BMW Motorrad
Motorsport

Superbike-
Weltmeisterschaft

Freude am Fahren



FIM Superbike World Championship.
BMW Motorrad Motorsport Media Guide.



VORWORT HENDRIK VON KUENHEIM, LEITER BMW MOTORRAD.

Sehr geehrte Medienvertreter und Motorrad-Freunde,

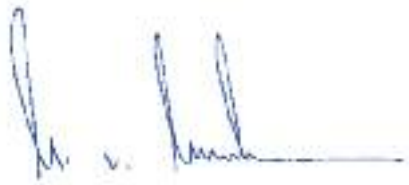
voller Vorfreude und Spannung starten wir in unsere dritte Saison in der Superbike-Weltmeisterschaft. Das Team BMW Motorrad Motorsport liegt nach den ersten beiden Jahren im Plan. Nach dem Debütjahr 2009 konnte das Team 2010 den nächsten Schritt machen. Das ehrgeizige Ziel lautete, den ersten Podiumsplatz zu holen. Dies gelang zwei Mal, zudem konnten wir unsere erste Poleposition feiern. Nun strebt das Team regelmäßige Podiumsplatzierungen und Siege an. Denn darum geht es im Rennsport.

Wir möchten mit unserem Einsatz in der WM das Potenzial der BMW S 1000 RR auch auf der Rennstrecke demonstrieren und an die Spitzenleistungen der Serienversion anknüpfen. Unser neuer Supersportler gehörte auf Anhieb zu den führenden Motorrädern im Superbike-Segment. Die BMW Motorrad Kunden schätzen es, dass das Bike auf Rennsport getrimmt ist, aber zugleich den gewohnten Komfort, moderne Sicherheitsfeatures und ein exzellentes Preis-Leistungs-Verhältnis bietet.

Im vergangenen Winter wurde fieberhaft daran gearbeitet, die Performance der Rennversion der BMW S 1000 RR weiter zu steigern. Zudem haben wir mit Umstrukturierungen im Team die Weichen für die Zukunft gestellt. Ich bin davon überzeugt, dass das Team BMW Motorrad Motorsport seinen Weg nach vorn mit großen Schritten fortsetzen wird.

Ich hoffe, dass Ihnen unser Media Guide die Arbeit an der Rennstrecke erleichtern wird und wünsche Ihnen eine spannende Saison 2011 mit BMW Motorrad Motorsport.

Herzlichst



Hendrik von Kuenheim, Leiter BMW Motorrad



INHALTSVERZEICHNIS.

1.	Den ersten Sieg im Visier.	6
2.	Ein starkes Team.	12
3.	Gemeinsam für den Erfolg.	16
4.	Frisches Blut für 2011.	30
5.	Die BMW S 1000 RR. Der innovative Supersportler.	42
6.	Seriennahe Bikes bieten packende Rennen.	54
7.	Herausforderungen rund um den Globus.	60
8.	Die BMW S 1000 RR als Garant für Siege.	88
9.	BMW Motorrad Motorsport: die Erfolgsgeschichte.	98
10.	Starke Partner.	110
11.	Service.	116

Redaktionsschluss: 20. Januar 2011



FIM SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP 2011.



DEN ERSTEN SIEG IM VISIER.

Eine junge Mannschaft ist flügge geworden: Das Team BMW Motorrad Motorsport startet 2011 in seine dritte Saison in der Superbike-Weltmeisterschaft. Im Debütjahr 2009 gelangen bereits 17 Top-Ten-Platzierungen, 2010 konnten die erste Poleposition und erste Podiumsplätze gefeiert werden. Damit ist die Zielsetzung für 2011 klar: Das Team um den neuen BMW Motorrad Motorsport Direktor Bernhard Gobmeier möchte seinen ersten Sieg feiern.

„Unser Projekt ist den Kinderschuhen entwachsen und hat seinen Weg nach vorn in den ersten beiden Jahren kontinuierlich fortgesetzt“, sagt Hendrik von Kuenheim, Präsident BMW Motorrad. „Während wir in der ersten Saison, die klar als Lehrjahr definiert war, die ersten Achtungserfolge erreicht haben, konnten wir in der vergangenen Saison unser gesetztes Ziel mehr als erreichen. Wir wollten zur Spitze aufschließen und unseren ersten Podiumsplatz feiern. Dass daraus zwei Podestplätze und eine Poleposition wurden, hat uns umso glücklicher gemacht.“

