

BMW Motorrad Motorsport: Ritorno alle competizioni



1. Ritorno alle competizioni: Ingresso nel Campionato Mondiale Endurance con la boxer sportiva BMW nel 2007.	2
2. Il fascino delle corse Endurance: il Boxer sportivo basato sulla BMW R 1200 S.	4
3. Caratteristiche tecniche.	6
4. Schede dei piloti.	7
5. BMW Motorrad – tradizione nelle competizioni lunga 84 anni.	9

1. Ritorno alle competizioni: Ingresso nel Campionato Mondiale Endurance con la boxer sportiva BMW nel 2007



Negli ultimi 84 anni, le corse motocistiche e il successo nelle competizioni sono stati inseparabilmente legati alle motociclette BMW, le quali, sin dall'inizio, hanno avuto un ruolo fondamentale nel rendere famoso il marchio dell'elica nel mondo, contribuendo in maniera decisiva all'eccezionale reputazione delle BMW prodotte in serie.

Il 21 aprile 2007, tre anni dopo la fine della BoxerCup, un factory team di BMW Motorrad ritorna alle corse in solitario con una moto "boxer" sportiva con motore *flat twin* (bicilindrico boxer). Alla leggendaria 24 Ore di Le Mans, una boxer sportiva appositamente preparata porterà avanti la tradizione nelle competizioni del marchio BMW. Lo scopo di questa partecipazione non è solo quello di soddisfare l'entusiasmo degli appassionati di corse, ma anche di dimostrare la qualità sportiva del marchio e la tecnologia implementata nel boxer BMW.

Nel 2007 il Team BMW Motorrad Motorsport parteciperà in totale a quattro gare europee di 24 ore. Tre di queste – quelle che si corrono a Le Mans, Oschersleben e Magny Cours – fanno parte del "Campionato del Mondo Endurance QMMF 2007". A queste gare, la boxer sportiva costruita sulla base tecnica della BMW R 1200 S, parteciperà nella categoria "Open Class" per via del regolamento FIM attualmente in vigore.

21/22 aprile, Circuito Bugatti di Le Mans, Le Mans, Francia

La gara con cui si apre il Campionato del Mondo Endurance QMMF 2007 si correrà sul circuito Bugatti di Le Mans, in Francia. Le leggendarie gare di 24 ore che si svolgono su questa pista l'hanno resa una delle più famose del mondo.

Nel 2007, la "24 heures moto" celebrerà il suo 30° anniversario, perciò si prevede che sulla pista, lunga 4,3 chilometri, arriveranno moltissimi spettatori sono attesi circa 100.000 persone.

Questo evento storico ha per molti versi il carattere di una festa infatti ospiterà una serie di concerti dal vivo. Il "via" sarà dato alle 15,00 di Sabato 21 Aprile.

7/8 luglio, Circuito di Catalunya, Barcellona, Spagna

"24 hores frigo del motociclismo 2007" – è questo il titolo ufficiale della gara di 24 ore che si corre sul circuito di Catalunya, inaugurato nel 1991. Il circuito si trova a Montmeló, a nord di Barcellona ed è lungo 4,6 chilometri.

11/12 agosto, Motorsport Arena, Oschersleben, Germania

Per molti appassionati di corse, questa gara sarà il clou della “10° German Speedweek”. La pista, lunga 3,7 chilometri, nei pressi di Magdeburg promette un’atmosfera caldissima anche grazie al pubblico spagnolo che tradizionalmente è legato al mondo dei motori.

15/16 settembre, Circuit de Nevers Magny-Cours, Francia

Basta il nome “Bol d’Or” per mandare in estasi i fan delle corse di endurance. Anche quest’anno, la gara conclusiva del campionato endurance attirerà 100.000 spettatori sul circuito di 4,4 chilometri situato a sud di Nevers.

2. Il fascino delle corse Endurance: il Boxer sportivo basato sulla BMW R 1200 S



La base tecnica della moto endurance è la “boxer” sportiva BMW R 1200 S, lanciata nel maggio 2006. Nonostante le numerose modifiche apportate per renderla adatta alle corse endurance, la moto rimane fedele alla sua origine: il concetto del telaio con sospensioni Telelever e Paralever EVO BMW Motorrad, la collaudata trasmissione a giunto cardanico e le linee caratteristiche BMW Motorrad fanno capire a colpo d’occhio che questa è una moto ‘Made in Germany’.

La caratteristica più sorprendente rimane il motore “boxer” – che è diventato oggi una rarità nelle corse motociclistiche. Nonostante le limitazioni alla potenza massima insite nel concetto e gli svantaggi aerodinamici dovuti alla disposizione dei cilindri, BMW Motorrad ha deliberatamente deciso di usare questo tipo di motore prenso di tradizione per la sua moto endurance da corsa.

