

BMW Motorsport

FIA WTCC - La stagione 2005

Sommario



La stagione 2005	2
Carrellata delle gare FIA WTCC	4
BMW Motorsport Touring Car	9
Profilo: Andy Priaulx, il Campione del Mondo Turismo	12
Profilo: BMW Team UK – RBM	14
Profilo: Alessandro Zanardi, il Campione Italiano Superturismo	16
Profilo: BMW Team Italy-Spain	19
Classifica Piloti e Costruttori WTCC 2005	21



La BMW vince tutto nel FIA WTCC

Folle entusiaste e gare avvincenti in tre continenti: il Campionato del Mondo FIA Turismo (WTCC) ha festeggiato quest'anno un ritorno caratterizzato da una serie di successi. Come nel 1987, quando Roberto Ravaglia vinse l'unico titolo mondiale assegnato prima di quest'anno nelle corse turismo, anche nella nuova edizione un pilota BMW è stato incoronato campione. In una gara finale esaltante a Macao in chiusura di stagione, Andy Priaulx (GBR) del BMW Team UK si è aggiudicato il titolo di campione del mondo. Ma non è tutto! Come negli ultimi due anni del Campionato Europeo, la BMW ha conquistato anche il titolo costruttori. Marc Hennerici (GER), inoltre, ha vinto l'ambito trofeo tra i piloti privati al volante di una BMW.

Il Direttore della BMW Motorsport Mario Theissen ha così commentato: "Nella stagione del WTCC appena conclusa, abbiamo visto corse turismo di massimo livello qualitativo. La serie ha ampiamente soddisfatto ogni aspettativa. Fino all'ultima gara, la lotta è stata molto serrata e quindi sono particolarmente contento del fatto che siamo riusciti a vincere il titolo costruttori e che Andy Priaulx ha conquistato quello piloti. Anche le prestazioni del vice-campione Dirk Müller meritano grande rispetto. La vittoria di Marc Hennerici tra i piloti privati completa questo fantastico risultato complessivo per la BMW".

Tre team nazionali, cinque piloti, un trionfo

Nel 2005, ancora una volta la BMW ha mandato in griglia tre team nazionali forti. L'idea di promuovere attività sportive per i clienti ha dato frutti fin dal Campionato Europeo Turismo del 2001 ed ora si è confermata con successo nel Campionato Mondiale. Per il BMW Team Deutschland – Schnitzer Motorsport è stato il quarto anno consecutivo che Dirk Müller (GER) ed il suo compagno di squadra Jörg Müller (GER) sono stati al volante di una BMW 320i. Mentre Dirk è rimasto in lizza per il titolo fino alla fine, Jörg ha avuto una buona dose di sfortuna nel corso della stagione ed alla fine è terminato quinto nella classifica piloti. Come per gli altri piloti dei team nazionali BMW, ha dovuto correre con un handicap di peso sulla sua vettura, che in diverse occasioni è arrivato al massimo di 60 chilogrammi.

Priaulx ha ancora una volta corso per il BMW Team UK. Il pilota 31enne aveva vinto il titolo europeo 2004 con il team RBM, gestito da Bart Mampaey (BEL) ed ha concluso trionfalmente la nuova edizione del WTCC,

vincendo il titolo nell'ultimo weekend di gara. Nella finale di Macao, il team RBM schierava una seconda BMW 320i con Duncan Huisman (NLD) al volante. Con i colori del BMW Team Holland, ha poi vinto l'ultima gara dell'anno.

Per il BMW Team Italy-Spain – ROAL Motorsport, anche il team manager, Roberto Ravaglia, ha dato fiducia a piloti collaudati: Antonio Garcia (ESP) ha raccolto 51 punti in campionato, dando un contributo importante alla vittoria nel campionato costruttori. Lo stesso è successo per Alessandro Zanardi (ITA), che gareggiava nella sua seconda stagione completa da quando, nel 2001, era rimasto vittima del grave incidente in cui aveva perso entrambe le gambe. Il pilota 39enne ha offerto in pista prestazioni avvincenti.

Zanardi vince ad Oschersleben

Quando Zanardi ha tagliato la linea del traguardo nel 14° round del WTCC, la battaglia per il titolo mondiale veniva messa momentaneamente in secondo piano mentre il beniamino degli appassionati festeggiava la sua prima vittoria nel Campionato del Mondo Turismo. Il lavoro assiduo che Zanardi ed il suo team avevano fatto fin dal ritorno alle corse nel 2003 aveva dato finalmente i suoi frutti. Nel corso della stagione, gli ingegneri della ROAL Motorsport e della BMW erano riusciti a migliorare costantemente la BMW 320i appositamente adattata alle esigenze di Zanardi, permettendo all'ex pilota di Formula Uno di inserirsi tra i primi sempre più spesso. Alla fine, Zanardi aveva accumulato una vittoria, un terzo posto ed un totale di 36 punti. Ha anche conquistato con un certo anticipo il titolo nel Campionato Italiano Superturismo.

La stagione di addio per la BMW 320i

Per la BMW 320i, la vettura turismo da 275 CV basata sull'evoluzione della BMW Serie 3 E46, questa stagione WTCC è stata l'ultima. La BMW ha venduto 114 kit da gara di questo modello di successo a team in tutto il mondo e la 320i ha raccolto successi dovunque abbia corso. A parte la vittoria nel Campionato del Mondo, i piloti BMW hanno conquistato vittorie e titoli in numerosi campionati nazionali nel 2005. L'anno prossimo vedremo il debutto nelle gare della BMW 320si. Motorizzata con un due litri quattro cilindri in linea, questa vettura è stata sviluppata dalla BMW Motorsport in base allo speciale modello omonimo prodotto in serie. È pronta ad aggiungere nuovi capitoli alla storia di successi della BMW Serie 3 nelle gare turismo.

