



## Sommario

Prefazione di Karl Baumer	pag. 2
Ritorna la leggenda	pag. 3
A sostegno della Formula Uno	pag. 5
L'automobilismo sportivo incontra l'arte	pag. 7
Trent'anni di BMW M1	pag. 8
Una straordinaria macchina da corsa	pag. 11
La tradizione dà l'ispirazione: un omaggio alla BMW M1	pag. 14
Duelli combattuti e vincitori sorridenti	pag. 16
Piloti illustri al volante	pag. 17
Contatti	pag. 22

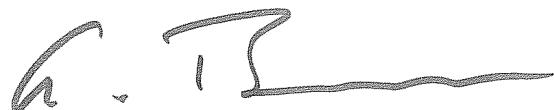
Gentili rappresentanti dei media ed appassionati delle gare automobilistiche.

Nonostante i trent'anni trascorsi dall'ultima gara ufficiale nella Serie Procar con la BMW M1, il solo accenno a questo concetto all'epoca inedito di un solo marchio nel paddock della moderna Formula Uno provoca ancora reazioni entusiastiche. La BMW M1 si è certamente impressa indelebilmente nella memoria dei fan dello sport automobilistico in tutto il mondo – e a giusto titolo.

Fin dall'inizio, la BMW M1 era concepita per essere avvincente sulla pista. Nonostante tutti gli ostacoli incontrati sulla sua strada, questa eccezionale automobile supersportiva raggiunse esattamente l'obiettivo, fornendo uno spettacolo supplementare grazie alla sua apparizione nei programmi di contorno degli eventi della Formula Uno del 1979 e del 1980. Siamo convinti che il ritorno della BMW M1 Procar sul circuito di Hockenheim fornirà agli spettatori lo stesso spettacolo avvincente.

Siamo particolarmente felici di poter festeggiare questo ritorno in occasione del nostro Gran Premio di casa. Confido che le informazioni per la stampa che stiamo diffondendo vi aiuteranno a godere appieno questa manifestazione – e che voi possiate trarre lo stesso nostro piacere dal ritorno delle BMW M1 Procar durante il weekend del Gran Premio di Germania.

Sinceramente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "K. Baumer".

Karl Baumer, Direttore della BMW Classic

## 1. Ritorna la leggenda

Nell'ambito dei festeggiamenti del 30° anniversario della sua nascita, la supersportiva BMW M1 tornerà in pista durante il Gran Premio di Germania 2008. Il 19 ed il 20 luglio, il "BMW M1 Procar Revival" in programma all'Hockenheimring vedrà la partecipazione di dieci di queste incredibili vetture in due gare dimostrative.

La manifestazione è pensata come un omaggio alla popolare Serie Procar, che suscitò grande interesse tra il pubblico quando debuttò nei programmi di contorno dei Gran Premi di Formula Uno nel 1979 e nel 1980. Qui i piloti di classe mondiale si incontravano con vecchi assi e con nuove promesse – ciascuno deciso a dimostrare le proprie capacità alla guida di auto da corsa BMW M1 Procar identiche. Non c'è da meravigliarsi, quindi, che gli eventi Procar venissero seguiti con lo stesso entusiasmo riservato alle gare di Formula Uno di quell'epoca.

### Piloti di fama mondiale alla guida della BMW M1

Ciò che valeva trent'anni fa varrà ancora durante il "revival" ad Hockenheim: piloti rinomati dimostreranno le loro capacità al volante di BMW M1 Procar da 470 CV. Il sei volte vincitore di GP Jacques Laffite è particolarmente entusiasta del suo ritorno alla guida di una BMW M1. Saranno presenti anche ex-piloti di Formula Uno come Marc Surer e Christian Danner, nonché l'ambasciatore del marchio BMW il Principe Leopoldo di Baviera, insieme ai veterani Dieter Quester e Harald Grohs.

### La BMW M1 Art Car in azione

La decima vettura presente per elettrizzare gli spettatori sul classico circuito di Hockenheim sarà la BMW M1 Art Car. L'artista Andy Warhol ha trasformato questo veicolo in un'opera d'arte su quattro ruote. Sarà la prima volta dalla 24 Ore di Le Mans del 1979 che questa suggestiva vettura sarà vista girare in pista.

Jochen Neerpasch, che era allora il capo della BMW Motorsport GmbH e quindi responsabile della Serie Procar insieme a Bernie Ecclestone e Max Mosley, sarà alla guida della BMW M1 Art Car in entrambe le gare dimostrative.

