



FIA WTCC 2007

World Touring Car Championship

FIA WTCC 2007.

Indice.



1. All'inseguimento di BMW e di Andy Priaulx.	3
2. Appuntamenti e TV.	7
3. I circuiti.	9
4. I piloti.	21
5. I Team.	36
6. La BMW 320si WTCC.	45
7. Scheda tecnica.	54
8. Programma e Regolamento.	57
9. Statistiche.	60
10. Contatti stampa.	63

1. All'inseguimento di BMW e di Andy Priaulx.



BMW punta alla difesa del titolo WTCC.

Il Campionato FIA World Touring Car Championship (WTCC) edizione 2007 offre un'immagine nota: BMW ed Andy Priaulx (Gran Bretagna) del BMW Team UK si presentano come Campioni in carica, determinati a difendere il titolo. A tutt'oggi, nella categoria top delle competizioni Turismo BMW vanta un palmarès invidiabile. Già nella prima edizione del Campionato, nel 1987, Roberto Ravaglia (Italia) – oggi Direttore sportivo del BMW Team Italy-Spain – vince il titolo con BMW. 13 anni dopo, nel 2005, quando viene ripristinato il Mondiale Turismo, Andy Priaulx, dopo la vittoria nel Campionato europeo dell'anno precedente, conquista il titolo mondiale dando prova del suo straordinario talento. Nella scorsa stagione il pilota originario dell'Isola di Guernsey conferma la propria supremazia conquistando cinque vittorie che gli valgono il secondo titolo iridato.

«La difesa di un titolo mondiale rappresenta di per sé una grande sfida e una grande prestazione», spiega Mario Theissen, Direttore di BMW Motorsport. «Considerando la vittoria nel Campionato europeo nel 2004, Andy Priaulx con BMW ha conquistato tre titoli Piloti consecutivi: un bilancio veramente impressionante. Il fatto che nel 2006 altri tre piloti BMW abbiano concluso vittoriosamente almeno una gara sottolinea la competitività della BMW 320si WTCC nella stagione del debutto. Adesso siamo noi ad essere «braccati»... ma è una sfida affascinante. Il nostro obiettivo è quello di poter nuovamente festeggiare in occasione del finale di stagione a Macao. Questo non vale soltanto per il titolo Piloti, ma anche per il titolo Costruttori, che per BMW è assolutamente prioritario.»

Nel campionato Marche del WTCC, BMW è sempre stata la pietra di paragone. Già nel 2005 la BMW 320i conquista il primo posto per la Casa di Monaco, dopodiché la vettura con la quale i piloti BMW hanno conquistato vittorie in tutto il mondo «lascia» le corse. Il debutto del suo successore, la BMW 320si WTCC, è atteso con trepidazione. Sviluppata da BMW Motorsport sulla base dell'omonimo modello di serie, la nuova vettura si rivela la scelta giusta già nella gara di esordio a Monza: Priaulx conquista la pole position e vince la prima gara della stagione 2006. Lungo il cammino che porterà alla conquista del titolo Costruttori i piloti dei BMW Team nazionali centrano altri dieci successi.

Al volante, i «top three» della stagione 2006 e due «neo acquisti».

Per la missione «difesa del titolo» i tre BMW Team nazionali affidano le loro BMW 320si WTCC ad un promettente mix di esperienza e talento: in primis nuovamente ad Andy Priaulx che scenderà nuovamente in pista per il BMW Team UK – RBM di Bart Mampaey (Belgio). Jörg Müller (Hückelhoven) nel 2006 aveva dovuto cedere il titolo iridato a Priaulx per un solo punto: quest'anno l'unico pilota tedesco del WTCC difenderà per la sesta stagione consecutiva i colori del BMW Team Germany – Schnitzer Motorsport sotto la regia del Direttore sportivo Charly Lamm (Freilassing). Ad affiancare Müller nella caccia ai punti del Mondiale ci sarà il nuovo «acquisto» BMW Augusto Farfus (Brasile), 23 anni, considerato uno dei grandi talenti nelle competizioni Turismo, che ha chiuso la scorsa stagione al terzo posto della classifica Piloti.

Anche per il BMW Team Italy-Spain – ROAL Motorsport, un pilota esperto e un giovane cercheranno di contribuire al successo di BMW. Alessandro Zanardi (Italia), 40 anni, un nome che non ha bisogno di presentazioni, scenderà nuovamente in pista con una BMW 320si WTCC adattata alle sue esigenze. Dopo aver perso le gambe nel 2001 in un drammatico incidente, Zanardi è stato protagonista di uno strepitoso ritorno alle gare, con due vittorie al proprio attivo alla vigilia della stagione 2007. Il nuovo compagno di squadra di Zanardi sarà Félix Porteiro (Spagna), 23 anni, passato dal Campionato GP2 al Mondiale.

«Il nostro è un interessante mix di piloti che vantano una grande esperienza nelle competizioni Turismo e talenti emergenti», dice Theissen analizzando la composizione delle squadre. «I primi tre della scorsa stagione corrono per BMW. Alessandro Zanardi ha dimostrato di poter vincere, e Félix Porteiro saprà adattarsi rapidamente al WTCC. È una costellazione dal grande potenziale. La concorrenza farà di tutto per impedire la terza conquista del titolo da parte di BMW... che per noi rappresenta l'obiettivo principale.»

Lavoro «di cesello» sulla BMW 320si WTCC.

Nel quadro del Regolamento Super2000 gli ingegneri di BMW Motorsport hanno lavorato attentamente per migliorare nel dettaglio la vettura vincitrice nel Mondiale 2006. Gli interventi hanno riguardato la trasmissione, l'integrazione di nuovi componenti per il raffreddamento, nonché l'impiego di una sonda Lambda di nuovo sviluppo. Inoltre è stata ulteriormente migliorata l'affidabilità del propulsore da 275 CV, che nella stagione 2007 dovrà «tenere» per quattro gare.

Sin dal riuscito debutto nel Mondiale 2006 la BMW 320si WTCC è molto apprezzata dai BMW Customer Team di tutto il mondo. Fino al febbraio 2007 La distribuzione BMW nel settore competizioni ha venduto 41 kit da gara. I team privati possono acquistare il kit al prezzo di 198.000 euro per disputare le gare di otto Campionati nazionali affiancati al WTCC.

Un calendario che promette gare entusiasmanti.

«Il Mondiale Turismo sta crescendo», dice Theissen pensando al calendario che prevede due gare in più rispetto all'anno precedente. «Il WTCC intende aumentare il proprio grado di notorietà e presentarsi ancora più avvincente agli appassionati di automobilismo. Le gare sono emozionanti e spettacolari. Secondo noi, quella di effettuare più gare su impegnativi tracciati cittadini è una scelta indovinata.»

Il calendario della stagione 2007 prevede complessivamente 11 appuntamenti: oltre alle gare in oltremare, a Curitiba (Brasile) e nella «strettoia tra i guard-rail» a Macao, il Mondiale farà tappa in molti circuiti europei dalla grande tradizione. Debutteranno invece nel WTCC i circuiti cittadini di Pau (Francia) e Porto (Portogallo). Fra gli altri nuovi appuntamenti del calendario vi sono Zandvoort (Paesi Bassi), dove il 6 maggio avrà luogo la prima gara europea del mondiale, e Anderstorp (Svezia). Il resto del programma è interessante e variegato: Valencia (Spagna), Brno (Rep. Ceca), Oschersleben (Germania), Brands Hatch (Gran Bretagna), Monza (Italia): tutti circuiti dalle caratteristiche peculiari.

Nuovo «formato», meno zavorra.

Anche per la stagione WTCC 2007 per ogni manifestazione sono previste due gare sprint di 50 chilometri ciascuna. Il programma della domenica è stato tuttavia «diluito»: la gara 1 parte (per quanto possibile) alle ore 12 locali, la gara 2 alle ore 15.30. A partire dal 2007 per la gara 1 è prevista una partenza lanciata, per la gara 2 è prevista ancora la partenza da fermo. Nell'intervallo tra le due gare è previsto un interessante programma di contorno – nel quadro della gara WTCC ad Oschersleben, per esempio, si disputeranno due gare valide per il Campionato Formula BMW Deutschland.

Se nel 2006 la zavorra massima (calcolata in funzione dei risultati dei piloti nei singoli weekend di gara e dei punti conquistati) era di 80 chili, per quest'anno il limite massimo è abbassato a 60 chili. In ogni caso il Mondiale Turismo difficilmente potrà riservare più emozioni che nella stagione 2006, che alla vigilia della gara finale a Macao aveva visto ben nove piloti ancora in lizza per il titolo.

Spirito di squadra e fitness al centro dell'attenzione.

Dopo la gara di apertura della stagione in Brasile, i piloti dei BMW Team nazionali si ritrovano dal 18 al 23 marzo a Monaco di Baviera per la «Fitness- & Teambuilding Week». Oltre ad un check-up medico e a intense sessioni di allenamento, nel corso di svariate attività nel BMW Backup-Center i piloti avranno modo di familiarizzare e di prepararsi insieme alla stagione. Inoltre, in casa di BMW Motorsport il gruppo potrà seguire da vicino il lavoro degli ingegneri e dei meccanici e lavorare in prima persona sulla vettura. Particolare coraggio è richiesto nella palestra con corde, nella quale i piloti possono esercitare la concentrazione ad altezza «vertiginosa».

Il programma prevede diversi workshop e lezioni tenuti da trainer esperti, che aiutano i piloti a mantenere e migliorare ulteriormente la forma fisica. Ciascun pilota riceve una consulenza alimentare mirata e un piano di allenamento elaborato ad hoc, nonché consigli e indicazioni atti a mantenere la condizione fisica e mentale necessaria per la gara quando sono in autodromo.

Un evento speciale attende i piloti al termine del programma. Se in pista sono i piloti a «spremere» il motore a quattro cilindri della BMW 320si WTCC, a quel punto i ruoli si invertono: in una gara di corsa sulle scale dei 22 piani della centrale BMW di Monaco sarà il «quattro cilindri» – come viene chiamato l'edificio – a richiedere una performance «al limite» ai piloti.

2. Appuntamenti e TV.



Data	Gara	TV (GMT)	
		Gara 1	Gara 2
11 marzo	Curitiba, Brasile	ore 16.00	19.00
6 maggio	Zandvoort, Paesi Bassi	ore 11.45	15.15
20 maggio	Valencia, Spagna	ore 11.45	15.30
3 giugno	Pau, Francia	ore 11.45	15.30
17 giugno	Brno, Repubblica Ceca	ore 11.45	15.30
8 luglio	Porto, Portogallo	ore 11.45	15.15
29 luglio	Anderstorp, Svezia	ore 12.00	14.15
26 agosto	Oschersleben, Germania	ore 11.45	15.30
23 settembre	Brands Hatch, Gran Bretagna	ore 11.45	15.30
7 ottobre	Monza, Italia	ore 11.45	15.30
18 novembre	Macao, Cina	ore 04.00	05.00

Informazioni stampa su tutti i weekend di gara e foto esenti da diritti per attività stampa sono scaricabili dal sito www.press.bmw.de

I seguenti testi sono disponibili:

Anteprima – lunedì antecedente la gara

Qualifying report – sabato,

Race report – domenica.

Analisi e informazioni generali sul Campionato sono reperibili sui seguenti siti:
www.bmw-motorsport.de e www.fiawtcc.com

L'emittente televisiva EUROSPOORT trasmette ampi servizi sui weekend delle gare FIA WTCC e in diretta le 22 gare del Mondiale.

I diritti televisivi per il FIA WTCC vengono ceduti tramite EUROSPORT e sono disponibili per il digitale terrestre e reti internazionali via cavo o via satellite.

Contatto (TV e radio):
EUROSPORT – Antonios Argyropoulos
Email: antonios@eurosport.com
Telefono: (+33) 1 40 93 85 17

Ogni weekend di gara, EUROSPORT manda in onda il seguente materiale TV:

Sabato: Qualifying (30 minuti)
 News-Feed, Qualifying (4 minuti)

Domenica: Gara 1 (60 minuti)
 Gara 2 (60 minuti)
 News-Feed, Gare (4 minuti)
 WTCC Magazin (26 minuti)

Inoltre BMW realizza un ampio TV-Footage sul FIA WTCC 2007.
Chi fosse interessato al materiale è pregato rivolgersi 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. I circuiti.



Il calendario del WTCC 2007: piú vario ed emozionante che mai.

Il Mondiale per vetture Turismo promette grandi emozioni, non soltanto per il confronto tra piloti d'eccellenza e vetture straordinarie: anche gli undici circuiti sui quali si disputeranno le gare contribuiscono a dare un fascino particolare al Campionato. Si correrà infatti sia su circuiti previsti anche nel calendario di Formula 1, come Monza, sia su spettacolari tracciati cittadini, come Macao, Pau o Porto.

Nelle precedenti due edizioni l'emozionante gara di apertura del WTCC si era disputata a Monza. Nel 2007 il «progetto difesa del titolo» per BMW avrà inizio oltremare, con le prime due gare l'11 marzo a Curitiba (Brasile). Soprattutto il nuovo pilota ufficiale BMW, Augusto Farfus, guarda con trepidazione al proprio debutto nel Campionato con la BMW 320si WTCC nella «gara in casa».

Nel corso della stagione, rispetto allo scorso anno, il calendario presenta diversi cambiamenti. Quattro gli appuntamenti «nuovi»: il 6 maggio, per esempio, la gara di apertura del ciclo europeo si disputerà per la prima volta sul circuito tra le dune di sabbia di Zandvoort (Paesi Bassi). Inoltre, il WTCC farà per la prima volta tappa in Svezia in occasione del settimo finesettimana di campionato che si terrà ad Anderstorp (Svezia).

Ai primi di giugno, poi, i Team BMW nazionali saranno a Pau (Francia) per misurarsi con la concorrenza sul tradizionale tracciato cittadino. E anche gli appassionati di automobilismo portoghesi possono gioire: per l'11esima e la 12esima gara il WTCC farà tappa al «Circuito da Boavista» di Porto. Analogamente alle passate edizioni, si correrà inoltre a Valencia, Brno, Oschersleben, Brands Hatch e Monza.

Per vedere se Andy Priaulx riuscirà a conquistare il terzo titolo iridato consecutivo o se quest'anno sarà un altro pilota BMW ad affermarsi bisognerà probabilmente aspettare la conclusione del Campionato con le gare n. 21 e 22, in programma il 18 novembre sul «Guia Circuit» di Macao: come gli anni scorsi, la sfida piú impegnativa attende i piloti nel finale di stagione.

Altre informazioni sugli 11 circuiti e tracciati della stagione FIA WTCC 2007 sulle pagine seguenti.

Curitiba, Race of Brazil – 1.a & 2.a gara.