Carrellata della gare FIA WTCC

Monza

Come nella serie propedeutica del Campionato Mondiale Turismo, il FIA ETCC, i team nazionali BMW hanno dato l'avvio alla stagione all'Autodromo Nazionale di Monza. Sulla pista italiana ad alta velocità, c'è voluto poco tempo per capire che la lotta degli anni precedenti tra BMW ed Alfa Romeo sarebbe continuata a livello di Campionato Mondiale. Dirk Müller ha fatto una partenza perfetta, ottenendo la pole position e poi festeggiando la sua prima vittoria della stagione già nella gara d'apertura. Arrivato secondo nella seconda, si è costruito subito un vantaggio nel campionato piloti. Anche Antonio Garcia ha terminato il primo weekend di gara della stagione con un risultato soddisfacente: dopo la seconda corsa, era sul terzo gradino del podio ed aveva guadagnato dieci punti in campionato. Andy Priaulx ha lasciato l'Italia con nove punti in tasca, mentre Jörg Müller ne aveva cinque. Anche Alessandro Zanardi è arrivato a punti, piazzandosi settimo nella seconda gara. Questi risultati hanno consentito alla BMW di inserirsi in testa alla classifica del campionato costruttori, subito davanti all'Alfa.

Magny-Cours

È stato Jörg Müller che ha lasciato il suo segno sul weekend di gara a Magny-Cours. L'esperto pilota ne è venuto fuori con il migliore risultato possibile in un evento WTCC: dopo che il suo miglior tempo nelle qualifiche gli aveva assegnato la seconda pole position ottenuta da un pilota BMW in questa stagione, ha poi vinto entrambe le gare, facendo registrare il giro più veloce in tutte e due le manches. Il suo compagno di squadra Dirk Müller è rimasto al comando della classifica dopo le gare in Francia. Sebbene avesse un handicap di peso di 45 chilogrammi, il leader è riuscito a collezionare altri undici punti. Per la prima volta in questa stagione, il campione del mondo turismo Priaulx è arrivato sul podio in tutte e due le gare, piazzandosi secondo e terzo rispettivamente. Anche Garcia è riuscito ad aggiungere punti al suo bottino con arrivi al quarto e al quinto posto. Le prime quattro posizioni nel Campionato Mondiale erano ormai occupate da piloti BMW ed il vantaggio della Casa nella classifica costruttori stava crescendo.

Silverstone

Una modifica nei regolamenti operata all'ultimo minuto dal FIA Touring Car Bureau ha reso il weekend di gare a Silverstone difficile per i team nazionali BMW. Con effetto immediato, il peso minimo per tutte le vetture a trazione anteriore è stato ridotto di 20 chilogrammi. Insieme all'handicap di peso,

già considerevole, sulle BMW 320i, dovuto ai loro successi a Monza e a Magny-Cours, ciò ha determinato per le BMW, a trazione posteriore, uno svantaggio di peso fino a 70 chilogrammi rispetto ad alcuni avversari in griglia. L'eroe locale Priaux se l'è cavata meglio viste le circostanze, ottenendo il quarto miglior tempo nelle qualifiche e terminando la prima corsa al quinto posto. Nella seconda gara, si è trasformato in eroe tragico quando si è dovuto ritirare, rinunciando al primo posto a causa di uno pneumatico rovinato. Dirk Müller ha raccolto tre punti e Jörg Müller due. Nella classifica mondiale le posizioni erano più ravvicinate, sebbene Dirk Müller avesse mantenuto il comando, come pure la BMW nella classifica costruttori.

Imola

Zanardi è arrivato sul circuito di casa, l'Autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola, a testa alta: aveva appena vinto il Premio Laureus World Sports per il "Ritorno dell'anno 2004" e comandava anche il Campionato Italiano Superturismo. Dopo essere finito ottavo nella prima gara, Zanardi era in lizza per un podio nella seconda gara fino all'ultima curva, quando il pilota Alfa, Augusto Farfus jr. (BRA), lo costringeva ingiustamente ad una uscita di pista. Tuttavia, è arrivato sesto, festeggiando il suo miglior risultato fino a quel momento, nonostante avesse perso la possibilità di finire terzo. Anche gli altri piloti BMW lottavano per il successo, pur dovendo sempre subire uno svantaggio di peso rispetto ai loro avversari con vetture a trazione anteriore. Dirk Müller ha vinto la seconda gara, difendendo la sua posizione di comando del Campionato del Mondo, mentre anche Garcia e Priaux sono arrivati sul podio. Dopo una collisione nella prima gara a causa di un errore non suo, Jörg Müller è rimasto a mani vuote in entrambe le gare.

Puebla

Per la nona e decima gara, il WTCC si è trasferito oltremare per la prima volta. All'Autodromo Miguel E. Abed, i piloti BMW hanno avuto un entusiastico benvenuto da più di 40 mila fan messicani. Ma c'erano anche delle critiche riguardanti il circuito di 3.032 metri, che non si presentava nelle migliori condizioni. Garcia ha fatto registrare i migliori risultati per il BMW Team Italy-Spain: dopo aver conquistato dodici punti in campionato e dopo il suo terzo podio della stagione, il pilota spagnolo ha raggiunto il quarto posto nella classifica piloti. Dirk Müller e Priaux sono entrati in pista con il massimo handicap in termini di peso (60 chilogrammi) per la prima volta. Dirk Müller non è riuscito ad ottenere punti in nessuna delle due gare, mentre Priaux ha raccolto un solo punto nella seconda corsa. Dopo un incidente durante le prove, Jörg Müller non è stato in grado di correre ed è così arretrato in nona posizione in campionato. Nonostante i risultati deludenti in Messico, Dirk Müller è rimasto al comando della classifica con 47 punti. Tuttavia, con 44 punti, Fabrizio Giovanardi è riuscito ad inserirsi tra Dirk e Priaux. La BMW ha mantenuto il comando del campionato costruttori.

Spa-Francorchamps

Dal Messico, i team nazionali BMW si sono spostati su uno dei circuiti più ricchi di tradizione di tutto il mondo: Spa-Francorchamps nelle Ardenne Belghe. Ma il weekend di Zanardi sarebbe durato poco. Dopo un incidente spettacolare durante le prove libere, il pilota bolognese non è stato in grado di gareggiare nell'undicesima e nella dodicesima corsa della stagione. I quattro piloti rimanenti dei team nazionali BMW hanno tuttavia ottenuto un eccellente risultato: Dirk Müller ha festeggiato la sua terza vittoria della stagione nella prima delle due gare, mentre Priaulx e Jörg Müller sono finiti secondo e terzo. Anche Garcia è arrivato a punti con un sesto posto. Un temporale ha gettato le basi per una seconda gara turbolenta, nella quale Dirk Müller si è piazzato quinto, con il miglior risultato dei team nazionali BMW. Il pilota privato BMW Stefano d'Aste (ITA) ha tagliato la linea del traguardo conseguendo una vittoria sensazionale, ma più tardi è stato penalizzato di tre secondi che lo hanno relegato al secondo posto. In cima alla classifica del campionato, le posizioni dei primi sono rimaste immutate. Tra i costruttori, la BMW ha continuato ad occupare il primo posto.

