P84 Motors gezündet und zeigt mit zwei Weltrekorden Wirkung: Im Prequalifying erzielt Montoya mit 262,242 km/h die höchste bis dato in der F1 gemessene Durchschnittsgeschwindigkeit. Im Rennen fährt Pizzonia 369,9 km/h Spitzengeschwindigkeit. Montoyas Sieg beim Finale in Brasilien sorgt für einen versöhnlichen Saisonabschluss.

Schlussakkord und Neuanfang.

2005 wird die zweite schwierige Saison in Folge. Der FW27 erweist sich als nicht konkurrenzfähig. Das BMW WilliamsF1 Team bleibt sieglos und fällt auf Platz fünf in der Herstellerwertung zurück. Saisonhöhepunkte sind die Läufe in Monaco und auf dem Nürburgring. Im Fürstentum stehen der Deutsche Nick Heidfeld und sein australischer Teamkollege Mark Webber als Zweiter und Dritter auf dem Podium. In der Eifel erzielt Heidfeld eine Woche später die einzige Poleposition und kommt erneut als Zweiter ins Ziel. Zuvor ist Heidfeld in Malaysia auf Platz drei gefahren.

Die sechste gemeinsame Saison, mit 19 GP die längste der F1-Geschichte, markiert das Ende der Kooperation mit WilliamsF1. Die Bilanz der sechs Jahre von 2000 bis einschließlich 2005: zehn Siege, davon drei Doppelsiege, insgesamt 45 Podestplätze und 17 Polepositions in 104 Rennen.

Mitte 2005 übernimmt BMW das Schweizer Team Sauber und geht ab 2006 in Eigenregie an den Start. Das neue BMW Sauber F1 Team erkämpft sich in seiner Debütsaison den fünften WM-Platz. Zwei Podiumsplätze, einer durch Heidfeld, der andere durch den jungen Polen Robert Kubica, tragen dazu bei. Insgesamt 15 Mal fährt ein BMW Sauber F1.06 in die Punkteränge.

Die erste Grand-Prix-Teilnahme eines BMW Motors datiert auf 1952. Aus der Zeit vor 2000 stehen für BMW 96 Teilnahmen, 9 Siege und 15 Polepositions zu Buche.

Chronologie der BMW Erfolge.

- 17.6.1919 Der erste Weltrekord: Zeno Diemer erreicht mit einem BMW Sechszylinder Flugmotor 9760 Meter Höhe.
- 1925/26 Mit dem Motorrad BMW R37 werden über 200 Siege und zwei Deutsche Meistertitel gewonnen.
- 28.11.1937 Weltrekord für Motorräder: Ernst Jakob Henne erreicht auf einer Autobahn bei Frankfurt 279,5 km/h.
- 1936–53 Schorsch Meier erringt auf BMW Boxer sieben Motorrad-Meistertitel.
- 1940 1., 2., 4. und 5. Platz für BMW 328 beim Straßenrennen Mille Miglia in Italien.
- 1954–73 Siegreiche Gespanne: Mit dem Boxer-Einspritzer erringt BMW 19 Weltmeistertitel im Seitenwagensport.
- 1960 Hans Stuck senior wird auf BMW 700 Deutscher Meister.
- 1964 Hubert Hahne wird mit dem BMW 1800Ti Deutscher Rundstreckenmeister.
- 1966 Josef Schnitzer wird auf BMW 2000Ti Deutscher Tourenwagen-Meister; Hubert Hahne schafft im BMW 2000Ti als Erster eine Runde auf dem Nürburgring (22,835 km) in weniger als zehn Minuten, in genau 9.58,5 Minuten.
- 1968 Premiere des nach dem Konstrukteur Karl Apfelbeck benannten Radial-Vierventil-Motors in der Formel 2 und im BMW Monti. Unter Einsatz von Nitromethan gelingen acht Weltrekordfahrten; 1. Platz Tourenwagen-EM, Dieter Quester, BMW 2002.
- 1969 1. Platz Tourenwagen-EM, Dieter Quester, BMW 2002, erstmals kommt ein Turbomotor zum Einsatz.
- 1970 1. Platz 24 Stunden Nürburgring, BMW 2002Ti, Hans-Joachim Stuck; erster Sieg mit dem 1600er Formel-2-Motor, Jacky Ickx in Salzburg.
- 1973 1. Platz Tourenwagen-EM, Toine Hezemans, BMW 3.0 CSL; 1. Platz Rallye-WM-Lauf Österreich, Achim Warmbold/Jean Todt, BMW 2002.
- 1973–82 Sechs Fahrer werden mit dem BMW Vierzylinder Formel-2-Europameister: Jean-Pierre Jarier ('73), Patrick Depailler ('74), Jacques Laffite ('75), Bruno Giacomelli ('78), Marc Surer ('79), Corrado Fabi ('82).
- 1974 Hans-Joachim Stuck erzielt mit dem BMW 3.0 CSL in 8.09,6 Minuten eine neue Rekordrunde auf dem Nürburgring.