## **La nostalgia delle competizioni automobilistiche a beneficio di bambini in difficoltà**

La BMW M1 non è la sola a festeggiare quest'anno il suo 30° anniversario. “Ein Herz für Kinder” (Un cuore per bambini), l'iniziativa benefica fondata dal tedesco Axel Springer Verlag, festeggia anch'essa il suo 30° compleanno. Questa associazione è attiva dovunque vi siano bambini che si trovano in difficoltà – sia in Germania sia in qualsiasi parte del mondo. Gli appassionati delle gare automobilistiche ad Hockenheim avranno la possibilità di partecipare ad un'asta per ottenere il diritto di occupare i sedili passeggero nelle auto da corsa. “Ein Herz für Kinder” beneficerà di questa iniziativa.

## **2. A sostegno della Formula Uno**

La sola capacità di guida differenziava i vincitori nella Serie Procar BMW M1 dagli sconfitti e questo aspetto, a sua volta, costituiva la sfida fondamentale di questa serie monomarca. Allo stesso tempo, il rombo possente del motore BMW M88 ed il design sportivo dell'auto da corsa catturavano l'immaginazione degli spettatori ad ogni apparizione delle vetture nei programmi di contorno alla Formula Uno.

La ricetta per il successo della Serie era semplice: i cinque piloti più veloci della Formula Uno durante le sessioni di prova del venerdì conquistavano il diritto di schierarsi contro specialisti della categoria turismo. Le prime cinque posizioni in griglia per la gara Procar venivano riservate ai campioni, con gli altri concorrenti schierati secondo i tempi stabiliti in sessioni di apposite prove per i piloti BMW M1. La Serie veniva accolta bene da tutti i piloti ed i team, felici di partecipare, contratti permettendo.

### **Il debutto con successo nel 1979**

La Serie partì alla grande il 12 maggio 1979, quando la prima gara BMW M1 Procar prese il via sul circuito di Zolder. Il pilota italiano Elio de Angelis era estremamente deciso, risalendo dalla quindicesima posizione in griglia fino ad entrare negli annali come primo vincitore della Serie. Tuttavia, quando si arrivò alla finale della stagione a Monza, un'affermata star della Formula Uno era in testa: infatti, l'allora due volte campione del mondo Niki Lauda si aggiudicò la Serie con tre vittorie complessive ed un secondo posto. Egli fu debitamente compensato con un notevole premio in denaro e una nuovissima BMW M1.

Nel giro di poco tempo, la Serie Procar acquisì un gran seguito sia tra gli appassionati sia tra i piloti. Nelson Piquet riassunse la situazione con una battuta di spirito dopo una particolare sessione di prove di Formula Uno: "Forse – scherzò - sono stato veloce oggi soltanto perché speravo di poter guidare la BMW".

### **Lo sprint finale di Piquet decide la seconda stagione Procar**

Tre vittorie consecutive nelle ultime tre gare: era questa la strategia scelta da Piquet nel 1980 per assicurarsi il secondo titolo nella Serie Procar BMW M1. Nell'attuarla, relegò Alan Jones e Hans-Joachim Stuck al secondo e al terzo posto rispettivamente. Jones, che più tardi nella stagione avrebbe vinto il campionato del mondo, era un vero appassionato della BMW M1. Infatti, il pilota australiano fu uno dei primi clienti privati ad acquistare la vettura.

Era priorità assoluta che tutti i piloti avessero le stesse possibilità: veniva specificato un limite di regime motore di 8.500 giri/min., mentre un contagiri di bordo indipendente ed un'unità di acquisizione dati permettevano il monitoraggio di qualsiasi trasgressione.

### **Il ritorno in terra amica**

Il “revival”, che festeggia il 30° anniversario della BMW M1, riaccenderà bei ricordi di questo straordinario campionato monomarca. E quale migliore arena per l'occasione se non il classico circuito di Hockenheim, che ospitava le gare della Serie Procar BMW M1 nel 1979 e nel 1980? Niki Lauda e Didier Pironi furono i rispettivi vincitori.

### **3. L'automobilismo sportivo incontra l'arte**

Mentre la BMW M1 festeggia quest'anno il suo 30° anniversario, la BMW Art Car Collection ha raggiunto lo stesso traguardo nel 2005. Fin dal 1975 artisti rinomati hanno decorato le auto BMW contemporanee. Tra i 16 esemplari esposti vi sono opere di Frank Stella, Roy Lichtenstein, A.R. Penck, David Hockney, Jenny Holzer e Andy Warhol, il leggendario artista che, nel 1979, trasformò una BMW M1 nell'opera d'arte più veloce del mondo quando creò la quarta Art Car della Collezione.

Con pittura e pennello in mano, Warhol decorò una BMW M1 preparata per le gare. Utilizzando ampie pennellate, fu il primo artista a dipingere direttamente sulla carrozzeria dell'automobile. Il suo verdetto: "La vettura è più artistica dell'arte stessa".