Oschersleben

Due piloti BMW in particolare non hanno avuto da rammaricarsi delle loro prestazioni nelle gare WTCC in Germania: Zanardi e Priaulx. Nel 14° round della stagione, Zanardi ha vinto la sua prima gara del Campionato Mondiale da quando è rientrato nelle competizioni nel 2003. Il pilota italiano ha finito all'ottavo posto la prima gara, assicurandosi così la pole per la seconda in base alla regola di griglia ribaltata. È partito bene, riuscendo a percorrere 14 giri senza errori. Sebbene fosse costantemente sottoposto a pressione da parte di Jörg Müller e Priaulx, Zanardi è riuscito a difendere la sua posizione fino all'arrivo. I fan tedeschi sono impazziti ed i suoi avversari si sono tolti il casco in segno di ammirazione. Mario Theissen, Direttore della BMW Motorsport, anch'egli a lato della pista, è rimasto impressionato dall'impresa di Zanardi. "Alessandro ha effettuato un'ottima prestazione e merita appieno il trionfo. È una personalità eccezionale". Priaulx ha terminato la gara al secondo posto dopo aver festeggiato la prima vittoria della stagione nella prima gara. Con questo risultato, il pilota britannico ha accorciato le distanze dal leader del campionato, Dirk Müller, a un punto soltanto, visto che a Oschersleben quest'ultimo ha ottenuto soltanto otto punti. Jörg Müller è finito terzo in entrambe le gare di casa della BMW. Soltanto Garcia ha lasciato Oschersleben senza punti in campionato.

Istanbul

All'Istanbul Speed Park sulla parte asiatica della metropoli turca, la fortuna ha baciato i piloti BMW in maniera diversa. Tre settimane dopo la sua vittoria ad Oschersleben, Zanardi è arrivato terzo, ottenendo il suo secondo podio della stagione. Una settimana prima si era assicurato in anticipo il titolo di campione turismo italiano. Priaulx si è piazzato terzo nella prima gara, mentre Dirk Müller è arrivato quinto nella seconda, raccogliendo soltanto quattro punti in campionato. Per la prima volta, il leader del

campionato piloti non era più Dirk Müller, ma Andy Priaulx, che ora aveva un vantaggio di un punto sull'altro pilota BMW. Garcia si è piazzato quarto nella prima corsa, ma è stato coinvolto in un incidente, come anche Jörg Müller, che è rimasto a secco di punti. Diventava sempre più chiaro che il Campionato Mondiale si sarebbe deciso tra Priaulx, Dirk Müller e Giovanardi, al terzo posto.

Valencia

La tappa europea del WTCC si è svolta a Valencia (Spagna). Il Circuito Comunitat Ricardo Tormo non viene normalmente considerato una pista che favorisce la BMW 320i, eppure i team nazionali BMW hanno conseguito un buon risultato complessivo. Jörg Müller ha ottenuto la terza vittoria della stagione nella seconda gara e cinque piloti BMW sono arrivati tra i primi sei. Nella prima corsa, Dirk Müller è arrivato secondo per il BMW Team Deutschland. In tutto, ha guadagnato due punti in più rispetto al suo rivale britannico Priaulx nel corso del weekend, riconquistando così il primo posto nel campionato piloti. Con 86 punti, era al comando della classifica con il margine di un punto su Priaulx. Anche Giovanardi, con 81 punti, era in lizza per il primo titolo mondiale dal 1987, titolo che si sarebbe deciso nell'ultimo round a Macao. La BMW era sempre al comando del campionato costruttori con un vantaggio di 25 punti.

Macao

Come era già successo nel FIA ETCC 2003 e 2004, il Campionato Mondiale Turismo è rimasto indeciso fino all'ultimo weekend della stagione. La sede era il leggendario Circuito Guia, nella ex-colonia portoghese di Macao. Durante le qualifiche, Priaulx aveva già dimostrato che era tra i piloti più forti sullo stretto tracciato cittadino, aggiudicandosi la pole position con un nuovo tempo record di 2'31"712, nonostante un handicap di 60 chilogrammi a bordo della sua BMW 320i. Entrambe le gare sono state movimentate. Al primo giro, Jörg Müller si è dovuto ritirare dopo un incidente alla curva Lisboa. Allo stesso tempo, Priaulx ha combattuto in un duello avvincente con Farfus jr., terminando secondo. Le possibilità di Dirk Müller di vincere il titolo sono svanite quando, nell'ultimo giro, ha perso posizioni, passando dal quarto al decimo posto, a causa di un cedimento dell'albero di trasmissione. Giovanardi non ha potuto partecipare alla seconda gara dopo un incidente nella prima e ha quindi dovuto rinunciare in anticipo alla lotta per il titolo. Duncan Huisman, in gara per il BMW Team Holland, ha fatto una buona partenza nella seconda gara ed è passato dalla terza alla prima posizione; è riuscito poi a difendere la prima posizione fino all'arrivo. Il titolo è stato deciso al terzo giro quando Dirk Müller, anch'egli sfortunato alla curva Lisboa, è finito contro le barriere e si è dovuto ritirare. A questo punto era chiaro che il campione del mondo sarebbe stato Priaulx. Egli ha finito la gara al secondo posto dietro a Huisman. Zanardi ha completato il risultato positivo per la BMW con un quarto posto. Con un totale di 101 punti, Priaulx ha concluso il FIA WTCC in cima alla classifica, seguito da Dirk Müller in seconda posizione con 86 punti. La BMW ha vinto

il campionato costruttori con 273 punti, mentre Marc Hennerici ha completato il trionfo vincendo il titolo tra i privati.

Dopo 24 titoli europei, la BMW vince anche il secondo titolo mondiale

La stagione 2005 è stata l'ultima per la BMW 320i nello sport motoristico internazionale. Alla fine della sua carriera eccezionale, la vettura da 275 CV ha aiutato la BMW a raggiungere un'altra pietra miliare nelle corse a ruote coperte quando Andy Priaulx del BMW Team UK si è assicurato il titolo mondiale nel FIA WTCC, mentre la BMW ha colto un'importante vittoria nel campionato costruttori.