- 1977 Das BMW Junior Team mit Eddie Cheever, Marc Surer und Manfred Winkelhock startet auf BMW 320;
1. Platz Tourenwagen-EM, Dieter Quester, BMW 3.0 CSL.
- 1978 1. Platz Deutsche Rennsport-Meisterschaft, Harald Ertl, Team Schnitzer, BMW 320 Turbo.
- bis 1979 insgesamt sechs Europameistertitel mit dem BMW 3.0 CSL.
- 1979/80 In der „Procar-Serie“, dem Markenpokal mit dem Sportwagen BMW M1, treten Formel-1- und Tourenwagenfahrer im Rahmen von Grands Prix an.
- 1980–2004 Zehn Siege des BMW Team Schnitzer beim Tourenwagen-Rennen in Macau: 1980, '81, '83, '87, '88, '91, '92, '94, '98, 2004.
- 1980 1. Platz Tourenwagen-EM, Siegfried Müller, Team Eggenberger, BMW 635 CSi.
- 1981 1. Platz Tourenwagen-EM, Helmut Kelleners/Umberto Grano, BMW 635 CSi;
1. Platz Motorradwertung Rallye Paris-Dakar, Hubert Auriol, BMW R80.
- 1982 Formel-1-Einstieg: Brabham BMW mit Nelson Piquet und Riccardo Patrese, erste Punkte am 9. Mai in Zolder, GP Belgien (5. Platz, Piquet); erster Sieg am 13. Juni in Montréal, GP Kanada (5. Rennen, Piquet); erste Poleposition am 15. August in Zeltweg, GP Österreich (Piquet).
- 1983 1. Platz Formel-1-Weltmeisterschaft der Fahrer, Nelson Piquet, Brabham BMW; erster Einsatz des BMW F1-Motors im ATS-Team (Manfred Winkelhock);
1. Platz Tourenwagen-EM, Dieter Quester, Team Schnitzer, BMW 635 CSi;
1. Platz Motorradwertung Rallye Paris-Dakar, Hubert Auriol, BMW R80.
- 1984 1. Platz Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft (DTM), Volker Strycek, Team Gubin, BMW 635 CSi;
5. Platz Formel-1-Fahrer-WM, Nelson Piquet, Brabham BMW;
Brabham BMW fahren auch Teo Fabi, Corrado Fabi, Manfred Winkelhock;
ATS BMW fahren Gerhard Berger, Manfred Winkelhock;
1. Platz Motorradwertung Rallye Paris-Dakar, Gaston Rahier, BMW R80.
- 1985 8. Platz Formel-1-Fahrer-WM, Nelson Piquet, Brabham BMW;
Brabham BMW fahren auch François Hesnault, Marc Surer;
Arrows BMW fahren Gerhard Berger, Thierry Boutsen;
1. Platz Motorradwertung Rallye Paris-Dakar, Gaston Rahier, BMW R80.
- 1985–1995 Fünf Siege des BMW Team Schnitzer beim 24-Stunden-Rennen in Spa-Francorchamps: 1985, '86, '88, '90, '95.
- 1986 BMW beliefert die Formel-1-Teams Brabham (Riccardo Patrese, Elio de Angelis, Derek Warwick), Arrows (Marc Surer, Thierry Boutsen, Christian Danner) und Benetton (Gerhard Berger, Teo Fabi);
Berger erzielt den letzten Grand-Prix-Sieg mit dem 1,5-Liter-Vierzylinder-Turbo in Mexiko und wird WM-Siebter;
1. Platz Tourenwagen-EM, Roberto Ravaglia, Team Schnitzer, BMW 635 CSi.

- 1987
- 1. Platz Tourenwagen-WM, Roberto Ravaglia, BMW M Team Schnitzer, BMW M3;
 - 1. Platz Tourenwagen-EM, Winni Vogt, BMW M Team Linder, BMW M3;
 - 1. Platz DTM, Eric van de Poele, BMW Junior Team, BMW M3;
 - 1. Platz FIA Hersteller-Pokal für Gruppe-A-Fahrzeuge in der Berg-EM, BMW M3;
 - 1. Platz österreichische Tourenwagen-Meisterschaft, Helmut König, BMW M3;
 - 1. Platz schwedische Tourenwagen-Meisterschaft, Per G. Andersson, BMW M3;
 - 1. Platz schweizer Tourenwagen-Meisterschaft, Hansueli Ulrich, BMW M3;
 - 1. Platz Rallye-WM-Lauf Korsika, Bernard Beguin/Jean-Jacques Lenne, Team ProDrive, BMW M3;
 - 1. Platz spanische Rallye-Meisterschaft, Jose Maria Ponce/ Jose Carlos Deniz, BMW M3;
 - 1. Platz spanische Bergmeisterschaft für Tourenwagen, Xavier Riera, BMW M3;
 - 1. Platz Mitropa Rallye Cup, Matthias Moosleitner/Margit Tüchler, BMW M3;
- in der Formel-1-WM fährt Brabham (Riccardo Patrese, Andrea de Cesaris, Stefano Modena) noch mit BMW Motoren. Die Bilanz am Ende der BMW Turbo-Ära: 91 Starts, 9 Siege, 15 Polepositions.
- 1988
- 1. Platz Tourenwagen-EM, Roberto Ravaglia, Team Schnitzer, BMW M3;
 - 1. Platz Asien-Pazifik-Meisterschaft, Trevor Crowe, BMW M3;
 - 1. Platz Berg-EM Tourenwagen, Francis Dosierès, BMW M3;
 - 1. Platz australische Tourenwagen-Meisterschaft, Jim Richards, BMW M3;
 - 1. Platz französische Tourenwagen-Meisterschaft, Fabien Giroix, BMW M3;
 - 1. Platz finnische Tourenwagen-Meisterschaft, Mika Arpiainen, BMW M3;
 - 1. Platz holländische Tourenwagen-Meisterschaft, Arthur van Dedem, BMW M3;
 - 1. Platz portugiesische Tourenwagen-Meisterschaft, „Pequepe“, BMW M3.
- 1989
- 1. Platz DTM, Roberto Ravaglia, Team Schnitzer, BMW M3;
 - 1. Platz italienische Tourenwagen-Meisterschaft, Johnny Cecotto, BMW M3;
 - 1. Platz englische Tourenwagen-Meisterschaft, Frank Sytner, BMW M3;
 - 1. Platz finnische Tourenwagen-Meisterschaft, Harri Toivonen/ Heikki Salmenautio, BMW M3;
 - 1. Platz französische Tourenwagen-Meisterschaft, Jean Pierre Malcher, BMW M3;
 - 1. Platz holländische Tourenwagen-Meisterschaft, Arthur van Dedem, BMW M3;
 - 1. Platz portugiesische Tourenwagen-Meisterschaft, „Pequepe“, BMW M3;
 - 1. Platz schwedische Tourenwagen-Meisterschaft, Lennart Bohlin, BMW M3;

