



FIA WTCC 2007

World Touring Car Championship

FIA WTCC 2007.

Índice.



1. Nuevamente la misma meta: vencer a BMW y a Andy Priaulx.	3
2. Fechas y TV.	7
3. Los circuitos.	9
4. Los pilotos.	21
5. Las escuderías.	36
6. El BMW 320si WTCC.	45
7. Datos técnicos.	54
8. Programa de carreras y reglamento.	58
9. Estadísticas.	61
10. Contactos de prensa.	64

1. Nuevamente la misma meta: vencer a BMW y a Andy Priaulx.



BMW intentará defender su título en la nueva temporada del WTCC.

Al empezar la temporada del FIA World Touring Car Championship (WTCC), la situación vuelve a ser la misma: BMW y Andy Priaulx (GBR) de la escudería BMW Team UK tratarán de defender su título y tienen la intención de volver a ganar el campeonato mundial este año. Hasta ahora, BMW tiene un palmarés impecable en la máxima categoría de carreras de Turismos. En la primera edición del campeonato mundial, en el año 1987, se impuso Robert Ravaglia (ITA) como piloto de BMW y que actualmente es jefe de la escudería BMW Team Italia-España. Dieciocho años después, al reaparecer el campeonato mundial de Turismos en 2005, Priaulx se hizo del título confirmando sus excepcionales cualidades como piloto, tras haber ganado el campeonato europeo el año anterior. En la temporada pasada, este piloto de la isla británica Guernsey volvió a poner más alto el listón de referencia, obteniendo el título de campeón mundial por segunda vez consecutiva, habiendo ganado cinco carreras durante la temporada.

Según Mario Theisen, director de BMW Motorsport, «defender un título siempre es un rendimiento extraordinario. Incluyendo su título de campeón europeo en la temporada de 2004, Andy Priaulx ha logrado ganar tres títulos seguidos al mando de un BMW. Ese es un balance impresionante. La competitividad del BMW 320si WTCC quedó de manifiesto en su año de estreno, ya que otros tres pilotos de BMW lograron ganar, como mínimo, una carrera durante la temporada de 2006. Ahora, una vez más somos la referencia a batir. Pero aceptamos ese reto con mucho gusto. Al final de la temporada queremos festejar nuevamente. Esa es nuestra meta. Y no solamente queremos defender el título de pilotos. También queremos ganar el campeonato mundial de constructores. Ese es el objetivo prioritario de BMW.»

En la puntuación por marcas, BMW fue, hasta ahora, el listón de referencia del WTCC. Ya en 2005, el fabricante alemán de automóviles pudo ocupar el primer lugar con su BMW 320i. Al finalizar la temporada, se retiró de la competición este coche, con el que muchos pilotos de BMW consiguieron innumerables victorias en todo el mundo. El estreno de su sucesor, el BMW 320si WTCC, fue esperado con mucho interés. El coche desarrollado por BMW Motorsport sobre la base del coche de serie del mismo nombre, demostró ser competitivo desde el primer fin de semana de carreras.

Priaulx ocupó la pole en Monza y logró ganar la primera carrera de la temporada de 2006. Luchando por el título, diez pilotos de las escuderías nacionales de BMW consiguieron ganar carreras, acumulando puntos para, a fin de cuentas, lograr que BMW se impusiera en el campeonato mundial de constructores.

Al volante: los tres mejores de la temporada pasada y dos pilotos nuevos.

Los tres equipos nacionales de BMW confían en varios pilotos que se pondrán al volante de un BMW 320si WTCC y que representa una prometedora mezcla de experiencia y talento. Sobre todo, volverá a esta presente Priaulx, que seguirá bajo las órdenes de la escudería BMW Team UK-RBM y su jefe, Bart Mampaey (BEL). Otro experimentado piloto es Jörg Müller (DEU), a quien sólo le faltó un punto para vencer a Priaulx en la temporada de 2006. Este año, el único piloto alemán presente en el WTCC volverá a defender los colores del BMW Team Germany-Schnitzer Motorsport, bajo la dirección de Charly Lamm (DEU). A su lado estará un nuevo piloto de BMW, Augusto Farfus (BRA). Este piloto de 23 años de edad es considerado uno de los talentos más grandes en coches de Turismo. La temporada pasada ocupó el tercer lugar de la clasificación general de pilotos.

La escudería BMW Team Italia-España ROAL Motorsport apuesta por la mezcla de un piloto experimentado y un piloto nuevo para luchar por conseguir la victoria en la general. Alessandro Zanardi (ITA) es un piloto de gran renombre. A sus cuarenta años de edad, vuelve a estar al mando de un BMW 320si WTCC adaptado a sus condiciones. Después de haber perdido sus dos piernas en el accidente de 2001, Zanardi consiguió reaparecer con mucho éxito al mando de un BMW. Antes de empezar la temporada de 2007, ya pudo acumular dos victorias en carreras del campeonato mundial. El nuevo compañero de escudería de Zanardi es el piloto español Félix Porteiro (ESP), que proviene de la serie GP2.

«En la temporada de 2007 contaremos con una mezcla interesante de pilotos experimentados en carreras de Turismos y de pilotos jóvenes que se están iniciando en esta categoría», comenta Theisen. «Los pilotos que ocuparon los tres primeros puestos la temporada pasada, ahora son pilotos de BMW. También Alessandro Zanardi ha demostrado que puede ganar carreras. Estamos convencidos que Félix Porteiro se acostumbrará muy rápido al WTCC. Esta constelación garantiza carreras emocionantes. Nuestros contrincantes harán todo lo posible por arrebatarnos el título. Pero BMW tiene la intención de defenderlo con éxito.»

Trabajo de alta precisión en el BMW 320si WTCC.

Cumpliendo con lo establecido en el reglamento Super2000, los ingenieros de BMW han logrado mejorar el coche que ganó el campeonato mundial en 2006. Especialmente retocaron la caja de cambios, integraron nuevos componentes en el sistema de refrigeración y optaron por montar una nueva unidad de control lambda. Además, el motor de más de 275 CV es ahora más fiable, un criterio importante considerando que los propulsores de la nueva temporada deben resistir cuatro carreras.

El BMW 320si WTCC es un coche que ha tenido una demanda importante entre las escuderías de pilotos privados, no solamente desde su exitoso estreno en el campeonato mundial de 2006. Hasta febrero de 2007, la sección de ventas de BMW de equipos de competición ya vendió 41 unidades del kit de competición antes del mes de febrero de 2007. Las escuderías privadas pueden adquirir el kit a un precio de 198.000 euros para participar en el WTCC y, además, en ocho series nacionales que se disputan en todo el mundo.

El calendario promete competición automovilística de gran nivel.

Theissen, considerando la temporada de 2007, que incluirá dos carreras más que la temporada anterior, comenta lo siguiente: «El campeonato mundial de Turismos está experimentando un gran auge. Pero hay que dar a conocer más el WTCC para que los aficionados del deporte de competición automovilística se interesen más por este campeonato. Las carreras son muy emocionantes y espectaculares. Aplaudimos la decisión de agregar más carreras en exigentes circuitos urbanos.»

En total, el calendario de carreras de la temporada de 2007 incluye once circuitos. Además de las dos carreras en otros continentes, es decir, en Curitiba (BRA) y en el estrecho circuito urbano de Macao (CHN), el campeonato se disputará en numerosos circuitos europeos de gran tradición. El calendario del WTCC de la nueva temporada incluye esta vez los circuitos urbanos de Pau (FRA) y de Porto (POR). También Zandvoort (NLD) es un circuito que por primera vez se incluye en el calendario y allí empezará el 6 de mayo la tanda de carreras europeas del WTCC. También el circuito de Anderstorp (SWE) es nuevo esta temporada. Asimismo, el resto del programa promete carreras emocionantes y variadas, ya sea en Valencia (ESP) o en Brno (CZE), Oschersleben (GER), Brands Hatch (GBR) y Monza (ITA). Cada uno de estos circuitos plantea retos muy específicos a los pilotos.

Programa nuevo, menos peso de handicap.

También la temporada de 2007 del WTCC incluirá dos carreras cortas de 50 kilómetros cada una durante los fines de semana previstos en el calendario. Pero los domingos habrá más tiempo entre las carreras. De ser posible, la primera carrera empezará a las 12:00 del mediodía (hora local),

mientras que la partida de la segunda carrera se dará a las 15:30. A partir de la temporada, la partida de la primera carrera será con los coches en movimiento. En la segunda carrera, la partida será con la parrilla de salida con los coches parados. En el tiempo entre las dos carreras se ofrecerá un programa complementario que contará con el interés del público. Concretamente, en el circuito de Oschersleben se disputarán dos carreras del campeonato de la Fórmula BMW Alemania.

El peso adicional de handicap, es decir, el peso complementario máximo que deben llevar los pilotos durante los fines de semana de carreras en función de los puntos que lograron acumular durante el campeonato mundial, fue de 80 kilogramos durante la temporada de 2006. En la nueva temporada, ese peso máximo de handicap será de 60 kilogramos. Pero independientemente de lo que establezca el reglamento en relación con el peso, las carreras del WTCC siempre son espectaculares: en la temporada de 2006, nueve pilotos aún tenían posibilidades de hacerse con el título de campeón mundial antes de empezar las carreras de Macao, las últimas de la temporada.

Lo más importante: trabajo en equipo y buen estado físico.

Después de las primeras carreras que marcarán el inicio de la temporada en Brasil, los pilotos de las escuderías nacionales de BMW estarán en Munich entre el 18 y 23 de marzo para asistir a las «Jornadas de preparación física y de trabajo en equipo». Además de someterse a un examen médico y asistir a amplias sesiones de entrenamiento en el «Backup-Center» de BMW, los pilotos participarán en diversas actividades para conocerse mejor y para preparar juntos la temporada. Entre otros, los cinco pilotos podrán observar el trabajo que realizan los ingenieros y mecánicos de BMW Motorsport y también podrán echar una mano durante la preparación de los coches. Adicionalmente tendrán que demostrar su valentía y capacidad de concentración al caminar por la cuerda floja a gran altura.

Además, diversos experimentados instructores impartirán clases muy útiles, para que los pilotos sepan cómo mantener y mejorar su condición física. Cada piloto obtendrá su propio plan de alimentación y de entrenamiento. Además, todos recibirán valiosas sugerencias e ideas para mantenerse en forma en los circuitos y para prepararse mentalmente antes de las carreras.

Al finalizar el programa, los pilotos tendrán que superar una prueba muy especial. Normalmente son los pilotos los que exigen todo de los motores de cuatro cilindros de sus BMW 320si WTCC. Pero esta vez será al revés: la torre de cuatro cilindros, como también se llama el edificio central de BMW, será la que exija todo de los pilotos. Tendrán que hacer una carrera subiendo por las escaleras los 22 pisos del edificio, y seguro que llegarán al límite de sus posibilidades físicas.

2. Fechas y TV.



Fecha	Carrera	TV (hora europea)	
		Carrera 1	Carrera 2
11 de marzo	Curitiba, Brasil	16:00	19:00
06 de mayo	Zandvoort, Países Bajos	11:45	15:15
20 de mayo	Valencia, España	11:45	15:30
03 de junio	Pau, Francia	11:45	15:30
17 de junio	Brno, República Checa	11:45	15:30
08 de julio	Porto, Portugal	11:45	15:15
29 de julio	Anderstorp, Suecia	12:00	14:15
26 de agosto	Oschersleben, Alemania	11:45	15:30
23 de septiembre	Brands Hatch, Gran Bretaña	11:45	15:30
07 de octubre	Monza, Italia	11:45	15:30
18 de noviembre	Macao, China	04:00	05:00

Informaciones de prensa sobre todos los fines de semana de carreras y fotografías liberadas de derecho para fines de prensa, disponibles en:
www.press.bmw.de

Textos disponibles:

Informaciones anticipadas: lunes antes de las carreras

Informe de la clasificación: sábado

Informe de las carreras: domingo

Análisis e informaciones generales sobre el campeonato, disponibles en:
www.bmw-motorsport.de und www.fiawtcc.com

El canal de televisión EUROSPORT informa extensivamente sobre el FIA WTCC. Las 22 carreras se transmitirán en vivo y directo.

Los derechos de TV del FIA WTCC se tramitan a través de EUROSPORT y están disponibles para emisoras terrestres nacionales y para redes internacionales de cable y satélite.

Contacto (TV y Radio):

EUROSPORT: Antonios Argyropoulos

Email: antonios@eurosport.com

Teléfono: (+33) 1 40 93 85 17

Cada fin de semana de carreras, EUROSPORT transmite lo siguiente por TV:

Sábado: Clasificación (30 minutos)
 Noticias sobre la clasificación (4 minutos)

Domingo: Carrera 1 (60 minutos)
 Carrera 2 (60 minutos)
 Noticias sobre las carreras (4 minutos)
 WTCC Magazin (26 minutos)

Además, BMW prepara un amplio TV-Footage sobre el FIA WTCC 2007.

Si está interesado en utilizar este material, diríjase a:

BMW Group

Corporate Communications

Electronic Media

Sibylle Häfelein

D-80788 München

Telefon: +49 (0) 89-382 20906

Telefax : +49 (0) 89-382 34267

Mobil: +49 (0) 151-1741 84 33

E-Mail: Sibylle.Haefelein@bmw.de

3. Los circuitos.



Calendario de carreras del WTCC 2007, más variado que nunca.

En el campeonato mundial de Turismos no solamente resulta especialmente atractivo por los pilotos de primera fila que compiten entre sí en coches impresionantes. También los once circuitos incluidos en el calendario del campeonato mundial contribuyen al éxito de esta serie. Entre ellos hay circuitos que también usa la Fórmula 1 como Monza, pero también hay espectaculares circuitos urbanos como los de Macau, Pau y Porto.

En los dos últimos años, la temporada del WTCC se inauguró en Monza. Pero esta vez, el campeonato de 2007, en el que BMW pretende defender su título, empieza en otro continente. Las dos primeras carreras de la temporada se disputarán el 11 de marzo en Curitiba (BRA). Especialmente Augusto Farfus, el nuevo piloto oficial de BMW, espera con ansiedad estrenarse en su BMW 320si WTCC ante su propio público.

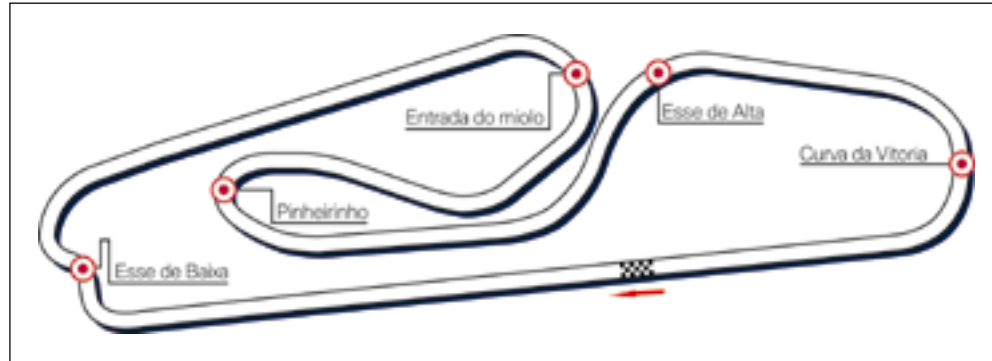
El calendario del WTCC incluye varias modificaciones con respecto a la temporada pasada. En el 2007 se correrá en cuatro circuitos nuevos para la serie. Concretamente, el 6 de mayo los bólidos del campeonato mundial de Turismos estarán presentes en Zandvoort (NLD). Este circuito, trazado entre las dunas, marcará el inicio del ciclo de carreras en el viejo continente. Adicionalmente, el WTCC estará presente por primera vez en Suecia, ya que la séptima tanda de dos carreras se disputará en Anderstorp (SWE).

A principios del mes de junio, las escuderías nacionales de BMW tendrán que viajar a Pau (FRA) para enfrentarse a sus contrincantes en el tradicional circuito urbano. También los amantes de la competición automovilística portugueses podrán disfrutar este año de una carrera del WTCC en Porto (POR). En el «Circuito da Boavista» se disputarán las carreras once y doce. Pero el calendario también incluye circuitos ya tradicionales del WTCC, como Valencia, Brno, Oschersleben, Brands Hatch y Monza, donde se organizaron carreras durante la temporada del año 2006.