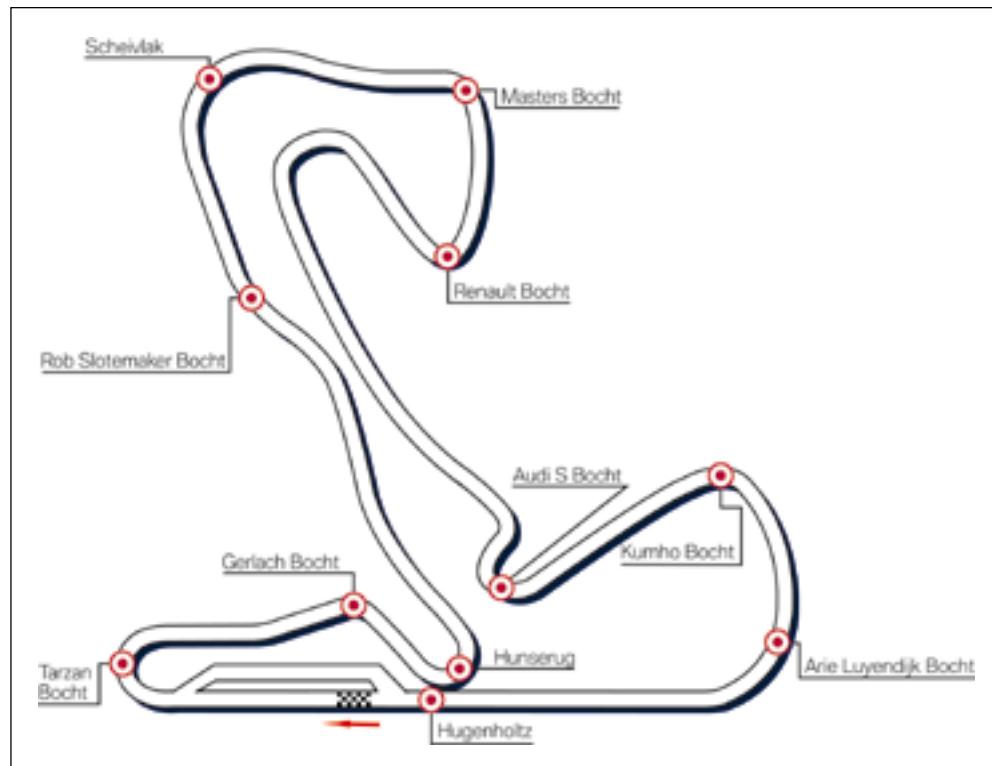


Circuito:	Autódromo Internacional de Curitiba
Lunghezza:	3,695 km
Giri:	14 (51,73 km)
Web:	www.fiawtcccureitiba2006.com.br
Vincitori 2006:	Jordi Gené (SEAT), Andy Priaulx (BMW)
Pole 2006:	1:24,761 minuti, Augusto Farfus (Alfa Romeo)
Girò più veloce 2006:	1:25,604 minuti, Jordi Gené (SEAT)

Augusto Farfus, pilota ufficiale BMW, su Curitiba:

«Iniziare la mia prima stagione per BMW proprio nella mia città natale è ovviamente una cosa speciale: aspetto la gara con trepidazione. Quello di Curitiba è un circuito piuttosto veloce, complessivamente adatto mio stile di guida. Nel 2006, per esempio, a Curitiba ho fatto la pole. La «S» del settore centrale è molto impegnativa. Meno bella è la cosiddetta «Esse de Baixa», nella quale lo scorso anno il fondo della pista era molto sconnesso. In ogni caso sono fiducioso: penso che nella gara di apertura della stagione 2007 faremo un'ottima figura.»

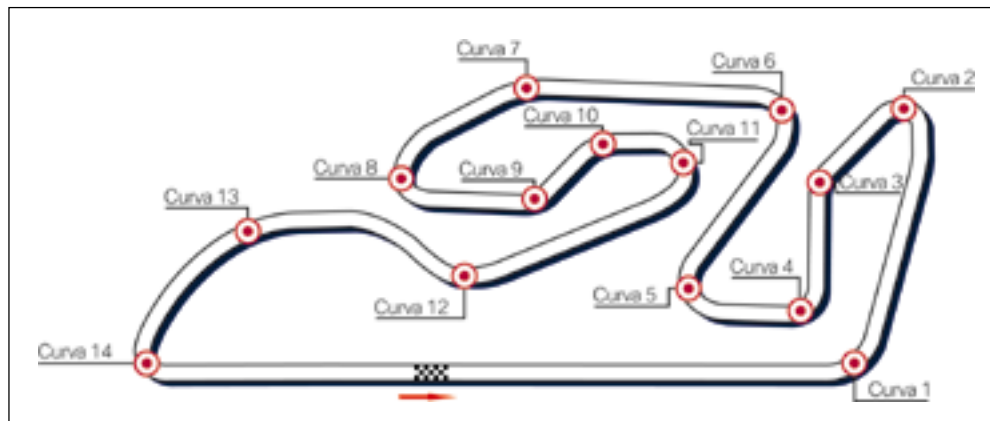
Zandvoort, Race of Netherlands – 3.a & 4.a gara



Circuito:	Circuit Park Zandvoort
Lunghezza:	4,300 km
Giri:	12 (51,60 km)
Web:	www.circuit-zandvoort.nl
Vincitori 2006:	non in calendario
Pole 2006:	non in calendario
Girò più veloce 2006:	non in calendario

Bart Mampaey, direttore sportivo BMW Team UK, su Zandvoort:
«Conosciamo il Circuit Park Zandvoort dai test effettuati in passato con la BMW 320i. Tuttavia con la nuova macchina e con le gomme Yokohama, come gli altri team, non abbiamo mai girato sulla versione «lunga» del circuito. Penso che il pubblico olandese riserverà un'accoglienza entusiasta al WTCC. Il circuito ha un bel layout ed è molto impegnativo. Vedremo sicuramente delle gare avvincenti, anche per le molte possibilità di sorpasso.»

Valencia, Race of Spain – 5.a & 6.a gara.



Circuito:	Circuit de la Comunitat Valenciana Ricardo Tormo
Lunghezza:	4,005 km
Giri:	13 (52,07 km)
Web:	www.circuitvalencia.com
Vincitori 2006:	Augusto Farfus (Alfa), Jörg Müller (BMW)
Pole 2006:	1:44,534 minuti, Augusto Farfus (Alfa Romeo)
Girò più veloce 2006:	1:45,024 minuti, Jordi Gené (SEAT)

Félix Porteiro, pilota BMW Team Italy-Spain, su Valencia:

«Per le numerose curve di tipo e di raggio diverso, quello di Valencia è un circuito impegnativo, che richiede in ogni momento la massima concentrazione: non ci si possono permettere errori. Personalmente conosco bene la pista... in fondo, Castellón, la mia città natale, dista solo 60 chilometri. Anche gli altri piloti, però, hanno confidenza con il circuito, perché a Valencia si viene spesso a provare. La mia famiglia e molti amici verranno in autodromo... mi piacerebbe poter disputare una bella gara.»

Pau, Race of France – 7.a & 8.a gara.

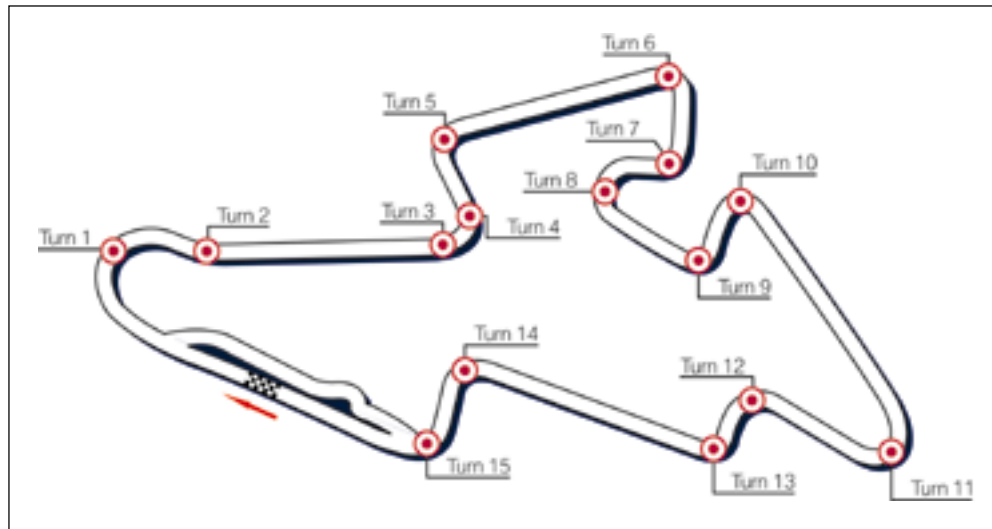


Circuito:	Circuit de Pau
Lunghezza:	2,760 km
Giri:	19 (52,44 km)
Web:	www.asac-bascobearnais.asso.fr
Vincitori 2006:	non in calendario
Pole 2006:	non in calendario
Girò più veloce 2006:	non in calendario

Jörg Müller, pilota BMW Team Germany, su Pau:

«Da parecchio tempo che non ho più corso a Pau: l'ultima volta nel 1996, quando vinsi alla prima uscita nel Formula 3000: ricordo che insieme al secondo arrivato, Kenny Bräck, ero riuscito a doppiare tutti gli altri concorrenti. Il tracciato sarà adatto alle vetture Turismo. Si passa spesso sui cordoli, cosa inconsueta per un circuito cittadino. Conterà molto l'impostazione di molle e ammortizzatori. Per il resto sarà una tipica 'gara cittadina', con poco spazio tra i guard-rail su entrambi i lati. Come velocità, Pau si posiziona tra il tracciato velocissimo di Macao e quello lento di Porto.»

Brno, Race of Czech Republic – 9.a & 10.a gara.

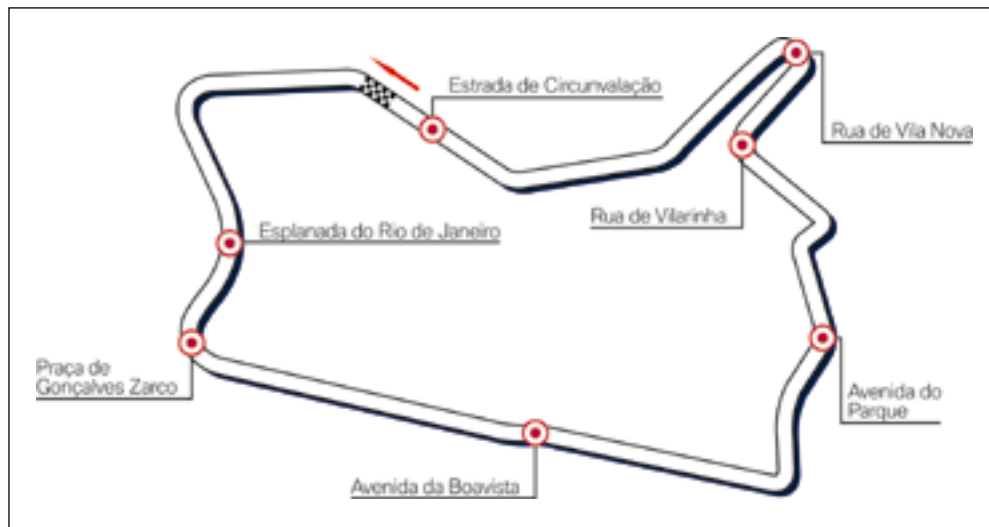


Circuito:	Automotodrom Brno
Lunghezza:	5,403 km
Giri:	10 (54,03 km)
Web:	www.automotodrombrno.cz
Vincitori 2006:	Jörg Müller (BMW), Robert Huff (Chevrolet)
Pole 2006:	2:12,286 minuti, Gabriele Tarquini (SEAT)
Girò più veloce 2006:	2:13,809 minuti, Robert Huff (Chevrolet)

Jörg Müller, pilota BMW Team Germany, su Brno:

«Brno non è il mio circuito preferito, ma costituisce sicuramente uno degli appuntamenti più interessanti del WTCC. A Brno ho corso per la prima volta nel 1988 in Formula Ford. È impressionante vedere come l'autodromo si integra nel paesaggio: offre diversi tratti in salita e in discesa, bellissimi da guidare. Inoltre la pista è molto liscia, ragion per cui bisogna scegliere un assetto più rigido. Le possibilità di sorpasso sono numerose.»

Porto, Race of Portugal – 11.a & 12.a gara.

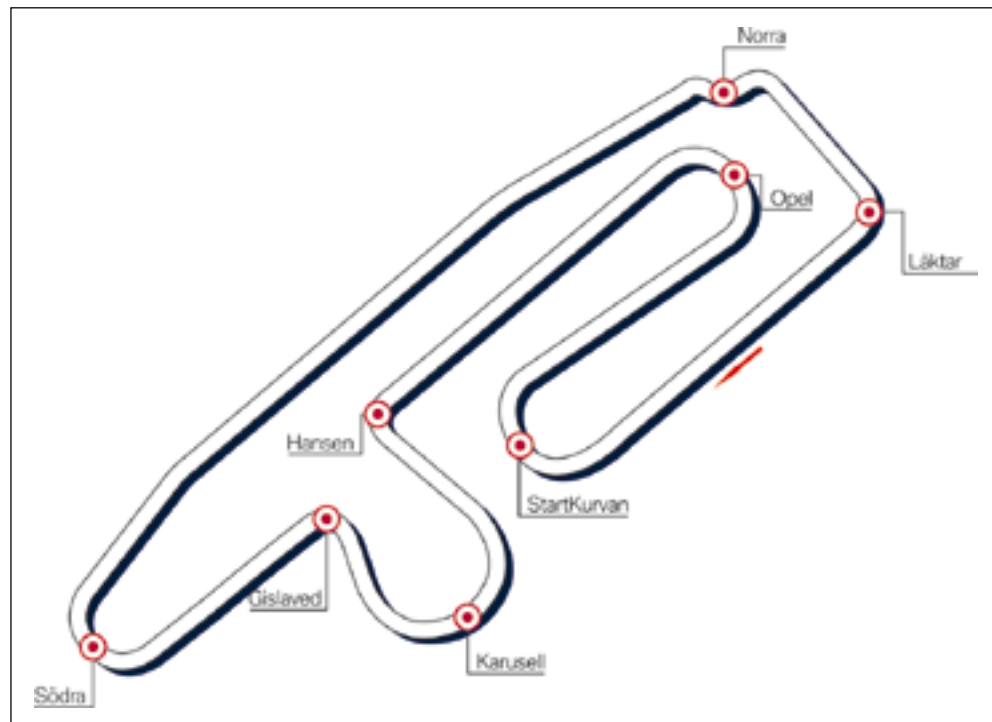


Circuito:	Circuito da Boavista
Lunghezza:	4,700 km
Giri:	11 (51,70 km)
Web:	www.circuitodaboavista.com
Vincitori 2006:	non in calendario
Pole 2006:	non in calendario
Girò più veloce 2006:	non in calendario

Bart Mampaey, direttore sportivo BMW Team UK, su Porto:

«Sono molto contento di avere in squadra Andy Priaulx, che sui circuiti cittadini è sicuramente uno dei piloti migliori del mondo. Oltre che a Pau e a Macao, anche a Porto conta la capacità del pilota di non commettere errori in spazi molto ristretti. Dei tre tracciati cittadini in calendario, Porto è il più lento: presenta un lungo «dritto» – la Avenida de Boavista – e molte curve strette. Personalmente ritengo che quella di portare le corse nel cuore delle grandi città sia una scelta giusta.»

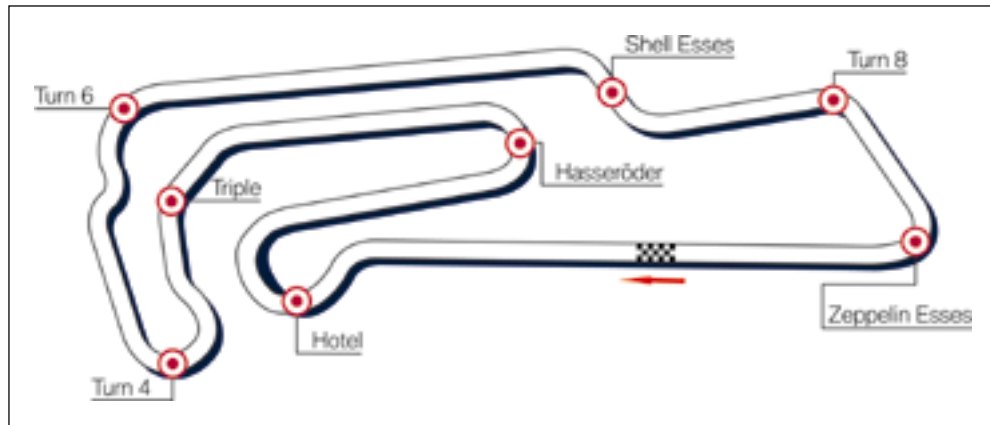
Anderstorp, Race of Sweden – 13 a & 14 a gara.