Con il numero 76, la BMW M1 Art Car prese il via nella famosa 24 Ore di Le Mans e finì sesta assoluta. Dopo questo successo nel 1979, nessun'altra opera dell'artista ha mai partecipato ad una gara automobilistica. Ora tornerà sul circuito come parte della manifestazione BMW M1 Procar Revival ad Hockenheim.

#### **Cavalli per i sensi: la Collezione BMW Art Car**

Le Art Car rispecchiano lo sviluppo culturale dell'arte, del design e della tecnologia e vengono esposte in musei famosissimi come il Louvre di Parigi, la Royal Academy di Londra, il Whitney Museum di Arte moderna di New York, il Palazzo Grassi di Venezia, il Powerhouse Museum di Sydney ed i Musei Guggenheim di New York e Bilbao.

Il banditore di aste e pilota di auto da corsa francese Hervé Poulain ebbe per primo l'idea di far decorare automobili da artisti. Egli commissionò all'artista americano Alexander Calder la decorazione di un'auto da corsa BMW, gettando così le basi per la BMW Art Car Collection in continua espansione. La 16ma, e quindi la più giovane Art Car, ha visto Olafur Eliasson usare come tela una BMW H2R ad idrogeno.

## 4. Trent'anni di BMW M1

Sono trascorsi trent'anni da quando la BMW M1 fece il suo debutto. Niente è cambiato durante gli ultimi tre decenni: la sola menzione di questa supercar fa invariabilmente aumentare le pulsazioni degli amanti delle automobili e degli appassionati delle competizioni.

Per il suo debutto nell'autunno del 1978, quest'auto stellare si vestì di bianco. Come ambasciatrice della BMW Motorsport GmbH, essa si rivelò una vera calamita per il pubblico quando il 64° Salone automobilistico di Parigi aprì i battenti. La BMW M1, la prima auto completa costruita dalla Divisione Motorsport della BMW, si rivelò l'attrazione principale del salone.

### Ispirazione italiana

Nel 1976, lavorando sotto la guida di Jochen Neerpasch, il team mise mano a questo eccezionale progetto inteso alla produzione di un'auto da corsa che si potesse anche guidare sulle strade dai clienti BMW. Per ottenere l'omologazione Gruppo 4, si sarebbero dovuti produrre 400 esemplari in 24 mesi consecutivi. Nell'autunno del 1977, la BMW diffuse le prime immagini della nuova vettura. Queste immagini dimostravano immediatamente una cosa: c'era sangue italiano che scorreva nelle vene di questa snella bavarese.

Le linee del coupé ricordavano lo studio della vettura Turbo ad ali di gabbiano del 1972 eseguito dal designer BMW Paul Bracq, in quanto Giorgetto Giugiaro aveva basato il profilo a cuneo della BMW M1 su questo design leggermente arrotondato. Il motore M88, dotato di una testa cilindri a quattro valvole derivata dai motori da corsa CSL, assicurava prestazioni eccezionali, con la potenza trasmessa mediante un cambio ZF a cinque velocità all'asse posteriore equipaggiato con un differenziale a bloccaggio limitato del 40 per cento di serie. Un rapporto peso/potenza di 4,7 kg per cavallo assicurava un'accelerazione da zero a 100 km/h, in appena 5,6 secondi.

### Progettata per la pista, nella massima sicurezza

Per molti versi, le sospensioni della versione stradale erano identiche a quelle specificate delle auto da gara del Gruppo 4. Su ogni angolo venivano montati doppi bracci oscillanti, completati da ammortizzatori a gas e da due barre stabilizzatrici, che permettevano alla BMW M1 di trasformare ogni strada di

campagna in una pista. La frenata poteva essere ritardata moltissimo grazie a dischi freni ventilati internamente, con manovre di arresto di emergenza diventate un gioco da ragazzi grazie ad un compensatore anti-imbardata del 30%. Il centro di gravità a 460 mm dal suolo, la carreggiata anteriore di 1550 mm e quella posteriore di 1576 mm, insieme alla disposizione centrale del motore, consentivano un'autentica sensazione di sportività motoristica.

Il telaio space frame a tubi rettangolari, sul quale veniva assemblata la carrozzeria in materiale composito per mezzo di incollaggi e di rivetti, dimostrava una rigidità torsionale altissima. Dal momento che la BMW M1 non sarebbe stata giudicata idonea per una immatricolazione stradale singola, ma sarebbe invece stata coperta da “Allgemeine Betriebserlaubnis” (ABE) – un permesso di gruppo che copriva l’intera produzione – la BMW dimostrò gli standard di sicurezza passiva dell’auto mediante ogni tipo di crash test. La BMW M1 era, quindi, veloce ma anche sicura.

### **La sfida della realizzazione**

Il progetto dell’auto sportiva BMW diventò rapidamente un oggetto del desiderio, con il pieno di ordinazioni anticipate giunte con la stessa rapidità alla BMW Motorsport GmbH. I programmi, però, furono sconvolti quando divenne chiaro che la produzione non poteva avvenire presso la Lamborghini come stabilito; il contratto andò invece alla Baur, carrozzeria specializzata tedesca.

