

**Intervento del
Prof. Dr. Dr. E.h. Burkhard Göschel,
Membro del Consiglio di Amministrazione di BMW AG**

**Serata stampa del Gruppo BMW
76° Salone internazionale dell'automobile di Ginevra
Ginevra, 27 febbraio 2006**

– Fa fede la parola parlata –

Signore e signori,

I filmati l'hanno dimostrato di nuovo: abbiamo avuto successo in quasi tutte le categorie dello sport motoristico internazionale. Non riesco proprio ad immaginare la BMW senza lo sport motoristico o lo sport motoristico senza la BMW.

Naturalmente, quando si tratta della disciplina suprema dello sport motoristico, la Formula Uno, ci piace ricordare il 1983, l'anno in cui le minigonne furono bandite definitivamente dalla Formula Uno per ridurre la velocità in curva. Era un campionato mondiale avvincente. Alla fine, tutto si risolse in una manovra tra Alain Prost e Nelson Piquet, che Prost perse. Piquet guidava una Brabham BMW BT 52 bianca e blu, una monoposto slanciata, con radiatori aerodinamici all'estremità posteriore. E mentre, dopo la gara, Piquet scherzava che era stata soltanto una passeggiata domenicale, aveva in verità ricevuto un ordine rischioso: i progettisti avevano programmato un pit-stop supplementare. Se si decide di riempire soltanto a metà, per due volte, il serbatoio, si può risparmiare sul peso ed utilizzare pneumatici più teneri e veloci. Piquet riuscì a guadagnare circa 30 secondi, più di quanti gliene fossero necessari per la sosta supplementare. Piquet divenne campione del mondo.

La riuscita collaborazione con la Brabham fu il primo capitolo nella nostra storia di Formula Uno. Ed anche la nostra cooperazione con la WilliamsF1 è qualcosa di cui siamo orgogliosi. Sei anni con la Williams ci hanno dato molti motivi per festeggiare. Abbiamo vinto un totale di dieci Gran Premi e nel 2003 abbiamo lottato per il titolo mondiale fino all'ultima gara della stagione. Sfortunatamente, non siamo riusciti a vincere di nuovo il campionato del mondo.

È per questo che, a giugno, abbiamo deciso di rompere gli indugi, con un team che gestiamo direttamente, il "BMW Sauber F1 Team". Ormai mancano pochi giorni all'inizio della stagione in Bahrein il 12 marzo. Nella sede di Hinwil, lo staff è aumentato, lo stabilimento è stato ampliato, lo sviluppo rafforzato e tutte le attività vengono strettamente coordinate con la sede principale di Monaco. Alcune misure non avranno effetto prima della fine del 2007, ma naturalmente ci aspettiamo che altre porteranno frutti durante questa stagione. Non è possibile programmare il successo per un momento preciso. Stiamo creando dei prerequisiti perfetti, ma tutto il resto fa parte del contesto. Nel suo intervento, il sig. Panke ha parlato dell'aspirazione di offrire prestazioni al top, cosa che fa parte della cultura della società se non della stessa identità. Naturalmente, ci rendiamo conto che, particolarmente nello sport motoristico, ci sono molti altri che condividono la stessa aspirazione. E sarebbe presuntuoso per noi affermare che siamo

migliori di altri in ogni senso. La Sauber ha terminato l'ultima stagione all'ottavo posto. Intendiamo migliorare partendo da quella posizione.

Ovviamente, lo sport motoristico non è soltanto la Formula Uno. Per noi, come avete potuto vedere nel filmato, questo sport significa anche gare turismo. La BMW non è seconda a nessuno in fatto di vittorie in gare turismo negli ultimi quattro decenni. Vorrei darvi soltanto alcuni esempi che meglio documentano questa eccezionale tradizione:

- nel 1960, Hans Stuck diventa campione tedesco con una BMW 700;
- nel 1968 e nel 1969, Dieter Quester vince il Campionato europeo con una BMW 2002, la prima con un turbocompressore;
- tra il 1973 ed il 1979, per sei volte la BMW 3.0 CSL è la prima vettura a tagliare la linea del traguardo in un Campionato europeo;
- nel 1986, Roberto Ravaglia coglie la vittoria nel Campionato europeo con la sua 635 CSI coupé; nel 1987, diventa campione del mondo con la nuovissima M3;
- nel corso di soli sette anni, piloti M3 hanno ottenuto 1.500 vittorie individuali e vinto oltre 50 titoli internazionali;
- quando il secondo campionato mondiale turismo di sempre, il nuovo WTCC, è stato disputato nel 2005 dopo un intervallo di 18 anni, un altro pilota BMW è risultato vincitore: Andy Priaulx, al volante di una BMW 320i da 275 cavalli. Ci siamo anche assicurati il titolo mondiale costruttori;
- 24 titoli del Campionato europeo e due titoli mondiali rappresentano ciò che chiamerei un risultato rispettabile! Stasera, le vetture vincitrici dei Campionati mondiali 1987 e 2005 sono qui.