Circuito:	Scandinavian Raceway
Lunghezza:	4,025 km
Giri:	13 (52,32 km)
Web:	www.scandinavianraceway.info
Vincitori 2006:	non in calendario
Pole 2006:	non in calendario
Girò più veloce 2006:	non in calendario

Charly Lamm Team-Manager del BMW Team Germany su Anderstorp:
«Nel 2007, il campionato mondiale Marche fa tappa per la prima volta in Scandinavia. La disputa delle gare di campionato in nuovi posti è sempre un'esperienza affascinante. Va comunque detto che il circuito non ci è nuovo. Già nel 2002, infatti, Jörg Müller ha ottenuto una vittoria per la nostra marca nell'ambito del campionato europeo. Da allora, però molte cose sono cambiate, per cui ogni team ricomincia praticamente da zero. Il circuito vanta una lunga tradizione, e negli anni 70 ha ospitato per sei volte delle gare di Formula 1. Il percorso è caratterizzato dal lunghissimo rettilineo e da un infield tortuoso.»

Oschersleben, Race of Germany – 15.a & 16.a gara.

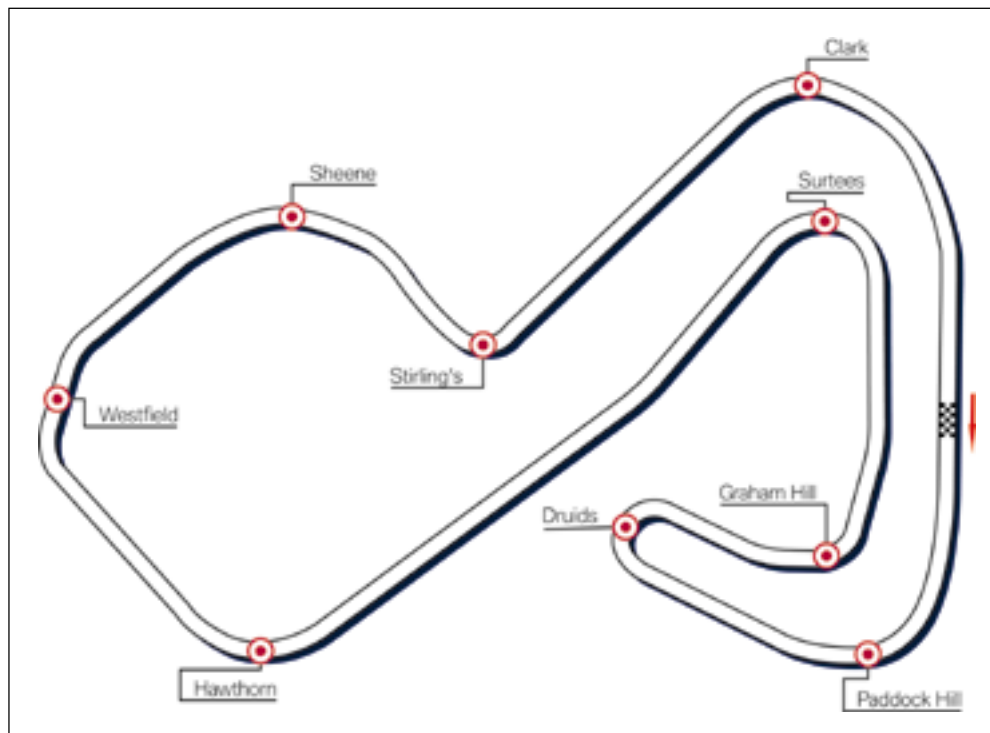


Circuito:	Motorsport Arena Oschersleben
Lunghezza:	3,667 km
Giri:	14 (51,34 km)
Web:	www.motorsportarena.com
Vincitori 2006:	Andy Priaulx (BMW), Jörg Müller (BMW)
Pole 2006:	1:35,661 minuti, Andy Priaulx (BMW)
Girò più veloce 2006:	1:33,749 minuti, Augusto Farfus (Alfa Romeo)

Jörg Müller, pilota BMW Team Germany, su Oschersleben:

«Per gli spettatori Oschersleben è un autodromo stupendo. I miei amici, che vanno alla gara ogni anno, sono entusiasti perché si riesce a vedere tutta la pista. Il circuito è tra i più lenti in calendario. Due anni fa c'è stato un duello molto bello con Alessandro Zanardi, quando lui vi ha vinto per la prima volta. Nel 2006 è toccato a me salire sul gradino più alto del podio: vincere «in casa» è una sensazione straordinaria per qualsiasi pilota.»

Brands Hatch, Race of United Kingdom – 17.a & 18.a gara.

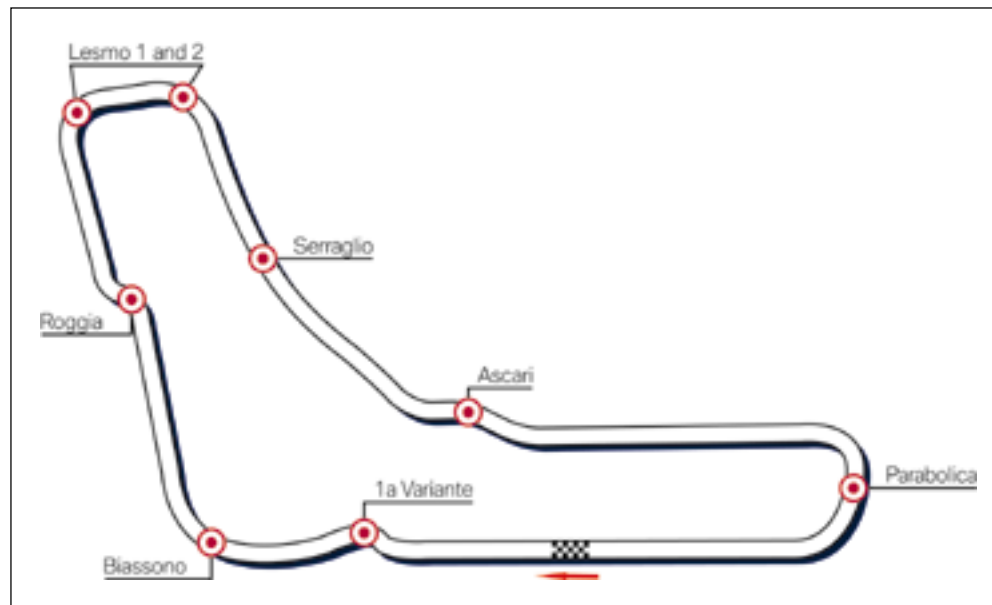


Circuito:	Brands Hatch Circuit
Lunghezza:	3,703 km
Giri:	14 (51,84 km)
Web:	www.motorsportvision.co.uk
Vincitori 2006:	Yvan Muller (SEAT), Alain Menü (Chevrolet)
Pole 2006:	1:34,493 minuti, Rickard Rydell (SEAT)
Girò più veloce 2006:	1:41,572 minuti, Peter Terting (SEAT)

Andy Priaulx, pilota BMW Team UK, su Brands Hatch:

«Brands Hatch è un «mini-Nürburgring». La pista molto stretta e piuttosto ondulata richiede un set-up molto variabile. Il pilota deve essere preparato a curve di tipo alquanto diverso. Trovare l'assetto ottimale è piuttosto difficile, ma dal punto di vista della guida il circuito è molto bello: è veloce e offre poche vie di fuga: caratteristiche che sicuramente rendono la gara più emozionante».

Monza, Race of Italy – 19.a & 20.a gara.

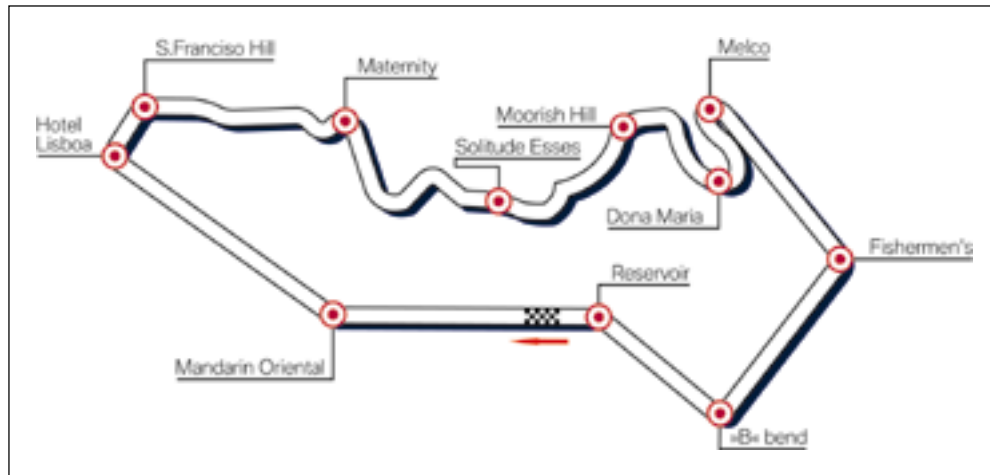


Strecke:	Autodromo Nazionale di Monza
Länge:	5,770 km
Runden:	9 (51,93 km)
Web:	www.monzanet.it
Sieger 2006:	Andy Priaulx (BMW), Augusto Farfus (Alfa)
Pole 2006:	2:00,254 minuti, Andy Priaulx (BMW)
Girò più veloce 2006:	2:02,176 minuti, Gabriele Tarquini (SEAT)

Alessandro Zanardi, pilota BMW Team Italy-Spain, su Monza:

«Correre a Monza è sempre un'emozione... e non solo perché «gioco in casa». Il circuito è veloce e impegnativo. In particolare è importante azzeccare le staccate. I piloti sono un po' come i pescatori: per loro conta pescare il pesce più grosso, per noi è decisivo riuscire a staccare qualche metro più in là. A Monza non mi piace invece il fatto che la scia abbia tanto influsso: una buona scia su questa pista non si riesce a compensare con le capacità di guida.»

Macao, Race of Macau – 21.a & 22.a gara.



Circuito:	Guia Circuit
Lunghezza:	6,117 km
Giri:	9 (55,05 km)
Web:	www.macao.grandprix.gov.mo
Vincitori 2006:	Andy Priaulx (BMW), Jörg Müller (BMW)
Pole 2006:	2:33,318 minuti, Andy Priaulx (BMW)
Girò più veloce 2006:	2:34,249 minuti, Alain Menü (Chevrolet)

Andy Priaulx, pilota BMW Team UK, su Macao:

«Macao è uno dei tracciati cittadini più veloci del mondo: lo si «sente» anche su una vettura Turismo. Le curve si restringono in uscita, ragion per cui capita di impostarle veloci e di uscire con una ruota in aria. Inoltre la pista è alquanto ondulata e in parecchi punti il bordo è in pendenza. Quello che mi piace di più a Macao è quello che chiamo il «passaggio da bob», nel secondo settore: la pista è stretta e irregolare e la macchina si sposta da sinistra verso destra... appunto come un bob. Per essere veloci qui, bisogna avere un'ottima messa a punto e molta fiducia in se stessi.»

4. I piloti.



Andy Priaulx (GBR) – Numero di gara 1.

Nella storia dell'automobilismo ci sono sempre stati piloti che, con le loro doti e le loro imprese, hanno segnato un'epoca, collezionando innumerevoli vittorie e titoli. Nelle competizioni internazionali per vetture Turismo, uno di questi piloti di levatura straordinaria è sicuramente Andy Priaulx, 32 anni, che dopo aver trionfato nel Campionato Europeo Turismo 2004 si è ripetuto vincendo il Mondiale nel 2005 e nel 2006.

Le ragioni di questa supremazia sono diverse. Da un lato Priaulx si avvale della forza e dell'esperienza del Team BMW UK – RBM, per il quale corre dal 2003. Dall'altro lato, il pilota nativo dell'Isola di Guernsey nella Manica è dotato di un talento straordinario, che sa esprimere regolarmente in risultati concreti. Un esempio delle doti di Priaulx è il bilancio ottenuto sul leggendario circuito cittadino di Macao, considerato il tracciato più impegnativo del calendario WTCC, dove si è imposto in entrambe le edizioni da lui vinte del Mondiale.

Se nella stagione 2005 aveva posto le basi della conquista del titolo iridato andando regolarmente a punti (in 16 gare su 20), lo scorso anno Priaulx si è rivelato un vero «match winner»: con la nuova BMW 320si WTCC ha siglato cinque successi (benché partito sempre con una notevole zavorra). Nonostante i due titoli mondiali al proprio attivo, in vista della stagione 2007 Priaulx non ha però perso la voglia di vincere.

Intervista ad Andy Priaulx:

Dopo aver bissato la conquista del titolo mondiale nel 2006, quanto hai impiegato per trovare la concentrazione giusta per la nuova stagione?

In realtà l'ho ritrovata già il giorno dopo la gara di Macao. Nelle corse non puoi permetterti di riposare sugli allori. Soprattutto nel WTCC, conclusa una stagione, si passa a quella successiva senza soluzione di continuità. Le ultime gare si disputano in novembre, poco dopo si effettuano già i test in vista del nuovo Campionato. Ovviamente la gioia per aver vinto il Mondiale è stata grandissima. Comunque mi impegnerò a fondo per fare in modo che non sia stato l'ultimo grande successo della mia carriera.

Che cosa Ti stimola continuamente? In fondo nel Mondiale Turismo hai ottenuto tutto...

Un pilota vuole vincere sempre. Io non salgo in macchina solo perché mi diverto. Amo la competizione... e in nessun altro campionato la concorrenza è agguerrita come nel WTCC. Già per questo motivo non ci sarà mai da annoiarsi. Peraltro non sono l'unico pilota del Campionato ad essere fortemente motivato. Ci sono altri piloti bravissimi, e tutti puntano alla conquista del titolo.

Qual è il titolo che per Te conta di più?

Il titolo mondiale dello scorso anno è stato il successo più bello. Quando vinsi l'Europeo 2004, prima del finale di stagione avevo ancora dodici punti di distacco dal primo. In diverse situazioni sono stato sfortunato e ho fatto qualche gara non proprio brillante. Nel 2005 ho vinto il Mondiale, ma con una sola vittoria all'attivo. Penso che i critici non fossero ancora del tutto convinti delle mie capacità. Nella stagione 2006 le cose sono cambiate: ho conquistato cinque vittorie e tre pole, correndo sempre con molta zavorra. Non ho sentito commenti negativi sulla mia conquista del titolo.

Nel 2007 la concorrenza sarà più agguerrita rispetto allo scorso anno?

Penso che per quanto riguarda le emozioni, la scorsa stagione sia irripetibile: a Macao c'erano ben nove piloti ancora in lizza per il Mondiale. Tuttavia non è solo il numero dei pretendenti al titolo che determina il fascino di un campionato. Bisognerà vedere quanto saranno combattute le singole gare. Da questo punto di vista ogni anno il Campionato sarà più avvincente.

Nel corso della stagione 2006 hai imparato molte cose della BMW 320si WTCC?

Certamente, è un processo di apprendimento continuo. In particolare quando per la vettura è la stagione del debutto. Soprattutto le gare ci hanno fornito indicazioni importanti. Può capitare di provare per giorni e giorni senza capire come ci si posiziona, ma il weekend della gara arriva il confronto diretto con gli altri team e con gli altri Costruttori. Penso che quest'anno potremo rendere ancora più veloce la BMW 320si WTCC. Anzi dobbiamo andare più forte, perché anche i nostri avversari sicuramente miglioreranno. Nel 2006 la vettura ha comunque dato prova del suo grande potenziale.