La BMW vanta un totale di 24 titoli di campione europeo nella sua collezione. A questa ha ora aggiunto la sua seconda vittoria nei due Campionati mondiali FIA turismo disputati. Infatti, in passato un pilota BMW aveva già vinto il titolo in questa categoria: nel 1987 Roberto Ravaglia ha pilotato una BMW M3 verso la vittoria nell'unico Campionato Mondiale svoltosi prima del 2005. Nel 2004, Andy Priaulx ha conquistato l'ultimo Campionato Europeo, vincendo l'ultima gara della stagione con una BMW 320i per assicurarsi la vittoria nel FIA ETCC.

Successi in tutto il mondo

Oltre che nel FIA WTCC, la BMW 320i ha dimostrato di essere lo standard con il quale tutto si misura quando si tratta di gare turismo con vetture quasi di serie, in innumerevoli campionati nazionali e manifestazioni internazionali disputati la scorsa stagione. Il settore BMW che si occupa della distribuzione di parti per le corse ha venduto 114 kit da gara per la Serie 3 E46 in tutto il mondo. I successi parlano da sé: nell'ottobre 2005, Richard Göransson (SWE) ha vinto la FIA European Touring Car Cup a Vallelunga (Italia) e si è di nuovo assicurato il Campionato Turismo Svedese davanti ad un altro pilota BMW suo connazionale, Thed Björk.

Anche Alessandro Zanardi è arrivato primo nel Campionato Turismo di casa in Italia. Il pilota 39enne ha festeggiato il suo titolo dopo aver battuto il connazionale Gianluca de Lorenzi, anch'egli al volante di una BMW 320i. Vladimir Nechaev (RUS), nel frattempo, ha conquistato il titolo russo e Caspar Elgaard (DEN) si è aggiudicato il primo posto per la BMW nel Campionato Turismo Danese.

Franz Engstler (GER) ha vinto il titolo nel Campionato Turismo Asiatico ed anche quello costruttori con la BMW. La BMW 320i ha anche dimostrato il suo valore nelle gare di distanza: al Nürburgring Claudia Hürtgen (GER) del Team Schubert Motors ha vinto il Campionato di durata BF Goodrich al Nurburgring.

Addio alla BMW 320i

Dopo questa stagione così ricca di successi nello sport motoristico, la BMW 320i dice addio alle piste. Ma dietro le quinte c'è già un erede molto promettente. A partire dal 2006, sarà la BMW 320si a schierarsi nel Campionato Mondiale Turismo ed in altre competizioni in tutto il mondo. Questa vettura è stata sviluppata dalla BMW Motorsport sulla base del modello speciale BMW 320si, disponibile dai concessionari BMW in edizione limitata a partire dal dicembre 2005. Come nel caso della sua sorella di serie, la versione da corsa è spinta da un motore due litri quattro cilindri in linea. La BMW 320si è conforme ai regolamenti Super 2000 ed è 45 mm più lunga e 36 mm più larga della vettura che sostituisce.

“Nelle corse turismo è stata sempre nostra preoccupazione mantenere l'attività sportiva entro limiti di spesa abbordabili per i nostri clienti e allo stesso tempo offrire un pacchetto competitivo”, spiega il Direttore della BMW Motorsport Mario Theissen. “La versione da gara della nuova BMW Serie 3 continuerà questa tradizione. Sono certo che questo modello aggiungerà diversi nuovi capitoli alla storia dei successi BMW”.

La BMW Serie 3 in pista: innumerevoli titoli in tanti campionati

La storia della BMW Serie 3 nelle corse turismo risale agli anni Settanta. In tutto il mondo, le grandi BMW 3.0 CSL coupé già facevano parlare di sé prima dell'arrivo sulla scena della BMW 320i nel 1977. Gareggiando come auto da corsa del Gruppo 5, colpiva per le sue ampie arcate passaruota, per lo spoiler anteriore e per l'alettone posteriore. Sotto il cofano, un motore purosangue di Formula 2 della BMW – un due litri quattro cilindri che sviluppava una potenza di 300 CV. Marc Surer (SUI), Eddie Cheever (USA) e Manfred Winkelhock (GER) erano i tre giovani piloti che si contendevano il Campionato Tedesco. Questa serie di gare attirava i migliori piloti turismo ed i migliori team delle Case costruttrici del mondo e ben presto il Team BMW Junior risultò fra i primi.

Un totale di 28 unità della BMW 320i Gruppo 5 furono costruite nel 1977 e 1978. La BMW Motorsport forniva le vetture turismo da gara come kit a team in tutto il mondo ed ancora nel 1978 dava spazio ai preparatori ed ai team privati nel Campionato Tedesco. Harald Ertl (AUT) vinse il titolo con una Schnitzer BMW 320i. Il team basato a Freilassing aveva corso con un motore turbo.

Nel 1980 i modelli BMW 320i parteciparono al Campionato Europeo Turismo nella meno roboante configurazione Gruppo 2, quello riservato alle vetture turismo quasi di produzione. Con una potenza di 245 CV sviluppata da un motore di produzione quattro cilindri spinto, Helmut Kelleners (GER) ed il suo compagno di squadra tedesco Sigi Müller jr. si dimostrarono abbastanza veloci per conquistare la vittoria assoluta.

La BMW M3: un modello vincente

Un motore quattro cilindri fu utilizzato per spingere una versione speciale sportiva della seconda generazione della BMW Serie 3. Il 1987, l'anno del debutto della BMW M3, si trasformò in una marcia trionfale con le macchine della Casa che conquistarono i tre titoli più importanti. Roberto Ravaglia divenne il primo campione del mondo turismo, Winfried Vogt (GER) conquistò il titolo di campione europeo ed Eric van de Poele (NLD) divenne campione tedesco. Ravaglia vinse il Campionato Europeo nel 1988, il Campionato Tedesco Turismo (DTM) nel 1989 ed il campionato di casa nel 1990, diventando il pilota BMW M3 di maggiore successo.

Con oltre 60 campionati nazionali in tutto il mondo su strada e in salita, nonché nei rally, più sette Campionati europei di corse in salita, cinque Rally Cup e numerose vittorie nelle 24 Ore di Nürburgring e di Spa-Francorchamps, la BMW M3 era l'auto turismo di maggiore successo in tutto il mondo.

