



Comunicato stampa  
10 giugno 2020

### **Jochen Neerpasch sul BMW Junior Team: "Imparare insieme per migliorare insieme".**

Con la prospettiva che la Nürburgring Endurance Series (NLS) inizi la sua stagione alla fine di giugno, i preparativi per la prima uscita in gara del BMW Junior Team stanno riprendendo velocità. Se la situazione lo consentirà, i Juniors faranno i loro primi giri di gara sul Nordschleife il 27 giugno. Un osservatore appassionato sarà Jochen Neerpasch.

Monaco. Con la prospettiva che la Nürburgring Endurance Series (NLS) inizi la sua stagione alla fine di giugno, i preparativi per la prima uscita in gara del BMW Junior Team stanno riprendendo velocità. Se la situazione lo consentirà, i Juniors faranno i loro primi giri di gara sul Nordschleife il 27 giugno. Un osservatore appassionato sarà Jochen Neerpasch. Il primo Managing Director di BMW Motorsport GmbH e del BMW Junior Team sta supportando l'attuale gruppo di Juniors - Dan Harper (GBR), Max Hesse (GER) e Neil Verhagen (USA) - come mentore. In un'intervista, confronta la loro situazione attuale con le condizioni del primo leggendario BMW Junior Team nel 1977.

#### **Video clip su Jochen Neerpasch e il BMW Junior Team:**

Jochen Neerpasch sugli inizi del programma di sviluppo BMW per i giovani:

[https://b.mw/junior\\_team\\_YT](https://b.mw/junior_team_YT)

Jochen Neerpasch sulla Fondazione della BMW Motorsport GmbH:

[https://b.mw/History\\_of\\_M](https://b.mw/History_of_M).

Il BMW Junior Team sul lavoro con Jochen Neerpasch:

[https://b.mw/Jochen\\_Neerpasch](https://b.mw/Jochen_Neerpasch).

#### **Signor Neerpasch, lei ha plasmato la storia della BMW Motorsport per molti anni dal 1972. Ora ha dato nuova vita all'idea del BMW Junior Team. Come è successo?**

Jochen Neerpasch: “Sono stato contattato da BMW Motorsport e mi hanno chiesto di aiutarli a sviluppare una nuova priorità per lo sviluppo dei giovani. Ho quindi suggerito di tornare a sostenere un BMW Junior Team. Dopotutto, negli ultimi decenni la BMW è riuscita a far emergere giovani di grande talento e successo, ma sempre individualmente.”

#### **Perché lo spirito di squadra svolge un ruolo così importante per lei?**

Neerpasch: “Come squadra, vedi di più, fai più esperienze, chiacchieri con gli



altri e ci si aiuta a vicenda. Ciò era evidente per tutti con il primo BMW Junior Team nel 1977, e ora gioca un ruolo ancora più importante, poiché i Juniors condivideranno un'auto nelle gare endurance sul Nürburgring-Nordschleife. Devono imparare insieme, per migliorare insieme. In questo modo, si svilupperanno molto più velocemente rispetto a sé ognuno lavorasse da solo.

### **Perché ha puntato su Dan Harper, Max Hesse e Neil Verhagen?**

Neerpasch: “Abbiamo cercato piloti che sono migliorati continuamente nelle rispettive classi. Dovevano essere stati nel miglior terzo in ciascuna categoria in cui hanno corso. Inoltre, per noi era importante riunire un team di piloti internazionali con personalità e background culturali diversi. Dovrebbero completarsi a vicenda e imparare gli uni dagli altri.”

### **Per fare un confronto, come è stato selezionato il BMW Junior Team originale nel 1977?**

Neerpasch: “Era sostanzialmente lo stesso sistema. Eddie Cheever, Marc Surer e Manfred Winkelhock erano tra i giovani piloti più promettenti nelle varie categorie a quel tempo - e anche loro erano una squadra internazionale con personaggi diversi. Nel loro caso, puoi vedere quanto hanno lavorato bene come squadra e quanto più velocemente si sono sviluppati di conseguenza. Sulla base di questa esperienza, abbiamo adottato un approccio molto simile nel mettere insieme il BMW Junior Team di oggi.”