Quindi la vettura doveva affrontare un lungo viaggio prima ancora di aver percorso un metro sulle sue ruote. Il telaio space frame veniva fabbricato da Marchesi e la carrozzeria in composito dalla T.I.R, entrambi con sede a Modena (Italia). La ItalDesign, società di Giorgetto Giugiaro, montava insieme le due parti, aggiungendo quindi le finiture interne prima di mandare le scocche a Stoccarda, dove la Baur provvedeva a montare le parti meccaniche.

Il risultato di questi ritardi e dei conseguenti cambiamenti di programma, impediva alla BMW di costruire i 400 esemplari richiesti nello spazio di due anni necessari per l’omologazione nel Gruppo 4. Per assicurare che la BMW M1 potesse, comunque, seguire una carriera competitiva all’altezza del suo pedigree, Jochen Neerpasch concepì un piano di massima che si dimostrò sia intraprendente sia altamente indovinato: insieme a Bernie Ecclestone e Max Mosley, creò la Serie Procar BMW M1. Questo trofeo monomarca fece sì che

la BMW M1 potesse competere nei luoghi ai quali veramente apparteneva – i classici circuiti europei.

### **Caratteristiche tecniche della BMW M1**

Motore	Sei cilindri in linea, disposizione centrale
Cilindrata	3.453 cc
Potenza	204 kW/277 CV a 6.500 giri/min.
Passo	2.560 mm
Lunghezza	4.360 mm
Larghezza	1.824 mm
Altezza	1.140 mm
Peso a secco	1.300 kg
Accelerazione 0-100 km/h	5,6 secondi
Velocità massima	262 km/h

## 5. Una straordinaria macchina da corsa

La BMW M1 fu progettata per vivere sulle piste, come si evince da ogni sua componente. La versione stradale, quindi, colpiva in maniera particolare, con una velocità massima di oltre 260 km/h che le permetteva di entrare nei libri dei record come “auto sportiva più veloce di Germania”. Tuttavia, le varianti sportive della BMW M1, che venivano prodotte per soddisfare i regolamenti di entrambi i Gruppi 4 e 5, erano ancora più eccezionali.

Dopo essere stata fondata nel 1972, la BMW Motorsport GmbH creò la sua reputazione attraverso successi internazionali ottenuti per mezzo della BMW 2002 e della BMW 3.0 CSL. Questi successi sarebbero stati sottolineati ulteriormente dalle prestazioni della BMW M1. Durante un'apparizione alla televisione all'inizio del 1978, Jochen Neerpasch, allora capo della BMW Motorsport GmbH, presentò la versione da gara della BMW M1, per la prima volta con la livrea, ora classica, nei colori bianco, rosso e blu.

### **Propulsore: il motore M88**

Per il team guidato da Paul Rosche, responsabile del propulsore, non vi era nessun problema nel mettere a punto il motore della vettura di serie in modo da produrre il livello di potenza necessaria per assicurare la competitività della BMW M1 nel Gruppo 4. Pistoni forgiati, aste e cilindri rilavorati, alberi a camme con profili rielaborati, valvole più grandi, il passaggio a valvole scorrevoli al posto di quelle a farfalla, insieme a collettori di scarico rivisti, facevano schizzare la potenza dei sei cilindri dagli originali 277 CV a quasi 500 CV.

Il motore BMW M88 era equipaggiato con lubrificazione mediante pompa a secco e veniva montato longitudinalmente davanti all'assale posteriore per ottenere una vera disposizione centrale. Per le versioni che dovevano soddisfare l'omologazione nel Gruppo 5, la potenza del motore sarebbe stata quasi raddoppiata – a seconda della pressione di spinta – per mezzo dell'aggiunta di due turbocompressori.

### **Alleggerita per le gare**

Per motivi di gara, anche il telaio della BMW M1 subì vari cambiamenti. L'abitacolo venne svuotato di tutte le parti superflue; restavano soltanto gli

strumenti assolutamente indispensabili. Le sospensioni furono rinforzate secondo le specifiche da gara, così come il sistema frenante; inoltre, una gabbia di sicurezza in alluminio offriva al pilota un'ulteriore protezione.

Durante le prove nell'aprile 1978 divenne chiaro che i piloti avrebbero avuto difficoltà a tenere l'auto del Gruppo 4 in pista. Così fu progettato un massiccio alettone posteriore per ottenere il necessario effetto suolo. Nonostante l'ampliamento dei passaruota e l'abbassamento delle sospensioni, la versione da gara differiva soltanto di poco dalla sorella stradale.