Nato: 8 agosto 1974/Guernsey (Isole della Manica)
Domicilio: Guernsey (Isole della Manica)
Stato civile: sposato con Joanne, un figlio: Sebastian, una figlia: Daniella
Sito web: www.andypriaulx.com

1984 gare di kart nelle Isole della Manica;
1985–1990 motocross
1990 1° posto Campionato motocross 250 ccm delle Isole della Manica
1991–1995 gare in salita
1995 1° posto RAC MSA Campionato inglese in salita
1996 partecipazione alla Formula Renault
1997 candidato incentivazione nella Formula 3 inglese
1998 partecipazione al Renault Spider Cup, una pole position;
2° posto Formula Palmer Audi Winterserie (Campionato invernale)
1999 1° posto Renault Spider Cup, 13 vittorie dalla pole position;
BTCC test driver per Renault Williams, Vauxhall e Ford;
riconoscimenti: BARC President's Cup,
Ambasciatore Guernsey dell'anno
2000 Campionato inglese Formula 3 per Renault UK;
gara F3 a Macau e in Corea per Manor Motorsport
2001 Campionato inglese Formula 3;
2° posto dalla pole position al F3 Super Prix in Corea;
2° posto nella gara a invito Vauxhall nel BTCC;
F3 Grand-Prix a Macao
2002 5° posto Campionato inglese per vetture Turismo;
partecipazione alle gare di durata australiane «Bathurst 1000» e
«Queensland 500» (Holden TWR)
2003 3° posto FIA ETCC (BMW 320i),
2004 1° posto FIA ETCC (BMW 320i), BMW Team Great Britain;
2° posto Macau Grand Prix – Guia Race;
«24 Ore» di Spa-Francorchamps (BMW M3 GTR)
2005 1° posto FIA WTCC (BMW 320i), BMW Team UK;
1° posto «24 Ore» del Nürburgring (BMW M3 GTR);
test Formula 1 con il BMW WilliamsF1 Team
2006 1° posto FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team UK

Jörg Müller (DEU) – Numero di gara 2.

Dal giorno del debutto nel Campionato europeo, nel 2002, Jörg Müller ha impresso il suo marchio alle competizioni per vetture Turismo. Due volte ha lottato fino alla fine per la conquista del titolo europeo, e fino al 2004 ha vinto una dozzina di gare. Anche al rientro nel Mondiale Turismo nel 2005 si è dimostrato pilota vincente salendo tre volte sul gradino più alto del podio.

La scorsa stagione, però, al simpatico pilota tedesco ha riservato un bilancio ancor più positiva. Alla fine del Campionato, dopo aver lottato per il titolo fino all'ultima gara a Macao, ha dovuto cedere ad Andy Priaulx per un solo punto. Prima dell'inizio della stagione WTCC 2007 Müller, che sarà nuovamente al via per il BMW Team Germany-Schnitzer, ha al proprio attivo complessivamente otto vittorie: più di ogni altro pilota.

Inoltre Müller, 37 anni, ha chiuso in bellezza la scorsa stagione aggiudicandosi la vittoria nella gara conclusiva a Macao, dove in passato aveva già scritto una pagina di storia ripetendo, nella gara per vetture Turismo del 2004, il successo nel «Macau F3 Grand Prix» del 1993.

A 15 anni Müller fa esperienza nei kart; seguono i primi titoli in importanti campionati di Formula. Inoltre si mette in luce come test driver per BMW, Arrows e Sauber in Formula 1. La sua passione è anche per le gare di durata: per BMW, Nissan e Porsche disputa la «24 Ore» di Le Mans. Nella American Le Mans Series (ALMS) conquista vari successi con la BMW V12 LMR; nel 2001 si impone nella categoria GT con la BMW M3 GTR. Con quella stessa macchina, nel 2004 vince con il Team BMW Motorsport la «24 Ore» del Nürburgring.

Intervista a Jörg Müller:

Un bilancio 2006: deluso o soddisfatto?

Sicuramente soddisfatto, visto come è andata l'intera stagione e soprattutto per la vittoria nell'ultima gara a Macao. Macao è un tracciato che mi piace moltissimo: ritornare sul gradino più alto del podio al termine della stagione è stata un'emozione particolare. Non mi aspettavo di arrivare ancora così a ridosso di Andy Priaulx. Certo, un po' mi dispiace non essere riuscito a conquistare il titolo, ma abbiamo concluso la stagione con un «package» che nel 2007 dovrebbe consentirci sin dall'inizio di lottare per la vittoria e per il Mondiale.

Da anni corri con successo per il BMW Team Germany sotto la regia di Charly Lamm. Una sintonia perfetta?

Naturalmente anche all'interno del Team ci sono stati dei cambiamenti strutturali e di personale. Comunque conosco il nucleo della squadra ormai dal 1995, quando disputai il primo Campionato Superturismo per Schnitzer. Ci conosciamo tutti molto bene, cosa utile soprattutto quando si tratta di affrontare nuove sfide. Ciò nonostante è importante evolversi continuamente. Bisogna evitare la routine. Ciò è possibile soltanto comunicando, mettendosi insieme per sviluppare e discutere nuove idee.

Il Tuo nuovo compagno di squadra nel 2007 sarà Augusto Farfus. Uno stimolo in più?

A parte la lingua che parlo con il mio compagno di squadra, per me non cambia niente. BMW ha sostituito un ottimo driver... con un bravissimo pilota. Gli anni scorsi ho sempre dovuto impegnarmi al massimo per far meglio del mio compagno di squadra, quest'anno con Augusto non andrà diversamente. Il mio vero obiettivo per la stagione è però quello di arrivare davanti ad Andy.

Con quale strategia intendi centrare questo obiettivo?

Ne ho già parlato ripetutamente con Andy, e su una cosa siamo d'accordo: nel WTCC non si può seguire una determinata strategia e correre in maniera «calcolata». Il motto è semplice: conquistare in ogni gara quanti più punti possibile. Sarebbe troppo rischioso sperare nell'ordine di partenza inverso e nella prima gara puntare per esempio all'ottavo posto. Solo cercando con decisione la vittoria si ha la possibilità di conquistare il titolo.

Sei il pilota che nel Mondiale ha conquistato il maggior numero di vittorie. Orgoglioso?

La statistica è bella e ne sono felice, perché dimostra che nonostante i miei 37 anni continuo ad essere competitivo. Come tutti gli altri piloti, però, anch'io ogni anno devo dare il massimo: per questo motivo per il 2007 punto a vincere altre gare e alla conquista del titolo.

La chiave del successo nel WTCC?

Non si tratta di un singolo fattore. Nelle corse deve combaciare tutto. L'interazione tra macchina, gomme, pilota e meccanici è molto complessa. La spunta chi riesce a creare il «pacchetto» migliore. E ovviamente ci vuole anche un pizzico di fortuna. Nella gara sprint è lotta dura: chi si trova nel punto sbagliato nel momento sbagliato facilmente si ritrova nella sabbia. Non esiste una ricetta unica per vincere.

Nato	3 settembre 1969/Kerkrade (NLD)
Domicilio:	Monte Carlo
Stato civile:	divorziato
Sito web:	www.joerg-mueller.org
1984–1987	competizioni kart
1988	1° posto Campionato tedesco Formula Ford
1989	1° posto Formula Opel Lotus Challenge tedesca
1990	1° posto Campionato europeo Formula Ford; 5° posto Campionato tedesco deutsche Formula 3
1991	1° posto Formula 3 Grand-Prix di Monaco
1992	7° posto Campionato tedesco F3
1993	Campionato tedesco F3; 1° posto F3-GP Macao
1994	1° posto Campionato tedesco F3
1995	pilota ufficiale BMW Campionato ADAC Superturismo
1996	1° posto Campionato europeo Formula 3000; pilota ufficiale BMW Campionato ADAC Superturismo; 1° posto «24 Ore» di Spa (BMW 318is)
1997	test driver Formula 1 per Arrows; «24 Ore» di Le Mans
1998	test driver Formula 1 per Sauber; 2° posto «24 Ore» di Le Mans (Porsche GT1)
1999	pilota ufficiale e test driver F1 per BMW: una vittoria ALMS; «24 Ore» di Le Mans (BMW V12 LMR)
2000	5° posto ALMS, due vittorie (BMW V12 LMR '99); test driver Formula 1 per Michelin
2001	1° posto cat. GT ALMS, quattro vittorie (BMW M3 GTR);
2002	2° posto FIA ETCC, (BMW 320i) BMW Team Deutschland
2003	2° posto FIA ETCC, (BMW 320i) BMW Team Deutschland; «24 Ore» del Nürburgring (BMW M3 GTR)
2004	1° posto «24 Ore» del Nürburgring (BMW M3 GTR); 1° posto Macau Grand Prix – Guia Race (BMW 320i); 4° posto FIA ETCC (BMW 320i), BMW Team Deutschland; vittoria di categoria GT2 «24 Ore» di Spa (BMW M3 GTR)
2005	5° posto FIA WTCC (BMW 320i), BMW Team Deutschland; 2° posto «24 Ore» del Nürburgring (BMW M3 GTR)
2006	2° posto FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team Germany

Augusto Farfus (BRA) – Numero di gara 3.

Benché abbia solo 23 anni, Augusto Farfus nel Mondiale per vetture Turismo è considerato una «vecchia volpe». Nato a Curitiba in Brasile, debutta nel Campionato europeo 2004; da allora la sua è una crescita costante.

Dopo il settimo posto nell'anno di esordio, nel 2005 chiude il Campionato classificandosi quarto assoluto. In quello stesso anno Farfus impressiona gli addetti ai lavori conquistando la sua prima vittoria sullo strettissimo tracciato tra i guard-rail nell'ex colonia portoghese di Macao.

Della capacità di far proprie e di valorizzare le nuove esperienze per «crescere» di gara in gara dà prova lo scorso anno. Sorprendendo molti esperti e molti avversari, sale tre volte sul gradino più alto del podio e fino alla gara di chiusura, con i nuovi compagni di squadra Andy Priaulx e Jörg Müller, è in predica per la conquista del titolo iridato. Al termine della stagione è terzo assoluto.

Dopo i primi successi nel motocross e nei kart, Farfus, rampollo di una famiglia proprietaria di una delle maggiori catene di ristoranti del Brasile, compie il grande salto verso l'Europa. Nel 2000 debutta nel Campionato europeo Formula Renault, nel quale l'anno successivo vince il titolo. Nel 2003 si impone anche nel Campionato europeo di Formula 3000. Da allora si conferma il miglior giovane talento nelle competizioni per vetture Turismo. Con l'ingaggio come pilota ufficiale nell'esperto Team Schnitzer Motorsport, nel 2007 Farfus desidera... continuare a crescere.

Intervista ad Augusto Farfus:

Nuova squadra, nuova macchina: come Ti prepari alle molte sfide che Ti aspettano nel 2007?

Prima di tutto vorrei dire che sono molto felice di correre per BMW. Per me è un'opportunità fantastica. In un certo senso comincio da zero: devo anzitutto familiarizzare con la macchina e con la nuova squadra. Però sono fiducioso e penso che mi troverò subito a mio agio. L'accoglienza nel Team Schnitzer Motorsport è stata meravigliosa, mi sono sentito subito accettato. Vorrei «crescere» ancora e naturalmente conquistare il più presto possibile il titolo per BMW.

Che cosa vuol dire per te correre per un Team esperto come Schnitzer Motorsport?

Schnitzer Motorsport ha vinto corse e titoli in tutto il mondo, ha una storia costellata di successi. Ovviamente per noi piloti ciò comporta una grossa responsabilità. Però già adesso mi sento molto a mio agio nella squadra. Spero di poter ripagare da subito e con buone prestazioni la fiducia che mi dà.

Per anni, in pista le BMW sono state Tue avversarie. Adesso sei pilota ufficiale BMW: una situazione alla quale devi prima abituarti?

No. Quando si sale in macchina e parte la gara, l'unica cosa che conta è vincere. Non pensi più al passato. Personalmente mi ritengo fortunato per avere avuto la possibilità di dire la mia nel WTCC sin dall'inizio.

Adesso vorrei fare il passo successivo ed essere il miglior pilota BMW.

Il Team è eccellente e la BMW 320si WTCC ha vinto tutto quello che c'è da vincere. Farò del mio meglio per conquistare altri successi.

Che valore ha l'automobilismo sportivo nel Tuo Paese?

Il Brasile impazzisce per l'automobilismo. Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet e Ayrton Senna sono grandi miti della Formula 1: io sono cresciuto con questi miti. La domenica, alla mattina presto, quando vengono trasmesse le gare, tutto il Brasile è seduto davanti al televisore. Il calcio resta sicuramente lo sport più popolare, ma l'altra metà del cuore carioca batte per l'automobilismo. Spero di poter contribuire a far sì che nel mio Paese si conosca e si segua di più anche il WTCC.

La stagione comincia a Curitiba, la Tua città natale. Nervoso...?

La pressione sarà forte, ma cerco di non farci caso. Nell'automobilismo, come pilota sei sempre sotto pressione. Sarà molto divertente aprire un nuovo capitolo della mia carriera proprio davanti al pubblico di casa. Molte cose saranno nuove per me, ma farò di tutto per dire la mia già nella gara di apertura...

Anche nella Tua vita privata stanno per arrivare dei cambiamenti...

Effettivamente sì. All'inizio dell'anno mi sono fidanzato. Adesso la mia compagna ed io stiamo pensando al matrimonio, ma non abbiamo ancora stabilito dove, come e quando. Quest'anno compirò 24 anni, mi sento pronto a creare una famiglia. Lei è una persona meravigliosa e mi appoggia in tutti i modi.

Nato: 3 settembre 1983/Curitiba (BRA)
Domicilio: Pontremoli (ITA)
Stato civile: celibe
Sito web: www.farfus.com

1991 prime esperienze nelle competizioni in gare di motocross
dal 1992 kart: partecipa a diversi campionati americani e italiani
1999 2° posto Mondiale Kart (Formula A)
2000 12° posto Campionato europeo Formula Renault
2001 1° posto Campionato europeo Formula Renault
2002 9° posto Campionato europeo F3000
2003 1° posto Campionato europeo F3000
2004 6° posto ETCC (Alfa Romeo)
2005 4° posto WTCC (Alfa Romeo)
2006 3° posto WTCC (Alfa Romeo)

Alessandro Zanardi (ITA) – Numero di gara 4.

È il 25 novembre 2006, sul «Circuit de la Comunitat» di Valencia Alessandro Zanardi rientra ai box e tutti gli appassionati e i giornalisti presenti capiscono che è un momento storico dell'automobilismo: il pilota italiano è ritornato al volante di una macchina di Formula 1 per effettuare – primo pilota al quale erano state amputate le gambe – un test di F1.

Ma non è la prima volta che Zanardi ridefinisce i limiti di ciò che è possibile nell'automobilismo sportivo. Dopo il grave incidente del 2001 al Lausitzring, in seguito al quale perde entrambe le gambe, sono pochissimi coloro che credono ad un suo «comeback». Ma con ferrea volontà e con la sua incrollabile gioia di vivere Zanardi a 40 anni ritorna alle corse. Già nel 2003 disputa a Monza, con una BMW 320i adattata alle sue esigenze, la gara conclusiva del Campionato europeo Turismo entusiasmando gli addetti ai lavori.

Il ritorno davanti al pubblico di casa lo stimola a continuare. Nel 2004 Zanardi, che vanta 41 gettoni di presenza in F1, disputa l'intera stagione ETCC con il BMW Team Italy-Spain – ROAL Motorsport, per il quale scende in pista anche nel biennio 2005/2006, senza peraltro accontentarsi di «esserci» di nuovo, ma puntando con grande determinazione al successo. Il 28 agosto del 2005, a Oschersleben, Zanardi è il primo disabile della storia a conquistare la vittoria in una gara valida per il Mondiale. Nella stagione 2006 trionfa ancora a Istanbul e dimostra che con lui bisognerà ancora da fare i conti. Zanardi e il Team hanno costantemente perfezionato le modifiche alla vettura per migliorare la competitività. Pilota di grande esperienza, Alex accelera con la mano e frena con l'aiuto delle protesi. Nel Mondiale 2007 intende dar del filo da torcere a tutti.