Es posible que tenga que esperarse hasta el 18 de noviembre para saber si Andy Priaux es capaz de ganar el campeonato por tercera vez consecutiva o si otro piloto de BMW puede hacerse del título. En esa fecha se llevarán a cabo las carreras 21 y 22, las dos últimas de la temporada, en el circuito de Macao. Al igual que en las ediciones de los años anteriores, los pilotos tendrán que enfrentarse al mayor reto de pericia de conducción al finalizar la temporada.

En las próximas páginas se ofrecen informaciones más detalladas sobre los once circuitos incluidos en el calendario del FIA WTCC de 2007.

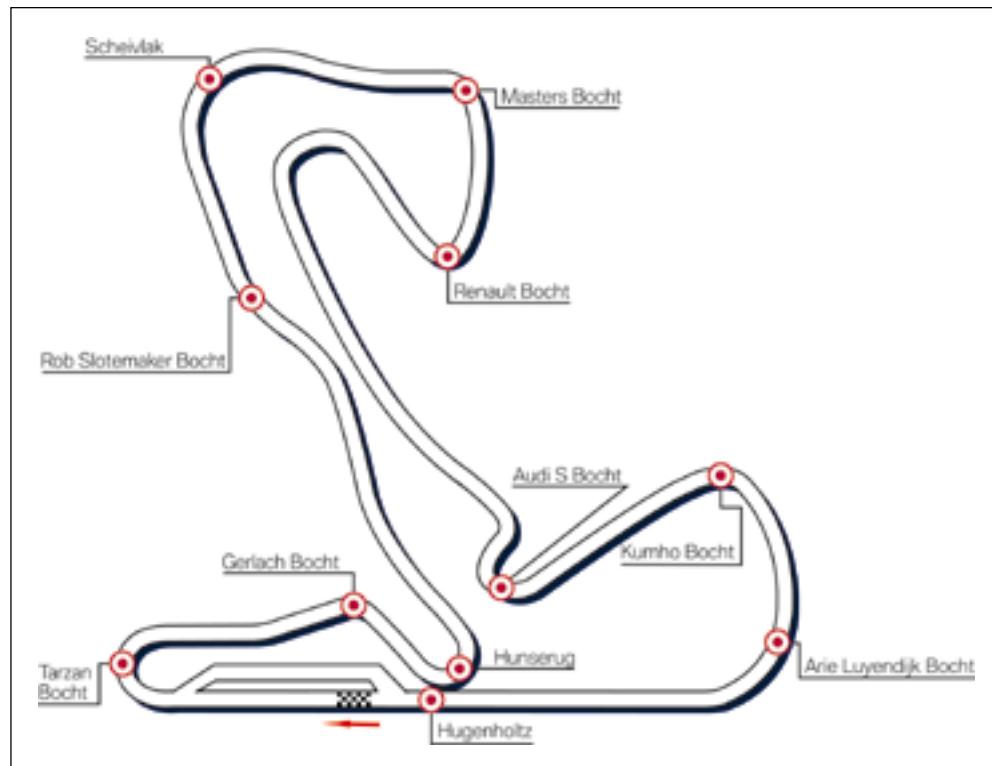
Curitiba, Race of Brazil : carreras 1 y 2.



Circuito:	Autódromo Internacional de Curitiba
Longitud:	3,695 km
Vueltas:	14 (51,73 km)
Página web:	www.fiawtcccureitiba2006.com.br
Tiempo para la pole 2006:	1:24,761 minutos, Augusto Farfus (Alfa Romeo)
Vuelta más rápida en 2006:	1:25,604 minutos, Jordi Gené (SEAT)

Augusto Farfus, piloto oficial de BMW, comenta el circuito de Curitiba:
«Claro que para mí es algo especial empezar mi primera temporada con BMW justamente en mi ciudad natal. Estoy esperando que llegue el momento. Curitiba es un circuito bastante rápido, lo que, en principio, es bueno para mi estilo de conducción. No es casualidad que allí conseguí la pole en 2006. Especialmente la curva en S a la mitad del circuito es un reto. La «Esse de Baixa» no me gusta tanto. El asfalto estaba muy mal allí el año pasado. Pero confío en conseguir un buen resultado al inicio de la temporada.»

Zandvoort, Race of Netherlands: carreras 3 y 4.

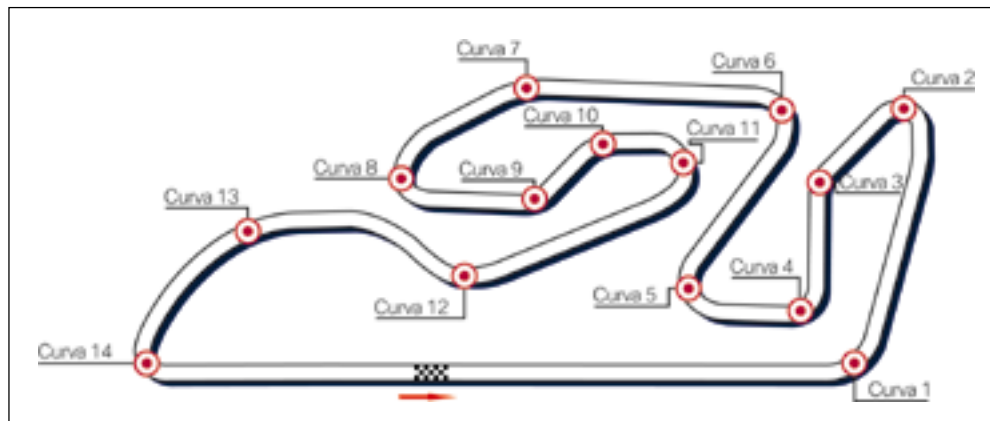


Circuito:	Circuit Park Zandvoort
Longitud:	4,320 km
Vueltas:	12 (51,84 km)
Página web:	www.circuit-zandvoort.nl
Vencedor 2006:	El circuito no estuvo incluido en el calendario de 2006
Tiempo para la pole 2006:	El circuito no estuvo incluido en el calendario de 2006
Vuelta más rápida en 2006:	El circuito no estuvo incluido en el calendario de 2006

Bart Mampaey, jefe de la escudería BMW Team UK, comenta el circuito de Zandvoort:

«El Circuit Park Zandvoort lo conocemos muy bien por las pruebas que hicimos allí con el 320i en el pasado. Sin embargo, con el nuevo coche y con los neumáticos Yokohama nunca probamos en el nuevo trazado del circuito. Espero que el público de los Países Bajos acoja con entusiasmo al WTCC. El circuito nos gusta y también es muy exigente. Vamos a presenciar unas carreras fantásticas. Existen muchos lugares para delantar.»

Valencia, Race of Spain: carreras 5 y 6.



Circuito:	Circuit de la Comunitat Valenciana Ricardo Tormo
Longitud:	4,005 km
Vueltas:	13 (52,07 km)
Página web:	www.circuitvalencia.com
Vencedor 2006:	Augusto Farfus (Alfa), Jörg Müller (BMW)
Tiempo para la pole 2006:	1:44,534 minutos, Augusto Farfus (Alfa Romeo)
Vuelta más rápida en 2006:	1:45,024 minutos, Jordi Gené (SEAT)

Félix Porteiro, piloto de la escudería BMW Team Italia-España comenta el circuito de Valencia:

«Valencia es un circuito difícil, ya que tiene muchas curvas de características muy diferentes. Tienes que estar muy concentrado y no debes cometer errores. Mi ciudad natal Castellón está a sólo 60 kilómetros. Pero también otros pilotos conocen muy bien el circuito, ya que se realizan muchas pruebas allí. Mi familia y muchos amigos estarán en el circuito y, de ser posible, quiero ofrecerles un buen espectáculo.»

Pau, Race of France: carreras 7 y 8.

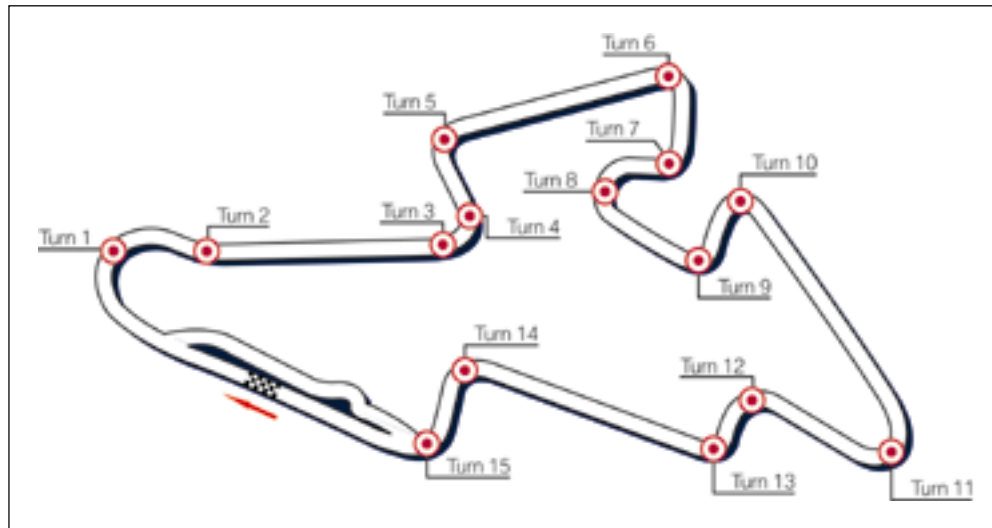


Circuito:	Circuit de Pau
Longitud:	2,760 km
Vueltas:	19 (52,44 km)
Página web:	www.asac-bascobearnais.asso.fr
Vencedor 2006:	El circuito no estuvo incluido en el calendario de 2006
Tiempo para la pole 2006:	El circuito no estuvo incluido en el calendario de 2006
Vuelta más rápida en 2006:	El circuito no estuvo incluido en el calendario de 2006

Jörg Müller, piloto de la escudería BMW Team Germany, comenta el circuito de Pau:

«Ha transcurrido bastante tiempo desde que competí la última vez en Pau. Fue en el año 1996. Y en la primera carrera gané cuando estaba en la Fórmula 3000. Recuerdo como Kenny Bräck, que llegó segundo, y yo pudimos sacarle a todos los demás pilotos una vuelta. El circuito es ideal para los Turismos. Hay que pasar con frecuencia sobre los pianos, lo que no es usual en un circuito urbano. El reglaje de la amortiguación y suspensión será muy importante. Por lo demás, es un circuito urbano típico, con las vallas de protección muy cerca a ambos lados de la pista. En cuanto a la velocidad, es un circuito que está entre el de Macao, que es un circuito muy rápido, y el circuito de Porto, que es más bien lento.»

Brno, Race of Czech Republic: carreras 9 y 10.

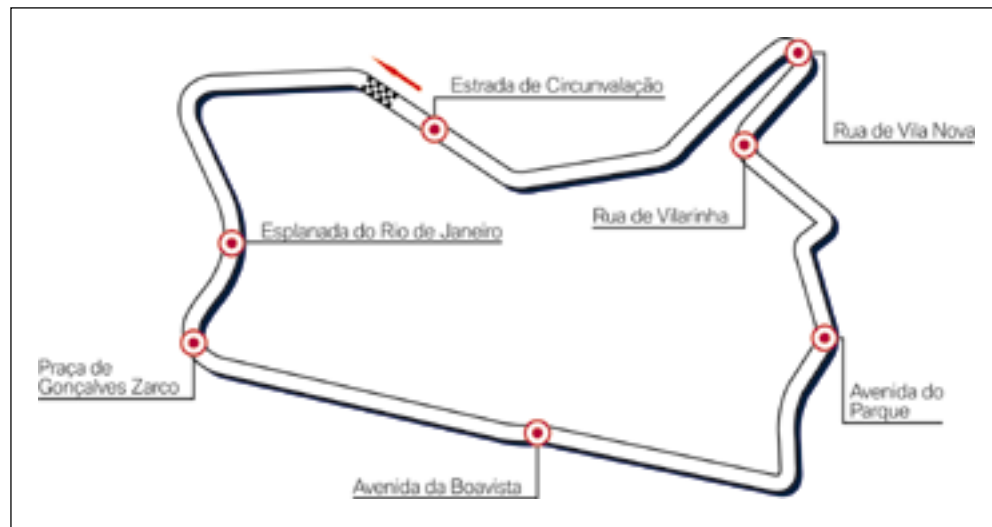


Circuito:	Automotodrom Brno
Longitud:	5,403 km
Vueltas:	10 (54,03 km)
Página web:	www.automotodrombrno.cz
Vencedor 2006:	Jörg Müller (BMW), Robert Huff (Chevrolet)
Tiempo para la pole 2006:	2:12,286 minutos, Gabriele Tarquini (SEAT)
Vuelta más rápida en 2006:	2:13,809 minutos, Robert Huff (Chevrolet)

Jörg Müller, piloto de la escudería BMW Team Germany,
comenta el circuito de Brno:

«Aunque Brno no es mi circuito preferido, acepto que es uno de los más atractivos del WTCC. Lo conocí por primera vez en 1988 en la Fórmula Ford. Es impresionante ver cómo el circuito está integrado en el paisaje. Tiene varios tramos de subida y bajada, donde da gusto conducir. Además, el asfalto es muy bueno. Por ello, en Brno se corre con un reglaje más duro de la suspensión. Además, es un circuito que ofrece muchas posibilidades para adelantar.»

Porto, Race of Portugal: carreras 11 y 12

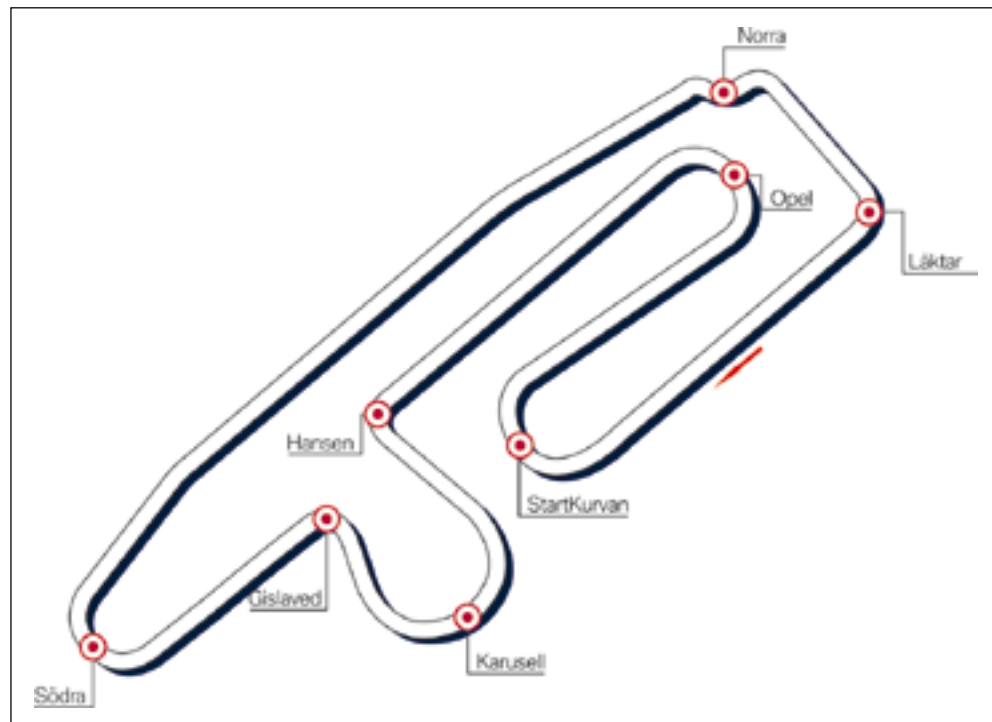


Circuito:	Circuito da Boavista
Longitud:	4,700 km
Vueltas:	11 (51,70 km)
Página web:	www.circuitodaboavista.com
Vencedor 2006:	El circuito no estuvo incluido en el calendario de 2006
Tiempo para la pole 2006:	El circuito no estuvo incluido en el calendario de 2006
Vuelta más rápida en 2006:	El circuito no estuvo incluido en el calendario de 2006

Bart Mampaey, jefe de la escudería BMW Team UK, comenta el circuito de Porto:

«Para nosotros es muy importante contar con Andy Priaulx, uno de los mejores pilotos del mundo en circuitos urbanos. En circuitos como el de Pau, Macao y, también, Porto, es importante contar con un piloto que pueda conducir sin cometer errores en mínimo espacio. Este circuito es el más lento de los tres circuitos urbanos de la temporada de este año. Tiene una recta muy larga, la Avenida da Boavista, y, además, numerosas curvas muy acentuadas. A mí me parece muy bien que se lleve el deporte de la competición automovilística al mero centro de las grandes ciudades.»

Anderstorp, Race of Sweden : carreras 13 y 14.