- 1. Platz belgische Rallye-Meisterschaft, Marc Duez/Alain Lopes, BMW M3;
 - 1. Platz französische Rallye-Meisterschaft, François Chatriot/Michel Perin, BMW M3;
 - 1. Platz italienische Bergmeisterschaft, Giuseppe Zarpellon, BMW M3.
- 1990
- 1. Platz italienische Tourenwagen-Meisterschaft, Roberto Ravaglia, Team Schnitzer, BMW M3;
 - 1. Platz belgische Tourenwagen-Meisterschaft, Jean-Michel Martin, BMW M3;
 - 1. Platz finnische Tourenwagen-Meisterschaft, Heikki Salmenautio, BMW M3;
 - 1. Platz schwedische Tourenwagen-Meisterschaft, Per G. Andersson, BMW M3;
 - 1. Platz spanische Rallye-Meisterschaft, Josep Bassas/Antonio Rodrigues, BMW M3;
 - 1. Platz spanische Bergmeisterschaft für Tourenwagen, Xavier Riera, BMW M3.
- 1991
- 1. Platz britische Tourenwagen-Meisterschaft, Will Hoy, BMW M3;
 - 1. Platz Amscar-Serie, Australien, Tony Longhurst, BMW M3;
 - 1. Platz französische Tourenwagen-Meisterschaft, Jean-Pierre Malcher, BMW M3;
 - 1. Platz italienische Tourenwagen-Meisterschaft, Roberto Ravaglia, BMW M3;
 - 1. Platz holländische Tourenwagen-Meisterschaft, Cor Euser, BMW M3;
 - 1. Platz französische Bergmeisterschaft, Francis Dosierès, BMW M3;
 - 1. Platz Schweizer Tourenwagen-Meisterschaft, Hansueli Ulrich, BMW M3;
 - 1. Platz Privatfahrerwertung DTM, Peter Zakowski, BMW M3;
- 1992
- 4. Platz DTM, Johnny Cecotto, Team Fina Motorsport, BMW M3;
 - 1. Platz 24-Stunden-Rennen Spa, Team Bigazzi, BMW 320i.
- 1993
- 1. Platz ADAC GT-Cup, Johnny Cecotto, Team Warthofer, BMW M3 GTR;
 - 1. Platz britische Tourenwagen-Meisterschaft, Joachim Winkelhock, Team Schnitzer, BMW 318i.
- 1994
- 1. Platz ADAC Tourenwagen Cup, Johnny Cecotto, Team Warthofer, BMW 320i;
 - 1. Platz Asien-Pazifik-Meisterschaft, Joachim Winkelhock, Schnitzer, BMW 318is;
 - 1. Platz australische Tourenwagen-Meisterschaft, Tony Longhurst, BMW 318i;
 - 1. Platz belgische Tourenwagen-Meisterschaft, Thierry Tassin, Team Valier, BMW 318is;
 - 1. Platz südafrikanische Tourenwagen-Meisterschaft, Shaun van der Linde, BMW 318is;
 - 1. Platz 24-Stunden-Rennen Spa, Roberto Ravaglia/Alexander Burgstaller/Thierry Tassin, Team Bigazzi, BMW 320i.

- 1995
- 1. Platz ADAC Supertourenwagen-Cup, Joachim Winkelhock, Team Schnitzer, BMW 320i;
 - 1. Platz japanische Tourenwagen-Meisterschaft, Steve Soper, Schnitzer, BMW 320i;
 - 1. Platz australische Tourenwagen-Meisterschaft, Paul Morris, BMW 318i;
 - 1. Platz belgische Tourenwagen-Meisterschaft, Thierry Tassin, BMW 318is;
 - 1. Platz französische Tourenwagen-Meisterschaft, Yvan Muller, Team Oreca, BMW 318is;
 - 1. Platz skandinavische Tourenwagen-Meisterschaft, Per Gunnar Andersson, BMW 318is;
 - 1. Platz 24-Stunden-Rennen Le Mans, JJ Lehto/Yannick Dalmas/Masanori Sekiya, McLaren F1 GTR mit BMW V12;
 - 1. Platz 24-Stunden-Rennen Nürburgring, Roberto Ravaglia/Alexander Burgstaller/Marc Duez, Team Bigazzi, BMW 320i;
 - 1. Platz 24-Stunden-Rennen Spa, Joachim Winkelhock/Steve Soper/Peter Kox, Team Schnitzer, BMW 318is.
- 1996
- 1. Platz französische Tourenwagen-Meisterschaft, Eric Cayrolle, BMW 318is;
 - 1. Platz 24-Stunden-Rennen Spa, Alexander Burgstaller/Thierry Tassin/Jörg Müller, Team Fina Bastos, BMW 318is.
- 1997
- 1. Platz FIA Touring Car World Cup, BMW 320i;
 - 1. Platz australische Tourenwagen-Meisterschaft, Paul Morris, BMW 320i;
 - 1. Platz belgische Tourenwagen-Meisterschaft, Didier de Radiguès, BMW 320i;
 - 1. Platz finnische Tourenwagen-Meisterschaft, Heikki Salmenautio, BMW 320i;
 - 1. Platz französische Tourenwagen-Meisterschaft, Eric Cayrolle, BMW 320i;
 - 1. Platz italienische Tourenwagen-Meisterschaft, Emanuele Naspetti, BMW 320i;
 - 1. Platz holländische Tourenwagen-Meisterschaft, Duncan Huisman, BMW 320i;
 - 1. Platz neuseeländische Tourenwagen-Meisterschaft, Craig Baird, BMW 320i;
 - 1. Platz südamerikanische Tourenwagen-Meisterschaft, Oscar Larrauri, BMW 318is;
 - 1. Platz südostasiatische Tourenwagen-Meisterschaft, Charles Kwan, BMW 320i;
 - 1. Platz Fahrer- und Markenmeisterschaft Exxon-Supreme-GT-Serie, USA, Klasse GT3, Tom Milner Racing, Bill Auberlen, BMW M3;
 - 1. Platz 24-Stunden-Rennen Spa, Didier de Radiguès/Eric Hélary/Marc Duez, Team Fina Bastos, BMW 320is;
 - 1. Platz Tourenwagen-Rennen in Macau, Steve Soper, Team Bigazzi, BMW 320i;
 - 1. Platz 24 Stunden Nürburgring, Sabine Reck/ Johannes Scheid/ Peter Zakowski, Team Scheid, BMW M3;
 - 1. Platz Bathurst 1000, Geoff und David Brabham, BMW 320i;
 - 2. Platz FIA GT Meisterschaft, JJ Lehto/Steve Soper, Team BMW Motorsport, McLaren BMW;