Intervista ad Alessandro Zanardi:

Le Tue aspettative per quest'anno?

Nel 2006 non ho conquistato molti punti in più rispetto all'anno prima, però sono stato più veloce, e per me è questo che conta. L'anno scorso, con un po' di fortuna, avrei potuto vincere alcune gare, ragion per cui per il 2007 sono fiducioso. Dovrò cercare di arrivare più spesso in fondo e forse di impostare la gara in maniera meno irruente. A quel punto sarà possibile ottenere una vittoria e magari qualcosa di più...

Hai ottenuto ulteriori miglioramenti per quanto riguarda le modifiche alla macchina?

Siamo arrivati al punto in cui per realizzare ulteriori progressi tecnici mi dovrebbero ricrescere le gambe. La maggiore attenzione al momento è dedicata a rendermi più confortevole la guida. Nel caso ideale, anche questo

fattore può contribuire a rendermi piú veloce, soprattutto in gara. Forse mi consentirà di guidare in maniera un po' piú aggressiva, in modo da strappare qualche centesimo qua e là.

Che cosa significa per Te, in retrospettiva, essere tornato a guidare un Formula 1?

È stato un momento assolutamente particolare. Sono molto grato a BMW per avermi offerto questa opportunità. Se così si può dire, per un fine settimana ho goduto dell'assistenza di un Team di Formula 1 al completo. È stato meraviglioso. Per me ovviamente non è stata la prima esperienza su una vettura del genere. Ma a fronte del mio handicap molti pensavano che avrei ricominciato in maniera prudente. Invece ho subito «sentito» molto bene la macchina e sono partito fiducioso. Peccato che al volante il tempo passi così velocemente...

Come giudichi il livello di competitività nel WTCC rispetto alla Formula 1 o ad altri campionati?

Nell'automobilismo, in tutte le categorie il problema è uno solo: come faccio a sorpassare la macchina che mi sta davanti? Nella maggior parte dei campionati, se si corre per un buon team, si ha davanti soltanto la macchina del compagno di squadra. Questo vale anche per la Formula 1. Nel WTCC, invece, il «fattore pilota» conta di piú: per regolamento il potenziale delle vetture è piú livellato, ragion per cui il pilota è una variabile importante, che spesso fa la differenza. La maggior parte dei piloti del WTCC è di altissimo livello, sicché in pista la lotta è molto dura, con contatti e manovre spettacolari. Nella Formula 1 tra i team forti e quelli meno forti c'è un divario molto maggiore, che non può venir compensato dal pilota.

Il Tuo nuovo compagno di squadra è Félix Porteiro. Somiglia ad Alessandro Zanardi da giovane?

Félix è un pilota giovane molto forte «di testa»... probabilmente molto di piú di quanto lo fossi io a 23 anni. Naturalmente ciò non significa che in gara io alzassi bandiera bianca. Ho sempre dato il massimo, sapendo che avevo le doti giuste. Anche Félix ha grandi doti. Il fatto che corra per il BMW Team Italy-Spain dimostra che BMW ripone grandi speranze su di lui. Quando nel 2006 lo vidi in occasione della European Touring Car Cup all'Estoril mi ha impressionato per la guida pulita, senza sbavature. Sono certo che riuscirà a mettersi in luce.

Nato:	23 ottobre 1966/Bologna (ITA)
Domicilio:	Principato di Monaco
Stato civile:	sposato mit Daniela, un figlio: Nicolò
Sito web:	www.alex-zanardi.com
1980–1984	competizioni kart
1985	1° posto Campionato italiano kart
1986	1° posto Campionato italiano kart
1987	1° posto Campionato europeo kart
1988	12° posto Campionato italiano Formula 3
1989	7° posto Campionato italiano Formula 3; debutto nel Campionato FIA Int. Formula 3000 a Digione
1990	2° posto Campionato italiano Formula 3; 1° posto Le Mans Formel-3-Europa-Cup; pole position al Formula 3 Grand-Prix Monaco
1991	2° posto Campionato FIA Int. Formula 3000; tre gare in Formula 1 per Jordan
1992	test driver Formula 1 per Benetton, tre GP per Minardi
1993	stagione Formula 1 con Lotus
1994	test driver, successivamente pilota titolare Formula 1 per Lotus
1995	Campionato inglese vetture di produzione (Lotus Esprit), una vittoria nella categoria GT2
1996	3° posto IndyCar World Series (Chip Ganassi Racing); Rookie of the Year
1997	1° posto CART World Series (Chip Ganassi Racing); premio: PPG Colourful Character Award
1998	1° posto CART World Series (Chip Ganassi Racing),
1999	stagione di Formula 1 con WilliamsF1
2001	Campionato CART (Mo Nunn Racing); 15 settembre: in grave incidente allo EuroSpeedway Lausitz perde entrambe le gambe
2003	comeback nella gara conclusiva del FIA ETCC a Monza con il BMW Team Italy-Spain (BMW 320i)
2004	14° posto FIA ETCC (BMW 320i), BMW Team Italy-Spain
2005	10° posto FIA WTCC (BMW 320i), BMW Team Italy-Spain; 1° posto Campionato italiano Turismo (BMW 320i)
2006	11° posto FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team Italy-Spain

Félix Porteiro (ESP) – Numero di gara 5.

Félix Porteiro è, con Augusto Farfus, il secondo «neo acquisto» nelle file dei Team BMW nazionali. Il pilota spagnolo andrà a caccia di punti per il BMW Team Italy-Spain – ROAL Motorsport. Per Porteiro il 2007 è la prima stagione in un Campionato per vetture Turismo.

Già lo scorso anno il pilota nativo di Castellón in Spagna dimostra di avere le carte in regola per figurare bene nel WTCC. Insieme ad Alessandro Zanardi, con la BMW 320si WTCC disputa la FIA European Touring Car Cup all'Estoril in Portogallo facendo segnare subito il miglior tempo in prova; in qualifica gli manca un decimo di secondo alla pole. Nonostante le difficili condizioni nella prima gara conquista un terzo posto che suscita attenzione. In gara il 23enne pilota spagnolo impressiona i responsabili del BMW Team Italy-Spain, Umberto Grano e Roberto Ravaglia, che gli propongono un contratto per il 2007.

Prima di passare al WTCC, Porteiro offre performances di rilievo in vari Campionati di Formula. Nel 2006 disputa il Campionato GP2 nel quale, oltre alla pole position a Silverstone, conquista cinque punti in classifica. L'anno prima si era classificato quinto nella World Series by Renault.

Intervista a Félix Porteiro:

Come giudichi la scorsa stagione in GP2?

Il GP2 è stato un'esperienza molto positiva, anche se ho avuto poco tempo per prendere confidenza con molti nuovi circuiti. Sotto questo aspetto i piloti dei grandi team hanno un notevole vantaggio. Normalmente, da esordiente ci vogliono due anni per arrivare al top. In ogni caso è stato molto divertente ed emozionante misurarsi con tanti nomi famosi. Gli highlight della stagione sono stati il sesto posto a Monaco e la pole position di Silverstone. Nella World Series by Renault del 2005 era andata meglio: mi sono classificato quinto e ho vinto alcune gare, addirittura davanti a Robert Kubica, che poi avrebbe vinto il Campionato. E nel frattempo sappiamo dove corre...

Che cosa Ti piace del WTCC?

Rispetto al GP2 le gare sono più combattute e i sorpassi più facili. Di conseguenza la lotta in pista è più ricca di emozioni. Tanti altri Campionati forse offrono una lontana prospettiva per la Formula 1, ma in gara solo una manciata di sorpassi emozionanti. Io mi considero un «racer» e quindi mi piacciono le gare combattute.

Dopo i due titoli mondiali vinti da Fernando Alonso l'automobilismo in Spagna sta continuando a crescere?

Sì, sicuramente. Ancora pochi anni fa in Spagna le corse non interessavano quasi a nessuno. Tutto ruotava intorno al calcio. Oggi per alcune gare l'audience televisiva è addirittura superiore a quella di partite di grande richiamo della Liga. Ciò aiuta anche i piloti che, come me, non corrono in Formula 1.

Cosa pensi del Tuo nuovo compagno di squadra, Alessandro Zanardi?

Per me è straordinario poter correre con lui: Alessandro non solo è un grandissimo campione, ma anche un personaggio straordinario. Già in occasione del mio primo test per il BMW Team Italy-Spain si è offerto di aiutarmi se avessi avuto domande sulla macchina o sul Campionato. Una disponibilità del genere è rara tra piloti.

Il Tuo obiettivo per la prima stagione?

Difficile da dire, perché devo fare ancora annusare l'aria della gara. Normalmente il primo anno serve a fare esperienza – quanto più possibile. Spontaneamente non avrei niente in contrario a essere tra i primi già nel 2007... in fondo all'Estoril è andata meglio del previsto. E magari nel corso della stagione avrò modo di offrire qualche sorpresa...

Quale circuito Ti piace particolarmente?

Ovviamente Valencia: Castellón, dove sono nato, dista solo 60 chilometri. La mia famiglia verrà in autodromo con i miei amici e gli sponsor. Su quella pista mi sono sempre trovato bene. Peccato soltanto che Valencia sia il terzo appuntamento del calendario. Fino a quel momento non avrò accumulato abbastanza esperienza per «capitalizzare» tutto il mio potenziale. In ogni caso sarò molto motivato.

Nato: 26 agosto 1983/Castellón (ESP)

Domicilio: Castellón (ESP)

Stato civile: celibe

Sito web: www.felixporteiro.com

1997 2° posto Campionato spagnolo Junior Kart

1998 15° posto Campionato europeo Junior Kart

1999 4° posto campionato spagnolo Senior Kart

2000 1° posto campionato spagnolo Senior Kart

2001 4° posto Campionato spagnolo Formula 3;

2° posto Campionato europeo Kart

2002 19° posto Nissan World Series

2003 14° posto Nissan World Series

2004 8° posto Nissan World Series

2005 5° posto Renault World Series

2006 22° posto Campionato GP2;

3° posto FIA European Touring Car Cup (prima gara)

5. I Team.



BMW Team UK – RBM.

Andy Priaulx (GBR) – Numero di gara 1.

La rapidità con cui si è affermato il BMW Team UK – RBM non ha praticamente eguali nell'automobilismo sportivo. Sotto la guida di Bart Mampaey, il Team con sede a Mechelen in Belgio con il suo pilota Andy Priaulx vince il Campionato europeo per vetture Turismo nel 2004 e nel successivo Mondiale diventa subito la squadra da battere: sia nel 2005 che nel 2006 dopo la gara conclusiva del WTCC a Macao ai box RBM si festeggia.

Il successo non è casuale, ma è frutto di un meticoloso lavoro in pista e fuori. «Nelle corse non ci si può riposare sugli allori», recita la massima di Mampaey, «bisogna sempre guardare avanti, poiché molti sono i campi in cui si può migliorare. Tutti nel Team lo sanno e lavorano insieme in vista di questo obiettivo».

L'efficienza per RBM è il «motore» nel lavoro di tutti i giorni. Mampaey cerca sempre di sfruttare in maniera ottimale il tempo e le risorse disponibili per migliorare la performance della BMW 320si WTCC. Nelle varie attività il Team si avvale anche dell'infrastruttura delle concessionarie BMW gestite dalla famiglia Mampaey con il nome JUMA. Gli effetti di sinergia, per esempio nell'amministrazione e nella logistica, consentono a RBM di concentrare l'impegno sull'elemento cardine: il lavoro in pista.

JUMA sta per Julian Mampaey, il padre dell'attuale responsabile del Team, che ha trasmesso al figlio la passione per le corse. Il Team JUMA si fa un nome negli anni '70 e '80. A differenza di RBM, che nel WTCC oggi si misura con la concorrenza in tutto il mondo, le attività di Julian Mampaey si concentrano su un'unica gara: la «24 Ore» di Spa-Francorchamps. E il bilancio di JUMA in questa «classicissima» tra le gare di durata è sicuramente lusinghiero: dal 1977 al 1984 il Team conquista tre primi posti assoluti e cinque secondi posti – sempre con vetture BMW.

Nel 1995, nove anni dopo l'ultima gara disputata da JUMA, Bart Mampaey segue le orme del padre. Inizialmente RBM gestisce le macchine per la BMW Compact Cup in Belgio. Poco dopo la famiglia Mampaey festeggia il «comeback» a Spa-Francorchamps: alla doppietta nel Gruppo N nella «24 Ore» del 1997 segue l'anno dopo la vittoria assoluta. Sarà a tutt'oggi l'ultimo primo posto assoluto di BMW sull'«ottovolante delle Ardenne».

Benché con quella vittoria abbia ormai dimostrato di saper portare al successo il Team, Mampaey decide di fare ancora esperienza e di ampliare il proprio raggio d'azione: compie il grande «salto» negli Usa, dove conosce l'American Le Mans Series (ALMS) e partecipa a classiche gare di durata come Daytona. «È stato molto utile vedere come lavorano gli altri», ricorda Mampaey.

Ritornato in Belgio, lo stratega delle corse si prepara ad una nuova sfida: per BMW Belgio RBM disputa il Campionato europeo per vetture Turismo con la BMW 320i guidata da Fredrik Ekblom (BEL). L'anno successivo il Team difende per la prima volta i colori di BMW U.K., al volante Andy Priaulx. «Andy e il Team sono molto affiatati», sintetizza Mampaey. Dopo l'anno «di prova» 2003, nell'ETCC 2004 RBM ottiene un risultato clamoroso con Priaulx che a Dubai si aggiudica il titolo. Che non si tratta di una vittoria casuale viene dimostrato da Mampaey e dalla sua squadra con la conquista del titolo mondiale nel 2005 e nel 2006.

«A tutt'oggi in squadra ci sono molti meccanici e addetti della prim'ora», spiega Mampaey. Mantenere questa continuità e affidabilità per il responsabile del Team è importante quanto tentare nuove soluzioni nell'impostazione e nella messa a punto della vettura. Il mix di lavoro di squadra, capacità innovativa e impegno costante ha fatto del Team RBM un punto di riferimento per gli altri team del WTCC.

Responsabile:	Bart Mampaey
Indirizzo:	E. Walschaertstraat 2A, 2800 Mechelen, Belgien
Componenti il Team:	13
Anno di fondazione:	1995

I successi più importanti:

1995–1997	BMW Compact Cup
1997	1° e 2° posto Gruppo N «24 Ore» di Spa (BMW)
1998	1° posto «24 Ore» di Spa (BMW Fina Bastos Team)
1999	4° posto «24 Ore» di Spa (Nissan)
2002	6° posto FIA ETCC (BMW 320i)
2003	3° posto FIA ETCC (BMW 320i)
2004	1° posto FIA ETCC (BMW 320i)
2005	1° posto FIA WTCC (BMW 320i)
2006	1° posto FIA WTCC (BMW 320si)

BMW Team Germany – Schnitzer Motorsport.

Jörg Müller (DEU) – Numero di gara 2.

Augusto Farfus (BRA) – Numero di gara 3.

Per il BMW Team Germany – Schnitzer Motorsport le corse sono una vera e propria «faccenda di famiglia». Il proprietario del Team, Herbert Schnitzer, cura le attività economiche dell'azienda con sede a Freilassing in Baviera, che oltre al Team gestisce anche una concessionaria BMW. I fratellastri di Schnitzer, Karl Lamm – detto «Charly» – e Dieter Lamm seguono le attività sportive, laddove Charly Lamm, che dirige la strategia al «muretto», è l'autore dei molti successi del Team.