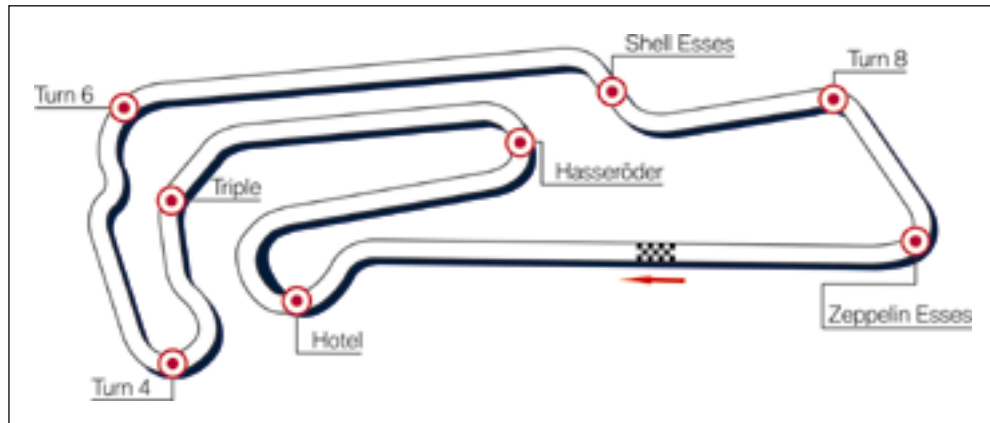


Circuito:	Scandinavian Raceway
Longitud:	4,025 km
Vueltas	13 (52,32 km)
Página web:	www.scandinavianraceway.info
Vencedor 2006:	El circuito no estuvo incluido en el calendario de 2006
Tiempo para la pole 2006:	El circuito no estuvo incluido en el calendario de 2006
Vuelta más rápida en 2006:	El circuito no estuvo incluido en el calendario de 2006

Charly Lamm, director del BMW Team Germany, comenta el circuito de Anderstorp:

«El WTCC estará presente por primera vez en 2007 en Escandinavia. Siempre es algo especial que una serie de carreras pise terreno virgen. Pero conocemos el circuito. En 2002, Jörg Müller ganó una carrera para nuestra escudería durante el campeonato europeo. Pero desde entonces se han producido muchos cambios, de modo que todas las escuderías empezarán desde cero. El circuito tiene una larga tradición y en los años 70 fue escenario de seis carreras de la Fórmula 1. El trazado se caracteriza por incluir una recta muy larga y una zona revirada en el infield.»

Oschersleben, Race of Germany: carreras 15 y 16.

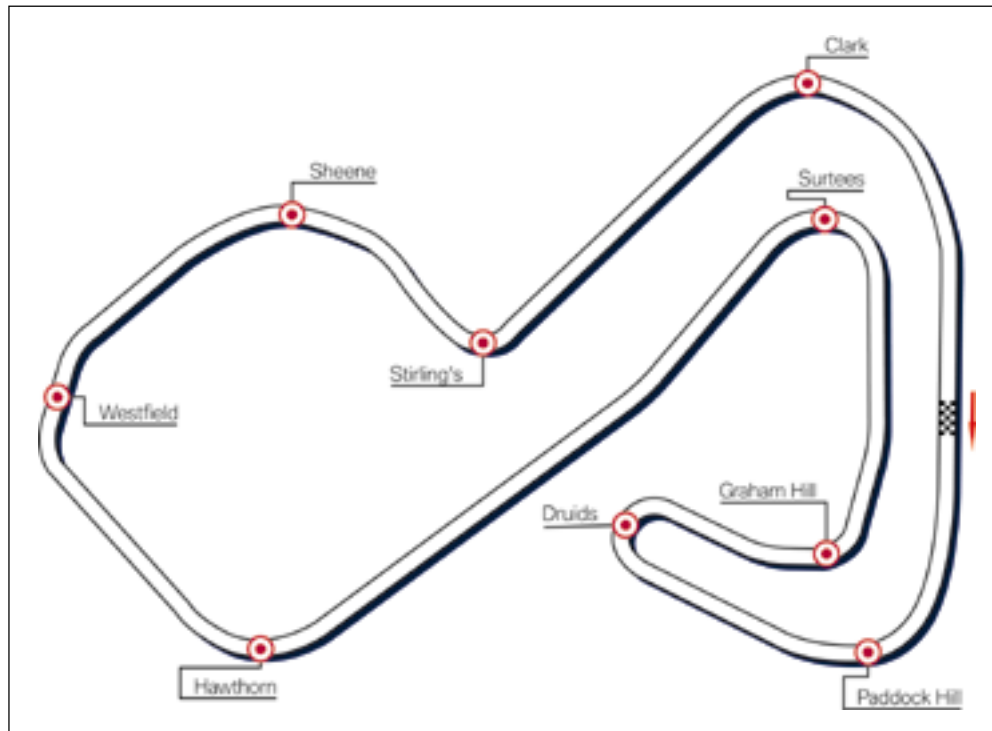


Circuito:	Motorsport Arena Oschersleben
Longitud:	3,667 km
Vueltas:	14 (51,34 km)
Página web:	www.motorsportarena.com
Vencedor 2006:	Andy Priaulx (BMW), Jörg Müller (BMW)
Tiempo para la pole 2006:	1:35,661 minutos, Andy Priaulx (BMW)
Vuelta más rápida en 2006:	1:33,749 minutos, Augusto Farfus (Alfa Romeo)

Jörg Müller, piloto de la escudería BMW Team Germany, comenta el circuito de Oschersleben:

«El circuito de Oschersleben es fantástico, especialmente para los espectadores. Tengo amigos que asisten al circuito todos los años para verme correr, y ellos dicen que pueden ver todo el trazado del circuito. Es uno de los circuitos lentos del calendario. Hace dos años disfruté luchando duramente con Alessandro Zanardi, cuando él ganó allí por primera vez. Yo mismo conseguí estar en lo más alto del podio en 2006. Ganar en el circuito de casa es algo muy especial para cualquier piloto.»

Brands Hatch, Race of United Kingdom: carreras 17 y 18.

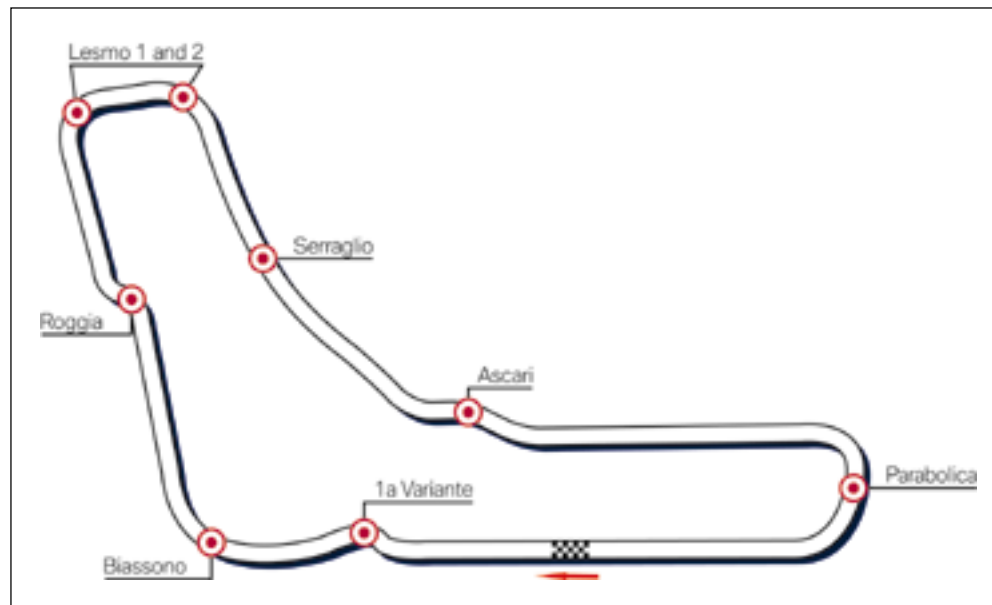


Circuito:	Brands Hatch Circuit
Longitud:	3,703 km
Vueltas:	14 (51,84 km)
Página web:	www.motorsportvision.co.uk
Vencedor 2006:	Yvan Muller (SEAT), Alain Menü (Chevrolet)
Tiempo para la pole 2006:	1:34,493 minutos, Rickard Rydell (SEAT)
Vuelta más rápida en 2006:	1:41,572 minutos, Peter Terting (SEAT)

Andy Priaulx, piloto de la escudería BMW Team UK,
comenta el circuito de Brands Hatch:

«Brands Hatch es como el Nürburgring, pero en miniatura. Es un circuito muy estrecho y la pista es bastante ondulada, por lo que el reglaje tiene que ser muy versátil. Aunque es complicado dominar a la perfección el coche en ese circuito, me gusta conducir en él. El trazado es rápido y tiene pocas zonas de escape. Así, las cosas son más interesantes.»

Monza, Race of Italy: carreras 19 y 20.

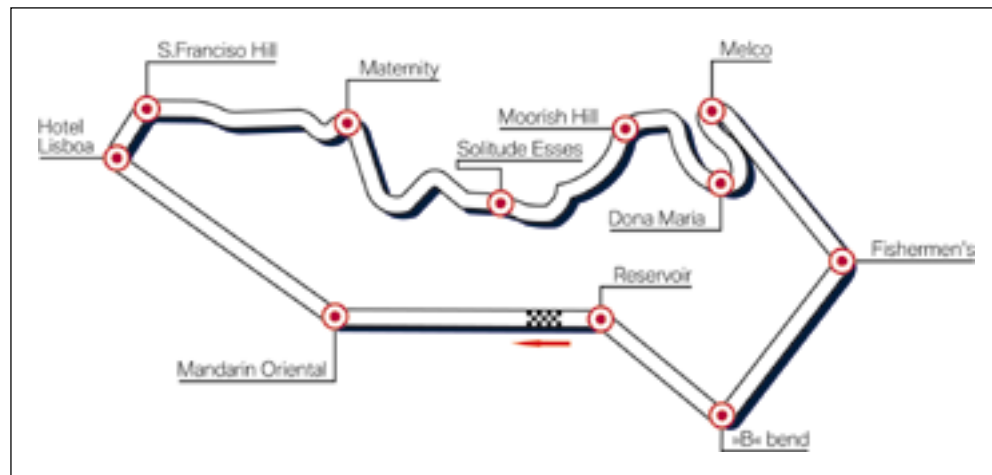


Circuito:	Autodromo Nazionale di Monza
Longitud:	5,770 km
Vueltas:	9 (51,93 km)
Página web:	www.monzanet.it
Vencedor 2006:	Andy Priaulx (BMW), Augusto Farfus (Alfa)
Tiempo para la pole 2006:	2:00,254 minutos, Andy Priaulx (BMW)
Vuelta más rápida en 2006:	2:02,176 minutos, Gabriele Tarquini (SEAT)

Alessandro Zanardi, piloto de la escudería BMW Team Italia-España, comenta el circuito de Monza:

«Siempre disfruto al conducir en Monza. No solamente porque es mi circuito de casa. El circuito es muy rápido y exigente. Es muy importante encontrar los puntos de frenado correctos. Los pilotos somos como pescadores, que compiten entre sí tratando de pescar el pez más gordo. En nuestro caso, es decisivo frenar un par de metros más tarde. Lo que no me gusta es que conducir a rebufo tiene mucha importancia en Monza. En este circuito, una buena aspiración aerodinámica no se puede compensar con pericia al volante.

Macau, Race of Macau: carreras 21 y 22.



Circuito:	Guia Circuit
Longitud:	6,117 km
Vueltas:	9 (55,05 km)
Página web:	www.macau.grandprix.gov.mo
Vencedor 2006:	Andy Priaulx (BMW), Jörg Müller (BMW)
Tiempo para la pole 2006:	2:33,318 minutos, Andy Priaulx (BMW)
Vuelta más rápida en 2006:	2:34,249 minutos, Alain Menü (Chevrolet)

Andy Priaulx, piloto de la escudería BMW Team UK,
comenta el circuito de Macao:

«Macao es uno de los circuitos urbanos más rápidos del mundo. Esto también se nota en un Turismo. Me gustan las curvas; allí tienes que acelerar a fondo. Las curvas tienen salidas cerradas, por lo que es muy fácil que entres rápido y salgas con una rueda al aire. Además, el asfalto está muy ondulado y está inclinado hacia un lado. Lo que más me gusta de Macao es el sector dos, que parece una pista de bobsleigh. Ese sector es muy estrecho, irregular y tu coche se mueve de un lado a otro, igual que sobre hielo con un bobsleigh. Debes tener un muy buen coche y confiar mucho en ti mismo para ser rápido en este tramo.»



4. Los pilotos.

Andy Priaulx (GBR). Coche número 1.

En la historia de la competición automovilística hubo algunos pilotos que han demostrado su extraordinario talento ganando numerosos títulos durante toda una era. En el sector internacional de competición de Turismos, Andy Priaulx es, sin duda alguna, uno de esos pilotos muy especiales. Después de su triunfo en el campeonato europeo de Turismos de 2004, este piloto de 32 años de edad logró ganar en 2005 y 2006 el título de campeón mundial.

Existen varias razones que explican el predominio impresionante del doble campeón mundial. Priaulx sabe sacar máximo provecho de la calidad y cohesión de la escudería BMW Team UK – RBM, de la que es piloto oficial desde el año 2003. Pero, además, el piloto de la isla británica Guernsey tiene un talento extraordinario y lo sabe aplicar en los circuitos. Las facultades de Priaulx se reflejan en su balance en el legendario circuito urbano de Macao. Sus victorias en el campeonato mundial incluyeron sendas victorias en este circuito, posiblemente el más exigente de todo el calendario del WTCC.

Mientras que Priaulx obtuvo su título en 2005 gracias a su constancia y a la consecuente acumulación de puntos (logró puntuar en 16 de las 20 carreras), en 2006 resultó ser un genuino piloto ganador. Con su nuevo BMW 320si WTCC logró ver la bandera a cuadros cinco veces ocupando el primer lugar, a pesar de tener que llevar siempre un peso adicional de handicap al colocarse en la parrilla de salida. Aunque ya consiguió dos títulos de campeón mundial, Priaulx sigue ávido de victorias en la temporada de 2007.

Entrevista con Andy Priaulx:

Después de volver a ganar el título de campeón mundial en 2006, ¿cuánto demoró en disipar la mente y concentrarse en la siguiente temporada?

Eso sucedió el día después de la carrera de Macao. El deporte de competición automovilística no te permite cruzarte de brazos y disfrutar durante demasiado tiempo los éxitos del pasado. Precisamente en el WTCC, las temporadas se suceden casi de inmediato. Las últimas carreras se disputan en noviembre y poco después empiezan las pruebas correspondientes a la temporada siguiente. Claro que me alegró muchísimo ganar el campeonato mundial. Pero haré todo lo posible por que esa no sea la última victoria de mi carrera.

¿Qué lo estimula una y otra vez? En realidad, usted ya ganó todo lo que hay que ganar en el campeonato de Turismos...

Como piloto, siempre quieres ganar todo lo que hay que ganar. No solamente estoy al volante de un coche de carreras porque lo disfruto. Me gusta la competición, y en ninguna otra serie se compite con más ardor que en el WTCC. Por eso no te aburres nunca. Dicho sea de paso que no soy el único piloto que está ávido de victorias. En esta serie están presentes algunos de los mejores pilotos del mundo y todos quieren ganar el campeonato mundial.

¿Cuál fue el título más importante para usted?

Hasta ahora, el título de campeón mundial del año pasado fue el más fascinante. Cuando gané el campeonato europeo en 2004, antes de la última carrera tenía doce puntos menos que el líder. Varias veces tuve mala suerte y por eso algunas carreras no resultaron tan buenas. En 2005, si bien gané el campeonato mundial, pero sólo pude ganar una carrera. Creo que en ese año no conseguí convencer del todo a los expertos. Pero en 2006, las cosas fueron diferentes. Pude ganar cinco carreras, tres veces ocupé la pole y siempre tuve que correr con mucho peso adicional. Al ganar el campeonato, se enmudecieron los críticos.

¿Será más difícil ganar en 2007?

Creo que el suspense de la temporada pasada es insuperable. Antes de la carrera de Macao, nuevo pilotos aún tenían opción al título. Pero la fascinación de un campeonato no solamente depende de la cantidad de pilotos que tienen opción a ganar. La pregunta es cuán difícil será ganar cada una de las carreras. En ese sentido, las carreras se tornan más reñidas cada año.

¿Ha podido aprender mucho sobre el BMW 320si WTCC durante la temporada de 2006?