2. und 3. Platz 24 Stunden von Le Mans, Jean Marc Gounon/
Anders Olofsson/Pierre-Henri Raphanel, Gulf Team Davidoff,
Peter Kox/Roberto Ravaglia/Eric Hélary, Team BMW Motorsport,
McLaren BMW (McLaren F1 GTR mit BMW V12);
2. Platz ADAC Supertourenwagen-Cup (STW), BMW Team Bigazzi,
Joachim Winkelhock, BMW 320i.

1998

1. Platz Deutsche Supertourenwagen-Meisterschaft (STW),
Johnny Cecotto, BMW Motorsport Team Schnitzer, BMW 320i;
1. Platz schwedische Tourenwagen-Meisterschaft, Fredrik Ekblom,
BMW Dealer Team, BMW 320i;
1. Platz südostasiatische Tourenwagen-Meisterschaft, Charles Kwan,
Team EKS Motorsport, BMW 320i;
1. Platz französische Tourenwagen-Meisterschaft, Eric Cayrolle,
Team Sda, BMW 320i;
1. Platz südamerikanische Tourenwagen-Meisterschaft, Oscar Larrauri,
Team Proas, BMW 320i;
1. Platz kroatische Tourenwagen-Meisterschaft, Sinisa Kosutic,
Team Valier, BMW 320i;
1. Platz finnische Tourenwagen-Meisterschaft Sport 2000,
Arto Salmenautio, OS Motorsport, BMW 320i;
1. Platz neuseeländische Tourenwagen-Meisterschaft, Brett Riley,
BMW 320i;
1. Platz internationale Gruppe N über 3000 ccm, Luca Capellari,
Team Duller, BMW M3;
1. Platz Privatfahrerwertung australische Tourenwagen-Meisterschaft,
Cameron McLean, BMW 320i;
1. Platz Privatfahrerwertung Bankfin Tourenwagen-Meisterschaft
Südafrika, Mark Peters, BMW 318is;
1. Platz Deutsche Tourenwagen Challenge (DTC), Brinkmann Motorsport,
Thomas Winkelhock, BMW 320i;
1. Platz Deutscher Veedol Langstreckenpokal Nürburgring, Sabine Reck/
Johannes Scheid, Team Scheid, BMW M3;
1. Platz Fahrer-, Marken- und Teamwertung Professional Sports Car
Series, USA, Mark Simo, PTG M3 Team, BMW M3 Klasse GT3;
1. Platz Fahrer-, Marken- und Teamwertung United States Road Racing
Championship, USA, Ross Bentley, PTG M3 Team, BMW M3 Kl. GT3;
1. Platz englische GT-Meisterschaft, Tim Sugden/Steve O'Rourke,
McLaren F1 GTR mit BMW V12;
1. Platz 24 Stunden Nürburgring, Hans-Joachim Stuck/Christian Menzel/
Marc Duez/Andreas Bovensiepen, Team Warthofer, BMW 320d;
1. Platz Klasse GT3 24 Stunden Daytona, Bill Auberlen/Marc Duez/
Boris Said, PTG M3 Team, BMW M3;
1. Platz 24-Stunden-Rennen Spa, Alain Cudini/Marc Duez/
Eric van de Poele, Team Juma, BMW 320i;
1. Platz Tourenwagen-Rennen in Macau, Joachim Winkelhock,
Team Schnitzer, BMW 320i;
1. Platz Deutsche Rallye Challenge, Markus Moufang/Rüdiger Hähner,
BMW M3;
1. Platz Berg-Europameisterschaft für Tourenwagen, Otokar Kramski,
BMW M3;
1. Platz französische Tourenwagen-Bergmeisterschaft, Eric Pernot,
BMW M3.

- 1999
- 1. Platz 24 Stunden Le Mans, Yannick Dalmas/Pierluigi Martini/
Joachim Winkelhock, BMW Motorsport, BMW V12 LMR;
 - 1. Platz 12 Stunden von Sebring, Tom Kristensen/JJ Lehto/Jörg Müller,
BMW Motorsport, BMW V12 LMR;
 - 1. Plätze Sears Point, Laguna Seca, Las Vegas, American Le Mans Series
(ALMS), JJ Lehto/Steve Soper, BMW Motorsport, BMW V12 LMR;
 - 1. Platz Teamwertung GT-Klasse ALMS, BMW Team PTG, BMW M3;
 - 1. Platz holländische Tourenwagen-Meisterschaft, Cor Euser,
BMW 320i DTC;
 - 1. Platz russische Tourenwagen-Meisterschaft, Vladimir Soukhov,
BMW 320i;
 - 1. Platz neuseeländische Tourenwagen-Meisterschaft, Jason Richards,
BMW 320i;
 - 1. Platz australische Tourenwagen-Meisterschaft, Paul Morris, BMW 320i;
 - 1. Platz südostasiatische Tourenwagen-Meisterschaft, Charles Kwan,
BMW 320i;
 - 1. Platz Privatfahrerwertung schwedische Tourenwagen-Meisterschaft,
Kim Esbjug, BMW 320i;
 - 1. Platz tschechische Tourenwagen-Meisterschaft, Otakar Kramski,
BMW M3;
 - 1. Platz slowenische Tourenwagen-Meisterschaft, Dagmar Suster,
BMW M3;
 - 1. Platz Berg-EM für Tourenwagen, Niko Pulic, BMW M3;
 - 1. Platz Deutsche Bergmeisterschaft für Tourenwagen, Georg Plasa,
BMW 320i;
 - 1. Platz slowenische Bergmeisterschaft, Slavko Dekleva, BMW M3;
 - 1. Platz französische Bergmeisterschaft für Tourenwagen, Eric Pernot,
BMW M3;
 - 1. Platz International Special Car Series, Robert Brooks/Robert Wilson,
BMW M3;
 - 1. Platz Motorradwertung Rallye Granada-Dakar, Richard Saint,
BMW F 650.
- 2000
- 1. Platz FIA Berg-EM für Tourenwagen, Niko Pulic, BMW M3, Gruppe A;
 - 1. Platz FIA Berg-EM für Sportwagen, Franz Tschager, Osella BMW;
 - 1. Platz Deutsche Tourenwagen Challenge (DTC), Franz Engstler,
BMW 320i;
 - 1. Platz russische Tourenwagen-Meisterschaft, Mikhail Ukhov,
BMW 320i;
 - 1. Platz holländische Tourenwagen-Meisterschaft, Duncan Huisman,
BMW 320i;
 - 1. Platz neuseeländische Tourenwagen-Meisterschaft, Jason Richards,
BMW 320i;
 - 1. Platz italienische Tourenwagen-Meisterschaft N1, Alessandro Bertei,
BMW M3;
 - 1. Platz italienische Tourenwagen-Meisterschaft N2, Paolo La Neve,
BMW 325i;
 - 1. Platz italienische Tourenwagen-Meisterschaft Gr. N3, Stefano Valli,
BMW 320i;
 - 1. Platz Tourenwagenwertung belgische Meisterschaft, Georg Severich/
Luc Pensis, BMW 320i;