Auto super turismo: classe internazionale 2 litri

Il 1992 portò con sé nuove sfide. La seconda generazione della BMW M3, ora con un propulsore sei cilindri ad alte prestazioni, gareggiava nella classe GT, mentre nelle gare turismo in tutto il mondo era la berlina quattro porte con il motore 2 litri che dominava. La 318i della terza generazione della BMW Serie 3 cominciò a gareggiare dal 1993 con 270 CV. I piloti ufficiali BMW si battevano nelle principali serie turismo in Germania, Inghilterra, Italia, Asia-Pacifico e Giappone. Roberto Ravaglia, Johnny Cecotto (VEN), Joachim Winkelhock (GER) e Steve Soper (GBR) conquistarono sei titoli in tre stagioni. Nel 1995, un'accurata messa a punto dei dettagli portò ad una nuova versione del quattro cilindri BMW per la variante da gara della BMW 320i, che avrebbe subito ulteriori sviluppi negli anni successivi.

Il ritorno del Campionato Europeo Turismo

Nel 1999, la BMW uscì con un nuovo motore. Sotto il cofano della quarta generazione della BMW 320i, c'era ora un sei cilindri in linea destinato anche alle gare in pista. Dopo un lungo intervallo, il 2001 vide il ritorno di una serie di gare internazionali per auto turismo con il lancio del Campionato Europeo Super Produzione. La BMW schierava sei team nazionali. Il vincitore dopo dieci gare fu Peter Kox (NLD) del BMW Team Deutschland. Dal 2002, il sempre più avvincente FIA ETCC fu un pilastro del coinvolgimento internazionale della BMW Motorsport – non sotto forma

di un impegno classico della Casa madre, ma piuttosto delle varie filiali nazionali che schierarono in griglia fino a cinque team nazionali

Nel 2002, il BMW Team Deutschland sotto l'egida della Schnitzer Motorsport ottenne il miglior risultato. I piloti ufficiali Jörg Müller e Dirk Müller finirono al secondo e al quarto posto, con la BMW che conquistò il secondo posto nel campionato costruttori. Il FIA ETCC 2003, con i BMW Team Deutschland, Italy-Spain e Great Britain, fu un thriller fino all'ultima gara. Dopo che BMW conquistò il titolo costruttori nella penultima delle 20 gare con la 320i ulteriormente evoluta, alla fine Jörg Müller dovette ammettere la sconfitta nella lotta per il titolo piloti ad un solo punto dal vertice. Jörg Müller e Dirk Müller furono di nuovo la coppia più forte al volante della BMW 320i del BMW Team Deutschland messo in campo dalla Schnitzer Motorsport.

Priaulx vince il Campionato Europeo Turismo

Nel 2004, la BMW è riuscita a difendere il suo titolo costruttori, nonché a vincere il campionato piloti grazie a Priaulx. Ancora una volta i team nazionali BMW partecipavano all'evento con la BMW 320i spinta da un motore sei cilindri in linea di due litri e 270 CV. Il BMW Team Deutschland (Schnitzer Motorsport) schierava i piloti Dirk Müller e Jörg Müller per il terzo anno consecutivo, mentre Priaulx correva ancora per il BMW Team Great Britain. Per il BMW Team Italy-Spain correva, per la prima volta per un'intera stagione dopo il suo incidente nella Champ Car nel 2001, Alessandro Zanardi insieme al compagno di squadra Antonio Garcia.

Nel penultimo weekend di gara della stagione, la BMW aveva già conquistato il secondo titolo costruttori consecutivo. Allo stesso tempo, Tom Coronel (NLD) si era assicurato il titolo tra i piloti privati con la sua BMW 320i, come aveva già fatto nel 2003. Dopo la 17a e 18a gara, era chiaro che anche il titolo piloti ETCC sarebbe andato a un pilota BMW, sebbene non si sapesse prima della combattuta finale a Dubai che il trofeo sarebbe andato a Priaulx.

Allo stesso modo, il FIA WTCC 2005 è rimasto aperto fino all'ultima gara di Macao – ed ancora una volta è stata una BMW 320i che si è imposta. Questa gara ha segnato la fine di una carriera sportiva di una vettura eccezionale. La sua erede, la BMW 320si, sta per allungare la lista di successi ottenuti dalla BMW Serie 3.

Profilo: il Campione del Mondo Turismo Andy Priaulx

Dopo aver vinto il titolo FIA ETCC nel 2004, Andy Priaulx ha dato nuovamente prova questa stagione di meritare di essere tra i migliori piloti turismo del mondo. Il pilota del BMW Team UK ha mantenuto saldi i suoi nervi in un'avvincente finale di stagione a Macao per assicurarsi il titolo mondiale. Nel farlo, Priaulx diventa erede di Roberto Ravaglia, che nel 1987 vinse l'ultimo WTCC con una BMW M3.

Per il pilota 31enne, il titolo di campione del mondo rappresenta l'apice di una carriera da manuale nelle gare turismo. Nel 2002, Priaulx ha disputato la sua prima stagione completa nel Campionato Turismo Britannico (BTCC), ottenendo subito una vittoria e tre pole position. L'anno successivo ha fatto il suo debutto per il BMW Team Great Britain alla guida di una BMW 320i nel Campionato Europeo. Ha lottato per il titolo fino all'ultima gara e ha terminato la stagione con il terzo posto e tre vittorie. Poi nel 2004 è riuscito ad aggiudicarsi il titolo FIA ETCC.

Il Team RBM, capeggiato da Bart Mampaey, che aveva messo in campo la BMW 320i di Priaulx nella stagione appena conclusa, parla molto bene delle capacità tecniche e della motivazione del pilota proveniente dall'isola di Guernsey. Anche parecchio tempo dopo la fine delle sessioni di prove o di qualifiche, lo si poteva ancora vedere discutere di miglioramenti alla sua vettura con gli ingegneri. Ed i suggerimenti di Priaulx solitamente erano indovinati.

Nel corso della sua carriera, questo padre di famiglia ha gareggiato praticamente in ogni genere di gara motoristica – dai go-kart fino alla motonautica. Dal 2005 Priaulx può vantarsi anche di aver portato al limite una monoposto di Formula Uno. Nel corso dell'anno ha effettuato diversi test per il Team BMW WilliamsF1 ed ha anche favorevolmente impressionato gli ingegneri con i suoi commenti dettagliati e precisi.