Sí. Siempre se aprende algo nuevo. Tanto más si usas un coche por primera vez en una temporada. Las carreras son decisivas. Puedes hacer pruebas durante días enteros y muchas veces no sabes si has logrado mejorar. Pero durante los fines de semana de carreras, puedes hacer comparaciones directas con las demás escuderías y las otras marcas. Creo que este año lograremos que el BMW 320si WTCC sea aun más rápido. Y será necesario, porque también nuestros contrincantes mejorarán. Durante el 2006, el coche ha demostrado que alberga un gran potencial.

Fecha y lugar de nacimiento:	8 de agosto de 1974/Guernsey (Islas británicas)
Domicilio:	Guernsey (islas británicas)
Estado civil:	Casado con Joanne, un hijo: Sebastian, una hija: Daniella
Sitio Internet:	www.andypriaulx.com
1984	Kart en las islas británicas
1985–1990	Moto-cross
1990	1er puesto moto-cross, 250 cc en el campeonato de las islas
1991–1995	Carreras de montaña
1995	1er puesto RAC MSA campeonato británico de montaña
1996	Carreras en la Fórmula Renault
1997	Candidato de promoción de la Fórmula 3 británica
1998	Carreras en la Spider Cup, una pole 2do puesto Fórmula Palmer Audi Serie de Invierno
1999	1er puesto Renault Spider Cup, 13 victorias desde la pole Piloto de pruebas de Renault Williams, Vauxhall y Ford Distinciones: BARC President's Cup, Embajador Guernsey del año
2000	Fórmula 3 británica, Renault UK, Carreras de F3 en Macao y Corea para Manor Motorsport
2001	Campeonato británico de F3, 2do puesto desde la pole en el Super Prix de F3, Corea; 2do puesto como invitado de Vauxhall en la BTCC GP de F3 de Macao
2002	5to puesto en el campeonato británico de Turismos, Participación en las carreras australianas de larga duración«Bathurst 1000» y «Queensland 500» (Holden TWR)
2003	3ro puesto FIA ETCC (BMW 320i),
2004	1er puesto FIA ETCC (BMW 320i), BMW Team Great Britain 2do puesto en el GP Guia Race de Macao 24h de Spa-Francorchamps (BMW M3 GTR)
2005	1er puesto FIA WTCC (BMW 320i), BMW Team UK, 1er puesto 24 h de Nürburgring (BMW M3 GTR) Pruebas de Fórmula 1 con BMW WilliamsF1 Team
2006	1er puesto FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team UK

Jörg Müller (DEU). Coche número 2.

Desde su debut en 2002 en el campeonato europeo, Jörg Müller ha dejado huella en la competición automovilística de Turismos. Dos veces luchó hasta el final por el título europeo. En el año 2004 ganó ni más ni menos que doce carreras. También su reaparición en el Campeonato Mundial de Turismos en el año 2005 significó varias victorias: tres veces estuvo en lo más alto del podio.

En la temporada del año pasado, el simpático piloto pudo incluso mejorar su actuación. Apenas le faltó un punto para proclamarse campeón mundial, título que obtuvo Andy Priaulx. Hasta la última carrera en Macao luchó por el título. En total, Müller suma siete victorias en la categoría, más que cualquier otro piloto, antes del inicio de la temporada de 2007 del WTCC, en el que nuevamente participará como piloto del BMW Team Germany – Schnitzer Motorsport.

El piloto de 37 años de edad coronó su temporada pasada con la victoria en la última carrera del año en Macao. En ese mismo circuito, Müller ya había escrito un importante capítulo de la historia del automovilismo de competición, ya que después de haber ganado el GP de F3 de Macao en 1993, pudo ganar en ese mismo circuito en el campeonato de Turismos. Sólo un piloto más había conseguido ganar en ese revirado circuito urbano en dos categorías.

Teniendo 15 años de edad, Müller acumuló sus primeras experiencias en kart. Posteriormente obtuvo varios títulos en diversas series de fórmula importantes. También llamó la atención en la Fórmula 1 como piloto de pruebas de BMW, Arrows y Sauber. También es un piloto que le apasionan las carreras de larga duración. En las 24 horas de Le Mans, estuvo al mando de bólidos de BMW, Nissan y Porsche. En la American Le Mans Series logró victorias con el BMW V12 LMR y en 2001 ganó la categoría de GT con un BMW M3 GTR. En ese mismo coche de la escudería Team BMW Motorsport consiguió ganar las 24 horas de Nürburgring.

Entrevista con Jörg Müller:

¿Qué primó en 2006: la decepción o la alegría?

Sin duda alguna, las alegrías experimentadas a lo largo de todo el año y, especialmente, la satisfacción de ganar la última carrera en Macao. Ese circuito me fascina. Estar en lo más alto de podio al final de la temporada fue algo muy especial para mí. No creí que en la temporada de 2006 podría acercarme tanto a Andy Priaulx. Es una pena que, a fin de cuentas, no fue suficiente para ganar el título, pero hemos terminado la temporada de 2007 con una preparación que nos permitirá luchar desde un principio por victorias y por el campeonato de 2007.

Usted tiene éxito desde hace varios años con el BMW Team Germany bajo la dirección de Charly Lamm. ¿Se entienden a ciegas?

Se sobreentiende que también en nuestra escudería se produjeron cambios. Pero conozco desde 1995 a los que integran el núcleo de la escudería, cuando por primera vez participé en la Copa de SuperTurismos para Schnitzer. Claro está que nos conocemos muy bien. Eso es útil cuando hay que reaccionar al enfrentar nuevos retos. A pesar de ello, es importante seguir mejorando tu propio nivel. No debes permitir que se transforme en rutina. Y para ello, la buena comunicación es fundamental. Hay que unir esfuerzos y hablar sobre ideas nuevas.

Augusto Farfus será su nuevo compañero de escudería en 2007. ¿Es un aliciente adicional para usted?

Exceptuando el idioma que utilizo para hablar con mi compañero, en realidad nada ha cambiado. BMW ha sustituido a un muy buen piloto por otro, también muy bueno. En los años pasados tuve que esforzarme mucho para batir a mi compañero. En la nueva temporada sucederá lo mismo con Augusto. Pero mi meta consiste en estar esta vez por delante de Andy.

¿Qué estrategia aplicará para alcanzar esa meta?

Sobre eso ya he hablado varias veces con el propio Andy. Y los dos estamos de acuerdo: en el WTCC no se puede aplicar una estrategia determinada, no se puede calcular fríamente. La idea consiste, simplemente, en acumular la mayor cantidad de puntos cada fin de semana. Sería demasiado arriesgado especular con la parrilla de salida invertida y tratar, por ejemplo, de ocupar específicamente el puesto ocho en la carrera. Sólo quien trata de ganar en todas las carreras tiene perspectivas de ganar el campeonato.

Nadie ha ganado más carreras en el campeonato mundial que usted. ¿Está orgulloso de ello?

La estadística está muy bien y me alegra. Demuestra que a pesar de mis 37 años de edad, sigo siendo competitivo. Pero, igual que todos los demás pilotos, también yo tengo que demostrar mis cualidades cada año de nuevo. Por ello, me he propuesto ganar varias carreras en 2007 y, así, ganar el campeonato.

¿Cuál es la clave para tener éxito en el WTCC?

No existe un secreto aislado. En la competición automovilística siempre tienen que encajar varios factores. La conjunción de coche, neumáticos, piloto y mecánicos es muy compleja. La escudería que sea capaz de optimizar estas relaciones, triunfará. Y, claro, también hay que tener un poco de suerte. En las carreras de sprint se lucha encarnizadamente. Si estás en el lugar equivocado en el momento equivocado, aterrizas en la gravilla. En resumen: no hay una receta específica que garantice el éxito.

Fecha y lugar de nacimiento:	3 de septiembre de 1969/Kerkrade (NLD)
Domicilio:	Monte Carlo
Estado civil:	Divorciado
Sitio Internet:	www.joerg-mueller.org
1984–1987	Kart
1988	1er puesto Fórmula Ford Alemana
1989	1er puesto Fórmula Opel Lotus Challenge
1990	1er puesto Campeonato Europeo de Fórmula Ford 5to puesto Fórmula 3 Alemana
1991	1er puesto GP de Fórmula 3 de Mónaco
1992	7mo puesto Fórmula 3 Alemana
1993	Fórmula 3 Alemana 1er puesto GP de F3 de Macao
1994	1er puesto Fórmula 3 Alemana
1995	Piloto oficial de BMW en el ADAC Supertourenwagen-Cup
1996	1er puesto Fórmula 3000 Europea Piloto oficial de BMW en el ADAC Supertourenwagen-Cup 1er puesto 24 horas de Spa (BMW 318is)
1997	Piloto de pruebas de Fórmula 1 de Arrows, 24 horas de Le Mans
1998	Piloto de prueba de Fórmula 1 de Sauber 2o puesto 24 horas de Le Mans (Porsche GT1)
1999	Piloto oficial de pruebas de BMW en la Fórmula 1: una victoria ALMS; 24 horas de Le Mans (BMW V12 LMR)
2000	5to puesto ALMS, dos victorias (BMW V12 LMR del 99), Piloto de pruebas de Fórmula 1 para Michelin
2001	1er puesto GT-Kl. ALMS, cuatro victorias (BMW M3 GTR)
2002	2do puesto FIA ETCC, (BMW 320i) BMW Team Deutschland
2003	2do puesto FIA ETCC, (BMW 320i) BMW Team Deutschland 24 horas de Nürburgring (BMW M3 GTR)
2004	1er puesto 24 horas de Nürburgring (BMW M3 GTR) 1er puesto Macao Grand Prix – Guia Race (BMW 320i) 4to puesto FIA ETCC (BMW 320i), BMW Team Deutschland, Victoria en la categoría GT2 en las 24 horas de Spa (BMW M3 GTR)
2005	5to puesto FIA WTCC (BMW 320i), BMW Team Deutschland, 2do puesto 24 horas de Nürburgring (BMW M3 GTR)
2006	2do puesto FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team Germany

Augusto Farfus (BRA). Coche número 3.

Aunque sólo tiene 23 años de edad, Augusto Farfus es un experimentado piloto en el Campeonato Mundial de Turismos. El piloto de Curitiba (BRA) debutó en 2004 en el campeonato europeo y a partir de entonces fue mejorando constantemente. Después de ocupar el séptimo puesto en su primer año, concluyó la temporada WTCC de 2005 en el cuarto puesto de la clasificación general. Ese año, los expertos quedaron impresionados con su desempeño en la carrera de Macao. En ese circuito de la antigua colonia portuguesa, con la pista delimitada por los guardarrailes, pudo obtener su primera victoria.

El año pasado, el joven piloto demostró que acumula experiencias con gran rapidez y que mejora con cada carrera. Sorprendentemente pudo ocupar lo más alto del podio en tres ocasiones y junto con sus colegas de marca Andy Priaulx y Jörg Müller, fue de los pilotos que todavía podían aspirar a ganar el título mundial. Finalmente, terminó la temporada ocupando el tercer lugar.

Después de sus primeros éxitos en moto-cross y kart, Farfus decidió seguir su carrera como piloto en Europa, contando con el respaldo de su familia, propietaria de una de las cadenas de restaurantes más grandes de Brasil. Debutó en el año 2000 en el campeonato europeo de Fórmula Renault y al año siguiente logró ganar ese campeonato. Desde entonces es considerado el piloto joven de mayor talento en las carreras de Turismos. El nuevo piloto oficial de BMW, al mando de la experimentada escudería Schnitzer Motorsport, tiene la intención de seguir aprendiendo durante la nueva temporada.

Entrevista con Augusto Farfus:

Escudería nueva, coche nuevo: ¿cómo se prepara para estar a la altura de los múltiples retos que significa la temporada de 2007?

En primer lugar debo decir que me alegra mucho poder participar al mando de un BMW. Para mí es una oportunidad fantástica. En cierto modo empiezo desde cero y primero tengo que familiarizarme con el coche y con mi escudería. Pero confío en ambientarme pronto. En Schnitzer Motorsport me recibieron magníficamente y con los brazos abiertos. Quiero seguir mejorando y, por supuesto, ganar el título lo más pronto posible para BMW.

¿Qué significa para usted pertenecer a una escudería tan experimentada como Schnitzer Motorsport?

Schnitzer ha ganado carreras y títulos en todas partes del mundo. El palmarés es interminable. Claro está que ello implica que los pilotos asumimos una gran responsabilidad. Pero me siento muy a gusto. Ojalá pueda estar a la altura de la confianza que el equipo ha depositado en mi persona y pueda corresponder con un buen rendimiento.

Durante varios años usted tuvo que competir en contra de los BMW. Ahora, usted es piloto oficial de BMW. ¿Tendrá que acostumbrarse a esta nueva situación?

No. Una vez que te sientas al volante y empieza la carrera, lo único que cuenta es la victoria. En esa situación no piensas en el pasado. Estoy feliz por haber tenido la oportunidad de luchar ya antes por victorias en el WTCC. Ahora, como piloto oficial de BMW, quiero dar el siguiente paso. La escudería es estupenda y el BMW 320si WTCC ha ganado en 2006 todo lo que había por ganar. Haré todo lo posible por sumar más éxitos.

¿Qué importancia tiene el deporte de competición automovilística en su país?

En Brasil son fanáticos de las carreras de coches. Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet y Ayrton Senna son grandes héroes de la Fórmula 1. He crecido con la imagen de ellos. Los domingos por la mañana, cuando se transmitían las carreras, todo Brasil estaba delante del televisor. Aunque el fútbol siempre ha sido el deporte más popular, en el corazón de todo brasileño hay una parte que palpita para las carreras de coches. Espero contribuir a que se conozca más el WTCC en mi país.

La temporada empieza en su ciudad natal Curitiba. ¿Está nervioso por eso?

Estaré sometido a una gran presión, pero eso no me perturbará. En el deporte de la competición automovilística, como piloto siempre estás bajo presión. Disfrutaré correr ante mi público y abrir así un nuevo capítulo en mi carrera profesional. Muchas cosas serán nuevas para mí. Haré todo lo posible por luchar por la victoria en esa primera carrera.

También habrá cambios en su vida privada...

Efectivamente. Mi novia y yo nos comprometimos a principios del año y nos casaremos pronto. Todavía no sabemos cuándo y dónde. Este año cumpliré 24 años y me siento suficientemente maduro para crear una familia. Ella es una mujer estupenda y me apoya en todo lo que puede.

Fecha y lugar de nacimiento:	3 de septiembre de 1983/Curitiba (BRA)
Domicilio:	Pontremoli (ITA)
Estado civil:	Soltero
Sitio Internet:	www.farfus.com
1991	Primeras experiencias en carreras de moto-cross
A partir de 1992	Inicio en kart. Participación en varios campeonatos americanos e italianos
1999	2do puesto Campeonato Mundial de Kart (Fórmula A)
2000	Puesto 12 en el campeonato europeo de Fórmula
Renault	
2001	1er puesto en el campeonato europeo de Fórmula Renault
2002	9no puesto F3000-Euro-Serie
2003	1er puesto F3000-Euro-Serie,
2004	6to puesto ETCC (Alfa Romeo)
2005	4to puesto WTCC (Alfa Romeo)
2006	3er puesto WTCC (Alfa Romeo)

Alessandro Zanardi (ITA). Coche número 4.

Cuando Alessandro Zanardi entró en boxes el 25 de noviembre de 2006 en el «Circuit de la Comunitat» de Valencia, todos los entusiastas y periodistas sabían que se acababa de escribir un capítulo en la historia del deporte de competición automovilística: el italiano se había vuelto a poner al volante de un bólido de Fórmula 1, en este caso un coche del BMW Sauber F1 Team, y así fue el primer piloto con piernas amputadas en hacer pruebas con un coche de F1.

No fue la primera vez que Zanardi amplió los límites de lo factible en la competición automovilística. Muy pocos creyeron que después de grave accidente en el circuito Lausitzring en el año 2001, en el que perdió ambas piernas, volvería a los circuitos. Pero con su férrea voluntad y su incomparable ánimo de vida, este piloto de 40 años logró regresar. Ya en el año 2003 participó en la última carrera del campeonato europeo de Turismos en el circuito de Monza al mando de un BMW 320i, y entusiasmó a los expertos.