La storia di Schnitzer Motorsport nell'automobilismo a livello internazionale è lunga e costellata di successi. Nel 1963 Herbert Schnitzer fonda il Team insieme al fratello Josef. L'anno successivo la squadra debutta nella gara in salita di Bad Neuenahr con la BMW 1800Ti. Dopo numerose vittorie nella fase iniziale della storia del Team, la famiglia viene sconvolta dalla morte di Josef Schnitzer, vittima di un incidente mentre si sta recando ad una gara a Zolder. Da quel momento Herbert Schnitzer porta avanti le attività di Schnitzer Motorsport insieme ai fratellastri.

«Nella nostra famiglia le corse rappresentano un elemento fondamentale», spiega Schnitzer. «Josef ed io abbiamo fondato e progressivamente sviluppato il Team. All'inizio non pensavamo che Schnitzer Motorsport potesse resistere per tutto questo tempo e conquistare tanti successi». Quando Harald Ertl vince il Campionato tedesco edizione 1978, in squadra ci sono anche i gemelli Charly e Dieter Lamm. Da studente, soprattutto Charly è attratto da luoghi lontani: nel 1980 affronta per la prima volta l'«avventura Macao».

«Avevo letto di quella gara sui giornali e volevo assolutamente esserci», racconta Charly Lamm parlando della prima uscita di Schnitzer Motorsport nella tradizionale «Guia Race» nell'ex colonia portoghese. «In precedenza mai un team europeo era riuscito a vincere a Macao. Ci siamo presentati con una BMW 320, al volante Hans-Joachim Stuck. Al mio debutto nelle corse è arrivata la vittoria: a quel punto decisi di andare avanti». Non sarebbe stato l'unico successo di Schnitzer a Macao: a tutt'oggi, a Macao il Team con vetture BMW ha conquistato ben undici volte il primo posto.

Complessivamente Schnitzer Motorsport ha conquistato con BMW più di venti titoli in tutto il mondo. L'elenco dei piloti che durante la loro carriera sono scesi in pista per Schnitzer è un vero «Who is who»: 39 ex piloti di Formula 1, tra essi anche gli ex campioni del mondo Keke Rosberg e Nelson Piquet.

Anche la première del Campionato mondiale per vetture Turismo nel 1987 per il Team è legata a bei ricordi: Roberto Ravaglia, al volante della BMW M3 gestita da Schnitzer, conquista il primo titolo iridato nella storia delle competizioni per vetture Turismo. Un'altra specialità di Lamm e della sua squadra sono le gare di durata. Nel 1999 BMW e Schnitzer Motorsport trionfano con il prototipo «scoperto» della BMW V12 LMR nella «classicissima» di Le Mans. Seguono le vittorie e i titoli nell'American Le Mans Series (ALMS) con la BMW M3 GTR. Nel 2004 e 2005 il Team BMW Motorsport con quella stessa vettura centra una doppietta nella «24 Ore» del Nürburgring: nell'«inferno nel verde» Schnitzer totalizza ben quattro successi. E sotto l'egida di Lamm una vettura BMW taglia vittoriosa il traguardo per ben cinque volte nella «24 Ore» di Spa-Francorchamps.

Sia nel Campionato europeo Turismo a partire dal 2002, sia nelle edizioni 2005 e 2006 del Mondiale Turismo i piloti del BMW Team Germany – Schnitzer Motorsport lottano sempre per i primi posti e sono tra i candidati al titolo. Nei due Campionati a livello europeo e mondiale Schnitzer vanta 31 vittorie, 8 pole positions e 26 giri più veloci. «Negli ultimi anni siamo sempre stati tra i primi», dice Charly Lamm, «tuttavia siamo riusciti ad essere soltanto vice campioni. Ovviamente siamo molto motivati, e quest'anno puntiamo ad essere il BMW Team nazionale che alla fine sarà vincitore».

Per la sesta volta all'impresa parteciperà anche Jörg Müller, pilota esperto che ha corso per la prima volta per Schnitzer Motorsport a metà degli anni '90 e che con la squadra di Freilassing ha collezionato numerosi successi. Dopo il secondo posto nella scorsa stagione, Müller punta al sorpasso del Campione in carica Andy Priaulx. È lo stesso obiettivo del «neo acquisto» Augusto Farfus: il pilota brasiliano ha concluso la stagione 2006 al terzo posto del Mondiale e con i suoi 23 anni portata una ventata di aria fresca nel Team. «Inoltre adesso parliamo di nuovo più l'inglese», dice Herbert Schnitzer, «come in passato, quando per noi correvano piloti come Roberto Ravaglia o Steve Soper. Allora eravamo vincenti... speriamo che sia così anche in questa stagione».

Team manager: Charly Lamm
Indirizzo: Görlitzer Straße 2a, D-83395 Freilassing
Componenti il Team: 17
Anno di fondazione: 1963
Sito web: www.schnitzer.de

I successi più importanti:

1966	1° posto Campionato tedesco (BMW 2002 ti)
1968 – 1972	1° posto Campionato in salita Europa (BMW 2002, BMW 2002 ti, BMW 2002 ti, BMW 2800 CS)
1975	1° posto Campionato europeo Formula 2 (Martini BMW)
1976	2° posto Campionato mondiale marche GT (BMW 3.5 CSL)
1978	1° posto Campionato tedesco Rennsport (BMW 320)
1980–2004	10 vittorie gara Turismo a Macao 'Guia Race' (BMW 320, BMW 635 CSi, BMW M3, BMW 320i)
1983, 1986, 1988	1° posto Campionato europeo Turismo (BMW 635 CSi, BMW M3)
1985, 1986, 1988	1° posto «24 Ore» di Spa (BMW 635 CSi, BMW M3, BMW 320i)
1990, 1995	
1987	1° posto Campionato mondiale Turismo (BMW M3)
1989, 1991	1° posto «24 Ore» del Nürburgring (BMW M3)
1989	1° posto DTM (BMW M3)
1989, 1990	1° posto Campionato italiano Turismo (BMW M3)
1993	1° posto Campionato inglese Turismo (BMW 318i)
1994	1° posto. Campionato Asia-Pacifico (BMW 318is)
1995	1° posto Campionato giapponese Turismo (BMW 320i); 1° posto ADAC Super-Tourenwagen-Cup (BMW 320i)
1998	1° posto Campionato tedesco Superturismo (BMW320i)
1999	1° posto «24 Ore» di Le Mans (BMW V12 LMR) 1° posto «12 Ore» di Sebring (BMW V12 LMR)
2001	1° posto Cat. GT ALMS (BMW M3 GTR)
2002	2° posto FIA ETCC Classifica squadre (BMW 320i); 2° e 4° posto FIA ETCC Classifica piloti (Jörg e Dirk Müller)
2003	2° e 5° posto FIA ETCC (BMW 320i)
2004	1° e 2° posto «24 Ore» del Nürburgring (BMW M3 GTR); 2° e 4° posto FIA ETCC (BMW 320i); 1° e 2° posto Macau GP – Guia Race (BMW 320i); vittoria cat. GT2 e 6° posto assoluto «24 Ore» di Spa-Francorchamps (BMW M3 GTR)

2005	1° e 2° posto «24 Ore» del Nürburgring (BMW M3 GTR);
2006	2° e 5° posto FIA WTCC (BMW 320i) 2° e 6° posto FIA WTCC (BMW 320si)

BMW Team Italy-Spain – ROAL Motorsport.

Alessandro Zanardi (ITA) – Numero di gara 4.

Félix Porteiro (ESP) – Numero di gara 5.

Per il BMW Team Italy-Spain – ROAL nel 2007 ci saranno diversi anniversari da festeggiare. Nel 1977, esattamente 30 anni fa, BMW Italia debuttava nelle competizioni con Eddie Cheever al volante. Già all'epoca, Umberto Grano, oggi responsabile del BMW Team Italy-Spain, era legato al marchio BMW e nel 1978, 1981 e 1982 vinceva il Campionato europeo per vetture Turismo. Oggi, Grano sta al «muretto» con il direttore sportivo Roberto Ravaglia per guidare al successo il BMW Team Italy-Spain – ROAL. Anche Ravaglia nel 2007 festeggia un anniversario «rotondo»: esattamente 20 anni fa, infatti, conquistava il primo titolo di Campione mondiale vetture Turismo.

Per la gestione del Team Grano e Ravaglia possono rifarsi alla grande esperienza fatta in veste di piloti nelle competizioni Turismo. «In un certo senso aver corso in prima persona è un aiuto», spiega Grano, «anche se l'automobilismo è profondamente cambiato. Oggi si lavora in maniera molto più professionale». E Ravaglia aggiunge: «In fondo, quello del pilota per me era un compito più semplice di quello di direttore sportivo. In questo settore ho dovuto imparare molte cose nuove e affrontare situazioni finora sconosciute».

Il BMW Team Italy-Spain ha un grande obiettivo: recuperare quanto prima rispetto ai «top team» del WTCC. In vista di questo traguardo BMW Italia e BMW Spagna avranno il supporto di ROAL Motorsport, fondata nel 2001 da Ravaglia e dal suo socio Aldo Preo. «Sono convinto che Roberto porterà il Team molto in alto», dice Grano, «Roberto è in assoluto uno dei più grandi piloti nelle competizioni Turismo: la persona giusta per la nostra missione».

Nel corso delle ultime due stagioni WTCC il Team ha dimostrato di essere sulla strada giusta, conquistando due vittorie con Alessandro Zanardi e 135 punti. Ora i 15 componenti del Team stanno preparando con grande cura il passo successivo verso la conquista del titolo. Per riuscire nell'impresa, a Zanardi, ritornato sensazionalmente alle corse nel 2003 con il BMW Team Italy-Spain, si affiancherà lo spagnolo Félix Porteiro.

«Penso che Félix contribuirà a rendere ancora più popolari le competizioni Turismo in Spagna», dice Grano illustrando un ulteriore effetto positivo dell'ingaggio dell'ex pilota GP2. L'anno scorso Zanardi e Porteiro sono scesi in pista per il BMW Team Italy-Spain in occasione della FIA European Touring Car Cup e si sono capiti molto bene. Le premesse per disputare una buona stagione, dunque, ci sono tutte.

Responsabile Team: Umberto Grano
Team manager: Roberto Ravaglia
Indirizzo: Via Svizzera 18, 35157 Padova (PD), Italien
Componeti il Team: 15
Anno di fondazione: 2001
Sito web: www.roal-motorsport.com

I successi più importanti:

2001	1° posto ESPC Classifica piloti (Peter Kox, BMW 320i)
2002	8° posto FIA ETCC (BMW 320i)
2003	8° e 9° posto FIA ETCC (BMW 320i)
2004	7° e 14° posto FIA ETCC (BMW 320i)
2005	9° e 10° posto FIA WTCC (BMW 320i)
2006	11° e 13° posto FIA WTCC (BMW 320si)

6. La BMW 320si WTCC.



Affinamenti sulla vettura Campione del mondo.

Già nella stagione del debutto la BMW 320si WTCC ha dimostrato di essere un degno successore della BMW Serie 3, che tanti successi ha mietuto nell'automobilismo sportivo. Con la nuova vettura, sviluppata completamente da BMW Motorsport, Andy Priaulx nel 2006 ha bissato la vittoria ottenuta nel Mondiale Piloti 2005, e anche il titolo Costruttori, come l'anno precedente, è stato appannaggio della Casa di Monaco di Baviera. Nel giro di nove anni, sulla base dell'omonimo modello di serie, è stata realizzata una vettura vincente già al debutto nelle competizioni.

Anche nella stagione 2007 i team privati avranno la possibilità di acquistare un kit da gara della BMW 320si WTCC per disputare i Campionati con Regolamento Super2000 e Super Production. «In questo modo intendiamo dare seguito alla tradizione delle competizioni per i Customer Team», dice Mario Theissen, Direttore di BMW Motorsport. «Dopo i grandi successi nell'anno del debutto, la BMW 320si WTCC è ancora più apprezzata dai Customer Team. Sono convinto che per diverse stagioni questa vettura svolgerà un ruolo primario».

Per il Campionato mondiale Turismo gli ingegneri di BMW Motorsport hanno ulteriormente affinato la BMW 320si WTCC. Le migliorie hanno interessato in particolare la trasmissione e la cinematica della sospensione anteriore. Le vetture dei Team nazionali BMW adottano inoltre nuovi ammortizzatori, un nuovo radiatore dell'acqua e un nuovo sistema di raffreddamento del cambio. La piastra sotto la pedaliera è realizzata in fibra di carbonio ultraleggera. Per il propulsore BMW P45 è stata curata l'efficienza meccanica e ottimizzata l'aspirazione. Inoltre, nel 2007 verrà adottata una sonda Lambda appositamente sviluppata da BMW Motorsport. Si tratta di rifiniture su una vettura che è frutto di un'attenta attività di Sviluppo nel passato e che ha esordito alla grande.

Tecnica d'avanguardia per l'avvio dello Sviluppo.

La BMW 320si WTCC è la prima vettura da competizione completamente sviluppata e realizzata dal BMW Group con il tool virtuale CATIA. Sulla base dei dati digitalizzati è stata svolta un'analisi funzionale e di montaggio utilizzando i primi componenti sperimentali. Questa attività ha permesso di sviluppare le opportune simulazioni virtuali prima che i componenti fossero effettivamente installati sulla vettura. Il posizionamento del pilota sulla BMW 320si WTCC

si differenzia dalla vettura di serie. A tale scopo i progettisti si sono avvalsi dei «piloti virtuali» rappresentati nel modello computerizzato 3D RAMSIS. Questa procedura ha consentito di ottenere già nella fase iniziale di progetto l'ottimizzazione della posizione di guida e della funzionalità dei comandi.

Mediante l'ausilio di sistemi di calcolo di fluidodinamica (CFD) è stata perfezionata anche l'aerodinamica della vettura. Inoltre è stato possibile ottimizzare al computer la geometria e la cinematica delle sospensioni e determinare i punti di attacco ottimali degli assi. Parallelamente, sofisticati programmi di calcolo hanno consentito di simulare la deformazione della scocca e della carrozzeria in presenza di sollecitazioni estreme, come quelle alle quali sono sottoposte le vetture in gara.

Radici comuni.

La scocca autoportante della BMW 320si WTCC viene realizzata nello stabilimento BMW di Regensburg (Ratisbona), secondo lo stesso processo con cui vengono prodotte le scocche di serie dei modelli BMW Serie 1 e Serie 3. Parte degli elementi in lamiera proviene dal settore ferrolastratura dello stabilimento BMW di Dingolfing, nel quale da grandi rulli («coils») vengono estratte lamiere dello spessore di 0,6–2,0 millimetri e realizzate, mediante lavorazione a pressioni elevatissime, lamiere stampate («platine») che vengono trasformate in elementi della carrozzeria.

Nello stabilimento di Regensburg (Ratisbona) 550 elementi in lamiera vengono assemblati per realizzare la carrozzeria, che senza verniciatura ha un peso di circa 355 chili. 971 robot effettuano più di 5.500 punti di saldatura e realizzano le cuciture delle lamiere per una lunghezza complessiva di 52 metri. Mentre le carrozzerie destinate al cliente passano al settore verniciatura, la carrozzeria destinata alle corse a questo punto «esce» dal ciclo della produzione di serie. In un sito produttivo annesso alla struttura la carrozzeria viene preparata dagli specialisti per l'utilizzo in gara.

Priorità assoluta: la sicurezza.

Per il BMW Group la sicurezza passiva ha priorità assoluta... non soltanto per i prodotti di serie. Coerentemente, la BMW 320si WTCC adotta una cellula di sicurezza in grado di proteggere in maniera efficace il pilota in caso di impatto. Lo sviluppo e la configurazione della cellula di sicurezza sono frutto di progettazioni CAD e di simulazioni computerizzate. BMW Motorsport ha ottenuto dalla Federazione internazionale FIA la certificazione di centro di calcolo per cellule di sicurezza.