Come se non bastassero il titolo di campione mondiale e le riuscite prove con la vettura di F1, Priaulx ha anche vinto la 24 Ore del Nürburgring a maggio con una BMW M3 GTR. Insieme a Duncan Huisman (NLD), a Pedro Lamy (PRT) e Boris Said (USA), il nuovo pilota collaudatore BMW ha dimostrato il suo talento anche nel famoso settore nord del circuito tedesco. Non sarebbe un'esagerazione dire che Priaulx ha appena concluso la stagione motoristica perfetta.

Data / luogo di nascita: 8 agosto 1974 / Guernsey (Channel Islands)
Stato civile: Coniugato con Joanne, un figlio (Sebastian); una figlia (Daniella)
Website: www.andypriaulx.com

1984	Gare di kart nelle Channel Islands
1985–1990	Motocross
1990	1° posto Motocross classe 250 cc Campionato Channel Islands
1991–1995	Corse in salita
1995	1° posto, campione di corse in salita britanniche RAC MSAC, con la conquista del massimo dei punti e 14 vittorie in due stagioni
1996	Gare in Formula Renault
1997	Borsa di studio Campionato Britannico Formula 3
1998	Gare nella Coppa Renault Spider, una pole position e tre podi; 2° posto nella serie Formula Palmer Audi Winter
1999	1° posto Coppa Renault Spider, 13 vittorie dalla pole, pilota collaudatore BTCC per la Renault Williams, Premi Vauxhall e Ford: Coppa del presidente BARC per prestazioni eccezionali, Ambasciatore dell'anno dell'isola di Guernsey
2000	Campionato Britannico di Formula 3 per la Renault UK, tre podi, pole a Silverstone; gare di F3 a Macao ed in Korea per la Manor Motorsport
2001	Campionato Britannico di Formula 3, due vittorie, due pole, dieci podi; 2° posto dalla pole nel Super Prix di F3 in Korea; Gran Premio di F3 a Macao; 2° posto e pole per la Vauxhall nel BTCC
2002	5° posto nel Campionato Turismo Britannico per la Honda; partecipazione in Australia nelle gare di durata Bathurst 1000 e Queensland 500 (Holden TWR)
2003	3° posto nel FIA ETCC (BMW 320i), tre vittorie
2004	1° posto nel FIA ETCC (BMW 320i), BMW Team UK, 2° posto Gran Premio di Macao – Guia; 24 Ore di Spa-Francorchamps (BMW M3 GTR)
2005	1° posto nel FIA WTCC (BMW 320i), BMW Team UK 1° posto nella 24 Ore del Nürburgring (BMW M3 GTR)

Profilo: Team BMW UK – RBM

Quando Andy Priaulx ha vinto il Campionato Europeo Turismo 2004 per il BMW Team Gran Bretagna, sono rimasti meravigliati sia gli appassionati sia gli esperti. Il relativamente piccolo team RBM, sotto la guida del team manager Bart Mampaey (BEL), aveva avuto la meglio su avversari molto più esperti e festeggiava il suo più grande successo fino ad allora nelle corse motoristiche. Con il nuovo nome, BMW Team UK, Priaulx ed il suo team sono riusciti a confermare il brillante risultato dell'anno precedente, vincendo in grande stile il primo Campionato Mondiale Turismo disputato dal 1987.

Il Team RBM, con sede a Mechelen (Belgio), ha fatto il suo debutto nel FIA ETCC nel 2002. A quell'epoca, il team di Mampaey era incaricato di far correre la BMW 320i di Fredrik Ekblom (SWE), del Team BMW Belgio. Un anno più tardi, Priaulx si è unito al team, che da allora si è battuto per punti e vittorie sotto la bandiera del BMW Team Great Britain... e con grande successo. Nel suo primo anno, Priaulx era già riuscito a conquistare tre vittorie in gare del Campionato Europeo. Nel 2004, il pilota, che vive a Guernsey (Channel Islands), ha vinto il titolo europeo turismo.

Nel giro di poco tempo, il team manager Mampaey aveva portato la sua squadra al vertice delle gare turismo internazionali. Il successo del manager belga non arrivava per caso. Suo padre Julian gestiva il Team Juma Racing negli anni Settanta ed Ottanta, ottenendo tra l'altro tre vittorie con la BMW nella 24 Ore di Spa-Francorchamps. Mampaey junior era sempre lì ed imparava presto come dirigere un team per avere successo. Nel 1998, festeggiò la sua prima importante vittoria con il team RBM a Spa. Dopo ulteriori periodi impegnati nel Campionato FIA GT, nella Serie Le Mans americana, con la Schnitzer Motorsport e con la Ravaglia Motorsport, finalmente nel 2002 Mampaey mise in pista un team proprio per correre nel FIA ETCC.

Ma il team manager di successo ed i suoi uomini non hanno dimostrato la loro competenza soltanto nell'ETCC e nel WTCC. L'RBM è responsabile, tra l'altro, dell'assemblaggio delle vetture che partecipano al MINI Challenge belga.

Lo stretto legame ed i rapporti amichevoli tra i componenti del team costituiscono uno dei punti di forza dell'RBM. Priaulx e Mampaey formano una coppia perfetta. Entrambi sono meticolosi nel loro lavoro e non sono soddisfatti fino a quando tutti i problemi non sono stati risolti e tutte le difficoltà superate. In questa stagione, ancora una volta, il team RBM ha dimostrato che questo è un approccio che paga.