- 1. Platz spanische Berg-Meisterschaft, Xavier Riera Vilarrasa, BMW 320i;
1., 2., 3. und 4. Platz Motorradwertung Rallye Paris-Dakar-Kairo,
Richard Sainct, Oscar Gallardo (beide BMW F 650 RR),
Jimmy Lewis (BMW R 900 RR) und Jean Brucy (BMW F 650 RR);
1. Platz Dubai-Rallye, Jimmy Lewis (BMW R 900 RR)
3. Platz FIA Formel-1-Weltmeisterschaft der Konstrukteure,
BMW WilliamsF1 Team, Ralf Schumacher und Jenson Button.
- 2001
 - 1. Platz Marken-, Team- und Fahrermeisterschaft ALMS, Jörg Müller,
Team BMW Motorsport, BMW M3 GTR;
1. Platz FIA European Super Production Championship, Peter Kox,
Ravaglia Motorsport, BMW 320i;
1. Platz FIA Berg-EM für Tourenwagen, Niko Pulic, BMW M3, Gruppe A;
1. Platz FIA Berg-EM für Sportwagen, Franz Tschager, Osella BMW;
1. Platz Deutsche Tourenwagen Challenge, Markus Gedlich, BMW 320i;
1. Platz holländische Tourenwagen-Meisterschaft, Sandor van Es,
BMW 320i;
1. Platz italienische Tourenwagen-Meisterschaft Gr. N1, Stefano Valli,
BMW M3;
1. Platz italienische Tourenwagen-Meisterschaft Gr. N2,
Alessandro Bernasconi, BMW 320i;
1. Platz ST-Klasse französische Super-Tourenwagen-Meisterschaft,
Yvan Lebon, BMW 320i;
3. Platz FIA Formel-1-Weltmeisterschaft der Konstrukteure,
BMW WilliamsF1 Team, Ralf Schumacher und Juan Pablo Montoya
(vier Siege, vier Polepositions);
1. Platz Tourenwagen-Rennen in Macau, Duncan Huisman, BMW 320i.
- 2002
 - 2. Platz FIA Formel-1-Weltmeisterschaft der Konstrukteure,
BMW WilliamsF1 Team, Juan Pablo Montoya (WM-Dritter) und
Ralf Schumacher (WM-Vierter), ein Doppelsieg (Schumacher
vor Montoya, Malaysia), sieben Polepositions (Montoya);
2. Platz Fahrer- und Markenwertung FIA European Touring Car
Championship (ETCC), BMW Team Germany (Schnitzer-Motorsport),
Jörg Müller, BMW 320i;
1. Platz FIA Berg-EM für Sportwagen, Franz Tschager, Osella BMW;
1. Platz holländische Tourenwagen-Meisterschaft, Duncan Huisman,
BMW 320i;
1. Platz italienische Tourenwagen-Meisterschaft (Super Production),
Massimo Pigoli, BMW 320i;
1. Platz russische Tourenwagen-Meisterschaft, Komarov Grigory,
BMW 320i;
1. Platz Campionato Italiano Velocità Turismo (CIVT), Alberto Cerrai,
BMW M3;
1. Platz Langstrecken-Meisterschaft Nürburgring, Mario Merten,
BMW 320i;
1. Platz Deutsche Berg-Meisterschaft, Herbert Stenger, Stenger BMW;
1. Platz Tourenwagen-Rennen in Macau, Duncan Huisman, BMW 320i.