Nella fase di elaborazione del concept, la BMW 320si WTCC è stata sottoposta anche a crash-test virtuali. Uno specifico modello di simulazione consente di analizzare i punti e l'entità della deformazione della carrozzeria in caso di incidente e di verificare se lo spazio di sopravvivenza per il pilota è sufficiente. In gara, il pilota stesso è assicurato su un sedile di sicurezza con una cintura a sei punti e protetto dal sistema HANS (Head-and-Neck-Support), da elementi scatolati con schiume antiurto e dai cosiddetti «crash-pad» nelle porte.

Nello stabilimento BMW di Regensburg una squadra ormai collaudata di specialisti per la scocca e la carrozzeria è in grado di realizzare una cellula di sicurezza con circa 38 metri di tubi di acciaio e diversi rinforzi in lamiera in 200 ore lavorative. Gli elementi superflui per l'impiego in gara vengono eliminati dalla carrozzeria di serie; inoltre vengono realizzati collegamenti e rinforzi speciali.

«Dieta» per tutti i componenti.

Nelle corse conta ogni grammo. Quanto più leggera è la struttura, tanto meglio i team possono poi impostare il bilanciamento della vettura con la zavorra. Ragion per cui anche per la verniciatura si evita un utilizzo eccessivo di vernice. Una meticolosità che dà i suoi frutti: nella produzione di serie sulla carrozzeria di una berlina BMW Serie 3 vengono riportati 19,5 chili di vernice e rivestimenti. Ma se nella produzione di serie nello stabilimento di Regensburg la verniciatura viene effettuata da 72 robot, nella produzione delle carrozzerie delle vetture da competizione questa operazione viene effettuata manualmente con la pistola a spruzzo.

Da Regolamento, per le gare del Campionato FIA WTCC la BMW 320si WTCC a trazione posteriore con cambio ad H deve avere un peso minimo di 1.140 chili. Qualora il peso della vettura fosse inferiore a quello previsto, la differenza può venir compensata con una zavorra consistente di piastre metalliche posizionate nel bagagliaio o nell'abitacolo, in funzione del layout del circuito, in modo da conferire alla vettura un buon bilanciamento. Per ottenere la massima riduzione del peso, gli ingegneri e i meccanici sfruttano tutte le possibilità concesse dal Regolamento. Senza ovviamente penalizzare la funzionalità e la sicurezza, ogni grammo superfluo viene eliminato al fine di migliorare la distribuzione del peso per l'impiego in gara.

Passo dopo passo.

La costruzione di una vettura da competizione è una prestazione di squadra. Un team affiatato segue e cura passo dopo passo e in piena sintonia l'intero sviluppo della vettura. Dal momento che i piloti dei Team BMW sono di statura diversa, la pedaliera di una vettura BMW da competizione è stata montata

per la prima volta in verticale, in modo da ottimizzare la distanza dei pedali dal sedile: una soluzione che al tempo stesso ha consentito abbassare il baricentro della vettura.

Normalmente il pedale della frizione viene utilizzato dal pilota soltanto per la partenza da fermo. Per evitare al pilota di premere la frizione in fase di cambiata, nella leva del cambio è integrato un sensore che trasmette un impulso elettrico nel momento in cui il pilota sposta la leva selettiva. Grazie a questo impulso, l'«engine management» interrompe l'accensione, la coppia del motore si riduce e il pilota può «cambiare» in maniera soft senza azionare la frizione. Il pedale del freno, generosamente dimensionato, richiede una pressione decisa e ben dosata. L'adozione di ausili elettronici, come l'ABS, è vietata dal Regolamento. Il colpo d'acceleratore viene trasmesso elettronicamente dalla valvola a farfalla alla gestione motore e «trasformato» in erogazione di potenza. L'acceleratore elettronico comanda la farfalla motore.

Buona visuale e leggerezza.

Il parabrezza del modello precedente, la BMW 320i, realizzato ancora in cristallo normale, a causa delle forti sollecitazioni in condizioni di gara (per esempio pietrisco) dopo una o due gare doveva venir sostituito. Per la BMW 320si WTCC il parabrezza è quindi realizzato in Makrolon, uno speciale materiale sintetico molto leggero, che anche in presenza di forti sollecitazioni offre una resistenza maggiore. Questo cambiamento ha consentito di ottenere un'ulteriore riduzione di peso di 3,6 chili. Nel campo visivo del pilota, nel parabrezza è inoltre integrato un riscaldamento elettrico che in caso di appannamento durante una gara con pioggia assicura al pilota una visuale migliore.

Nuova «centrale di comando».

La BMW 320si WTCC è la prima vettura Turismo ad adottare la tecnologia CAN-Bus di BMW Motorsport, che semplifica la trasmissione di segnali elettrici e di impulsi per la gestione elettronica e consente lo scambio di dati tra centraline diverse. Un altro vantaggio è costituito dalla riduzione dei cablaggi e dei componenti, come fusibili, attuatori e connettori; i relais mancano completamente: un ulteriore contributo in termini di riduzione del peso. Allo stesso tempo, grazie all'eliminazione di microelementi facilmente soggetti a difettosità, è stata migliorata l'affidabilità complessiva dei sistemi elettrici.

Un ruolo centrale nella gestione dell'impianto elettrico e dell'elettronica della BMW 320si WTCC è svolto dalla centralina Power400 sviluppata da BMW Motorsport, che assicura il controllo permanente di tutti gli attuatori (per esempio per le luci, i tergicristalli o le pompe elettriche), nonché

l'alimentazione di corrente elettrica. Per attivare o disattivare un'utenza, dal volante multifunzione, sul quale è posizionata la maggior parte dei comandi, un impulso viene trasmesso attraverso il CAN-Bus alla centralina, il cui microcontroller elabora il segnale e attiva la rispettiva utenza.

Il CAN-Bus assicura anche il collegamento con il nuovo sistema di «engine management» ECU 404, che presenta un ventaglio ampliato di funzionalità. Sviluppato in casa BMW, il sistema è configurato in maniera ancor più «user friendly» – cosa molto importante soprattutto per la messa a punto del motore in pista. Tra le particolarità della centralina ci sono per esempio la possibilità di intervenire sulle caratteristiche del motore, la regolazione selettiva dell'iniezione del carburante e dell'accensione per i singoli cilindri, nonché il sistema di memorizzazione dei dati motore. Nell'«engine management» è integrata anche la funzione Quick Shift con tempi di innesto variabili per garantire cambiate veloci senza azionamento della frizione. L'ECU 404, inoltre interviene quando il pilota per il rientro ai box attiva il limitatore di velocità sul volante.

Configurazione «su misura» degli assali.

Benché la versione di serie della BMW 320si sia già dotata di sospensioni altamente performanti, l'impiego in gara ha richiesto modifiche della configurazione che hanno costituito uno dei «must» principali dello Sviluppo. Si trattava di progettare un assale per il quale l'angolo di camber fosse separato da altri parametri di regolazione, come il centro di rollio e la convergenza, al fine di semplificare anche per i team semiufficiali la definizione del set-up. In funzione delle sollecitazioni in gara, sia il corpo che gli attacchi dell'assale a cinque bracci sono stati rinforzati. Inoltre è stata modificata la geometria in modo da poter adottare un ammortizzatore a cinque livelli (fase di compressione e di estensione). Il longherone del telaio è modificato per ospitare una barra stabilizzatrice. La carreggiata e il camber sono stati aumentati, i portaruote e gli attacchi sono derivati dal modello di serie.

In funzione delle forti sollecitazioni, sull'avantreno è stato inoltre adottato un braccio trasversale rinforzato, mentre i supporti in gomma, come normalmente sulle vetture da competizione, sono stati sostituiti con giunti sferici in acciaio, al fine di assicurare una maggiore stabilità di traiettoria. La barra trasversale rinforzata sull'avantreno riduce la tendenza all'imbardata e inibisce la tendenza al sollevamento della ruota interna in curve affrontate al limite. L'attacco del gruppo molla-ammortizzatore è realizzato con l'ausilio di un bilanciere collegato al tubo della barra stabilizzatrice attraverso un cosiddetto «coltello». La regolazione del «coltello» e la regolazione longitudinale del bilanciere consentono di variare la rigidità della barra. La tendenza della vettura al sottosterzo o al sovrasterzo può inoltre venir influenzata variando il diametro e lo spessore della barra stessa.

Tirare a fondo, «staccare» tardi.

Una vettura da corsa deve offrire un'accelerazione potente e una decelerazione altrettanto potente. Per questa ragione, la BMW 320si WTCC adotta anteriormente freni a disco forati e autoventilanti con pinze in alluminio a quattro pistoncini. I dischi in ghisa grigia hanno un diametro di 332 millimetri e uno spessore di 32 millimetri. Sul retrotreno sono montati dischi con 18 millimetri di spessore e 291 millimetri di diametro, nonché pinze a due pistoncini in alluminio. Questo impianto frenante consente ai piloti di bloccare in 4,6 secondi alla velocità di 200 km/h, equivalenti ad uno spazio di frenata di soli 130 metri – nel qual caso il pilota subisce una decelerazione di 1,5 *g*.

Nel corso di una gara, a causa dell'usura delle gomme e della diminuzione di peso dovuta al consumo di carburante, il bilanciamento della vettura cambia. Per questa ragione, tramite un comando di regolazione posizionato nel cockpit, il pilota ha la possibilità di variare la forza frenante su avantreno e retrotreno. I due cilindri frenanti sono collegati mediante un mandrino.

Lo smorzamento è tutto.

Il comportamento su strada della BMW 320si WTCC è determinato in primo luogo dalla caratteristica delle molle e dall'impostazione degli ammortizzatori. In funzione del fondo della pista, del layout del tracciato e della zavorra, i meccanici scelgono molle più rigide o più morbide con caratteristiche diverse. L'altezza da terra può venir regolata mediante la lunghezza delle molle; per Regolamento l'altezza minima da terra è di almeno 80 millimetri.

Sugli ammortizzatori anteriori e posteriori è possibile scegliere cinque diverse impostazioni per compressione ed estensione, al fine di ottimizzare il comportamento della vettura in caso di violenti cambiamenti di traiettoria, in fase di passaggio sui cordoli o su irregolarità del fondo stradale. Lo sterzo a cremagliera con servosterzo elettroidraulico è derivato dal modello di serie, ma la risposta dello sterzo per la versione da competizione risulta più diretta.

Il motore BMW P45.

In fase di produzione BMW Motorsport si avvale del know-how dello stabilimento BMW di Landshut, dove oltre ai componenti per i motori di serie vengono prodotti i componenti principali dei propulsori high-performance per la Formula 1 e il WTCC. Il blocco motore e la testa cilindri sono soltanto due dei 1184 diversi elementi dei quali si compone un motore per la BMW 320si WTCC. Ma in nessun altro componente confluisce più know-how in termini di Sviluppo e di lavorazione.

Il motore BMW P45 è concepito per superare senza problemi una distanza di gara di circa 2.500 chilometri. Nel caso in cui un motore non «tiene» per i due weekend di gara prescritti dal regolamento e deve venir sostituito in anticipo, il pilota viene retrocesso di dieci posizioni nella griglia di partenza. Un attento lavoro in fase di test quindi «paga».

Una base solida.

Il motore quattro cilindri di due litri di serie della BMW 320si (127 kW/173 CV) ha costituito la base ideale del propulsore da gara, che comunque ha richiesto numerose modifiche per sviluppare, con la stessa cilindrata, una potenza 202 kW/275 CV al regime di 8.300 giri/min e una coppia massima di 242 Nm a 7.250 giri/min.

Le modifiche non hanno riguardato soltanto il rapporto corsa-alesaggio. Anche il manovellismo (albero motore con diametro ridotto dei supporti, bielle in acciaio altamente resistenziale, pistoni) e la testa cilindro di serie in alluminio hanno subito interventi di modifica. La gestione valvole – compresi alberi a camme non variabili, valvole e molle delle valvole – è stata profondamente rielaborata; il peso del disco del volano è stato ridotto a 4,0 chili. Le camere di combustione nonché i condotti di aspirazione e di scarico assicurano, insieme all'iniezione selettiva, alle valvole sovradimensionate e ai profili rielaborati dell'aspirazione, un flusso ottimale della miscela. Le candele speciali, alimentate da quattro bobine high-performance, assicurano i processi di combustione ottimizzati. Un convogliatore d'aria a flusso ottimizzato in fibra di carbonio con valvola a farfalla a condotto semplice, nonché un collettore a condotti separati sul lato scarico consentono di migliorare il flusso d'ammissione aria e il flusso di scarico.

Continuità per il cambio.

Anche per la BMW 320si WTCC BMW Motorsport punta su un cambio da corsa ad H con cinque rapporti a denti dritti e innesti frontali. Rispetto al cambio sequenziale questa configurazione ha il vantaggio che il peso base della vettura con pilota prescritto dal Regolamento è inferiore di 30 chili. Inoltre, il cambio ad H derivato dalla trasmissione di serie costituisce una soluzione più conveniente a livello di costi – cosa particolarmente apprezzata dai «clienti sportivi».

La velocità degli innesti con cambio ad H e cambio sequenziale è pressoché identica. In buona parte ciò è dovuto al fatto che sulla BMW 320si WTCC, grazie all'interruzione dell'accensione, il pilota non deve usare la frizione. Grazie all'«engine management», inoltre, la velocità degli innesti si può regolare in funzione del rapporto. Uno scambiatore di calore olio/acqua mantiene la temperatura dell'olio del cambio ad un livello costante: cosa fondamentale a fronte di circa 400 cambiate per gara.

Respirare profondamente.

Rispetto alla vettura di serie, dietro la calandra BMW della BMW 320si WTCC non si cela il radiatore, bensì il condotto di aspirazione del motore. Grazie alla posizione della sezione di ingresso sul frontale la resistenza dell'aria crea una pressione da compressione. L'aria fresca viene convogliata forzatamente attraverso il filtro aria sulla presa in modo da migliorare l'alimentazione dei cilindri.

Dal momento che il motore da gara richiede un raffreddamento minore rispetto al motore di serie, è stato sufficiente posizionare nella presa d'aria sotto la calandra il radiatore di dimensioni più piccole. Ad esso si aggiunge il radiatore dell'olio del cambio nella presa d'aria dello spoiler anteriore. I canali laterali convogliano l'aria per il raffreddamento dei freni, che comunque non risulta indispensabile, poiché solo raramente si ha una sollecitazione eccessiva dei freni stessi. La gara sprint sul circuito di Monza, per esempio, richiede soltanto sei frenate per giro.

Modifiche specifiche per Alessandro Zanardi.

BMW Motorsport e il BMW Team Italy-Spain hanno anche apportato modifiche alla BMW 320si WTCC di Alessandro Zanardi, che ha perso le gambe in seguito all'incidente del 2001. Il pilota italiano aziona l'acceleratore attraverso un comando manuale sul volante, il quale attiva mediante un motorino ausiliario sulla farfalla; anche la frizione è gestita dal potenziometro. Con due dita Zanardi solleva una levetta sul pomello del cambio, che attraverso una centralina attiva un motorino passo-passo elettrico, che a sua volta comanda il cilindretto idraulico del trasduttore della frizione.

La staccata e la frenata comportano uno sforzo notevole, poiché Alessandro deve intervenire sul pedale del freno con le protesi. Nonostante la servoassistenza deve esercitare una pressione fino a 85 chili. Pilota esperto, Zanardi ha seguito in prima persona le modifiche alla vettura e insieme agli ingegneri ha cercato le soluzioni più adatte a compensare gli svantaggi dovuti al suo handicap. Che sia stato un lavoro ben riuscito è dimostrato dalla sua vittoria nel Mondiale a Istanbul nel settembre 2006 e da diversi podi. Dice Zanardi stesso: «Siamo arrivati al punto che per realizzare nuovi progressi tecnici dovrebbero ricrescermi le gambe».