Después de competir nuevamente ante su propio público, decidió continuar. En el año 2004, Zanardi participó en todas las carreras de la temporada de ETCC como piloto del BMW Team Italia-España - ROAL Motorsport y continuó haciéndolo en las temporadas de 2005 y 2006 del campeonato mundial. Pero el piloto, que en su palmarés cuenta con 41 carreras de Fórmula 1, no se contentó con simplemente participar. Todo lo contrario: su meta consistió en ganar carreras. Y, efectivamente, el 28 de agosto de 2005, Zanardi logró algo sensacional, siendo el primer piloto impedido físicamente en ganar una carrera de un campeonato mundial. En la temporada pasada ganó en Estambul, demostrando que hay que contar con él. Zanardi y su escudería fueron perfeccionando las modificaciones en su coche para que sea más competitivo. El experimentado piloto acelera con la mano y frena con la ayuda de sus prótesis. En 2007, Zanardi tiene la intención de continuar luchando por victorias.

Entrevista con Alessandro Zanardi:

¿Qué podemos esperar de usted este año?

Aunque en el año 2006 no pude acumular muchos más puntos que durante el año anterior, sí logré ser mucho más rápido, y eso es lo decisivo para mí. En la temporada pasada hubo varias carreras que, con un poco más de suerte, habría podido ganar. Por eso soy optimista en lo que se refiere a la temporada de 2007. Debo terminar más carreras y quizás conducir con un poco más de precaución. Entonces espero poder ganar alguna que otra carrera.

¿Ha podido mejorar las modificaciones especiales en su coche?

Hemos alcanzado un punto en el que sólo podemos mejorar la tecnología si me volviesen a crecer las piernas. Actualmente nos estamos concentrando en conseguir que los mandos del coche sean más cómodos para mí. Si lo logramos, podré conducir más rápidamente, especialmente en las carreras. Así podré conducir algo más agresivamente y reducir los tiempos en algunas centésimas de segundo.

En la retrospectiva, ¿qué significó para usted volverse a poner al mando de un coche de Fórmula 1?

Ese fue un momento muy especial para mí. Agradezco a BMW por haberme brindado esa oportunidad. En cierto modo, durante un fin de semana entero tuve a mi disposición todo un equipo de Fórmula 1. Eso fue fantástico. Como bien se sabe, no fue la primera vez que estuve al mando de un coche de Fórmula 1. Pero a raíz de mi handicap, la mayoría creyó que conduciría más relajadamente. En vez de ello, me hice del coche desde un principio y gané confianza. ¡Qué pena que el tiempo pasa tan rápido cuando estás conduciendo...!

Según su opinión, ¿cuál es la situación del WTCC en comparación con la Fórmula 1 o con otras series?

En cualquier categoría, el problema es, básicamente, el mismo: ¿cómo adelanto al coche que va delante? Si perteneces a una buena escudería, por lo general sólo tienes por delante a tu compañero. Y lo mismo sucede en la Fórmula 1. Pero en el WTCC, el piloto tiene más importancia, ya que el reglamento consigue que todos los coches tengan un rendimiento muy similar. Por ello, el piloto es uno de los factores variables que puede marcar la diferencia. La mayoría de los pilotos del WTCC tienen mucho talento, por lo que sobre la pista, las diferencias son mínimas. Eso redundará en contactos y en carreras espectaculares. En la Fórmula 1, la diferencia entre las escuderías fuertes y las escuderías débiles es mucho mayor, por lo que el piloto ya no puede compensar esa desigualdad.

Su nuevo compañero es Félix Porteiro. ¿Se asemeja al Zanardi joven?

Félix es un piloto joven muy seguro de sí mismo. Posiblemente tenga más seguridad en sí mismo que yo a los 23 años de edad. Pero eso naturalmente no significa que en aquellas épocas llevara en las carreras una bandera blanca colgando de la ventana. Hice todo lo posible, sabiendo que tenía talento suficiente. Félix también tiene mucho talento. El mero hecho de ser piloto del BMW Team Italia-España indica que BMW apuesta por él. Cuando lo vi en 2006 en el Touring Car Cup de Estoril, me impresionó su conducción fina y sin errores. Él logrará imponerse.

Fecha y lugar de nacimiento:	23 de octubre de 1966/Bolonia (ITA)
Domicilio:	Mónaco
Estado civil:	Casado con Daniela, un hijo: Niccolo
Sitio Internet:	www.alex-zanardi.com
1980–1984	Kart
1985	1er puesto campeonato italiano de kart
1986	1er puesto campeonato italiano de kart
1987	1er puesto campeonato europeo de kart
1988	Puesto 12 en el campeonato italiano de Fórmula 3
1989	7mo puesto en el campeonato italiano de Fórmula 3, debut en el campeonato FIA Fórmula 3000 en Dijon
1990	2do puesto campeonato italiano de Fórmula 3, 1er puesto Le Mans Fórmula 3 Copa Europea Pole en el GP de Fórmula 3 de Mónaco
1991	2do puesto Campeonato FIA Fórmula 3000, tres carreras de Fórmula 1 para Jordan
1992	Piloto de pruebas de Fórmula 1 para Benetton, tres GP para Minardi
1993	Temporada de Fórmula 1 para Lotus
1994	Piloto de pruebas y piloto oficial de Fórmula 1 para Lotus
1995	Campeonato Británico de Coches de Producción (Lotus Esprit), una victoria en la categoría GT2
1996	3er puesto IndyCar World Series (Chip Ganassi Racing), Rookie del año
1997	1er puesto CART World Series (Chip Ganassi Racing), Distinción: PPG Colourful Character Award
1998	1er puesto CART World Series (Chip Ganassi Racing),
1999	Temporada de Fórmula 1 para WilliamsF1
2001	Campeonato CART (Mo Nunn Racing) 15 de septiembre: grave accidente en el EuroSpeedway Lausitz; amputación de ambas piernas
2003	Reaparición en la final del FIA ETCC en Monza para BMW Team Italia-España (BMW 320i)
2004	Puesto 14 FIA ETCC (BMW 320i), BMW Team Italia-España
2005	Puesto 10 FIA WTCC (BMW 320i), BMW Team Italia-España, 1er puesto Campeonato Italiano de Turismos (BMW 320i)
2006	Puesto 11 FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team Italia-España

Félix Porteiro (ESP). Coche número 5.

Félix Porteiro es, junto con Augusto Farfus, el segundo piloto nuevo en las filas de las escuderías nacionales de BMW de 2007. El piloto español tratará de acumular puntos para la escudería BMW Team Italia-España – ROAL Motorsport. Para Porteiro será la primera temporada en un campeonato internacional de Turismos.

El piloto de Castellón (ESP) tiene el talento para causar furor en el WTCC. Así lo demostró ya durante la temporada pasada. Junto con su compañero de escudería, Alessandro Zanardi, se puso al volante de un BMW 320si WTCC para participar en la FIA European Touring Car Cup de 2006 en el circuito portugués de Estoril. En las primeras tandas de entrenamiento consiguió hacer el mejor tiempo y apenas le faltó una décima de segundo para ocupar el primer puesto en la parrilla de salida. A pesar de las difíciles condiciones de la carrera y estando mojada la pista, Porteiro sorprendió ocupando el tercer puesto en la primera carrera. Este desempeño impresionó a los responsables del BMW Team Italia-España al mando de Umberto Grano y Roberto Ravaglia, por lo que decidieron contratar al piloto de 23 años para la temporada de 2007.

Antes de su cambio al WTCC, Porteiro ya había demostrado su excepcional talento en diversas series de fórmula. En el año 2006 participó en la serie GP2, consiguiendo la pole en Silverstone y acumulando cinco puntos durante el campeonato. El año anterior, Porteiro había logrado ocupar el quinto lugar en la World Series by Renault.

Entrevista con Félix Porteiro:

¿Qué recuerdos le trae la temporada pasada de GP2?

La GP2 fue una experiencia muy positiva. Pero tuve poco tiempo para familiarizarme con los muchos nuevos circuitos. En ese sentido, los pilotos de las grandes escuderías tuvieron una gran ventaja. Como novato, por lo general necesitas dos años para poder competir a alto nivel. Aun así me divertí mucho al luchar con tantos pilotos conocidos y experimentados. Las guindas fueron el sexto puesto en Mónaco y la pole en Silverstone. En la World Series by Renault de 2005, las cosas fueron mejor. Allí ocupé el quinto lugar y pude ganar algunas carreras, incluso por delante del posterior campeón Robert Kubica. Y todos sabemos dónde está él ahora...

¿Qué le atrajo del WTCC?

En comparación con la GP2, las carreras son más interesantes. Es más sencillo adelantar. Y, por lo tanto, las carreras son más emocionantes. Si bien es cierto que compitiendo en otras series tienes la lejana posibilidad de entrar en la Fórmula 1, pero en esas carreras tienes muy pocas posibilidades de adelantar. Soy un corredor nato, por lo que para mí es importante que haya acción en las carreras.

¿El deporte de competición automovilística está en auge en España desde que Fernando Alonso logró ganar dos títulos de Fórmula 1?

Sí, sin duda alguna. Hace unos pocos años, nadie se interesaba en España por la Fórmula 1. El fútbol era lo único que importaba. Con los éxitos de Alonso, han cambiado las cosas. En algunas carreras, la sintonía televisiva incluso fue superior que en partidos importantes de la primera división de fútbol español. Eso también ayuda a otros pilotos españoles como yo, que no estamos en la Fórmula 1.

¿Qué piensa de su nuevo compañero de escudería, Alessandro Zanardi?

Para mí es extraordinario poder conducir junto con Alessandro. No solamente es un extraordinario piloto; también es todo un personaje. Ya durante mis primeras pruebas para el BMW Team Italia-España me ofreció su ayuda en caso de tener preguntas en relación con el coche o la serie. Este comportamiento no es muy usual entre pilotos profesionales.

¿Qué pretende alcanzar en su primer año?

Es difícil decirlo, porque primero tengo que acumular experiencia en las carreras. Por lo general, el primer año se aprovecha para aprender lo más posible. Claro está que no tendría nada en contra si ya durante el 2007 pudiese escalar a las primeras posiciones. Ya en Estoril las cosas salieron mejor de lo esperado. Quizás pueda dar una que otra sorpresa durante la temporada del WTCC.

¿Qué circuito le gustará más?

Valencia, por supuesto. Mi ciudad natal, Castellón, está a sólo 60 kilómetros. Por eso mi familia, mis amigos y mis patrocinadores estarán en el circuito. Ese circuito siempre me ha gustado. Sólo es una pena que la carrera de Valencia ya sea la tercera del calendario. Hasta entonces posiblemente me falte la experiencia para poder darlo todo. Pero, a pesar de ello, estaré muy motivado.

Fecha y lugar de nacimiento:	26 de agosto de 1983/Castellón (ESP)
Domicilio:	Castellón (ESP)
Estado civil:	Soltero
Sitio Internet:	www.felixporteiro.com
1997	2do puesto campeonato español Kart Junior
1998	Puesto 15, campeonato europeo Kart Junior
1999	4to puesto campeonato español Kart Senior
2000	1er puesto campeonato español Kart Senior
2001	4to puesto campeonato español de Fórmula 3 2do puesto campeonato europeo Kart
2002	Puesto 19 Nissan World Series
2003	Puesto 14 Nissan World Series
2004	8vo puesto Nissan World Series
2005	5to puesto Renault World Series
2006	Puesto 22 campeonato GP2 3er puesto FIA European Touring Car Cup (primera carrera)

5. Las escuderías.



BMW Team UK – RBM.

Andy Priaulx (GBR). Coche número 1.

Pocas escuderías lograron alcanzar la cima tan rápidamente como el BMW Team UK – RBM. Bajo la dirección del jefe del equipo Bart Mampaey, la escudería proveniente de la localidad belga de Mechelen y su piloto Andy Priaulx no solamente obtuvieron el título del campeonato europeo de Turismos de 2004, sino también se transformó en el listón de referencia en el campeonato mundial. Tanto en 2005 como en 2006 los integrantes del equipo pudieron festejar a lo grande en el box RBM después de la carrera WTCC de Macao.

Y este éxito no es producto de la casualidad. Más bien es el resultado de un intenso trabajo fuera y dentro de los circuitos. «En el deporte de competición automovilística uno no se puede dar el lujo de cruzarse de brazos», explica Mampaey. «Siempre hay que mirar hacia adelante. Hay muchísimas cosas que se pueden mejorar. Todos los integrantes del equipo lo saben y por eso remamos al unísono.»

Para RBM, la eficiencia es un factor importante que impulsa el trabajo diario. Mampaey siempre intenta aprovechar el tiempo y los recursos disponibles para mejorar el rendimiento del BMW 320si WTCC. Y el equipo se beneficia de la infraestructura de los concesionarios BMW que tiene la familia Mampaey bajo el nombre de JUMA. Las sinergias se ponen de manifiesto, por ejemplo, en la administración o en la logística, de modo que RBM se puede concentrar en lo que es esencial, es decir, en las carreras.

JUMA son las siglas de Julian Mampaey. El actual jefe de la escudería de RBM ha heredado el entusiasmo por las carreras de su padre.

La escudería JUMA adquirió fama durante los años 70 y 80. A diferencia de RBM, que compete con otras escuderías de todo el mundo en el WTCC, las actividades desplegadas por Julian Mampaey se concentraron en una sola carrera: las 24 horas de Spa-Francorchamps. El palmarés de JUMA en esa carrera clásica de larga duración es considerable: entre 1977 y 1984, la escudería logró ganar tres veces en la clasificación general y ocupó cinco segundos puestos. Siempre con coches de la marca BMW.

Nueve años después de la última carrera de JUMA, Bart Mampaey siguió los pasos de su padre en 1995. Primero, RBM fue responsable de los coches de la BMW Compact Cup de Bélgica. Poco después, la familia Mampaey pudo festejar un exitoso retorno en Spa-Francorchamps: a la doble victoria en 1997 en la categoría N en la carrera de 24 horas, le siguió un año más tarde la victoria en la clasificación general. Esa fue también la última victoria que hasta ahora consiguió BMW en la clasificación general en el circuito de las Ardenas.

Aunque a más tardar esa victoria demostró que podía llevar su escudería al éxito, Mampaey optó por seguir acumulando experiencia y ampliar su horizonte. Decidió ir a los EE.UU., donde, entre otros, conoció de cerca la American Le Mans Series (ALMS) y estuvo presente en carreras clásicas de larga duración, como en Daytona. «Me hizo bien conocer otras formas de trabajar», recuerda Mampaey.

Cuando regresó a Bélgica, el estratega de carreras de coches se enfrentó a otro reto. RBM preparó un BMW 320i para BMW Bélgica para participar en el campeonato europeo de Turismos con el piloto Fredrik Ekblom (BEL). Un año después, la escudería representó por primera vez los colores de BMW Gran Bretaña y el piloto oficial fue Andy Priaulx. «Andy y el equipo congeniaban muy bien», comenta Mampaey, resumiendo lo principal. Después de acumular experiencias en el año 2003, RBM causa sensación en el ETCC de 2004 cuando Priaulx gana en título en Dubai. Esta victoria no fue efímera, ya que Mampaey y su escudería obtuvieron el título mundial en los campeonatos mundiales de 2005 y 2006.

«Muchos mecánicos y otros miembros del equipo siguen siendo los mismos que estuvieron presentes desde el principio», indica Mampaey. Para el jefe de la escudería, esta circunstancia es, como mínimo, tan importante como el buen reglaje del coche aplicando soluciones nuevas. La mezcla formada por el buen trabajo en equipo, el espíritu innovador y el trabajo infatigable, explica porqué RBM se ha transformado en el listón de referencia para los demás equipos que están presentes en el WTCC.

Jefe de escudería:	Bart Mampaey
Dirección:	E. Walschaertstraat 2A, 2800 Mechelen, Bélgica
Integrantes de la escudería:	13
Año de fundación:	1995

Éxitos más importantes:

1995–1997	BMW Compact Cup
1997	1er y 2do puesto Grupo N, 24 horas de Spa (BMW)
1998	1er puesto 24 horas de Spa (BMW Fina Bastos Team)
1999	4to puesto 24 horas de Spa (Nissan)
2002	6to puesto FIA ETCC (BMW 320i)
2003	3er puesto FIA ETCC (BMW 320i)
2004	1er puesto FIA ETCC (BMW 320i)
2005	1er puesto FIA WTCC (BMW 320i)
2006	1er puesto FIA WTCC (BMW 320si)

BMW Team Germany – Schnitzer Motorsport.

Jörg Müller (DEU). Coche número 2.

Augusto Farfus (BRA). Coche número 3.