- 2003
- 2. Platz FIA Formel-1-Weltmeisterschaft der Konstrukteure, BMW WilliamsF1 Team, Juan Pablo Montoya (WM-Dritter) und Ralf Schumacher (WM-Fünfter), zwei Doppelsiege (Schumacher vor Montoya, Europa und Frankreich), zwei Einzelsiege (Montoya, Monaco und Deutschland), vier Polepositions (drei Schumacher, eine Montoya);
 - 1. Platz Markenwertung FIA ETCC und 2. Platz Fahrerwertung, BMW Team Germany (Schnitzer-Motorsport), Jörg Müller, BMW 320i;
 - 1. Platz DTC, Claudia Hürtgen, BMW 320i DTC;
 - 1. Platz russische Tourenwagen-Meisterschaft, Mikhail Ukhov, BMW 320i;
 - 1. Platz Speed World Challenge für Tourenwagen USA, Bill Auberlen, BMW 325i;
 - 1. Platz Deutsche Berg-Meisterschaft, Gruppe CN Sportwagen, Herbert Stenger, Stenger BMW;
 - 1. Platz DMSB-Bergpokal Tourenwagen, Jörg Weidinger, BMW 318is, Gruppe G;
 - 1. Platz Tourenwagen-Rennen in Macau, Duncan Huisman, BMW 320i.
- 2004
- 1. Platz Markenwertung und Fahrerwertung FIA ETCC, BMW Team Great Britain (RBM), Andy Priaulx, BMW 320i;
 - 1. und 2. Platz 24 Stunden Nürburgring, Dirk Müller/Jörg Müller/Hans-Joachim Stuck, Team BMW Motorsport (Schnitzer Motorsport), BMW M3 GTR;
 - 4. Platz FIA Formel-1-Weltmeisterschaft der Konstrukteure, BMW WilliamsF1 Team, Juan Pablo Montoya (WM-Fünfter), Ralf Schumacher (WM-Neunter), Antonio Pizzonia (WM-15.), ein Sieg (Montoya, Brasilien), eine Poleposition (Schumacher, Kanada);
 - 1. Platz FIA Berg-Europameisterschaft, Robert Senkyr, BMW M3;
 - 1. Platz Kategorie 2 FIA Berg-Europameisterschaft, Giulio Regosa, Osella BMW;
 - 1. Platz Gruppe 2 24 Stunden Spa, Dirk Müller/Jörg Müller/Hans-Joachim Stuck, Team BMW Motorsport (Schnitzer Motorsport), BMW M3 GTR;
 - 1. Platz DMSB Produktionswagen-Meisterschaft, Claudia Hürtgen, BMW 320i;
 - 1. Platz schwedische Tourenwagen-Meisterschaft, Richard Göransson, BMW 320i;
 - 1. Platz dänische Tourenwagen-Meisterschaft, Casper Elgaard, BMW 320i;
 - 1. Platz Belcar-Meisterschaft, Patrick Beliën, BMW M3;
 - 1. Platz russische Tourenwagen-Meisterschaft, Grigory Komarov (BMW 320i);
 - 1. Platz GT-Kl. Grand Am Rolex Sports Car Series, Bill Auberlen, BMW M3 GTR;
 - 1. Platz Speed World Challenge für Tourenwagen USA, Will Turner, BMW 325i;
 - 1. Platz Campionato Italiano Velocita Turismo, Alessandro Bernasconi, BMW 320i;
 - 1. Platz Langstrecken-Meisterschaft Nürburgring, Arnd Meier/René Wolff, BMW 318ti compact;
 - 1. Platz Deutsche Berg-Meisterschaft für Rennfahrzeuge, Herbert Stenger, Stenger BMW;
 - 1. Platz spanische Bergmeisterschaft, Carlos Hernandez, BMW 320i;
 - 1. Platz Tourenwagen-Rennen in Macau, Jörg Müller, BMW 320i.

- 2005
- 1. Platz Markenwertung und Fahrerwertung FIA WTCC, BMW Team Great Britain (RBM), Andy Priaulx, BMW 320i;
 - 1. und 2. Platz 24 Stunden Nürburgring, Pedro Lamy/Duncan Huisman/ Andy Priaulx/Boris Said vor Dirk Müller/Jörg Müller/Hans-Joachim Stuck, Team BMW Motorsport (Schnitzer Motorsport), BMW M3 GTR;
 - 5. Platz FIA Formel-1-Weltmeisterschaft der Konstrukteure, BMW WilliamsF1 Team, Mark Webber (WM-Zehnter), Nick Heidfeld (WM-Elfter), Antonio Pizzonia (WM-22.), vier Podiumsplätze, eine Poleposition (Heidfeld, GP Europa);
 - 1. Platz FIA Berg-Europameisterschaft, Jörg Weidinger, BMW M3;
 - 1. Platz italienische Tourenwagen-Meisterschaft, Alessandro Zanardi, BMW 320i;
 - 1. Platz Asian Touring Car Championship, Franz Engstler, BMW 320i;
 - 1. Platz russische Tourenwagen-Meisterschaft, Vladimir Nechaev, BMW 320i;
 - 1. Platz schwedische Tourenwagen-Meisterschaft, Richard Göransson, BMW 320i;
 - 1. Platz European Touring Car Cup in Vallelunga, Richard Göransson, BMW 320i;
 - 1. Platz dänische Tourenwagen-Meisterschaft, Casper Elgaard, BMW 320i;
 - 1. Platz Langstreckenmeisterschaft Nürburgring, Claudia Hürtgen, BMW 320i;
 - 1. Platz Deutsche Berg-Meisterschaft, Sportwagen, Herbert Stenger, Stenger BMW;
- 2006
- 1. Platz Markenwertung und Fahrerwertung FIA WTCC, BMW Team UK/RBM, Andy Priaulx, BMW 320si;
 - 5. Platz FIA Formel-1-Weltmeisterschaft der Konstrukteure, BMW Sauber F1 Team, Nick Heidfeld (WM-Neunter), Jacques Villeneuve (WM-15.), Robert Kubica (WM-16.), zwei Podiumsplätze;
 - 1. Platz FIA Berg-Europameisterschaft, Jörg Weidinger, BMW M3;
 - 1. Platz Asian Touring Car Championship, Franz Engstler, BMW 320i;
 - 1. Platz russische Tourenwagen-Meisterschaft, Vladimir Labazov, BMW 320i;
 - 1. Platz Dänische Tourenwagen Meisterschaft, Elgaard Casper, BMW 320i;
 - 1. Platz Juniorenwertung Langstreckenmeisterschaft Nürburgring, Marc Hennerici, BMW 120d;
 - 1. Platz GrandAm Cup (USA), Will Turner, BMW M3;
 - 1. Platz 24 Stunden Dubai, Duller Motorsport (Hans-Joachim Stuck, Dieter Quester, Philipp Peter, Toto Wolff), BMW M3;
 - 1. Platz 24 Stunden Silverstone, Duller Motorsport, Dirk Werner, Dieter Quester, Jamie Campbell-Walter, BMW Z4 M Coupé;
 - 1. Platz HJS Diesel Masters, Markus Moufang/ Hartmut Walch, BMW 120d;
 - 1. Platz VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring, Bonk-Motorsport, Wolf Silvester/Mario Merten, BMW 318is.