### **Promessa mantenuta**

Una volta alleggerita a 1.020 kg, la BMW M1 Procar accelerava da zero a 100 km/h in 4,5 secondi ed era capace di una velocità massima intorno ai 310 km/h. Con questo equipaggiamento, Marc Surer percorse il leggendario "Nordschleife" del Nürburgring in appena 7 minuti 5 secondi 9 decimi.

La BMW M1 Gruppo 4 fu resa disponibile ai cinque piloti di Formula Uno per l'utilizzo negli eventi della Serie Procar, ma anche franco fabbrica come auto pronta per le gare al prezzo di 150.000 marchi. Famosi team come Schnitzer e Heidegger furono tra i preparatori che colsero questa opportunità.

La produzione della versione da gara fu avviata in diverse sedi. Le BMW M1 pre-assemblate venivano consegnate direttamente alla BMW Motorsport GmbH o ad Osella in Italia o presso l'officina di Ron Dennis in Gran Bretagna per la preparazione. Negli ultimi due casi, venivano rese disponibili da Monaco tutte le componenti richieste. Questo mix di BMW M1 ufficiali e preparate privatamente aggiunse interesse significativo alla Serie Procar.

### **Senza limiti: la M1 Biturbo Gruppo 5**

Oltre alle attività nella Serie Procar, la BMW M1 ebbe successo anche in eventi organizzati per veicoli omologati Gruppo 5, pensato per la produzione di speciali auto basate su veicoli che gareggiavano in altre classi. I regolamenti erano relativamente aperti, permettendo al motore a doppia turbina BMW M88/2 di sviluppare un'enorme potenza, mentre alettoni spettacolari conferivano alla vettura il necessario effetto suolo. Schnitzer iscrisse questa potente vettura al Campionato tedesco e riuscì con questa coupé a vincere numerose volte.

Nel 1981, la BMW M1 dominò il Campionato nordamericano IMSA GTO, con Dave Cowart e Kenper Miller finiti rispettivamente primo e secondo. Soltanto un pilota tra i primi dieci guidava una vettura che non era una coupé BMW a motore centrale.

La produzione terminò lo stesso anno dopo che un totale di 46 versioni da gara Procar della BMW M1 avevano visto la luce. Dieci di questi capolavori torneranno sul palcoscenico delle competizioni durante il Gran Premio di Germania.

### **Caratteristiche tecniche della BMW M1 Procar**

Motore	Sei cilindri in linea, disposizione centrale
Cilindrata	3.500 cc
Potenza	345 kW/470 CV a 9.000 giri/min.
Passo	2.560 mm
Lunghezza	4.360 mm
Larghezza	1.924 mm
Altezza	1110 mm
Peso a secco	1.020 kg
Accelerazione 0-100 km/h	4,5 secondi
Velocità massima	310 km/h

## **6. La tradizione dà l'ispirazione: un omaggio alla BMW M1**

Per festeggiare il 30° anniversario della supersportiva BMW M1, il reparto design del BMW Group ha presentato un tributo a questo modello leggendario in occasione del Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2008. Questo studio di design ha reso omaggio al suo predecessore ed allo stesso tempo ha evidenziato la competenza, la creatività e il potenziale del BMW Group Design Team.

“Per la BMW, la tradizione rappresenta sempre un retaggio vivente. Trarre ispirazione dal proprio passato e quindi reinventare se stessi – ha detto il Dr. Klaus Draeger, membro del Consiglio del BMW Group responsabile per lo sviluppo – è esattamente ciò che l’omaggio alla BMW M1 dimostra con grande stile”. Un particolare punto di forza del BMW Group Design sta nella sua capacità di trarre ispirazione dalla propria storia e di trasferirla nel design del futuro. La “BMW M1 Homage” è uno studio di design nella tradizione di una BMW Turbo che rappresenta un’interpretazione contemporanea della BMW M1 e del concetto di motore centrale.

### **Design e tecnologia reinterpretati**

“E’ importante sia per un’azienda sia per un prodotto essere consapevoli delle proprie radici”, ribadisce Christopher E. Bangle, capo del design del BMW Group. “Come per i design di Giorgetto Giugiaro e di Paul Bracq, anche la ‘BMW M1 Homage’ unisce i valori, i progetti e la tecnologia della BMW in un’interpretazione molto emotiva ed avvincente”.

La BMW M1 Homage attinge a elementi ben conosciuti del repertorio di design della BMW e, dopo averli interpretati, li pone in un nuovo contesto. Il suo stile fonde elementi tradizionali e moderni ed elabora spunti di design che comprendono espressioni tipiche BMW mediante l’adozione di nuove soluzioni. Là dove colori contrastanti costituivano un tema dominante del design per la BMW M1, questo contrasto viene perpetuato nella BMW M1 Homage con il suo stile estetico. Elementi familiari, come le tipiche proporzioni, sono uniti a linee, superfici e dettagli nuovi ed avvincenti per creare un’interpretazione attuale della BMW M1, che resta tutt’oggi un’automobile straordinaria.