Nelle gare turismo, aiutiamo team professionistici di clienti a lavorare sia ad un alto livello che a costi ragionevoli. La BMW ha venduto 115 kit da corsa del suo modello 320i a team internazionali. Ne è erede, la BMW 320Si che presentiamo anche stasera, basata sull'edizione speciale del modello di serie. Viene ora schierata per aggiungere altre vittorie alla storia di successi della BMW Serie 3. È chiaro come intendiamo difendere il titolo di campione del mondo nel WTCC 2006.

Stiamo ora ampliando la gamma di prodotti per i nostri clienti sportivi. C'è, per esempio, un'edizione da 245 cavalli della BMW 120d disponibile per i clienti della BMW Racing Part Sales. E, tra un momento, vi presenterò la nostra seconda nuova iniziativa in questo settore.

Signore e signori,

la promozione di giovani talenti rappresenta un' importantissima priorità per l'attività sportiva della BMW. Piloti alle prime armi ma ambiziosi richiedono un addestramento completamente personalizzato. La Formula BMW rappresenta la scuola perfetta per preparare questi giovani alla vita di pilota. Non importa se si tratta di tecniche di guida, di messa a punto telai, di fitness o di formazione per i contatti con i media, il programma di addestramento e di allenamento BMW insegna ai futuri piloti tutto ciò di cui hanno bisogno se vogliono sapersi difendere nel mondo dello sport automobilistico. È così che la Formula BMW spiana la strada per i piloti debuttanti, aiutandoli a passare dai kart alla Formula 3. Alcuni dei nostri piloti da corsa hanno soltanto 15 anni. Quindi è per noi una grande responsabilità realizzare le più sicure tra tutte le auto di formule minori.

Nel 2006, la Formula BMW resta ancora molto internazionale: abbiamo 80 piloti di 30 paesi. La Formula BMW è stata rapidamente trasformata nella più importante classe per debuttanti nelle corse di formula. Nel dicembre 2005, la prima finale mondiale della Formula BMW è stata disputata in Bahrein. Il vincitore, il 18enne Marco Holzer, sta ora pregustando una prova con il Team BMW Sauber F1.

Ma quello BMW non è l'unico nostro marchio che ha fatto storia nello sport motoristico. C'è anche il marchio MINI: negli anni Sessanta, ancora prima del lancio della versione stradale della Mini, erano stati sviluppati dei prototipi destinati alle corse. Dal 1964 al 1967, la Mini dominava al Rally di Montecarlo.

- Nel 1964, l'irlandese Paddy Hopkirk parte con il numero 37. Affrontare il Col de Turini (1.607 metri sul livello del mare) con le sue curve innevate rappresenta una sfida notevole. Ma Hopkirk porta la sua agile Mini al limite fino ad assicurarsi la sua prima vittoria in una gara di campionato mondiale. Oggi, questa vettura è in mostra qui a Ginevra.

- Nel 1965, nevicate abbondanti creano problemi di visibilità durante il Rally di Montecarlo. Dopo un'intera notte al volante, soltanto 35 degli oltre 200 team raggiungono Montecarlo. Il pilota finlandese Timo Mäkinen vince con una Mini Cooper S.
- Il 1966 è un anno dannato. Mäkinen, Aaltonen e Hopkirk fanno l'impossibile, finendo primo, secondo e terzo con le loro Mini. Ma, a causa di quattro proiettori in più che non soddisfano i requisiti francesi, tutti vengono squalificati.
- Come potete immaginare, quando tornano nel 1967, sono ancora piuttosto arrabbiati e quindi Rauno Aaltonen ottiene la sua rivincita, vincendo con un margine di dodici secondi.

A partire dalla metà degli anni Sessanta, la Mini Cooper S cominciò a riscuotere grandi successi anche nelle gare sui circuiti, vincendo alcuni campionati turismo europei e britannici.

Fino a tutt'oggi, l'entusiasmo di chi guida una MINI rimane alto. Vi sono serie sportive gestite da club MINI in molti paesi. E nel 2005, la MINI Challenge ha festeggiato il suo primo campione del mondo sul circuito di Misano. Hanno partecipato diciannove piloti di tutto il mondo, al volante dell'edizione da corsa della MINI Cooper S con il tuning kit della John Cooper Works, proprio come l'esemplare in mostra qui stasera. Il pilota belga Maxime Martin ha conquistato il titolo di campione del mondo, davanti a Fredrik Lestrup (Svezia) e Johannes Stuck (Austria).

Per gli appassionati delle corse, la MINI ora offre una versione stradale della MINI da corsa: la MINI Cooper S con il kit GP della John Cooper Works. Lanciata come edizione limitata in duemila esemplari, questa MINI rappresenta un abbinamento molto speciale di leggerezza ed alte prestazioni. Questa vettura farà il suo debutto qui a Ginevra.

Signore e signori,

Spero che stasera vi divertiate e che avrete molte conversazioni interessanti. Potete sentirvi liberi di guardare più da vicino gli esemplari originali che ho citato. Ed ora, signore e signori, la promessa novità della BMW Motor Sports: siamo orgogliosi di presentare la nuovissima edizione da corsa, da 400 CV, della Z4 M Coupé!