Sauber.

Synonym des Schweizer Automobilrennsports.

Angefangen hat alles 1970, als sich der Elektromonteur Peter Sauber als selbstständiger Unternehmer etablierte und mit dem Bau von offenen, zweisitzigen Rennsportwagen begann. Damals entwarf er noch im Keller des Elternhauses den Sauber C1. Als Typenbezeichnung wählte Sauber den ersten Buchstaben des Vornamens seiner Ehefrau Christiane. Mit dem C1 gewann er den Schweizer Meistertitel, beließ es dann aber bald bei vereinzeltten Auftritten als Rennfahrer.

Als Sauber den Helm 1973 zum letzten Mal überstülpte, hatte er seine Aktivitäten schon ganz aufs Konstruktive verlegt. Das „C“ als Markenzeichen wurde beibehalten, und 2005 war Sauber beim C24 angelangt. Einen C10 gab es (aus sprachlichen Gründen) nicht, dafür zwischendurch einen Sportwagen namens C291.

Sportwagen-Erfolge.

Die ersten großen Erfolge stellten sich Ende der 80er Jahre ein, nachdem es Sauber gelungen war, Mercedes zur Rückkehr in den Motorsport zu bewegen. Glanzlichter der Partnerschaft mit dem Hersteller aus Stuttgart bildeten der Doppelerfolg im 24-Stunden-Rennen in Le Mans (1989) sowie der zweimalige Gewinn des Marken- und des Fahrer-Titels in der damaligen Sportwagen-WM (1989 und 1990).

Zu den Fahrern, die 1990 und 1991 unter Saubers Ägide ihre rennsportlichen Sporen abverdienten, gehörten drei spätere Formel-1-Cracks: Michael Schumacher, Heinz-Harald Frentzen und Karl Wendlinger.

Saubers Formel-1-Kampagne begann 1991. Als die damaligen Partner Mercedes-Benz und PP Sauber AG im Zuge des sich abzeichnenden Niedergangs der Sportwagen-WM zu Beginn der neunziger Jahre ihre motorsportliche Zukunft erörterten, wurde die Formel 1 bald zum Thema und im Laufe des Sommers 1991 zum gemeinsamen Projekt erhoben.

In Stuttgart und Hinwil kamen die Vorbereitungsarbeiten gut voran, und so schien zunächst nichts gegen den Aufbruch zu neuen Ufern zu sprechen. Umso schwerer traf Peter Sauber die im November 1991 vom Mercedes-Vorstand gefällte Entscheidung, sich einstweilen nicht in der Formel 1 zu engagieren.

Formel 1 im Alleingang.

Was sollte nun aus dem eben erst fertig gestellten Hinwiler High-Tech-Werk, dem umfangreichen Rennsport-Know-how und dem im Hinblick auf die Formel 1 bereits engagierten Personal werden? Peter Sauber entschloss sich im Januar 1992 zum Alleingang – mit finanzieller und technologischer Unterstützung von Mercedes zwar, aber auch unter hohem eigenen Risiko, in eine unrühmliche Reihe mit anderen Schweizer Formel-1-Machern gestellt zu werden.

Trotzdem standen am 14. März 1993 in Kyalami wie geplant zwei Sauber C12 am Start zum GP von Südafrika. Mit dem fünften Rang von JJ Lehto wurde die Premiere ein gefeierter Erfolg. Zuvor hatten nur vier Teams der F1-Geschichte in ihrem Debütrennen Punkte geholt.

Verträge mit Red Bull und Petronas bildeten ab 1995 ein solides Fundament und erlaubten dem Schweizer Team, sich als feste Größe in der Formel 1 zu etablieren.

WM-Vierter 2001.

Der Durchbruch ließ allerdings noch auf sich warten. Dann aber folgten 2001 drei Höhepunkte in der Teamgeschichte quasi Schlag auf Schlag: die Partnerschaft mit der Schweizer Großbank Credit Suisse, der Mitte Oktober feststehende vierte Rang in der Konstrukteurs-WM und wenige Tage später der erste Spatenstich zum eigenen Windkanal.

Beim Formel-1-Einstieg 1993 beschäftigte Sauber noch nicht einmal 70 Angestellte, 2005 befassten sich im 6900 Quadratmeter großen Hinwiler Entwicklungszentrum sowie im angrenzenden Windkanal rund 300 Spezialisten ausschließlich mit der Formel 1. Darüber hinaus profitieren nahezu 200 Zulieferer aus der Hinwiler Region von Aufträgen des Rennstalls. Das Jahresbudget stieg im Vergleich mit jenem von 1993 innerhalb einer Dekade auf das Vierfache.

Von 1993 bis einschließlich 2005 startete das Sauber-Team bei 216 von 218 ausgetragenen Grands Prix. Die beiden Forfaits betreffen nach Karl Wendlingers schwerem Unfall den GP von Monaco 1994 und den GP von Brasilien im Jahr 2000, als aus Sicherheitsgründen wegen der im Training aufgetretenen Heckflügelbrüche nicht gefahren wurde.

Den 257 Zielankünften, von denen 93 WM-Punkte eintrugen, stehen 169 Ausfälle gegenüber. Acht dieser Ausfälle erfolgten so spät, dass die betroffenen Fahrer noch klassiert wurden – JJ Lehto 1993 in Imola sogar als Vierter.

Die insgesamt 17 Sauber-Fahrer könnten theoretisch mit 432 Starts zu Buche stehen. Sie kamen jedoch nur auf 428, weil vier Mal lediglich einer das Rennen effektiv aufnahm. Der rekonvaleszente Karl Wendlinger fehlte 1994 in Spanien, Johnny Herbert musste 1996 in Australien beim Re-Start abseits stehen, nachdem er zuvor in eine Karambolage verwickelt worden war, und Gianni Morbidelli verzichtete 1997 in Japan wegen einer Handverletzung, die er sich im Training zugezogen hatte. 2003 war Heinz-Harald Frentzen wegen eines Kupplungsproblems beim Re-Start in Österreich nicht mehr dabei.