Tuttavia, per ottenere velocità di rotazione superiori necessarie per un utilizzo nelle competizioni, **la testa dei cilindri è stata ridisegnata. Un nuovo sistema di distribuzione aziona le valvole maggiorate di aspirazione e scarico.** Tra gli altri cambiamenti apportati, sono stati modificati i condotti di aspirazione e scarico, nuovi pistoni forgiati e bilancieri adattati. Un nuovo sistema di scarico contribuisce a fornire un’ottima curva di coppia. Il sistema di gestione del motore è, come sempre, il BMS-K BMW Motorrad, anche se con caratteristiche riviste per scopi competitivi.

Grazie a queste modifiche, **la potenza sviluppata dal motore è stata aumentata a oltre 96 kW (130 CV).** Il regime massimo è intorno ai 9.500 giri/min.

Il pilota può visualizzare tutte le informazioni importanti sul nuovo cruscotto da gara programmabile. Questo pannello strumenti può essere collegato a un contagiri, per esempio, e, se richiesto, lampeggia quando è necessario cambiare marcia.

Il cambio è servoassistito, la funzione di limitazione della velocità per la corsia dei box e un sensore di collisione.

Per ridurre il più possibile il tempo trascorso ai box, sulla ruota anteriore è stato montato il sistema "quick-change", tipico delle corse di endurance. A questo scopo, la distanza tra i tubi della forcella interna ed esterna è stata allargata. **Le nuove ruote sono forgiate**, per abbassare il peso complessivo, e possano essere cambiate velocemente grazie alla combinazione del forcellone monobraccio e del dado centrale sulla ruota, di derivazione Formula 1.

Per quanto riguarda il telaio, la moto è dotata di sospensioni sportive Öhlins adatte alle necessità delle competizioni, nuovo stabilizzatore in alluminio, forcella in alluminio e ammortizzatore di sterzo regolabile.

L'impianto frenante anteriore è dotato di un nuovo doppio freno a disco con pinze fisse a quattro pistoncini ad attacco radiale.

Tutte le finiture sono state ottimizzate per le esigenze di aerodinamicità ed ergonomia nell'utilizzo Supersports e realizzate interamente in plastica rinforzata con fibra di carbonio. **Il telaietto posteriore in lega leggera del modello di serie è stato sostituito da uno più leggero autorportante in carbonio.** Durante le gare diurne, viene montata una nuova sezione di finitura anteriore realizzata in plastica rinforzata con fibra di carbonio. Per vedere e essere visti di notte, viene montata una seconda sezione anteriore dotata di un faro alogeno e un faro allo xeno, nonché una nuova luce posteriore a LED. La pedana poggiapiedi in alluminio con proteggi tallone in carbonio, la leva cambio ha funzionamento rovesciato tipico dell'utilizzo competitivo. La protezione delle teste è affidata a delle coperture dei cilindri in carbonio con cuscinetti intercambiabili.

Per un utilizzo nelle competizioni Endurance è necessario un serbatoio del carburante più capiente, la capacità è arrivata a 23 litri ed è provvisto di una valvola per il riempimento veloce.

Nonostante i 6 litri in più, **la moto da corsa pesa 23 kg meno della moto prodotta in serie.**

Durante le sessioni di allenamento e i giri di prova la motocicletta è apparsa solo in colore nero, ma a Le Mans sarà presentata con i caratteristici colori da corsa di BMW.

3. Caratteristiche tecniche



**boxer sportiva per gare endurance basata sulla
BMW R 1200 S**

Motore

Cilindrata	cc	1170
Alesaggio x corsa	Mm	101/73
Potenza sviluppata	kW/CV	> 96/ /130
Regime massimo	giri/min.	circa 9.500
Tipo		bicilindrico boxer
n. di cilindri		2
Rapporto di compressione		12.5:1
Valvole per cilindro		4
Ø aspirazione/scarico	mm	39/33
Diametro valvola a farfalla	mm	52
Carburazione		BMS-K

Impianto elettrico

Fari	W	1 x H, 1 x Xeno
Motorino di avviamento	kW	1,1

Trasmissione / cambio

Frizione		Monodisco a secco, Ø 180 mm
Cambio		a sei velocità con ingranaggi sempre in presa
Rapporto primaria		1,824
Rapporti cambio	I	2,277
	II	1,583
	III	1,259
	IV	1,033
	V	0,903
	VI	0,805
Trazione ruota posteriore		Shaft drive
Rapporto di trasmissione		2,75