Successi principali:

1994–1997	BMW Compact Cup
1997	1° e 2° posto, Gruppo N, 24 Ore di Spa (BMW)
1998	1° posto, 24 Ore di Spa (BMW Team Fina Bastos)
1999	4° posto, 24 Ore di Spa (Nissan)
2002	6° posto, FIA ETCC (Fredrik Ekblom, BMW 320i)
2003	3° posto FIA ETCC, Campionato Marche (BMW 320i), 3° posto, Campionato Piloti (Andy Priaulx)
2004	1° posto, Campionato Piloti (Andy Priaulx) 3° posto, FIA ETCC, Campionato Marche (BMW 320i)
2005	1° posto, FIA WTCC, Campionato Piloti (Andy Priaulx) 4° posto, FIA WTCC, Campionato Marche (BMW 320i)

Profilo: il Campione Italiano Superturismo Alessandro Zanardi

Nato a Bologna il 23 ottobre del 1966, Alessandro Zanardi comincia la sua avventura automobilistica a 14 anni debuttando nel campionato italiano kart. In otto anni vince tre titoli nazionali ed uno europeo. Dal 1988 al 1990 partecipa all'Italian F3 Championship e nel 1991 passa al campionato FIA di F. 3000. Debutta in Formula 1 sul finire di quella stessa stagione. Dopo un anno da collaudatore per la Benetton (disputa altri 3 GP con la Minardi), nel 1993 è ingaggiato dalla Lotus dove rimane fino al 1995. Nello stesso anno prende anche parte alla GT2 inglese. Nel 1996 approda alla Formula Cart con il team Ganassi. Dopo un terzo posto il primo anno, Alex conquista il titolo nel 1997 e nel 1998. Torna in F1 nel 1999 sulla Williams con poca fortuna e nel 2000 si concede un anno sabbatico prima di rientrare nella Cart nel 2001 dove rimane coinvolto nel drammatico incidente del Lausitzring. Grazie alla sua enorme forza di volontà e all'aiuto dei medici, Alex corona il sogno di tornare in pista nel 2003, prima al Lausitzring stesso per completare i 13 giri che gli mancavano nel 2001, e poi nell'ottobre 2003 a Monza per disputare le due ultime gare dell'ETCC a bordo di una BMW 320i appositamente allestita per lui. Lo scorso anno ha disputato l'intera stagione dell'ETCC chiudendo al 15° posto. Lo smalto di Zanardi gli ha permesso di mettersi in luce anche nella stagione 2005. La vittoria di Oschersleben in gara 2 e il podio di Istanbul sempre in gara 2 hanno dimostrato tutta la sua tenacia.

Vittoria a Oschersleben - La lotta per il titolo iridato è passata in secondo piano nella seconda manche di Oschersleben per la straordinaria prestazione di Alex Zanardi che, partito al palo, ha sfoderato una delle sue gare più belle di tutta la carriera e torna nell'élite dell'automobilismo mondiale con una vittoria strepitosa, la prima di un certo livello dopo il tragico incidente di quattro anni fa. Trionfo meritatissimo quello del bolognese, capace di resistere con maestria al ritorno prepotente delle altre due BMW di Priaulx e Jörg Müller.

Podio a Istanbul - Dopo aver conquistato il sesto posto in gara 1 a Istanbul, Zanardi è scattato dalla seconda fila in gara 2. Il pilota bolognese ha lottato strenuamente dietro le Alfa di Tarquini e Farfus, conservando la terza posizione. Posizione che ha dovuto difendere anche con le unghie e con grande abilità dagli attacchi portatigli soprattutto dall'Alfa di Giovanardi.

Campione Italiano – Coronando un 2005 davvero da ricordare, Alex

Zanardi ha conquistato il titolo di campione nazionale nel risorto Campionato Italiano Superturismo. Una serie tricolore che ha visto il bolognese dominare dall'alto della sua classe. Si è assicurato il titolo in anticipo sulla chiusura della stagione trionfando in otto delle dodici manche disputate.

Data / luogo di nascita: 23 ottobre 1966/ Bologna
Stato civile: Coniugato con Daniela, un figlio (Niccolò)
Website: www.alex-zanardi.com

1980-87	Partecipa ai campionati kart conquistando tre titoli italiani ed uno europeo
1988	12° classificato nella Formula 3 Italiana
1989	7° classificato nella Formula 3 Italiana
1990	Due vittorie nella Formula 3 Italiana
1991	Due vittorie nel Campionato FIA F. 3000
1992	Collaudatore Benetton F1, tre gare in F1 con la Minardi
1993	Partecipa al Mondiale F1 con la Lotus, stagione chiusa in anticipo per un incidente a Spa
1994	Partecipa al Mondiale F1 prima come collaudatore poi come pilota ufficiale
1995	Una vittoria nel campionato britannico Racing Production con Lotus
1996	3° classificato nella Formula Cart americana, Rookie of the Year
1997	Campione della Formula Cart americana
1998	Campione della Formula Cart americana
1999	Partecipa al Mondiale di F1 con la Williams
2001	23° classificato nella Formula Cart americana, incidente al Lausitzring
2002	Riabilitazione dopo l'incidente
2003	Torna al Lausitzring per completare i 13 giri che gli mancavano a terminare la gara del 2001. In ottobre partecipa al volante della BMW 320i del BMW Team Italy-Spain all'ultimo appuntamento della stagione ETCC 2003
2004	15° classificato Campionato FIA ETCC
2005	10° classificato Campionato FIA WTCC 1° classificato nella 2a gara di Oschersleben (BMW 320i), BMW Team Italy-Spain Vincitore del Campionato Italiano Superturismo 2005

Profilo: BMW Team Italy-Spain

Il BMW Team Italy-Spain è nato ufficialmente il 25 marzo del 2003 quando è stato presentato alla stampa alla vigilia del campionato europeo a ruote coperte ETCC. Una gestazione abbastanza veloce che ha consentito a BMW Italia, grazie al progetto in comune con BMW Iberica, di tornare a recitare un ruolo da protagonista nella competitiva serie Turismo ed affrontare a testa alta altri squadroni più consolidati del Gruppo BMW oltre ai tradizionali rivali dell'Alfa Romeo.

Sotto la guida di Umberto Grano e con la collaborazione tecnica della Ravaglia Motorsport, il primo anno nell'ETCC è stato, come ampiamente prevedibile, di transizione anche se alla guida delle BMW 320i c'erano due piloti importanti come l'esperto Fabrizio Giovanardi e il già emergente Antonio Garcia. Proprio lo spagnolo si comportò molto bene all'esordio nella categoria chiudendo al nono posto assoluto con 46 punti appena davanti a Giovanardi, decimo a quota 43. Per il team la soddisfazione di sette piazzamenti sul podio, quattro con Garcia e tre con Giovanardi.