Die BMW S 1000 RR hat in den vergangenen beiden Jahren auf der Rennstrecke für Furore gesorgt. „Und das ist uns nicht nur in der Superbike-Weltmeisterschaft gelungen, sondern auch in vielen anderen nationalen und internationalen Meisterschaften“, meint von Kuenheim. „Unsere Kundenteams konnten in der vergangenen Saison weltweit 13 Titel und weit über 100 Rennsiege feiern. Diese Erfolge motivieren uns auch für unseren nächsten Schritt in der Superbike-Weltmeisterschaft. 2011 möchten wir uns im Spitzenfeld etablieren und unseren ersten Sieg feiern.“

Um dieses Ziel zu erreichen, hat sich im vergangenen Winter im Team BMW Motorrad Motorsport viel getan. Die in den ersten beiden Jahren gesammelten Erfahrungen wurden analysiert und flossen in die Weiterentwicklung von Mannschaft und Motorrad ein. Zudem gab es einige Veränderungen im Team, angefangen beim neuen BMW Motorrad Motorsport Direktor Bernhard Gobmeier.

„Die Vorfreude auf die neue Saison ist da, aber die Spannung ist noch viel größer“, sagt Gobmeier. „Wir werden natürlich versuchen, den Erfolg der vergangenen Jahre zu übertreffen. Wir möchten noch mehr Podiumsplätze erreichen und aus eigener Kraft siegfähig sein.“

NEUE GESICHTER, GROSSE ZIELE.





Weitere Schlüsselpositionen im Team wurden im Winter neu besetzt. Rainer Bäumel, zuvor Technischer Direktor, übernahm im Dezember die neu geschaffene Funktion des Rennleiters. Neuer Entwicklungsleiter bei BMW Motorrad Motorsport ist Stephan Fischer. Josef Hofmann, Geschäftsführer von alpha Racing, ist für den Standort Stephanskirchen und die Themen Logistik, Personal und Finanzen verantwortlich.

Die neue Teamstruktur trägt dazu bei, dass das Team BMW Motorrad Motorsport kontinuierlich an der Weiterentwicklung des Motorrads arbeiten kann, während sich das Rennteam auf die Aktivitäten rund um den Rennablauf konzentriert. Zusätzlich wird auch die Zusammenarbeit mit den Kollegen der Serienentwicklung weiter intensiviert.

Die Ingenieure von BMW Motorrad haben die Performance der Rennversion in der Vorbereitung auf die Saison 2011 weiter verbessert. „Die wesentlichste Änderung ist die neue Motorenspezifikation“, erläutert Bäumel. „Sie ist für den Außenstehenden durch die neue, kurze Auspuffanlage gut zu erkennen. Damit erreichen wir eine höhere Leistung im oberen Drehzahlbereich, ohne Drehmoment im mittleren Drehzahlbereich zu verlieren.“ Die maximale Motorleistung beträgt nun 220 PS.

Zudem wurden die Gewichtsverteilung sowie die Sitzposition der Fahrer nach hinten verlagert, auch Tank und Heckrahmen erfuhren Modifikationen. Im Zuge der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Motorrads arbeitet das Team bereits an der nächsten Motorenspezifikation, die ab Mitte der Saison 2011 zum Einsatz kommen wird.

BMW Motorrad Motorsport tritt in dieser Saison auch bei den Fahrern mit einem Neuzugang an: Leon Haslam, WM-Zweiter von 2010. Der 27-jährige Brite hat sich in den vergangenen Monaten gut im Team eingelebt und setzt auf das Potenzial der BMW S 1000 RR: „Schon das Serienbike ist fantastisch. Und das ist die Basis für ein sehr, sehr gutes Rennmotorrad“, erklärt Haslam. „Das klare Ziel von BMW Motorrad und auch von mir lautet, Siege zu holen. Das Motorrad hat definitiv das nötige Potenzial dazu.“

EHEMALIGE CHAMPIONS AUF DER BMW S 1000 RR.