Telaio

Tipo di telaietto		Telaietto principale e anteriore realizzato con tubazione in acciaio, sezione posteriore omessa, motore parzialmente autoportante
Sospensione ruota anteriore		BMW Telelever con sospensione Öhlins
Sospensione ruota posteriore		BMW Paralever con sospensione Öhlins
Compressione molla, anteriore/posteriore	mm	110/120
Avancorsa	mm	87
Interasse	mm	1.487
Angolo canotto di sterzo	°	66
Freni	anteriore	Doppio freno a disco Ø 305 mm, pinze fisse a 4 pistoncini, bullonatura radiale
	posteriore	Freno a disco singolo Ø 265 mm
Ruote	anteriore	Ruote forgiate
	posteriore	3,50 x 17
Pneumatici	anteriore	6,00 x 17
	posteriore	120/70 ZR 17
		190/55 ZR 17

Dimensioni e pesi

Peso in ordine di marcia con serbatoio pieno	kg	195
Capacità serbatoio	l	23



4. Schede dei piloti

Stéphane Mertens, Belgio

Data di nascita: 14.05.1959
Luogo di nascita: Parigi / Francia

Risultati in gara: 1983 – Vice campione europeo 250 GP
dal 1981 al 1984 – Campione motociclistico belga
1989 – Vice campione del mondo Superbike
1990 – 1° posto alle 24 Ore di Le Mans
dal 1995 al 2003 – 1° posto Campionato del
mondo Endurance
2001 – Campione BMW Motorrad BoxerCup 2001
2002 – Campione BMW Motorrad BoxerCup 2002

Stéphane Mertens è rimasto ferito durante una sessione di prove su una pista di collaudo della BMW nel sud della Francia. Non appena sarà guarito, il che si spera avvenga presto, ha in programma di gareggiare per BMW Motorrad Motorsport nel corso della stagione.

Come sostituto a breve termine per Le Mans, il team ha reclutato il pilota americano Nathan Kern.

Nate Kern, USA

Risultati in gara: 2002 – 3° posto Campionato CCS Atlantico centrale
2003 – 2° posto WERA Lightweight Twins
2004 – BMW Motorrad BoxerCup 2004
2005 – Campione CCS atlantico centrale e regione del sudest
2006 – Campione CCS atlantico centrale e regione del sudest, 1° posto Sun Trust Moto-ST “8 ore di Daytona”

Thomas Hinterreiter, Austria

Data di nascita:	23.06.1967
Luogo di nascita:	Bludenz / Austria
Risultati in gara:	1991 – Campione Austrian Cagiva Cup 1992 – Campione Austrian Cagiva Cup 1994 – Campione Austrian Honda Cup dal 1995 al 1997 – Campione europeo Supersport dal 1998 al 2000 – Campione austriaco Supersport 2001 – 3º posto Coppa del Mondo Endurance 2002 – 2º posto BMW Motorrad BoxerCup 2002 2003 – 4º posto BMW Motorrad BoxerCup 2003 2004 – 4º posto Campionato mondiale Endurance, Campione BMW Motorrad Boxer Cup 2004 2005 – 3º posto Campionato mondiale Endurance 2006 – 2º posto Campionato mondiale Endurance

Rico Penzkofer, Germania

Data di nascita:	08.07.1975
Luogo di nascita:	Böhlen / Germania
Risultati in gara:	1997 – Campione Yamaha Aral Cup 2001 – 3º posto IDM Supersport, 3º posto 24h Oschersleben Class Stocksport 2003 – 1º posto 24h Oschersleben Class Stocksport 2005 – 3º posto 24h Oschersleben Class Proto-B 2006 – 1º posto 24h Oschersleben Class Proto-B

Markus Barth, Germania

Data di nascita:	20.04.1972
Luogo di nascita:	Gerstetten / Germania
Risultati in gara:	1999 – Campione tedesco Supersport 600 2001 – Winner, Grand Prix of Macao 2002 – 4º posto BMW Motorrad BoxerCup 2002 2003 – 5º posto BMW Motorrad BoxerCup 2003 2004 – 3º posto BMW Motorrad BoxerCup 2004

5. BMW Motorrad – tradizione nelle competizioni lunga 84 anni



Da 84 anni, le motociclette "boxer" con il simbolo dell'elica della BMW scrivono la storia delle competizioni. Perfino la primissima motocicletta BMW, la R 32, completò la "Corsa attraverso le montagne bavaresi" nel 1923, l'anno in cui fu prodotta – una delle dimostrazioni di affidabilità su strade pubbliche tipiche del tempo. Portata dall'ingegnere che l'aveva disegnata, Max Friz, la moto dimostrò immediatamente la sua superiore affidabilità.