### **All'epoca, Cheever, Surer e Winkelhock erano famosi per il loro stile di guida aggressivo. Tuttavia, non ha provato a fermarli. Perché?**

Neerpasch: “Perché quella era la filosofia. Dovevano guidare liberamente. Allora, abbiamo persino permesso loro di affrontare i nostri piloti esperti nel German Motor Racing Championship: prima di tutto, imparando da loro, poi sfidandoli. Il nostro approccio non era quello di vincere il titolo con il BMW Junior Team, ma di sviluppare i giovani talenti. È così che gestiremo le cose anche con l'attuale BMW Junior Team.”

### **È ancora in contatto con Eddie Cheever e Marc Surer?**

Neerpasch: “Sì, assolutamente. Più che appena in contatto: sono sicuro al più presto torneremo a incontrarci regolarmente. Sono entrambi incuriositi dall'incontrare i loro successori e vederli in pista.”

### **Come le è venuta l'idea di supportare in particolare i giovani piloti?**

Neerpasch: “Quando partecipavo alle gare io stesso negli anni '60, il motorsport non era considerato uno sport. Come tale, un pilota non era visto



come un atleta, ma solo come un pilota. L'auto fa tutto il lavoro. Di conseguenza, i piloti dell'epoca non erano ben preparati fisicamente per gli sforzi. Mi sono concentrato su questo punto come capo delle corse, dopo la mia carriera attiva. Volevo porre l'accento sulla combinazione di uomo e macchina e supportare i piloti da corsa nella loro preparazione. All'epoca, ero già convinto che l'auto migliore non valesse nulla, se il pilota non è in grado di sfruttare appieno il suo potenziale. BMW è stato il primo produttore a preparare professionalmente i piloti per le gare.”

### **Come sono cambiate le corse automobilistiche negli ultimi decenni, dal punto di vista del pilota?**

Neerpasch: “Le richieste poste ad un pilota da corsa oggi sono completamente diverse dai miei tempi. All'epoca, guidare un'auto da corsa era più un'avventura, perché non c'erano quasi aiuti tecnici. Il pilota era da solo in macchina ed era in grado di fornire all'ingegnere un feedback sul comportamento dell'auto solo una volta tornato ai box. Al giorno d'oggi, parte della tecnologia è più avanzata del pilota e gli dice persino come reagire in determinate situazioni. Ciò significa che per i piloti di oggi sono richieste altre abilità. I sensori che deve usare, al fine di ottenere il meglio da sé stesso e dalla sua auto, sono qualcosa di completamente diverso. Ovviamente hai bisogno di metodi di allenamento speciali per prepararti a questo, come ad esempio il concetto di allenamento mentale e fitness di Formula Medicine.”

### **All'epoca del primo BMW Junior Team, era a capo della BMW Motorsport GmbH. Cosa ricorda di quel momento?**

Neerpasch: “Già alla fine del 1960, Ford mi chiamò e mi chiese di entrare nella loro direzione come capo delle corse. Dato che ero all'apice della mia carriera come pilota da corsa a quel tempo, quella fu una delle decisioni più difficili che io abbia mai preso. Tuttavia, decisi di accettare la loro offerta e non mi sono mai pentito di averlo fatto. Ho costruito da solo un reparto corse specifico lì, e quando abbiamo iniziato a battere i coupé BMW di quel tempo con la nostra Ford Capri, il direttore delle vendite BMW mi ha chiesto di venire a Monaco all'inizio del 1972. Ho firmato il mio contratto pochi mesi dopo. La BMW voleva riorganizzare il proprio impegno nel motorsport. Sulla base della mia esperienza in Ford, ho richiesto sin dall'inizio un'organizzazione flessibile. Doveva esistere un dipartimento separato per il motorsport, che costruisse le auto da corsa e poi, sulla base di queste auto, sviluppasse auto sportive ad alte prestazioni per la strada, con le quali sarebbe stato possibile fare soldi.