La vittoria alla prima uscita e la gioia per la vittoria nel Mondiale.

Concluso lo sviluppo della BMW 320si WTCC, prima del debutto a Monza la tensione aumentava. Come la nuova vettura avrebbe retto il primo confronto diretto con la concorrenza? Ma il risultato è stato superiore ad ogni aspettativa: dopo aver conquistato la pole position, Andy Priaulx ha centrato anche la vittoria nella prima gara del Campionato, alla quale nel corso della stagione

hanno fatto seguito altri dieci successi dei BMW Team nazionali. Priaux ha difeso il titolo Piloti, BMW ha conquistato il primo posto nella classifica Costruttori. Una stagione di debutto per una nuova vettura non può avere un successo maggiore.

7. Scheda tecnica.



Scheda tecnica BMW 320si WTCC.

Vettura.

Lunghezza:	4.535 mm
Larghezza:	1.845 mm
Altezza:	circa 1.350 mm
Passo:	2.763 mm
Peso vettura:	1.125 kg (con il pilota)
Capienza serbatoio:	circa 45 litri

Telaio/scocca: scocca autoportante in lamiera d'acciaio con cellula di sicurezza saldata a struttura tubolare in acciaio; serbatoio di sicurezza con alloggiamento in struttura a sandwich in fibra di carbonio; impianto di sollevamento pneumatico rapido a tre punti di appoggio

Package aerodinamico: spoiler anteriore e posteriore, ala posteriore, passaruote anteriori e parafranghi allargati posteriori in fibra di carbonio

Trasmissione: frizione monodisco in fibra di carbonio azionato da reggispinta centrale; cambio da competizione a cinque marce con ingranaggi non sincronizzati a dentatura dritta, basato sul cambio di serie; radiatore olio/aria supplementare; sistema Quick shift con interruzione dell'accensione in funzione della forza d'innesto; ponte posteriore di serie con differenziale autobloccante meccanico e radiatore olio/aria supplementare

Avantreno: assale gruppo molla-ammortizzatore a due giunti con angolo di incidenza aumentato rispetto alla versione di serie, nonché carreggiata e camber aumentati; ammortizzatori regolabili a cinque livelli; barra stabilizzatrice tubolare

Retroreno: assale a cinque bracci, carreggiata e camber aumentati rispetto alla versione di serie; ammortizzatori regolabili a cinque livelli; barra stabilizzatrice

Freni anteriori:	pinze in alluminio con quattro pistoncini; dischi autoventilanti in ghisa grigia (diametro 332 mm; spessore 32 mm)
Freni posteriori:	pinze in alluminio con due pistoncini; dischi con 291 mm di diametro e 18 mm di spessore
Sterzo:	a cremagliera con servoassistenza elettroidraulica
Ruote:	cerchi in lega, 9 x 17 pollici
Pneumatici:	pneumatici monotipo Racing Yokohama, 240/610R17 (ant. e post.)

Il motore BMW P45.

Configurazione:	quattro cilindri in linea
Cilindrata:	1.999 ccm
Alesaggio x corsa:	86 x 86 mm
Rapporto compressione:	11 : 1
Potenza max.:	circa 275 PS a circa 8.300 U/min
Coppia max.:	circa 242 Nm a circa 7.250 U/min
Regime max.:	8.500 giri/min (da Regolamento)
Blocco cilindri:	in alluminio con supporto Bed Blade
Albero motore:	in acciaio con diametro ridotto dei supporti
Pistoni:	alleggeriti, ad H
Bielle:	in acciaio altoresistenziale
Testa cilindri:	DOHC (Double Over Head Camshaft) in alluminio; quattro valvole per cilindro
Distribuzione:	due alberi a camme in testa con comando a catena; azionamento valvole con bilancieri

Sistema di aspirazione:	valvola a farfalla semplice (64 mm; da Regolamento; collettore di aspirazione in CFK, condotti a flusso ottimizzato)
Scarico:	collettore, silenziatore e catalizzatore
Alimentazione:	iniezione a condotto di aspirazione per cilindro singolo con un iniettore per cilindro; pressione di iniezione 5,0 bar
Lubrificazione:	carter umido con coppa olio/estrazione olio ottimizzate
Raffreddamento:	radiatore acqua/aria e scambiatore di calore olio/acqua
Volano:	in acciaio, peso ottimizzato a 4 kg
Carburante:	carburante monotipo, Super Plus senza piombo

Impianto elettrico/elettronica.

Engine management:	BMW Motorsport ECU404 con due microprocessori «high performance»; iniezione e accensione selettiva per cilindro; BMW Motorsport Lambda Controller iniezione e accensione selettiva per cilindro; funzione Pit Speed Limiter, funzione Quick Shift; sistema di memorizzazione dati motore
Energy management:	distribuzione energia elettrica e controllo con centralina BMW Motorsport POWER400; connessione di tutti i sensori e gli attuatori mediante sistema Bus
Cablaggio:	con peso ottimizzato
Bobina accensione:	quattro bobine a stelo con condensatori integrati
Candele:	candele high performance NGK
Cockpit:	LCD display programmabile
Volante:	volante multifunzione «Quick release» con gestione display integrata

8. Programma e Regolamento.



I weekend di gara del FIA WTCC prevedono il seguente programma:

- a Curitiba, Zandvoort, Pau, Porto e Macao è prevista una sessione di prove di 30 minuti il venerdì;
- il sabato si svolgono due sessioni di prove libere di 30 minuti ciascuna e la sessione di qualifica, a sua volta di 30 minuti, che determina la griglia di partenza per la gara 1;
- il programma della domenica si apre con il warm-up (15 minuti);
- la gara 1, laddove possibile, partirà alle ore 12.00 locali; la partenza della gara 2 è prevista alle ore 15.30; entrambe le gare si svolgono su una distanza di 50 chilometri;
- nonostante l'intervallo tra le due gare molto più lungo rispetto alla scorsa stagione, i Team come in passato hanno a disposizione 15 minuti per preparare la vettura per la seconda gara; scaduti i 15 minuti, vige la regola del parc fermé: sulle vetture non possono più essere effettuati interventi;
- a partire dal 2007 per la gara 1 è prevista una partenza lanciata; per la gara 2 è prevista ancora la partenza da fermo;
- la griglia di partenza della gara 2 è determinata dall'ordine di arrivo della prima gara; i primi otto classificati, tuttavia, partiranno in ordine inverso a quello di arrivo (il vincitore in ottava posizione, il secondo classificato in seconda posizione etc.); i concorrenti che non hanno concluso la prima gara partono in coda allo schieramento di partenza;

Per ogni gara i primi otto classificati conquistano punti nel Mondiale piloti secondo la seguente scaletta:

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

Nel Campionato FIA WTCC vengono assegnati il titolo Piloti e il titolo Costruttori. I risultati dei due piloti che conquistano il miglior piazzamento per un Costruttore iscritto al Campionato sono validi ai fini della classifica Costruttori.

Per la prima gara disputata nel Mondiale 2007 per ciascun concorrente è prevista una «zavorra base» di 10 chili. I piloti che hanno ottenuto i migliori piazzamenti in un weekend di gara (nella somma delle due gare) disputano la gara successiva con una zavorra supplementare a bordo. È prevista anche la possibilità di ridurre la zavorra.

Per la stagione 2007 l'assegnazione della zavorra è regolata secondo la seguente scaletta:

1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	dal 10°
+20 kg	+15 kg	+10 kg	+10 kg	+10 kg	+5 kg	+5 kg	-15 kg	-5 kg	-10 kg

Inoltre la zavorra viene stabilita in funzione del punteggio in classifica. Per ogni dieci punti al proprio attivo al pilota vengono assegnati 5 chili di zavorra (20 punti = 10 kg; 30 punti = 15 kg etc.). Le zavorre delle due categorie vengono sommate prima di ogni weekend di gara. La zavorra massima per la stagione 2007 è di 60 kg, cioè 20 kg in meno rispetto alla scorsa stagione. Il peso complessivo della vettura in gara è dato dal peso minimo consentito più la zavorra definita in funzione del piazzamento del pilota.

Al Campionato FIA WTCC 2007 sono ammesse tre categorie di vetture:

- vetture Turismo equipaggiate con motori aspirati a benzina in conformità al Regolamento FIA Super2000 (per esempio la BMW 320si WTCC);
- vetture Turismo equipaggiate con propulsori turbodiesel in conformità al Regolamento FIA Diesel 2000 (dal 2004);
- vetture Turismo equipaggiate con motori aspirati a benzina in conformità al Regolamento FIA Super Production.

Attualmente al WTCC partecipano esclusivamente vetture appartenenti alla prima delle categorie sopraindicate.

Categoria Super2000.

Come vetture base sono ammesse alla categoria Super2000 berline a quattro porte e almeno quattro posti, con lunghezza minima di 4,2 metri. Della vettura omologa di serie devono essere state prodotte almeno 2.500 unità in 12 mesi; inoltre, essa deve essere derivata da una gamma di prodotto che genera un minimo di 25.000 unità annue. Le vetture, simili ai modelli di serie, devono essere omologate per le competizioni nel «Gruppo A» ed essere preparate per il WTCC con un kit (componenti speciali per motore e vettura) a sua volta omologato FIA.

La cilindrata massima consentita è 2.000 ccm. In funzione del tipo di motore, sono ammessi regimi massimi differenti: per i quattro cilindri max. 8.500 giri/min (sei cilindri: 9.000 giri/min; cinque cilindri: 8.750 giri/min). Ogni motore deve venir utilizzato per almeno quattro gare consecutive. Nel caso in cui il motore venga sostituito prima, il pilota viene retrocesso di dieci posizioni nella griglia di partenza. Non sono ammessi i «muletto» (T-car).

Due le varianti di trasmissione consentite: cambio di tipo tradizionale «ad H» sulla base dell'omologazione da Regolamento Gruppo A (max. cinque rapporti), oppure cambio sequenziale (sei rapporti).

Le differenze dovute ai diversi concept di trazione vengono livellate variando il peso minimo individuale della vettura (comprensivo del pilota):

- trazione posteriore, cambio ad H: 1.125 kg
- trazione posteriore, cambio sequenziale: 1.155 kg
- trazione anteriore, cambio ad H: 1.110 kg
- trazione anteriore, cambio sequenziale: 1.140 kg

Per vetture di peso inferiore al minimo consentito, in funzione delle specificità progettuali e costruttive, è consentito portare il peso della vettura al minimo prescritto mediante l'adozione di zavorra posizionata sul fondo della vettura, nel bagagliaio o nell'abitacolo. L'altezza da terra minima è di 80 mm.

Sono vietati i sistemi elettronici di assistenza alla guida (ABS, controllo di trazione). È consentita l'adozione di un differenziale autobloccante di tipo esclusivamente meccanico.

Le dimensioni dei cerchi sono limitate a 9 x 17 pollici. Vengono utilizzate gomme monotipo Yokohama. Il diametro max. degli pneumatici è di 610 mm, la larghezza max. 250 mm. Il numero delle gomme da asciutto (slick) disponibili per pilota e per manifestazione è limitato a dodici gomme nuove e sei gomme usate punzonate. Fanno eccezione le prime gare a Curitiba e le altre gare «extra Europe», nelle quali possono venir utilizzate 16 gomme slick nuove. Il numero delle gomme da bagnato non è soggetto a limitazione.

Gli altri elementi prescritti dal Regolamento: gabbia di sicurezza in acciaio omologata FIA; sedile avvolgente; sistema HANS (Head and Neck Support) e cinture a bretella ad almeno cinque punti.

Ogni forma di trasmissione dati senza cavo (telemetria) tra la vettura in pista e il team è vietata. È consentito l'uso della radio.

9. Statistiche.



Cifre e dati sul Campionato mondiale per vetture Turismo FIA WTCC.

Nel 2005, per la prima volta dal 1987, viene disputato nuovamente il Campionato mondiale per vetture Turismo. Nonostante le profonde trasformazioni che nel frattempo hanno interessato il mondo delle competizioni, dopo la reintroduzione del Mondiale una cosa non cambia: alla fine del Campionato BMW festeggia la conquista del titolo. La sezione «Statistica» riporta alcuni dati relativi al FIA WTCC (aggiornati al termine della stagione 2006).

Statistiche piloti (dal 2005).

Campioni mondiali Turismo.

Anno	Pilota	Vettura
1987	Roberto Ravaglia	BMW M3
2005	Andy Priaulx	BMW 320i
2006	Andy Priaulx	BMW 320si

Vittorie.

Class.	Pilota	Costruttore	Numero
1.	Jörg Müller	BMW	7
2.	Andy Priaulx	BMW	6
3.	Fabrizio Giovanardi	Alfa	4
	Dirk Müller	BMW	4
	Augusto Farfus	Alfa	4

Pole positions.

Class.	Pilota	Costruttore	Numero
1.	Andy Priaulx	BMW	7
2.	Augusto Farfus	Alfa	6
3.	Rickard Rydell	SEAT	4
	Gabriele Tarquini	SEAT	4

Giro piú veloce.

Class.	Pilota	Costruttore	Numero
1.	Jörg Müller	BMW	6
2.	Andy Priaulx	BMW	5
3.	Fabrizio Giovanardi	Alfa	4
	Dirk Müller	BMW	4
	Gabriele Tarquini	SEAT	4

Podi.

Class.	Pilota	Costruttore	Numero
1.	Andy Priaulx	BMW	17
2.	Jörg Müller	BMW	12
3.	Rickard Rydell	SEAT	10
	Augusto Farfus	Alfa	10

Punti nel Mondiale.

Class.	Pilota	Costruttore	Numero
1.	Andy Priaulx	BMW	174
2.	Dirk Müller	BMW	140
3.	Jörg Müller	BMW	131

Gare con conquista di punti.

Class.	Pilota	Costruttore	Numero
1.	Andy Priaulx	BMW	30
2.	Dirk Müller	BMW	26
3.	Rickard Rydell	SEAT	24
	Augusto Farfus	Alfa	24

Gare disputate*.

Class.	Pilota	Costruttore	Numero
1.	Andy Priaulx	BMW	40
	Jordi Gené	SEAT	40
	Peter Terting	SEAT	40
	James Thompson	Alfa	40

*Solo i piloti sopraindicati hanno disputato tutte le gare a partire dal 2005.

Numero giri in testa.

Class.	Pilota	Costruttore	Numero
1.	Andy Priaulx	BMW	90
2.	Jörg Müller	BMW	78
3.	Augusto Farfus	Alfa	49

Statistiche Costruttori (dal 2005).

Campione mondiale Costruttori.

Anno	Costruttori	Vettura
2005	BMW	BMW 320i
2006	BMW	BMW 320si

Vittorie.

Class.	Costruttore	Numero
1.	BMW	20
2.	Alfa Romeo	12
3.	SEAT	6
4.	Chevrolet	2

Pole positions.

Class.	Costruttore	Numero
1.	Alfa Romeo	13
	SEAT	13
3.	BMW	12
4.	Chevrolet	2

Giro piú veloce.

Class.	Costruttore	Numero
1.	BMW	18
2.	Alfa Romeo /SEAT	9
4.	Chevrolet	3
5.	Honda	1

Podi.

Class.	Costruttore	Numero
1.	BMW	30
2.	SEAT	23
3.	Alfa Romeo	21
4.	Chevrolet	5
5.	Honda	1

Punti nel Mondiale.

Class.	Costruttore	Numero
1.	BMW	616
2.	SEAT	480
3.	Alfa Romeo	360
4.	Chevrolet	86
5.	Honda	18

10. Contatti stampa.



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

Informazioni stampa, servizi e documentazioni sulle gare, materiale audiovisivo
da scaricare su www.press.bmw.de

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

Risultati gare sui seguenti siti:
www.fiawtcc.com
www.bmw-motorsport.de