Di conseguenza, la BMW M1 Homage unisce le proporzioni ed i temi grafici della BMW M1 con il linguaggio esteriore del nuovo look BMW – una combinazione che conferisce al veicolo un'emozionalità eccitante, sportiva ed autentica.

Lo stile della parte anteriore adotta molti dei temi grafici di design della BMW M1, eppure per la BMW è un'assoluta novità. Ogni elemento assume una funzione: la tipica calandra anteriore, per esempio, non è soltanto una caratteristica distintiva del marchio BMW, ma unisce in sé soluzioni aerodinamiche, per il raffreddamento e la sicurezza.

### **Visione e ispirazione**

“La BMW M1 Homage manifesta chiaramente la creatività ed il potenziale del team di design della BMW. Un progetto come questo rappresenta una preziosa fonte di ispirazione per il nostro lavoro quotidiano”, conferma Adrian van Hooydonk, Direttore di design della BMW Automobiles. La BMW M1 Homage ha un grande significato per il team di design del BMW Group, in quanto la sua genesi incarna sia una tradizione vivente sia un futuro innovativo. Questo veicolo è progettato come fonte di ispirazione; vuole sfidarci a rimettere in questione e a ripensare ciò che vediamo intorno a noi. La BMW M1 Homage offre tributo eloquente alla BMW Turbo e alla BMW M1, che per quanto riguarda il loro progetto erano all'avanguardia. Originariamente intesi come semplici studi di design o piccole serie, la loro influenza – dopo trent'anni – resta ancora oggi molto palpabile.

## 7. Duelli combattuti e vincitori sorridenti

La Serie Procar BMW entusiasmò gli appassionati delle competizioni automobilistiche in tutta Europa in non meno di 19 occasioni. Niki Lauda se ne aggiudicò gli onori nella stagione di debutto (1979), mentre Nelson Piquet trionfò nel 1980: Piquet come Lauda, avrebbe poi vinto tre titoli mondiali di F.1 – di cui uno con la BMW Turbopower.

Riassunto dei risultati della Serie Procar BMW M1:

Classifica generale 1979 (Top Ten)

Posizione	Pilota	Nazionalità	Zolder	Montecarlo	Dijon	Silverstone	Hockenheim	Zeltweg	Zandvoort	Monza	Totale
1	Niki Lauda	AT	20	3	20	20				15	78
2	Hans-Joachim Stuck	DE		4	10	15	4	20	20	20	73
3	Clay Regazzoni	CH	12	15	8		8	10	8		61
4	Markus Höttinger	AT		6		12		15		12	45
5	Toine Hezemans	NL	15	10	2		2	1	6	8	44
6	Nelson Piquet	BR			20	15					35
	Jacques Laffite	FR						20	15		35
8	Didier Pironi	FR			12		10	12			34
9	Helmut Kelleners	DE	10	1		4	6		2	10	33
10	Alan Jones	AU			15	8			3		26

Classifica generale 1980 (Top Ten)

Posizione	Pilota	Nazionalità	Donington	Avus	Montecarlo	Norisring	Brands Hatch	Hockenheim	Zeltweg	Zandvoort	Imola	Totale
1	Nelson Piquet	BR	8		12			10	20	20	20	90
2	Alan Jones	AU	12	4	10	8	15		3	10	15	77
3	Hans-Joachim Stuck	DE			20	20	4	12	15			71
4	Jan Lammers	NL	20	15		15	1	8	4	6		69
5	Carlos Reutemann	AR	6	8	6		20		12	8	4	64
6	Manfred Schurti	LI	20	3	10			15				48
7	Hans Heyer	DE	15			2	8	4			12	41
8	Marc Surer	CH				12		10	15			37
9	Jacques Laffite	FR		10		4	10	1		12		37
10	Didier Pironi	FR			2		12	20				34

## 8. Piloti illustri al volante

Quando la BMW M1 Procar farà il suo ritorno al Gran Premio di Germania, molte delle star della serie originale del 1979 e del 1980 prenderanno parte alla manifestazione. Jacques Laffite tornerà al volante, come faranno anche Marc Surer, Christian Danner ed il Principe Leopoldo di Baviera.

Seguono alcune informazioni sui dieci piloti che partiranno a Hockenheim:

### **Jochen Neerpasch (DE)**

Neerpasch nacque nel 1946 da padre concessionario d'auto; quindi venne ben presto in contatto con il settore. Completò periodi di apprendistato tecnico e commerciale prima di qualificarsi come capo tecnico di veicoli a motore. Negli anni Sessanta, Neerpasch partecipò a diverse gare; il suo momento migliore arrivò con la vittoria nelle 24 Ore di Daytona nel 1968. Durante gli anni Settanta, Neerpasch fu manager presso la Ford, prima di essere nominato Amministratore Unico dell'appena costituita BMW Motorsport GmbH dalla BMW nel 1972, dove diede l'avvio sia al progetto M1 sia alla Serie Procar nel 1979 prima di lasciare l'azienda.