Debuttammo nel maggio del 1972, sviluppando per prima la BMW 3.0 CSL, che è diventata l'automobile da turismo di maggior successo negli anni successivi. In generale, la BMW Motorsport GmbH si è sviluppata molto rapidamente. È stato il momento migliore della mia carriera.”

### **Come guarda ora al progetto che ha iniziato allora?**

Neerpasch: “Sono molto orgoglioso di vedere cosa è diventata BMW M GmbH. Costruiscono auto fantastiche, perfette sia per la pista che per la strada.”

### **Una delle icone della BMW M GmbH, e probabilmente il suo più grande progetto, è stata la BMW M1, vero?**

Neerpasch: “La BMW M1 è stata sicuramente il momento clou del mio periodo in BMW. Il progetto non era solo grande, ma anche difficile. L'idea non era quella di trasformare un'auto da strada in un'auto da corsa, come era stato fino ad allora, ma di sviluppare un'auto da corsa e quindi ricavarne una versione stradale. Poiché non era possibile costruire la BMW M1 nello stabilimento BMW, noi della BMW Motorsport GmbH ci prendemmo la piena responsabilità dello sviluppo, della produzione e delle vendite. Fu un progetto molto ambizioso. Sfortunatamente, avemmo molti problemi con la produzione, motivo per cui non fummo in grado di omologare la BMW M1 per il motorsport. Insieme a Max Mosley e Bernie Ecclestone, ci venne l'idea di lanciare la serie M1 Procar nel programma di supporto alla Formula 1. Le battaglie testa a testa tra le stelle della Formula 1 e affermati piloti di auto sportive e da turismo, in auto identiche tra loro, erano iconici. I primi cinque piloti di Formula 1 sono sempre finiti testa a testa. Quelle gare nella BMW M1 erano fantastiche e un'autentica attrazione per il pubblico.”

### **Guidi una BMW M1 di tanto in tanto ancora oggi?**

Neerpasch: “Certo. La BMW M1 è ancora fantastica da guidare. Ne avevo una anch'io, ma a un certo punto l'ho venduta. In realtà è un peccato, perché probabilmente oggi varrebbe una fortuna.”



Per ulteriori informazioni:

Marco Di Gregorio  
Corporate Communication Manager  
Tel. +39 0251610088  
Mail: [marco.di-gregorio@bmw.it](mailto:marco.di-gregorio@bmw.it)  
Media website: [www.press.bmwgroup.com](http://www.press.bmwgroup.com) e <http://bmw.lulop.com>

### Il BMW Group

Con i suoi quattro marchi BMW, MINI, Rolls-Royce e BMW Motorrad, il BMW Group è il costruttore leader mondiale di auto e moto premium e offre anche servizi finanziari e di mobilità premium. Il BMW Group gestisce 31 stabilimenti di produzione e assemblaggio in 15 Paesi ed ha una rete di vendita globale in oltre 140 Paesi.

Nel 2019, il BMW Group ha venduto oltre 2,5 milioni di automobili e oltre 175.000 motocicli in tutto il mondo. L'utile al lordo delle imposte nell'esercizio finanziario 2019 è stato di 7,118 miliardi di Euro con ricavi per 104,210 miliardi di Euro. Al 31 dicembre 2019, il BMW Group contava un organico di 126.016 dipendenti.

Il successo del BMW Group si fonda da sempre su una visione di lungo periodo e su un'azione responsabile. Per questo l'azienda ha stabilito come parte integrante della propria strategia la sostenibilità ecologica e sociale in tutta la catena di valore, la responsabilità globale del prodotto e un chiaro impegno a preservare le risorse.

BMW Group Italia è presente nel nostro Paese da oltre 50 anni e vanta oggi 4 società che danno lavoro a oltre 1.100 collaboratori. La filiale italiana è uno dei sei mercati principali a livello mondiale per la vendita di auto e moto del BMW Group.

[www.bmwgroup.com](http://www.bmwgroup.com)

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupView>

Instagram: <https://www.instagram.com/bmwgroup>

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/bmwgroup/>