En el caso del BMW Team Germany – Schnitzer Motorsport, el deporte de competición automovilística es asunto de familia. El propietario de la escudería, Herbert Schnitzer se ocupó de todos los asuntos económicos de la empresa que tiene su sede en Freilassing en Baviera, que además de tener una escudería, también tiene una concesión de BMW. Los hermanastros de Schnitzer, Karl («Charly») y Dieter Lamm son los responsables de las carreras. Charly Lamm es quien define las estrategias durante las carreras y lo ha hecho con mucho éxito, considerando las numerosas victorias que consiguió Schnitzer.

La historia de Schnitzer Motorsport en los circuitos del mundo es tan larga como exitosa. Herbert Schnitzer fundó la escudería junto con su hermano Josef en 1963. Un año después, el equipo debutó en la carrera de montaña de Bad Neuenahr con un BMW 1800 Ti. Después de varios éxitos en esta primera fase de la historia de la escudería, falleció Josef Schnitzer en un accidente cuando viajaba al circuito de Zolder para asistir a una carrera. Desde entonces, Herbert Schnitzer dirige junto con sus hermanastros la escudería Schnitzer Motorsport.

Explica que «el deporte de competición automovilística juega un papel decisivo en nuestra familia. Josef y yo pusimos la primera piedra y fuimos ampliando el equipo. Al principio no podíamos saber que Schnitzer Motorsport estaría presente durante tanto tiempo y que lograría tantas victorias.» Cuando Harald Ertl ganó el campeonato alemán en 1978, ya estuvieron presentes los mellizos Charly y Dieter Lamm. Siendo un joven estudiante, Charly optó por ir al extranjero. En 1980 aceptó el reto de participar en el GP de Macao.

«Había leído sobre esta carrera en el periódico y quería estar presente», recuerda Charly Lamm el estreno de Schnitzer Motorsport en la tradicional «Guia Race» en la antigua colonia portuguesa. «Nunca había ganado una escudería europea en Macao. Estuvimos en la parrilla de salida con un BMW 320 al mando de Hans-Joachim Stuck. En el debut logramos ganar y entonces decidí continuar.» No fue la única victoria que obtuvo Schnitzer en Macao: hasta la actualidad, el equipo ganó 11 veces la carrera de Macao con coches de BMW.

En total, Schnitzer Motorsport y BMW han ganado casi dos docenas de títulos en todo el mundo. La lista de los pilotos que fueron contratados por la empresa familiar parece ser el «Quién es quién» de la competición automovilística. 39 ex-pilotos de Fórmula 1 estuvieron al volante de coches de Schnitzer, entre ellos los campeones mundiales Keke Rosberg y Nelson Piquet.

El equipo recuerda con gran satisfacción el estreno del Campeonato Mundial de Turismos en el año 1987. Roberto Ravaglia, al mando de un BMW M3 atendido por Schnitzer, fue el primer piloto que se coronó campeón mundial de esta serie de competición. Otra especialidad de Lamm y su equipo son las carreras de larga duración. En 1999, BMW y Schnitzer Motorsport triunfaron en la clásica carrera de 24 horas de Le Mans con dos prototipos BMW V12 LMR. Le siguieron victorias y títulos en la American Le Mans Series (esta vez con el BMW M3 GTR). En 2004 y 2005, el Team BMW Motorsport consiguió una doble victoria en las 24 horas de Nürburgring con esos mismos coches. En total, Schnitzer logró ganar cuatro carreras en el «infierno verde», como le dicen al circuito tradicional de Nürburgring. Bajo la dirección de Lamm, BMW logró imponerse cinco veces las 24 horas de Spa-Francorchamps.

Los pilotos del BMW Team Germany – Schnitzer Motorsport siempre estuvieron entre los primeros luchando por el título durante el campeonato europeo de Turismos en 2002 y también en el campeonato mundial de 2005 y 2006. Schnitzer consiguió impresionantes 31 victorias desde el campeonato europeo y mundial de 2002. A esos laureles se suman ocho poles y 26 vueltas rápidas. «En los últimos años siempre estuvimos adelante», indica Charly Lamm, agregando que «sin embargo, siempre sólo fue suficiente para el subtítulo mundial. Naturalmente estamos ansiosos en ser este año la escudería nacional de BMW que ocupe lo más alto del podio al final de la temporada.»

Es la sexta vez que Jörg Müller tiene la misma intención. El experimentado piloto empezó a pilotar coches de Schnitzer Motorsport a mediados de los años noventa y junto con el equipo de Freilassing pudo acumular innumerables victorias. Después de ocupar el segundo puesto en la temporada pasada, Müller esta vez quiere superar al actual campeón, Andy Priaulx. Augusto Farfus, el nuevo piloto de la escudería, tiene la misma meta. El brasileño terminó la temporada de 2006 ocupando el tercer lugar en el campeonato mundial y con sus 23 años ha dado nuevos impulsos a la escudería. «Además, ahora volvemos a hablar más inglés», comenta Herbert Schnitzer. «Así era cuando teníamos pilotos como Roberto Ravaglia o Steve Soper. En aquella época tuvimos éxito y ojalá lo volvamos a tener en esta temporada.»

Jefe de escudería: Charly Lamm
Dirección: Görlitzer Straße 2a, D-83395 Freilassing
Integrantes de la escudería: 17
Año de fundación: 1963
Sitio Internet: www.schnitzer.de

Éxitos más importantes:

1966	1er puesto Campeonato Alemán (BMW 2002 ti)
1968–1972	1er puesto Campeonato Europeo de Montaña (BMW 2002, BMW 2002 ti, BMW 2002 tii, BMW 2800 CS)
1975	1er puesto Campeonato Europeo de F2 (Martini BMW)
1976	2do puesto Campeonato Mundial de Marcas GT (BMW 3.5CSL)
1978	1er puesto Campeonato Alemán (BMW 320)
1980–2004	Diez victorias en carreras de Turismos en Macao «Guia Race» (BMW 320, BMW 635 CSi, BMW M3, BMW 320i)
1983, 1986, 1988	1er puesto Campeonato Europeo de Turismos (BMW 635 CSi, BMW M3)
1985, 1986, 1988	1er puesto 24 horas de Spa (BMW 635 CSi, BMW M3, BMW 320i)
1990, 1995	
1987	1er puesto Campeonato Mundial de Turismos (BMW M3)
1989, 1991	1er puesto 24 horas de Nürburgring (BMW M3)
1989	1er puesto DTM (BMW M3)
1989, 1990	1er puesto Campeonato Italiano de Turismos (BMW M3)
1993	1er puesto Campeonato Británico de Turismos (BMW 318i)
1994	1er puesto Campeonato Asia-Pacífico (BMW 318is)
1995	1er puesto Campeonato Japonés de Turismos (BMW 320i)
1er puesto	Copa ADAC de SuperTurismos (BMW 320i)
1998	1er puesto Campeonato Alemán de SuperTurismos (BMW 320i)
1999	1er puesto 24 horas de Le Mans (BMW V12 LMR) 1er puesto 12 horas de Sebring (BMW V12 LMR)
2001	1er puesto categoría GT en la ALMS (BMW M3 GTR)
2002	2do puesto FIA ETCC, puntuación por equipos (BMW 320i) 2do y 4to puesto ETCC, puntuación por pilotos (Jörg y Dirk Müller)
2003	2do y 5to puesto FIA ETCC (BMW 320i)

2004	1er y 2do puesto 24 horas de Nürburgring (BMW M3 GTR) 2do y 5to puesto FIA ETCC (BMW 320i) 1er y 2do puesto Macao GP – Guia Race (BMW 320i), victoria en la categoría GT2 y 6to de la clasificación general en las 24 horas de Spa-Francorchamps (BMW M3 GTR)
2005	1er y 2do puesto 24 horas de Nürburgring (BMW M3 GTR) 2do y 5to puesto FIA WTCC (BMW 320 i)
2006	2do y 6to puesto FIA WTCC (BMW 320si)

BMW Team Italia-España – ROAL Motorsport.

Alessandro Zanardi (ITA). Coche número 4.

Félix Porteiro (ESP). Coche número 5.

El BMW Team Italia-España – ROAL Motorsport festejará varios aniversarios durante el año 2007. En 1977, exactamente hace 30 años, BMW Italia apareció por primera vez en escena con Eddie Cheever como piloto oficial. Umberto Grano, el actual jefe de la escudería BMW Team Italia-España, ya entonces estuvo estrechamente ligado a la marca BMW y logró ganar el campeonato europeo de Turismos en los años 1978, 1981 y 1982. En la actualidad, Grano y Roberto Ravaglia comparten la dirección del equipo cuando el BMW Team Italia-España lucha por victorias en el WTCC. También Ravaglia tiene algo que festejar en 2007: hace 20 años, él logró ganar el título de campeón mundial de Turismos.

Al dirigir la escudería, tanto Grano como Ravaglia se benefician de las experiencias que pudieron acumular como exitosos pilotos. «En cierto modo es una ventaja haber sido piloto de carreras», confirma Grano. «Sin embargo, el deporte de la competición automovilística ha cambiado mucho. Hoy, el ambiente es más profesional.» Ravaglia agrega lo siguiente: «El trabajo como piloto era más sencillo que el trabajo como jefe de escudería. Tuve que aprender mucho y entrar en un terreno desconocido para mí.»

El BMW Team Italia-España tiene una meta ambiciosa: alcanzar lo más rápidamente posible a los equipos que lideran el WTCC. En ese sentido, BMW Italia y BMW España confían en los servicios de ROAL Motorsport, que fue fundada en 2001 por Ravaglia y su socio Aldo Preo. «Esto convencido que Roberto llevará al equipo hacia la victoria», dice Grano. «Es una de las estrellas más grandes de todos los tiempos de las carreras de Turismos y, por lo tanto, la persona ideal para cumplir nuestra misión.»

En las últimas dos temporadas del WTCC quedó demostrado que el equipo va por buen camino. Dos victorias de Alessandro Zanardi y 135 puntos así lo confirman. Ahora, los 15 integrantes del equipo están haciendo lo posible para dar el siguiente paso en pos del título mundial en 2007. Además de Zanardi, que reapareció sensacionalmente en 2003 con el BMW Team Italia-España, Félix Porteiro aportará lo suyo para lograrlo.

«Cero que Félix podrá contribuir a que las carreras de Turismos logren ser más populares en España», indica Grano, expresando su esperanza de conseguir un efecto positivo a raíz de la contratación del piloto que antes compitió en GT2. Zanardi y Porteiro ya fueron pilotos del BMW Team Italia-España el año pasado en la FIA European Touring Cup y se complementaron estupendamente. Ello significa que se han sentado las bases para una temporada exitosa.

Jefe de escudería: Umberto Grano
Manager de escudería: Roberto Ravaglia
Dirección: Via Svizzera 18, 35157 Padova (PD), Italia
Integrantes de la escudería: 15
Año de fundación: 2001
Sitio Internet: www.roal-motorsport.com

Éxitos más importantes:

2001	1er puesto ESPC, puntuación por pilotos (Peter Kox, BMW 320i)
2002	8vo puesto FIA ETCC (BMW 320i)
2003	8vo y 9no puesto FIA ETCC (BMW 320i)
2004	7mo puesto y puesto 14 FIA ETCC (BMW 320i)
2005	9no y 10mo puesto FIA WTCC (BMW 320i)
2006	Puestos 11 y 13 FIA WTCC (BMW 320si)

6. El BMW 320si WTCC.



Mejoras específicas en el coche que ganó el campeonato mundial.

El BMW 320si WTCC ya demostró en su primera temporada que es un digno representante de la exitosa serie 3 de BMW en el ámbito del deporte de la competición automovilística. Al mando de este coche, completamente desarrollado por BMW Motorsport, Andy Priaulx logró triunfar por segunda vez seguida en 2006, haciéndose del título de campeón mundial. El año pasado, también el campeonato mundial de constructores quedó en manos del fabricante alemán de Munich. Recurriendo como base al coche del mismo nombre fabricado en serie, en tan sólo nueve meses se preparó un coche que pudo ganar en su carrera de estreno.

Las escuderías privadas también tendrán la posibilidad en 2007 de adquirir un kit de competición para el BMW 320si WTCC y luchar por la victoria en el campeonato según el reglamento Super2000 o Super Production. «De esta manera continuamos con la tradición del deporte automovilístico para clientes», explica Mario Theissen, director de BMW Motorsport, agregando lo siguiente: «Después de los grandes éxitos que obtuvimos el primer año, el BMW 320si WTCC es uno de los coches favoritos de las escuderías de clientes. Estoy convencido que este coche seguirá siendo un protagonista durante varios años.»

Los ingenieros de BMW Motorsport consiguieron mejorar diversos detalles del BMW 320si WTCC para el campeonato mundial de Turismos de 2007. Concretamente, la caja de cambios fue mejorada, así como también la cinemática del eje delantero. Además, los pilotos de las escuderías nacionales de BMW dispondrán de un coche con suspensión nueva, nuevo radiador y nuevo sistema de refrigeración de la caja de cambios y del eje posterior. Adicionalmente, la placa sobre la que están montados los pedales, ahora es de fibra de carbono, un material ultraligero. En el motor BMW P45 se mejoró el grado de eficiencia mecánica y se optimizó el comportamiento en cambios de sollicitación. Además, en la temporada de 2007 se utilizará una unidad de control de lambda, desarrollada por BMW. Estas medidas constituyen la preparación detallada del coche que, de por sí, ya había sido sometido a un intenso trabajo de desarrollo y que entusiasmó desde su aparición.

Desarrollo con la tecnología más avanzada.

El BMW 320si WTCC es el primer coche de carrera del BMW Group que fue diseñado completamente con la herramienta virtual CATIA. Recurriendo a los datos digitalizados del coche, fue posible hacer ensayos de montaje y funcionamiento antes de disponer de las primeras piezas físicas.

El BMW 320si WTCC se diferencia del coche de serie especialmente por la posición del conjunto propulsor y por la postura que asume el piloto al volante. Para optimizar estas posiciones, los expertos utilizaron pilotos virtuales que se pueden representar en 3D en el programa RAMSIS. De esta manera, fue posible optimizar en una fase de desarrollo muy precoz la posición del asiento y del volante y, también, el uso ergonómico de todos los mandos.

Utilizando el sistema de cálculo virtual de flujos (CFD), se mejoró la aerodinámica del coche. Además, también fue posible utilizar el ordenador para mejorar la geometría y la cinemática del chasis y determinar la posición más apropiada de los puntos de alojamiento de los ejes. Al mismo tiempo se utilizaron sofisticados programas de cálculo para simular la deformación de la carrocería bajo condiciones extremas.

Raíces comunes.

La carrocería autoportante del BMW 320si WTCC se fabrica en la planta de BMW de Ratisbona. Esta carrocería se obtiene en las mismas líneas de producción de las carrocerías de serie del BMW Serie 1 y del BMW Serie 3. Una parte de las chapas del coche proviene de la sección de prensas de la fábrica de BMW de Dingolfing. Allí se desenrollan los gigantescos tambores de las chapas («coils») que tienen un grosor entre 0,6 y 2,0 milímetros para procesarlas prensándolas y punzonándolas en esa sección de la fábrica. Las prensas aplican una enorme presión para moldear y cortar las piezas de la carrocería.

Las 550 piezas de chapa se unen en la planta de Ratisbona para obtener la carrocería, que, sin pintura, apenas pesa 355 kilogramos. 971 robots industriales se encargan de los 5.500 puntos de soldadura y de aplicar cordones de pegamento que suman más de 52 metros por cada coche. Mientras que las carrocerías destinadas a los clientes se transportan hacia la sección de pintura, se desvían las carrocerías destinadas a la competición automovilística que, a partir de ese punto, ya no continúan por las líneas de fabricación en serie. En un taller adjunto, los expertos se encargan a mano de modificar el coche para su presencia en los circuitos.

Máxima prioridad: la seguridad.

En el BMW Group, la seguridad pasiva no solamente goza de máxima prioridad en los coches fabricados en serie. Por ello, el BMW 320si WTCC tiene una jaula de seguridad de acero, que protege al piloto de modo muy eficiente en caso de un accidente. El desarrollo y el diseño de esta jaula de seguridad se hicieron recurriendo a dibujos CAD y a simulaciones, con los cálculos respectivos. BMW Motorsport cuenta con el certificado de la FIA como instituto de cálculo de jaulas de seguridad.

En la fase de desarrollo, el BMW 320si WTCC fue sometido a choques virtuales. En el modelo de simulación se analizó cómo y dónde se deforma la carrocería en caso de un accidente y si se mantiene intacto el espacio de supervivencia del piloto. En las carreras, los pilotos llevan cinturones de seguridad de seis puntos, un asiento de seguridad y, además, están protegidos por HANS (Head-and-Neck-Support) y mediante materiales espumados en los perfiles huecos y almohadillas de absorción de energía de impactos, montadas en las puertas.