Sechs Mal auf dem Podium.

Sechs dritte Plätze sind die besten Resultate. Zwei Mal schien ein Sieg zum Greifen nah. Frentzen wurde 1996 in Monaco nur noch Vierter, nachdem er beim Versuch, Eddie Irvine zu überholen, mit dem Ferrari kollidiert und später durch zwei weitere Boxenstopps zurückgeworfen worden war. Jean Alesi kreiselte 1999 in Frankreich im Regen kurz vor dem Erscheinen des Safety-Car ins Aus.

Statistiken (1993 bis 2005).

Fahrer	Grands Prix für Sauber	Punkte für Sauber
JJ Lehto (FIN/1993–1994)	18	5
Karl Wendlinger (AUT/1993–1995)	25	11
Heinz-Harald Frentzen (DEU/1994–1996/2002–2003)	64	42
Andrea De Cesaris (ITA/1994)	9	1
Jean-Christophe Boullion (FRA/1995)	11	3
Johnny Herbert (GBR/1996–1998)	48	20
Nicola Larini (ITA/1997)	5	1
Gianni Morbidelli (ITA/1997)	7	0
Norberto Fontana (ARG/1997)	4	0
Jean Alesi (FRA/1998–1999)	32	11
Pedro Diniz (BRA/1999–2000)	32	3
Mika Salo (FIN/2000)	16	6
Nick Heidfeld (DEU/2001–2003)	50	25
Kimi Räikkönen (FIN/2001)	17	9
Felipe Massa (BRA/2002/2004–2005)	53	27
Giancarlo Fisichella (ITA/2004)	18	22
Jacques Villeneuve (CAN/2005)	19	9
Gesamt	428	195

WM-Punkte und Platzierungen
Konstrukteurs-WM.

Saison	Grands Prix	Punkte	Rang
1993	16	12	7.
1994	16	12	8.
1995	17	18	7.
1996	16	11	7.
1997	17	16	7.
1998	16	10	6.
1999	16	5	8.
2000	17	6	8.
2001	17	21	4.
2002	17	11	5.
2003	16	19	6.
2004	18	34	6.
2005	19	20	8.
Gesamt	216 (428 Starts)	195	

Platzierungen pro Jahr.

	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	Ge- samt
1. Platz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Platz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Platz	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	1	0	0	6
4. Platz	2	2	1	2	2	0	0	0	3	1	0	2	2	17
5. Platz	2	1	3	0	2	2	0	2	1	2	2	2	0	19
6. Platz	2	4	5	1	2	2	5	2	6	4	1	2	2	38
7. Platz	2	3	1	3	3	5	1	3	4	5	0	2	1	33
8. Platz	2	0	3	4	3	2	1	5	1	2	2	6	2	33
9. Platz	2	0	1	3	5	1	2	2	2	4	5	8	3	38
10. Platz	0	1	3	1	1	5	0	4	2	3	3	2	6	31
11. Platz	0	0	1	0	1	0	0	4	1	0	2	2	6	17
12. Platz	0	0	1	0	1	1	0	0	0	1	2	3	3	12
13. Platz	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	2	2	9
14. Platz	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	3	6
15. Platz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
16. Platz	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
17. Platz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	13	11	21	15	23	19	11	22	21	23	21	31	31	262



7. Der Presseservice.

Kontakte.

Jörg Kottmeier

Leiter BMW Motorsport Kommunikation

D-80788 München

Telefon +49 (0) 89 382-2 34 01

Telefax +49 (0) 89 382-2 75 63

Mobil +49 (0) 170 5666 112

joerg.kottmeier@bmw.de

Hanspeter Brack

BMW Sauber F1 Team Presse

Wildbachstraße 9

CH-8340 Hinwil

Telefon +41 (0) 44 937 94 50

Telefax +41 (0) 44 937 90 01

Mobil +41 (0) 79 770 1819

hanspeter.brack@bmw-sauber.com

Heike Hientzsch

BMW Sauber F1 Team Presse

Feuerwehrstraße 24

D-51588 Nümbrecht

Telefon +49 (0) 2293 90 39 94

Telefax +49 (0) 2293 90 39 95

Mobil +49 (0) 172 620 99 04

bmw@heikehientzsch.de

Ann Bradshaw

BMW Sauber F1 Team Presse
21A Peterborough Road
Wansford, Peterborough
PE8 6JN
United Kingdom
Telefon +44 (0) 1780 783090
Mobil +44 (0) 77 1331 7006
abc@annieb.co.uk

Websites:

Medien: www.press.bmwgroup.com
Team: www.bmw-sauber-f1.com

Service.

Presseinformationen in Deutsch und Englisch können Sie in verschiedenen E-Mail-Formaten (text only, pdf, html) oder per Fax erhalten.

Verteiler-Änderungswünsche senden Sie bitte an Heike Hientzsch: bmw@heikehientzsch.de, Fax +49 (0) 2293-90 39 95.

Vorschauen werden in der Regel am Freitag neun Tage vor einem GP verschickt.

Trainings-, Qualifying- und Rennberichte werden an den GP-Wochenenden täglich rund 60 Minuten nach Ende der letzten Session bzw. Zieleinlauf versandt.

Testberichte mit den wichtigsten Fakten werden nach jedem Testtag verschickt.

Online stehen Ihnen Presseinformationen, Pressemappen sowie Bildmaterial zur Verfügung unter: www.press.bmwgroup.com. Weitere Informationen finden Sie auf der Team-Website www.bmw-sauber-f1.com sowie unter www.bmw-motorsport.com.

Dias und Farbabzüge sowie **TV-Footage** können Sie über die genannten Ansprechpartner beziehen.

Eine neue **CD-ROM** wird zum Saisonauftakt verfügbar sein. Sie enthält die Pressemappentexte in fünf Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch und Spanisch) sowie aktuelle Fotos.