Negli anni Ottanta, Neerpasch fu responsabile di varie serie di corse, compreso il Campionato Mondiale Endurance. Dal 1987 al 1992, Neerpasch fu responsabile delle gare per la Mercedes e Amministratore unico della P.P. Sauber AG. Dal 1995 in poi, ha lavorato per l'ADAC e ha gestito la STW Motorsport Series.

### **Marc Surer (CH)**

Marc Surer vanta una lunga carriera agonistica come campione svizzero di kart nel 1972/73. Nel 1976 arrivò secondo nel Campionato tedesco di Formula 3 al volante di una March BMW. Un anno più tardi, gareggiando con una BMW 320 per il leggendario BMW Junior Team, Surer si batté a fondo nel Campionato tedesco.

Nel 1978, in pista per il BMW Junior Team, si piazzò secondo nel Campionato europeo di Formula 2 al volante di una March BMW. L'anno seguente vinse il titolo con lo stesso team. Tra il 1984 ed il 1986, Surer partecipò alle gare di Formula Uno con le monoposto motorizzate BMW

turbo di Arrow e di Brabham. Nel 1985 vinse le 24 Ore di Spa-Francorchamps, insieme ai co-piloti Gerhard Berger e Roberto Ravaglia, al volante di una BMW 635CSi. Oggi Surer lavora come commentatore TV per la TV Premiere tedesca.

### **Il Principe Leopoldo di Baviera (DE)**

Il Principe Leopoldo di Baviera iniziò la sua carriera nelle competizioni automobilistiche nel 1963, partecipando a diverse manifestazioni che spaziavano dalle corse in salita al volante di una Mini Cooper a gare di Formula Super V. Dal 1976 si specializzò nelle auto turismo, gareggiando per la Porsche in campionati tedeschi ed internazionali.

Nel 1981 e nel 1983, fece il co-pilota di una BMW M1 nelle 24 Ore di Le Mans e partecipò al Campionato turismo tedesco al volante di una BMW M3, passando successivamente ad una BMW 320i per la Super Touring Car Cup. Nel 1993 e nel 1994 guidò una BMW 1800 TISA in gare per auto storiche. Il Principe Leopoldo di Baviera è Ambasciatore del marchio per la BMW.

### **Christian Klien (AT)**

Christian Klien (nato il 7 febbraio 1983 a Hohenems in Austria) passò alla Formula BMW nel 1999 dopo una carriera nel kart. “E’ lì che ho imparato i fondamenti delle gare di formula – ricorda – e quindi entrare a far parte del BMW Sauber F1 Team rappresenta per me una specie di ritorno a casa. Sono molto contento di far parte del team nel 2008 e di continuare ad essere impegnato in Formula Uno”.

Klien vinse la Formula Renault tedesca nel 2002 e arrivò secondo nella Formula 3 Euro Series nel 2003. Nel 2004, entrò in Formula Uno con il Jaguar Racing team. Negli anni 2005 e 2006 corse in Formula Uno per la Red Bull Racing. Nel 2007 divenne pilota collaudatore per la Honda. I suoi migliori risultati finora in Formula Uno sono stati una quarta posizione in griglia ed un quinto posto al traguardo.

### **Jörg Müller (DE)**

Jörg Müller rimane uno dei piloti di più lungo corso della BMW Motorsport ed è particolarmente rispettato per il suo eccellente lavoro di sviluppo. Per esempio, fu nominato pilota collaudatore per la Formula Uno nel 1998/99 in preparazione del ritorno in Formula Uno della BMW.

All'inizio della sua carriera, Müller vinse il Campionato europeo Formula Ford, l'Opel Lotus Challenge, il Campionato tedesco di Formula 3 ed il Campionato europeo di Formula 3000. I suoi maggiori successi per la BMW arrivarono con la BMW M3 GTR, con la quale vinse l'ALMS 2001 e conquistò la vittoria assoluta nelle 24 Ore del Nürburgring nel 2004. Si è sempre battuto per il titolo nei Campionati turismo europei e mondiali – mancando il traguardo per margini ridottissimi. Attualmente Müller gareggia nel FIA WTCC per il BMW Team Germany-Schnitzer Motorsport al volante di una BMW 320si WTCC.