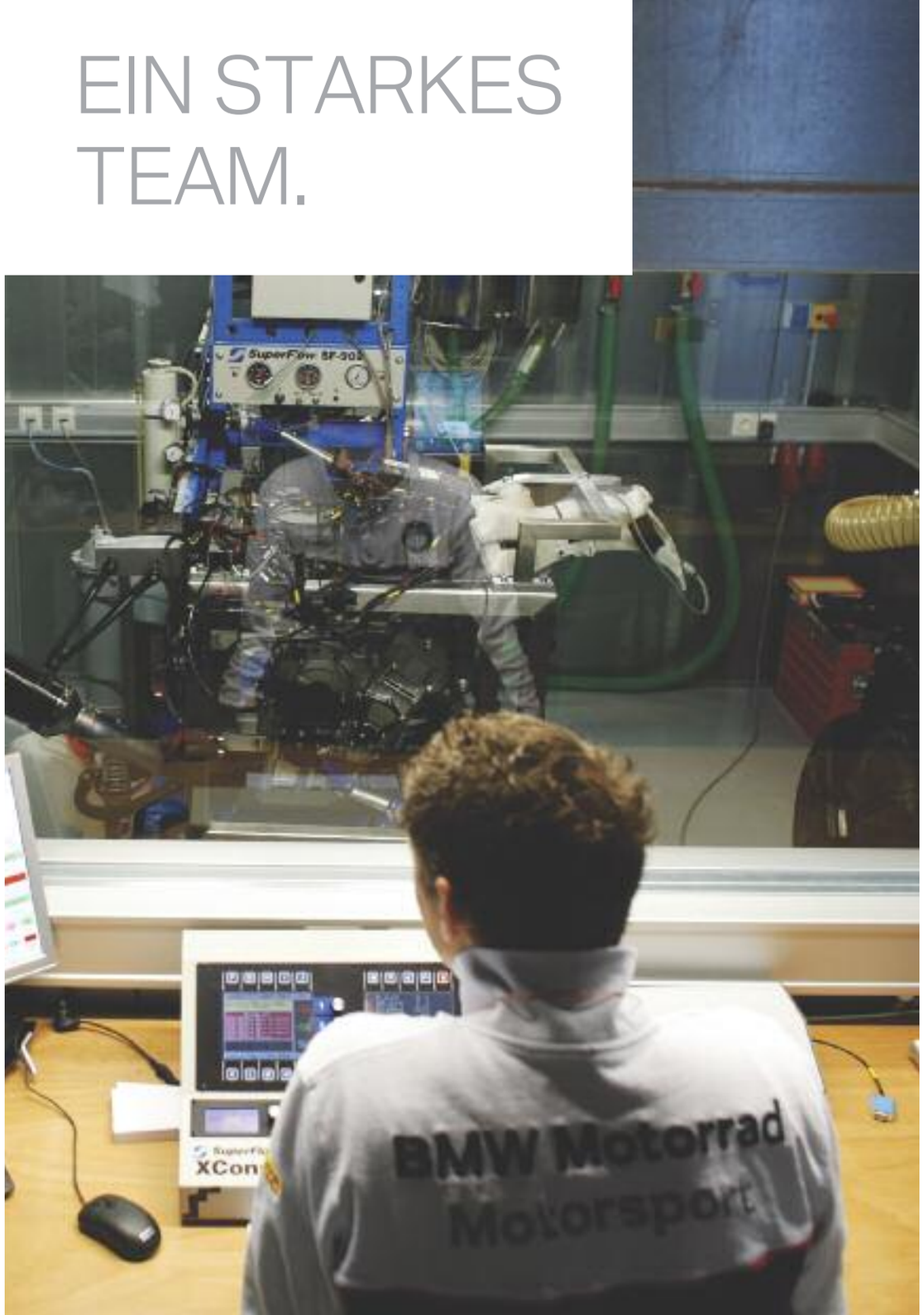
Unterdessen geht der Australier Troy Corser in seine dritte Saison mit BMW Motorrad Motorsport. Der zweimalige Superbike-Weltmeister ist aufgrund seiner Erfahrung und seines fahrerischen Könnens weiterhin ein wichtiger Teil des Projekts. „Wir möchten an jedem Wochenende ganz vorn mitmischen“, formuliert er seine Erwartungen für 2011. „Die Basis für diesen nächsten Schritt ist vorhanden. Und wenn wir dann auch noch einen Sieg holen könnten, wäre das fantastisch.“

„Ich freue mich sehr, dass wir in Leon Haslam einen jungen Fahrer verpflichten konnten, der sein Können, seinen Biss und seinen Kampfgeist bereits eindrucksvoll unter Beweis gestellt hat“, erklärt Hendrik von Kuenheim. „Er ist Vizeweltmeister geworden, indem er niemals nur 100 Prozent, sondern 110 Prozent gegeben hat. Ich bin davon überzeugt, dass Leon die perfekte Ergänzung zu Troy ist – sie bilden eine perfekte Fahrerkombination aus Jugend und Erfahrung. Gemeinsam mit dem Team können und werden Leon und Troy das Projekt weiter voranbringen.“

Neben dem Werksteam von BMW Motorrad Motorsport setzt in der Saison 2011 eine weitere Mannschaft den Supersportler aus München in der Superbike-Weltmeisterschaft ein: BMW Motorrad Italia SBK. Die Mannschaft dominierte in der vergangenen Saison mit der BMW S 1000 RR den Superstock 1000 FIM Cup, Fahrer Ayrton Badovini (IT) gewann neun der zehn Saisonrennen.