Un equipo integrado por experimentados carroceros se encarga producir la jaula de seguridad en la planta de BMW de Ratisbona en más o menos 200 horas de trabajo, utilizando para ello aproximadamente 38 metros de tubos de acero, además de diversas chapas perfiladas, escuadras y casquillos.

«A régimen» en todos los sectores.

En el deporte de competición automovilística, cada gramo tiene una gran importancia. Cuanto más ligero es un coche, tanto más fácil lo tienen las escuderías a la hora de repartir el peso adicional y encontrar un equilibrio óptimo del coche. Por ello, incluso al pintar el coche se pone mucho cuidado en no aplicar demasiada pintura. Y este minucioso trabajo vale la pena.

En los coches fabricados en serie, las capas de protección y pintura de la berlina de la serie 3 de BMW suman 19,5 kilogramos. Mientras que en la fábrica hay 72 robots de aplicación de pintura para los coches de serie, las carrocerías de los coches de carrera se pintan a mano con pistolas, aplicando la capa de imprimación, la de relleno y la superior.

Según el reglamento, el BMW 320si WTCC con tracción posterior y caja de cambios manual, tiene que pesar, como mínimo, 1.140 kilogramos para participar en las carreras del FIA WTCC. Si un coche es más ligero, la diferencia puede compensarse con placas de metal. Estas placas se reparten en las partes inferiores el maletero y del habitáculo según las características de cada circuito, con el fin de conseguir un coche perfectamente equilibrado. Buscando otras formas para reducir el peso del coche, los mecánicos e

ingenieros aprovechan todas las posibilidades que admite el reglamento. Sin reducir el funcionamiento y la seguridad del coche, se elimina cada gramo superfluo. La meta consiste en que el coche tenga una repartición óptima del peso durante las carreras.

Coordinación perfecta.

La producción de un coche de carrera es un trabajo que debe hacerse en equipo. Los integrantes del equipo se conocen muy bien, con lo que el trabajo está perfectamente coordinado. Considerando que los pilotos de las escuderías nacionales de BMW tienen constituciones físicas diferentes, los pedales están montados en posición vertical, una solución que se utiliza por primera vez en un coche de carrera de BMW. Pero de esta manera es posible optimizar la distancia entre los pedales y el asiento. Al mismo tiempo, con esta solución, el centro de gravedad del coche es más bajo.

Los pilotos normalmente utilizan el pedal de embrague únicamente al poner en movimiento el coche. Para que el piloto no tenga que pisar el embrague al cambiar de marchas, la palanca de cambios tiene una tira de dilatación de medición. Esta tira de medición emite una señal eléctrica apenas el conductor presiona la palanca. Al recibir esta señal, la centralita del motor interrumpe brevemente el encendido. La fuerza de impulsión del motor se interrumpe por un instante, por lo que el piloto puede cambiar de marcha suavemente y sin pisar el embrague. El pedal del freno de grandes dimensiones exige la aplicación de gran fuerza, aunque permite una dosificación muy fina. El reglamento prohíbe el uso de sistemas de asistencia, como ABS. Al pisar el acelerador se transmiten señales electrónicas hacia el motor a través de un estrangulador.

Visibilidad y ligereza.

El parabrisas del modelo anterior, BMW 320i, aún era de cristal convencional. Pero durante las carreras, este parabrisas se somete a considerables esfuerzos (por ejemplo, por impactos de piedras pequeñas), por lo que tenía que sustituirse tras una o dos carreras. El BMW 320si WTCC tiene un parabrisas de material sintético especial (Makrolon) mucho más ligero y que, a la vez, dura mucho más. Además, este cambio redundó en el ahorro de 3,6 kilogramos de peso. Adicionalmente, el parabrisas tiene una zona calefactada en el campo visual del piloto. Si el cristal se empaña al llover durante una carrera, el piloto puede activar la unidad térmica y recuperar la visibilidad.

La nueva central de mando.

El BMW 320si WTCC es el primer Turismo de carrera de BMW Motorsport con tecnología CAN-Bus. Con este sistema se simplifica considerablemente la transmisión de señales e impulsos de control. Además, así es posible el intercambio de datos entre varias unidades de control. Otra ventaja consiste en que el sistema permite reducir mucho la cantidad de cables, fusibles, conmutadores y conectores. Los relés desaparecen completamente. Ello también contribuye a la reducción del peso. Al mismo tiempo, aumenta la fiabilidad de los sistemas eléctricos, ya que se prescinde de muchas piezas pequeñas que pueden fallar.

La unidad de control Power400 de alto rendimiento y desarrollada por BMW Motorsport, es el núcleo de la electrónica y electricidad de a bordo del BMW 320si WCC. Con esta unidad se controlan, entre otros, todos los actuadores (por ejemplo, iluminación, limpiaparabrisas, bombas eléctricas) y la completa distribución de la energía eléctrica. Para activar o desactivar una unidad consumidora, se envía una señal a través de CAN-Bus hacia la unidad de control utilizando los mandos que se encuentran en el volante de funciones múltiples. El microcontrolador incluido en la unidad se encarga de procesar las señales y de activar la unidad consumidora que corresponda.

El CAN-Bus también establece la conexión con la nueva unidad de control del motor ECU 404, que ahora tiene más funciones. El panel de control de esta unidad, desarrollada en la propia empresa, ahora es más ergonómico, lo que es importante para efectuar el reglaje apropiado del motor en los circuitos. Entre las peculiaridades de la unidad de control cabe mencionar, entre otros, la activación de diversos mapas característicos del motor, la inyección selectiva de gasolina, el encendido y el sistema de memorización de datos. También la función Quick-Shift para el cambio de marchas instantáneo y con duración variable de la operación del cambio las marchas sin utilizar el embrague, está integrada en la unidad de control del motor. La unidad ECU 404 también interviene cuando el piloto entra en boxes y activa el sistema de limitación automática de la velocidad máxima pulsando una tecla que se encuentra en el volante.

Ejes hechos a medida.

Aunque el modelo de serie BM 320si ya dispone de un chasis de alto rendimiento, fue indispensable modificar la cinemática de los ejes y, por lo tanto, este fue uno de los principales trabajos que tuvieron que realizar los expertos al desarrollar la versión de competición. La idea consistió en diseñar un eje que permita el ajuste de la caída independientemente de otros parámetros, como el eje de giro y la convergencia. De este modo, también las escuderías semiprofesionales no tendrán mayor problema al hacer el reglaje.

Considerando los esfuerzos que debe soportar durante las carreras, fue necesario reforzar el eje como tal y, también, los puntos de apoyo de los cinco brazos. Además, también se modificó la geometría para utilizar un sistema de amortiguación especialmente desarrollado para este coche y que permite el ajuste en cinco posiciones (extensión y precarga). El larguero del chasis fue modificado para acoger la estabilizadora. El ancho de vía y la caída son mayores, los soportes y los cubos son iguales a los del modelo de serie.

Con el fin de soportar los grandes esfuerzos, se montó una barra transversal en el eje delantero y los apoyos de goma, usuales en coches de carrera, fueron sustituidos por articulaciones de bola. De esta manera, el coche es más estable y se mantiene más fiel a su trayectoria. La estabilizadora reforzada del eje delantero disminuye la deformación de la carrocería y evita que la rueda que se encuentra en el interior de la curva pierda contacto con la calzada. Los montantes telescópicos están unidos a la estabilizadora con ayuda de un apoyo pendular y mediante barra plana adicional. Los encastres de esta barra y la regulación longitudinal del apoyo pendular permiten modificar la pretensión de la estabilizadora. La tendencia del coche a subvirar o sobrevirar puede reducirse adicionalmente mediante la utilización de tubos de diverso diámetro y grosor.

Conducir rápido, frenar tarde.

Un coche de carreras no solamente tiene que acelerar con vehemencia; también debe ser capaz de frenar con fuerza. Por ello, el BMW 320si WTCC lleva delante frenos de disco autoventilados y perforados y pinzas de aluminio de cuatro bombines. Los discos de fundición gris tienen un diámetro de 332 milímetros y su grosor es de 32 milímetros. En el eje posterior lleva discos macizos de 18 milímetros de grosor, que tienen un diámetro de 291 milímetros, con mordazas de aluminio de dos bombines. Con este sistema de frenos, los pilotos pueden parar el coche en 4,6 segundos empezando a frenar a 200 km/h. Ello significa que el coche se detiene completamente en un tramo de apenas 130 metros. Al efectuar esa operación, el piloto está expuesto a una fuerza de 1,5 *g* que lo presiona sobre los cinturones de seguridad.

El equilibrio del coche cambia en el transcurso de una carrera debido al desgaste de los neumáticos y a la pérdida de peso debido al consumo de gasolina. Por ello, el piloto dispone de un rodillo de regulación en el panel de mando para modificar la distribución de la fuerza de frenado entre los dos ejes. Los dos cilindros de freno están unidos entre sí mediante un husillo. Girando la rueda, el piloto modifica la repartición de la fuerza de frenado entre los dos ejes.

La amortiguación es fundamental.

El comportamiento del BMW 320si WTCC está determinado fundamentalmente por la característica del ajuste de los muelles y amortiguadores. Dependiendo del estado del asfalto, del trazado del circuito y del peso adicional que debe llevar el coche, los mecánicos seleccionan un recorrido de amortiguación más largo o más corto, activando mapas característicos diferentes. La distancia al suelo puede ajustarse modificando la longitud de los muelles. Pero el reglamento indica que esa distancia al suelo debe ser, como mínimo, de 80 milímetros, también para que el coche pueda acoger el peso adicional establecido por el handicap.

La suspensión de los dos ejes permite regular la extensión y la precarga independientemente entre sí y en cinco niveles. De esta manera puede optimizarse el comportamiento del coche en situaciones extremas, por ejemplo al pasar sobre los pianos o en tramos ondulados de la pista. El sistema de dirección de piñón y cremallera con servo electrohidráulico es igual al que se usa en el modelo de serie. Únicamente la relación de la dirección es más directa en la versión de carrera.

El motor BMW P45.

BMW Motorsport se beneficia de la experiencia que en la propia empresa se tiene en materia de fabricación, por lo que utiliza las instalaciones de la planta de Landshut, donde se fabrican las piezas para los motores de serie y, además, las piezas principales para los propulsores de altas prestaciones para los bólidos de la Fórmula 1 y del WTCC. Aunque el cárter y la culata son sólo dos piezas del total de 1.184 del motor del BMW 320si WTCC, son los componentes que albergan el mayor trabajo de desarrollo y que exigen la mayor experiencia en su fabricación.

El motor BMW P45 fue concebido para que dure sin problemas unos 2.500 kilómetros en condiciones de conducción de carrera. Si un motor no supera los dos fines de semana de carreras, tal como lo establece el reglamento, y si, por lo tanto fuese necesario sustituirlo prematuramente, el piloto es penalizado automáticamente, perdiendo diez puestos en la parrilla de salida. Por eso, vale la pena hacer un trabajo de calidad durante las fases de pruebas.

Una base muy sólida.

El motor de serie de cuatro cilindros y 2.000 cc del BMW 320si (127 kW/ 173 CV) fe el punto de partida ideal para desarrollar el motor de competición. Sin embargo, fue necesario hacer una serie de modificaciones para conseguir con la misma cilindrada y unas revoluciones máximas de 8.300 r.p.m. una potencia de 202 kW/275 CV a 7.250 r.p.m. y un par máximo de 242 Nm.

No solamente se modificó la relación carrera/diámetro. También el sistema del cigüeñal (cigüeñal con cojinetes de menor diámetro, bielas de acero altamente resistente, pistones forjados) y la culata del motor de aluminio fueron sometidos a diversos cambios. El sistema de accionamiento de las válvulas (incluyendo los árboles de levas sin sistema de regulación, las válvulas como tales y los muelles de las válvulas) fue modificado sustancialmente y, además, el peso del volante se redujo a tan sólo 4,0 kilogramos. Las cámaras de combustión con paredes pulidas y la tubuladura de admisión y de escape y, además, el sistema de inyección selectiva por cilindro, las válvulas de gran tamaño y las bridas de perfil modificado, consiguen una preparación óptima de la mezcla. Las bujías especiales inician el proceso de combustión. Un acumulador de aire de material sintético reforzado con fibra de carbono de diseño optimizado para el flujo, provisto de tubos de resonancia y mariposa simple, y, además, un colector específico en el lado del escape, permiten que los cambios de sollicitación sean perfectos.

Continuidad en la caja de cambios.

En su BMW 320si WTCC, BMW Motorsport también apuesta esta vez por una caja de cambios manual de competición con ruedas dentadas no sincronizadas. En comparación con la caja secuencial, esta configuración ofrece la ventaja de lograr que el peso básico del coche, definido en el reglamento, sea 30 kilogramos inferior, incluyendo al piloto. Además, la parte mecánica de esta caja manual proviene de la caja de serie, por lo que resultó más económica, un criterio importante especialmente desde el punto de vista de las escuderías con pilotos que son clientes de la marca.

Los tiempos de cambio de marchas de la caja manual y de la caja secuencial son casi idénticos. Ello se debe, en buena parte, a que los pilotos del BMW 320si WTCC no tienen que pisar el embrague, ya que el sistema electrónico desconecta el encendido por unos instantes. Además, la unidad de control del motor permite modificar los tiempos del cambio de marchas según la marcha que está puesta. Un intercambiador térmico aceite/aire consigue mantener constante la temperatura del aceite de la caja de cambios. Esta solución es absolutamente indispensable considerando que en cada carrera es necesario cambiar de marchas unas 400 veces.

Respirar profundo.

A diferencia del coche de serie, detrás de la parrilla ovoide doble del BMW 320si WTCC no se encuentra el radiador, sino el sistema de guiado de aire de aspiración para el motor. Gracias a esta posición de la entrada de aire se produce una presión dinámica. El aire fresco prácticamente pasa a presión por el filtro de aire y así llega al colector. De esta manera, el motor tiene que hacer menos trabajo de aspiración y, al mismo tiempo, mejora el llenado de las cámaras de combustión.

Considerando que el motor de competición exige menos refrigeración que el motor de serie, fue suficiente colocar un radiador de menor tamaño debajo de la parrilla ovoide doble que distingue a todos los BMW. Adicionalmente, el radiador de aceite se encuentra en la entrada de aire del faldón delantero. Las aberturas laterales se utilizan para refrigerar los frenos. Sin embargo, esta refrigeración es necesaria sólo en pocas ocasiones, porque los frenos soportan perfectamente el esfuerzo. Por ejemplo, en la carrera de sprint en el circuito italiano de Monza, los pilotos del WTCC sólo frenan seis veces en cada vuelta.

Modificaciones especiales para Alessandro Zanardi.

BMW Motorsport y la escudería BMW Team Italia-España han modificado el nuevo BMW 320si WTCC para adaptarlo a las condiciones físicas de Alessandro Zanardi, piloto que perdió ambas piernas en un accidente en el año 2001. El italiano utiliza una barra arqueada para acelerar. Un potenciómetro y un motor eléctrico modifican la posición de la mariposa. También el embrague funciona con un potenciómetro. Zanardi tira con dos dedos de una palanca que se encuentra en la parte superior del pomo de la palanca de cambios. Una unidad de control activa un motor eléctrico de paso a paso. Este motor actúa sobre el cilindro hidráulico del embrague.

Para frenar, Zanardi tiene que hacer un gran esfuerzo, ya que el pedal del freno se encuentra en el lugar habitual. Por ello, tiene que utilizarlo con sus prótesis. A pesar de tratarse de un servofreno, Zanardi tiene que aplicar una presión de hasta 85 kilogramos sobre el pedal. El experimentado piloto controló personalmente las modificaciones que se hicieron en su coche y junto con los ingenieros buscó las soluciones ideales para compensar sus impedimentos físicos. Cuando ganó la segunda vez que participó en el campeonato en el circuito de Estambul en el mes de septiembre de 2006, quedó demostrado que las modificaciones surten el efecto deseado. Al respecto, él mismo dice lo siguiente: «Hemos llegado a un punto en el que sólo podría mejorar si me volviesen a crecer las piernas.»

Victoria en el estreno y júbilo al final el campeonato mundial.

Al término del trabajo de desarrollo del BMW 320si WTCC, todos esperaban tensos el debut en el circuito de Monza. ¿Cómo se comportaría el coche al enfrentarse por primera vez en serie a sus rivales? Pero el nuevo coche superó las expectativas más optimistas. Andy Priaulx consiguió la pole y ganó la primera carrera del año. Y no solamente eso: los pilotos de las escuderías nacionales de BMW lograron ganar diez veces durante la temporada pasada. Priaulx defendió su título de piloto campeón mundial y BMW volvió a ocupar el primer puesto en el campeonato mundial de constructores. Fue el estreno óptimo de un coche nuevo en su primera temporada de competición.