Nel 2004, sempre nell'ETCC, accanto a Garcia il team BMW Italy-Spain ha calamitato l'interesse dei media di tutto il mondo ingaggiando a tempo pieno Alex Zanardi che era già ufficialmente tornato alle corse proprio grazie a BMW Italia nell'ottobre del 2003, in occasione dell'ultimo appuntamento stagionale dell'ETCC. Garcia ha continuato a dimostrare le sue doti eccellenti piazzandosi al settimo posto assoluto con 43 punti, frutto anche di tre podi, mentre Zanardi ha dovuto adattarsi non senza difficoltà a una BMW appositamente preparata per lui dalla BMW Motorsport con la collaborazione della Faidel.

I due anni di esperienza nell'ETCC sono stati importanti e i frutti sono stati raccolti quest'anno proprio in occasione del primo campionato mondiale turismo (WTCC) dal 1987 quando ad imporsi fu Roberto Ravaglia. Il team diretto da Umberto Grano è stato uno dei protagonisti principali dell'intera serie con Garcia ancora tre volte sul podio (nono posto finale con 51 punti), ma soprattutto con la favola a lieto fine di Zanardi capace di trionfare a Oschersleben e di regalare quindi alla squadra il primo successo personale dal suo debutto. Per il bolognese, e per tutto il team, anche la soddisfazione di un terzo posto a Istanbul che insieme ad altri piazzamenti gli hanno permesso di chiudere il campionato nella top ten con 36 punti.

Risultati che incrementano la fiducia di tutta la squadra in vista delle prossime sfide in programma nel 2006. Umberto Grano e Roberto

Ravaglia, grazie alla loro straordinaria esperienza e capacità tecnica hanno saputo creare un team molto affiatato dove la professionalità è al massimo livello, ma dove i rapporti umani sono considerati ancora valori fondamentali per crescere insieme.

Classifica Piloti e Costruttori 2005

World Touring Car Championship WTCC

FIA WTCC - Classifica piloti 2005

					Monza 20 aprile	Magny-Cours 1 maggio	Silverstone 15 maggio	Imola 29 maggio	Puebla 26 giugno	Spa 30 luglio	Oschersleben 28 agosto	Istanbul 18 settembre	Valencia 2 ottobre	Macau 20 novembre	Totale
1	1	Andy Priaulx	(GBR)	BMW	5 4	8 6	4 0	6 8	0 1	8 0	10 8	6 0	5 6	8 8	101
2	43	Dirk Müller	(GER)	BMW	10 8	3 8	0 3	5 10	0 0	10 4	5 3	0 4	8 5	0 0	86
3	6	Fabrizio Giovanardi	(ITA)	Alfa Romeo	3 1	0 2	6 1	10 6	10 6	2 10	0 0	10 3	3 8	0 0	81
4	7	Augusto Farfus	(BRA)	Alfa Romeo	6 0	1 4	5 5	4 4	0 0	0 5	0 4	1 8	0 2	10 6	65
5	42	Jörg Müller	(GER)	BMW	0 5	10 10	0 2	0 0	0 0	6 0	6 6	0 0	4 10	0 0	59
6	8	Rickard Rydell	(SWE)	SEAT	1 0	6 0	2 10	0 5	6 3	0 0	8 2	4 2	0 0	6 2	57
7	2	Gabriele Tarquini	(ITA)	Alfa Romeo	8 0	5 1	10 6	0 0	8 0	5 0	0 0	2 10	0 0	0 0	55
8	3	James Thompson	(GBR)	Alfa Romeo	2 10	0 0	8 0	2 0	5 5	4 2	0 0	8 5	0 0	2 0	53
9	5	Antonio Garcia	(ESP)	BMW	4 6	4 5	0 0	8 0	4 8	3 1	0 0	5 0	0 3	0 0	51
10	4	Alessandro Zanardi	(ITA)	BMW	0 2	0 0	0 0	1 3	0 0	0 0	1 10	3 6	1 4	0 5	36
11	9	Jordi Gené	(ESP)	SEAT	0 3	2 3	0 4	0 0	0 0	0 0	2 5	0 0	10 0	0 4	33
12	10	Peter Terting	(GER)	SEAT	0 0	0 0	3 0	0 2	2 10	0 0	4 0	0 0	6 0	1 3	31
13	41	Duncan Huisman	(NLD)	BMW	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	3 10	13
14	20	Tom Coronel	(NED)	SEAT	0 0	0 0	0 0	0 0	1 4	0 6	0 0	0 0	0 0	0 0	11
15	11	Jason Plato	(GBR)	SEAT	- -	- -	1 8	0 1	0 0	0 0	- -	- -	- -	- -	10
16	22	Nicola Larini	(ITA)	Chevrolet	0 0	0 0	0 0	0 0	0 2	0 0	0 0	0 0	2 0	5 0	9
17	23	Alain Menu	(SUI)	Chevrolet	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 3	0 1	0 1	0 0	4 0	9
18	30	Stefano D'Aste	(ITA)	BMW	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 8	0 0	0 0	0 0	0 0	8
19	26	Roberto Colciago	(ITA)	Honda	0 0	0 0	0 0	3 0	0 0	1 0	- -	- -	- -	- -	4
20	29	Stéphane Ortelli	(MON)	SEAT	- -	- -	- -	- -	- -	- -	3 0	0 0	0 0	- -	3
20	21	Robert Huff	(GBR)	Chevrolet	0 0	0 0	0 0	0 0	3 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	3
22	12	Marc Carol	(ESP)	SEAT	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	0 1	- -	1

FIA WTCC - Classifica costruttori 2005

					Monza 20 aprile	Magny-Cours 1 maggio	Silverstone 15 maggio	Imola 29 maggio	Puebla 26 giugno	Spa 30 luglio	Oschersleben 28 agosto	Istanbul 18 settembre	Valencia 2 ottobre	Macau 20 novembre	Totale
1	BMW				15 14	18 18	9 7	14 18	6 10	18 12	16 18	11 11	13 16	11 18	273
2	Alfa Romeo				14 14	8 10	18 11	15 10	18 11	11 15	4 5	18 18	6 13	12 6	237
3	SEAT				7 8	10 8	9 18	7 8	9 14	7 8	13 10	5 6	16 7	6 9	185
4	Chevrolet				3 3	3 3	2 2	3 3	6 4	3 4	2 4	5 4	3 0	9 2	68
5	Ford				0 0	0 0	1 1	0 0	- -	0 0	4 2	0 0	0 2	1 3	14