In seguito, le imprese sportive sono state innumerevoli. Particolarmente memorabile fu la corsa vinta da Georg ("Schorsch") Meier sull'Isola di Man nel 1923 durante la quale sconfisse con una BMW a compressore la fino ad allora imbattibile Nortons. Successivamente, ci furono i record di velocità stabiliti da Ernst Henne nel 1929 (216,75 km/h) e nel 1937 (279,5 km/h) – quest'ultimo detenuto per quasi 14 anni.

In seguito, le motociclette con sidecar per le corse in solitario con "motori RS" – a 2 cilindri orizzontali contrapposti in versioni da corsa – conquistarono innumerevoli vittorie nazionali e internazionali. Il vice-campionato del mondo di Walter Zeller nel 1956 fu l'ultimo successo del factory team BMW Motorrad ufficiale nelle corse in solitario. La tecnologia dietro l'RS 500 ha continuato a essere utilizzata da team privati per diversi anni. BMW Motorrad, per molti anni, fu ancora considerata imbattibile nei Campionati Mondiali di Sidecar. Fino al 1974 BMW vinse il campionato mondiale marche per 20 volte.

Nel 1976, l'allora importatore di motociclette BMW negli Stati Uniti – Butler & Smith – destò enorme scalpore a Daytona: sotto la direzione del dott. Peter Adams Butler & Smith aveva preparato alcune motociclette per la corsa nel campionato AMA (*American Motorcyclist Association*), iscrisse tre moto derivate dalla BMW R 90 S. La corsa fu vinta da Steve McLaughlin al fotofinish davanti al suo compagno di squadra Reg Pridmore: una doppia vittoria per BMW in quella che allora fu la prima gara di superbike del mondo.

Sempre nel 1976, Helmut Dähne e Hans-Otto Butenuth attirarono fan con le loro performance nel Tourist Trophy sull'Isola di Man.

Sulle loro BMW 900, questi due piloti privati con il supporto di BMW non solo raggiunsero la velocità più elevata, ma ottennero anche il miglior tempo su questo difficile circuito stradale che faceva parte della "Produzione TT".

Nel 1999, è nata la BMW Motorrad BoxerCup. Per due anni, le gare si sono svolte in Belgio e Francia come eventi puramente nazionali. In considerazione della straordinaria popolarità delle corse, la serie fu trasformata in "Trofeo" con status internazionale e la partecipazione di altri Paesi europei.

Nel 2001, BMW Motorrad si è assunta la direzione centrale di organizzazione di tutte le gare con il supporto del Gruppo BMW. Incluse nel programma delle gare di campionato del mondo per le MotoGP e nei Campionati interanzionali di Endurance e Superbike, le corse sono state accolte positivamente in tutta Europa. Nel 2003, la serie ha attraversato l'Atlantico: la BMW Motorrad BoxerCup si è corsa in America per la prima volta. Il suono del motore *flat twin* e gli eccitanti faccia a faccia tra motociclisti internazionali di prim'ordine hanno continuato ad attirare spettatori anche nel 2004.

Nel 2005, i piloti si sono schierati per il Trofeo BMW Motorrad con una moto BMW completamente nuova: la K 1200 R. La BoxerCup è diventata la PowerCup. Con un'enorme potenza sviluppata, il motore a quattro cilindri ad elevato regime di rotazione e un aspetto caratteristico, la moto nuda di serie più potente del mondo ha offerto un ottimo rendimento dinamico e molti brividi.

Nella stagione 2007, un factory team BMW Motorrad ritorna alle competizioni su strada con una boxer sportiva. Il Team BMW Motorrad Motorsport affronta quest'anno una competizione internazionale.



Contatti stampa.

BMW Motorrad Italia

Danilo Coglianese
Coordinatore Comunicazione e PR BMW Motorrad
Tel. 02.51610780
E-mail: danilo.coglianese@bmw.it

Gruppo BMW

Corporate Affairs
Communication Motorcycle and Motorcycle Racing
Liane Drews

D-80788 München
Tel: +49 (0)89-3 82-6 09 64
Fax: +49 (0)89-3 82-2 85 67
E-mail: liane.drews@bmw.de

Corporate Affairs
Communication Motorcycle
Jürgen Stoffregen

D-80788 München
Tel: +49 (0)89-3 82-4 91 12
Fax: +49 (0)89-3 82-2 85 67
E-mail: juergen.stoffregen@bmw.de

Testi e foto possono essere scaricati nel PressClub del BMW Group.
<http://www.press.bmwgroup.com/>

Team BMW Motorrad Motorsport race reporting:

Speedbrain race management GmbH
Hubert Stanka
Treuchtlinger Str. 33
D-91781 Weißenburg

Tel: +49 (0)9141- 9 74 98-72
Fax: +49 (0)9141- 9 74 98-73
E-mail: hubert.stanka@speedbrain.de