7. Datos técnicos.



Datos técnicos del BMW 320si WTCC.

El coche.

Largo:	4.535 mm
Ancho:	1.845 mm
Alto:	ca. 1.350 mm
Batalla:	2.763 mm
Peso:	1.125 kg (con piloto)
Depósito:	Aprox. 45 litros

Chasis/Carrocería:	Carrocería autoportante de chapas de acero con jaula de seguridad soldada, de tubos de acero de precisión altamente resistente; depósito de seguridad tipo sandwich de material sintético reforzado con fibra de carbono; sistema elevador rápido neumático de tres puntos
Kit aerodinámico:	Faldón frontal, faldón posterior, alerón posterior, pasarruedas delanteros y posteriores más amplios y de material sintético reforzado con fibra de carbono
Tranmisión:	Embrague monodisco de fibra de carbono, accionamiento mediante unidad de desembrague hidráulica; caja de competición de cinco marchas con ruedas dentadas rectas no sincronizadas, basada en la caja de serie; radiador aceite/aire adicional; sistema Quick-Shift con desconexión del encendido, controlado por la fuerza aplicada en la caja de cambios; eje posterior de serie con bloqueo mecánico del diferencial y refrigeración adicional aceite/aire.
Eje delantero:	Eje de doble articulación y montantes telescópicos; en comparación con la versión de serie, mayor ángulo de avance, mayor vía y mayor caída; suspensión de regulación en cinco niveles; barra estabilizadora tubular
Eje posterior:	Eje de cinco brazos; mayor vía y mayor caída en comparación con la versión de serie; amortiguadores de cinco apoyos; estabilizadora

Frenos delanteros:	Mordazas de aluminio de cuatro bombines; discos autoventilados de fundición gris, de 332 mm de diámetro y 32 mm de grosor
Frenos posteriores:	Mordazas de aluminio de dos bombines; discos de fundición gris de 291 mm de diámetro y 18 mm de grosor
Dirección:	Dirección de piñón y cremallera con servo electrohidráulico
Llantas:	Llantas de aluminio, 9 x 17 pulgadas
Neumáticos:	Yokohama de competición 240/610R17 (adelante y atrás)

Motor BMW P45.

Tipo:	Motor de cuatro cilindros en línea
Cilindrada:	1.999 cc
Diámetro/Carrera:	86/86 mm
Compresión:	11:1
Potencia máx.:	Aprox. 275 PS a aprox. 8.300 r.p.m.
Par máximo:	Aprox. 242 Nm a aprox. 7.250 r.p.m.
Revoluciones máx.	8.500 r.p.m. (máximo establecido en el reglamento)
Bloque motor:	Bloque de aluminio con bedplate en la parte inferior
Cigüeñal:	Cigüeñal de acero con cojinetes de diámetro reducido
Pistones:	Pistones forjados de igual carrera y diámetro
Bielas:	Bielas de acero altamente resistente
Culata:	Culata DOHC (Double Over Head Camshaft); cuatro válvulas por cilindro

Accionamiento de válvulas:	Dos árboles de levas en cabeza, accionados por cadena; accionamiento de las válvulas mediante palancas de arrastre
Sistema de admisión:	Mariposa simple (64 mm; exigida por el reglamento); Colector de aire de material sintético reforzado con fibra de carbono con tubos de turbulencia para la optimización del cambio de sollicitación
Sistema de escape:	Colector, silenciador y catalizador
Sistema de combustible:	Inyección individual por tubo de aspiración con una válvula de inyección por cilindro; presión de inyección de 5,0 bar
Sistema de lubricación:	Lubricación de cárter mojado con cárter de aceite y aspiración de aceite optimizados
Refrigeración:	Refrigeración agua/aire e intercambiador térmico aceite/agua
Volante:	Volante de acero; peso optimizado de 4 kg
Combustible:	Combustible único: súper plus sin plomo

Electricidad/Electrónica.

Control del motor:	BMW Motorsport ECU404 con dos microprocesadores de alto rendimiento; inyección y encendido selectivos por cilindro; BMW Motorsport Lambda Controller; Función de Pit-Speed-Limiter; función de Quick-Shift; sistema de memorización de los datos del motor
Gestión de energía:	Distribución eléctrica de energía y control con la unidad BMW Motorsport POWER400; inclusión en la red de todos los sensores y actuadores mediante sistema de bus

Mazo de cables:	Peso optimizado
Bobina de encendido:	4 bobinas de alto rendimiento, con activadores integrados
Bujías:	Bujías NGK de alto rendimiento
Instrumentos:	Pantalla LCD libremente programable, con chivatos para el cambio de marchas
Volante:	Volante de funciones múltiples, de desmontaje rápido (Quick-Release), con mandos integrados para controlar los datos en la pantalla

8. Programa de carreras y reglamento.



El programa de los fines de semana de carreras del FIA WTCC es el siguiente:

- En los circuitos de Curitiba, Zandvoort, Pau, Porto y Macao, los pilotos disponen el viernes de una tanda de entrenamiento de 30 minutos.
- El sábado hay dos tandas de entrenamiento libre, cada una de 30 minutos. Además, se disputa una sesión de clasificación de 30 minutos para definir los puestos en la parrilla de salida de la primera carrera.
- El domingo, día de las carreras, hay una tanda de calentamiento de 15 minutos.
- En la temporada de 2007, la partida de la carrera 1 se dará a las 12:00 del mediodía, siempre y cuando lo permitan las circunstancias. La carrera 2 empezará a las 15:30. La distancia de ambas carreras es de 50 kilómetros.
- Ello significa que la pausa entre las dos carreras es bastante más larga que en la temporada pasada. Aun así, las escuderías también tendrán este año sólo 15 minutos para preparar los coches para la segunda carrera. A continuación, se aplicará la regla de parc-fermé. Ello significa que después de esos 15 minutos, no se podrá seguir trabajando en los coches.
- A partir de la temporada, la partida de la primera carrera será con los coches en movimiento. En la segunda carrera, la partida será con la parrilla de salida con los coches parados.
- La parrilla de salida de la carrera 2 depende de los resultados de la carrera 1. Pero los primeros ocho parten en sentido invertido (el ganador de la carrera 1 parte del puesto 8, el segundo del puesto 7, etc.). Los pilotos que no logran terminar la carrera 1 deberán colocarse al final de la parrilla de salida.

Clave de repartición de puntos para los ocho primeros:

1ro	2do	3ro	4to	5to	6to	7mo	8vo
10	8	6	5	4	3	2	1

En el FIA WTCC se reparte puntos para los pilotos y los constructores. Los constructores acumulan puntos de acuerdo con los dos pilotos de una marca que obtengan los mejores resultados en las carreras.

Todos los participantes reciben un handicap básico de 10 kilogramos en su primera carrera de la temporada de 2007. Los pilotos más exitosos de un fin de semana (combinación de los resultados obtenidos en las dos carreras) deberán llevar un peso de handicap adicional durante el siguiente final de carreras. Según los resultados, los coches también pueden perder peso.

La clave que se aplicará en la temporada de 2007 para repartir el peso, es nueva y es la siguiente:

1ro	2do	3ro	4to	5to	6to	7mo	8vo	9no	A partir de 10.
+20 kg	+15 kg	+10 kg	+10 kg	+10 kg	+5 kg	+5 kg	-15 kg	-5 kg	-10 kg

Adicionalmente se agregará peso en función de la cantidad de puntos acumulados durante el campeonato mundial. Habiendo acumulado diez puntos, el coche del piloto correspondiente deberá llevar 5 kilogramos más (20 puntos = 10 kg, 30 puntos = 15 kg, etc.). Los pesos adicionales que se explican por ambas modalidades se sumarán antes de cada fin de semana de carreras. El peso adicional máximo que puede acumular un piloto en la temporada de 2007 será de 60 kilogramos, es decir, 20 kilogramos menos que en la temporada pasada. El peso del coche es la suma del peso mínimo del coche, tal como lo establece el reglamento, más el peso en función de los puestos ocupados por el piloto en las carreras.

En el FIA WTCC 2007 pueden competir coches de tres categorías:

- Turismos con motor atmosférico de gasolina, de acuerdo al reglamento Super2000 de la FIA (por ejemplo, el BMW 320si WTCC)
- Turismos con motores turbodiésel de acuerdo con el reglamento Diesel-2000 de la FIA (desde 2004)
- Turismos con motor atmosférico de gasolina de acuerdo al reglamento Super-Production de la FIA

En el WTCC actualmente sólo participan coches correspondientes a la primera categoría.

La categoría Super2000.

Los coches básicos pertenecientes a la categoría Super2000 son berlinas de, por lo menos, cuatro asientos y cuatro puertas, de mínimo 4,2 metros de largo. Como mínimo deben fabricarse en serie cada mes 2.500 unidades del coche correspondiente y de la gama de coches correspondiente deben fabricarse, como mínimo, 25.000 unidades al año. Los coches deben estar homologados como coches Grupo A para el deporte de competición automovilística y estar equipados con un kit de competición (piezas especiales para el motor y el coche) para el WTCC, debidamente aprobado por la FIA.

La cilindrada está limitada a 2.000 cc. Según el tipo de motor, pueden variar las revoluciones máximas. Los motores de cuatro cilindros puede girar hasta 8.500 r.p.m. (los de seis cilindros: 9.000 r.p.m.; los de cinco cilindros: 8.750 r.p.m.).

Cada motor debe utilizarse obligatoriamente en cuatro carreras seguidas. Si se cambia el motor antes de cumplir esas cuatro carreras, el piloto correspondiente perderá diez puestos en la parrilla de salida. No se admiten coches de sustitución (T-Car).

Se admiten dos tipos de cajas de cambios: cajas convencionales tipo H en base a la homologación según el reglamento del Grupo A (máximo cinco marchas) o cajas secuenciales (de máximo seis marchas).

Las diferencias entre los sistemas de propulsión se compensan mediante pesos diferentes de los coches (los pesos indicados a continuación incluyen al piloto):

- Tracción trasera, caja manual: 1.125 kg
- Tracción trasera, caja secuencial: 1.155 kg
- Tracción delantera, caja manual: 1.110 kg
- Tracción delantera, caja secuencial: 1.140 kg

Se admite que los coches, por su construcción, tenga un peso menor, aunque compensado con lastre para que el coche tenga el peso reglamentario. El lastre debe montarse en el maletero o en el salpicadero. La distancia al suelo debe ser mínimo de 80 milímetros.

Están prohibidos los sistemas de asistencia de todo tipo (por ejemplo, ABS, control de la tracción). Se admite un bloqueo del diferencial, aunque de funcionamiento puramente mecánico.

Se admiten llantas de máximo 9 x 17 pulgadas. Todos los coches utilizan neumáticos de la marca Yokohama. El diámetro de los neumáticos no debe exceder los 610 mm y su ancho máximo es de 250 mm. La cantidad de neumáticos para asfalto seco (slicks) que puede utilizar cada piloto por fin de semana de carreras se limita a doce neumáticos nuevos y seis neumáticos usados, debidamente identificados. Excepciones se admiten durante el primer fin de semana de carreras en Curitiba y en todas las demás carreras no europeas. En estas carreras está permitido utilizar 16 neumáticos nuevos (slicks). No se limita la cantidad de neumáticos para pista mojada.

Deberá utilizarse una jaula de seguridad de acero, homologada por la FIA. Asimismo, es obligatorio un asiento envolvente de carreras, el sistema HANS (sistema de seguridad para la cabeza y la nuca: Head and Neck Support) y cinturones completos con mínimo cinco puntos de anclaje.

Está prohibida la utilización de cualquier sistema de comunicación inalámbrica (telemetría) entre el coche en movimiento y la escudería. Sí se admite la comunicación por radio.

9. Estadísticas.



Datos y estadísticas sobre el campeonato mundial de Turismos WTCC.

Después de 1987, en el año 2005 se volvió a organizar por primera vez un campeonato mundial de Turismos. Aunque durante ese tiempo había cambiado el deporte de competición automovilística, un factor se mantuvo sin cambio cuando volvió a organizarse un campeonato mundial: al final de la temporada, un BMW conseguía hacerse del título. En este capítulo de estadísticas se incluyen muchos datos interesantes relacionados con el FIA WTCC (datos actualizados al final de la temporada de 2006).

Estadísticas de pilotos (a partir de 2005).

Campeon mundial de Turismos.

Año	Piloto	Coche
1987	Roberto Ravaglia	BMW M3
2005	Andy Priaulx	BMW 320i
2006	Andy Priaulx	BMW 320si

Victorias.

Puesto	Piloto	Fabricante	Cantidad
1	Jörg Müller	BMW	7
2	Andy Priaulx	BMW	6
3	Fabrizio Giovanardi	Alfa	4
	Dirk Müller	BMW	4
	Augusto Farfus	Alfa	4

Primeros puestos en la parrilla de salida.

Puesto	Piloto	Fabricante	Cantidad
1	Andy Priaulx	BMW	7
2	Augusto Farfus	Alfa	6
3	Rickard Rydell	SEAT	4
	Gabriele Tarquini	SEAT	4

Vueltas rápidas.

Puesto	Piloto	Fabricante	Cantidad
1	Jörg Müller	BMW	6
2	Andy Priaulx	BMW	5
3	Fabrizio Giovanardi	Alfa	4
	Dirk Müller	BMW	4
	Gabriele Tarquini	SEAT	4

Podios.

Puesto	Piloto	Fabricante	Cantidad
1	Andy Priaulx	BMW	17
2	Jörg Müller	BMW	12
3	Rickard Rydell	SEAT	10
	Augusto Farfus	Alfa	10

Puntos en el campeonato mundial.

Puesto	Piloto	Fabricante	Cantidad
1	Andy Priaulx	BMW	174
2	Dirk Müller	BMW	140
3	Jörg Müller	BMW	131

Carreras con puntuación.

Puesto	Piloto	Fabricante	Cantidad
1	Andy Priaulx	BMW	30
2	Dirk Müller	BMW	26
3	Rickard Rydell	SEAT	24
	Augusto Farfus	Alfa	24

Cantidad de carreras*.

Puesto	Piloto	Fabricante	Cantidad
1	Andy Priaulx	BMW	40
	Jordi Gené	SEAT	40
	Peter Terting	SEAT	40
	James Thompson	Alfa	40

*Únicamente los pilotos indicados aquí participaron en todas las carreras desde 2005.

Mayor cantidad de vueltas ocupando el primero puesto.

Puesto	Piloto	Fabricante	Cantidad
1	Andy Priaulx	BMW	90
2	Jörg Müller	BMW	78
3	Augusto Farfus	Alfa	49

Estadísticas de constructores (a partir de 2005).

Campeón mundial de constructores.

Año	Fabricante	Coche
2005	BMW	BMW 320i
2006	BMW	BMW 320si

Victorias.

Puesto	Fabricante	Coche
1	BMW	20
2	Alfa Romeo	12
3	SEAT	6
4	Chevrolet	2

Primeros puestos en la parrilla de salida.

Puesto	Fabricante	Coche
1	Alfa Romeo	13
	SEAT	13
3	BMW	12
4	Chevrolet	2

Vueltas rápidas.

Puesto	Fabricante	Coche
1	BMW	18
2	Alfa Romeo	9
	SEAT	9
4	Chevrolet	3
5	Honda	1

Podios.

Puesto	Fabricante	Coche
1	BMW	30
2	SEAT	23
3	Alfa Romeo	21
4	Chevrolet	5
5	Honda	1

Puntos en el campeonato mundial.

Puesto	Fabricante	Coche
1	BMW	616
2	SEAT	480
3	Alfa Romeo	360
4	Chevrolet	86
5	Honda	18

10. Contactos de prensa.



BMW Group
Corporate Affairs
Sports Communications
Heike Bartsch
D-80788 München
Phone: +49 (0) 89-382 33115
Fax : +49 (0) 89-382 27563
Mobile: +49 (0) 172-84 85 998
Email: heike.bartsch@bmw.de

Informaciones de prensa, informes sobre las carreras e imágenes para bajar de Internet disponibles en: www.press.bmw.de.

Dirigir solicitudes de acreditación a:
FIA WTCC Media Delegate
Fabio Ravaioli
Teléfono: +39 06 39729497
Telefax: +39 06 39729470
E-mail: media@fiawtcc.com

Consultar los resultados de las carreras en::

www.fiawtcc.com
www.bmw-motorsport.de