### **Christian Danner (DE)**

Christian Danner gareggiò nel Campionato di Formula 2 dal 1982 al 1984, dimostrandosi molto capace anche con le auto turismo. Nel 1985 fu campione europeo di Formula 3000. Partecipò a 36 Gran Premi di Formula Uno tra il 1985 ed il 1989, conquistando quattro punti. Danner ottenne la vittoria nella sua classe nelle 24 Ore di Spa-Francorchamps e di Anderstorp al volante di una Linder BMW 325i. Nel 1992 conquistò la vittoria assoluta alla 24 Ore di Spa-Francorchamps; vinse anche la 24 Ore disputata sul "Nordschleife" del Nürburgring. Attualmente Danner è attivo come commentatore di Formula Uno per la rete televisiva tedesca RTL. Nel 1999 ricevette un premio per la "migliore trasmissione televisiva sportiva in diretta" sulla TV tedesca.

### **Dieter Quester (AT)**

Pochissimi piloti possono vantare una carriera automobilistica lunga come quella di Dieter Quester; ve ne sono ancora meno che hanno ottenuto tanti successi con un solo marchio. Nel 1968 stabilì tre record mondiali con un motoscafo dotato di propulsore BMW. Nel corso dei 40 anni successivi, Quester ottenne diverse vittorie con le auto BMW. Fu campione europeo turismo in quattro occasioni diverse e vinse anche

corse in salita ed in Formula 2. Nel 1979, oltre alle vittorie nelle 24 Ore di Spa-Francorchamps (1973, 1986 e 1988), il pilota austriaco finì 12° nella Serie Procar BMW M1. Quester continua a mietere successi nelle gare di 24 Ore con la BMW. Nel 2006/07 ha vinto tre di queste gare nel giro di 12 mesi.

### **Harald Grohs (DE)**

La carriera sportiva di Harald Grohs iniziò nel 1973 e attirò subito grande attenzione con quattro vittorie in dieci gare del Circuit Cup tedesco. Partecipò a due corse con una BMW 3.0 CSL del Faltz team, vincendole entrambe. Jochen Neerpasch, allora capo della BMW Motorsport, concesse a Grohs due partenze nella serie nordamericana IMSA, dopo di che lo mise sotto contratto per il 1975. Grohs ebbe successo nel Campionato tedesco e nel 1981, gareggiando con la Porsche; mancò per un solo punto il titolo nel Campionato Mondiale Endurance. Vinse il Trofeo tedesco nel 1983 con una BMW M1. Nel 1987, Grohs ottenne la prima vittoria per la BMW M3 nel Campionato turismo tedesco. Qualche anno fa costituì un team tutto suo – Grohs Motorsport.

### **Helmut Kelleners (DE)**

Helmut Kelleners iniziò a correre nel 1963; due anni più tardi gareggiava con una BMW per la prima volta, vincendo poi la Due Ore di Zandvoort al volante di una BMW 1800 Ti. Nel 1968 si piazzò al secondo posto nel Campionato europeo turismo e l'anno successivo ottenne cinque vittorie assolute nel Campionato mondiale costruttori con una Ford GT 40. Nel 1970, Kelleners, insieme al co-pilota Gunter Hubert, vinse la 24 Ore di Spa-Francorchamps con una BMW 2800 CS; nel 1979/80 partecipò alla Serie Procar, piazzandosi al 9° e al 14° posto. Nel 1980, con Siggi Müller jr., divenne campione europeo turismo al volante di una BMW 320, exploit ripetuto nelle stagioni 1981/82 con il co-pilota Umberto Grano al volante di una BMW 635 CSi e 528i 2.0.

### **Sepp Manhalter (AT)**

La carriera agonistica di Sepp Manhalter si è svolta interamente con il marchio BMW. Manhalter, al volante di una BMW 2002, divenne campione austriaco turismo nel 1973. Nel 1976 e nel 1977, guidò una

BMW 3.0 CSL al primo posto nel Campionato austriaco di corse in circuito; più tardi, nel 1979, partecipò alla serie BMW M1 Procar. A metà degli anni Ottanta, vinse in alcune occasioni in Austria con una BMW 635 CSi. Nel 1987 coronò la sua carriera con la vittoria nel campionato austriaco al volante di una BMW M1. Manhalter ha anche gestito una concessionaria BMW.

Per ulteriori informazioni contattare:

Patrizia Venturini  
Public Relations BMW Group Italia  
Tel.: 02-51610164, Fax: 02-51610416  
e-mail: patrizia.venturini@bmw.it

Manfred Grunert, Corporate Communications, Spokesperson Heritage  
and BMW ConnectedDrive  
Tel.: 089-382-27797, Fax: 089-382-23927

Benjamin Titz, Corporate Affairs, BMW Sports Kommunikations  
Telephone: 089-382-22998, Fax: 089-382-23927

Media Website: [www.press.bmwgroup.com](http://www.press.bmwgroup.com)  
e-mail: presse@bmw.de