Das Team wird geführt von Andrea Buzzoni, Direktor von BMW Motorrad Italia und Manager des Superbike-Projekts, Sportdirektor Serafino Foti und dem Technischen Direktor Gerardo Acocella. Als Teamkollege von Badovini stieß der zweimalige Superbike-Weltmeister James Toseland (GB) zum Team. Die Mannschaft erhält technische Unterstützung des BMW Motorrad Motorsport Werksteams, das neben dem technologischen und personellen Input vor allem Motoren und Elektronik für die BMW S 1000 RR zur Verfügung stellt.

EIN STARKES TEAM.



VIELSEITIGES MOTORSPORT-PROGRAMM.

In der Zentrale von BMW Motorrad Motorsport im Münchener Norden laufen die Fäden für alle Projekte des Unternehmens zusammen. Alle Einsätze werden von der Mannschaft rund um BMW Motorrad Motorsport Direktor Bernhard Gobmeier koordiniert. Für den Aufbau und die technische Betreuung der Maschinen sind erfahrene Partnerteams verantwortlich.

Im Offroad-Sport begann das Jahr bereits mit einem Highlight: Im Januar startete das Team „BMW Motorrad by speedbrain“ mit vier Fahrern auf der werksunterstützten BMW G 450 RR in die Rallye Dakar. Dem jungen Team gelangen bei seinem ersten Dakar-Auftritt zwei Etappensiege durch Paulo Goncalves (PT) und Frans Verhoeven (NL) sowie drei weitere Podiumsplätze in den Tageswertungen. Bei fünf Tagesetappen lag ein Fahrer des Teams „BMW Motorrad by speedbrain“ in Führung. Verhoeven kam in der Gesamtwertung als 15., Pedro Bianchi Prata (PO) als 30. ins Ziel in Buenos Aires. Goncalves und Zé Helio (BR) schieden nach Stürzen verletzt aus.

BMW wird die reinen Offroad-Rennsportaktivitäten an Husqvarna überlassen, das in der Enduro-Weltmeisterschaft (WEC), in der Motocross-Weltmeisterschaft MX2, der Supermoto-Weltmeisterschaft und in der US-amerikanischen Cross Country Meisterschaft an den Start geht. Bei den Stuntridern gehört Chris Pfeiffer (DE) auf seiner BMW F 800 R zu den weltweit herausragenden Piloten und wird von BMW Motorrad Motorsport bei seinen spektakulären Auftritten rund um den Globus unterstützt.

Seit dem Jahr 2008 bildet das Superbike-Projekt die Speerspitze der Motorsport-Aktivitäten von BMW Motorrad. Der Einsatz der Bikes in der Superbike-WM erfolgt in Zusammenarbeit mit dem offiziellen Partner alpha Racing aus Stephanskirchen. Die Nähe zwischen den Standorten München und Stephanskirchen bei Rosenheim ist ein großer Vorteil, zudem gehen beide Partner mit derselben Mentalität an die Aufgaben heran.

alpha Racing wurde in Kooperation mit BMW Motorrad Motorsport gegründet, um die langjährigen Erfahrungen von alpha Technik im Motorrad-Rennsport zu nutzen. Die Geschäftsführer Josef Meier und Josef Hofmann hatten das auf Homologation und technisches Zubehör spezialisierte Mutterunternehmen alpha Technik bereits im Jahr 1992 aus der Taufe gehoben. Vier Jahre später schickten sie erstmals ein eigenes Superbike-Team in der Internationalen Deutschen Motorrad Meisterschaft (IDM) ins Rennen – und haben seither zahlreiche nationale und internationale Meistertitel gewonnen.

In München sind die Motorsport Leitung sowie die PR- und Marketingabteilung untergebracht, zudem haben dort die Softwareentwickler neben den Serienentwicklern ihre Büros. Dort entstehen u.a. die innovativen Funktionen für das Motorsteuergerät der BMW S 1000 RR. Zudem nutzt das Team BMW Motorrad Motorsport den Windkanal und die Prüfstände der BMW Group in München. Dazu gehören die Dauerlastprüfstände für Fahrwerksteile wie

AUF ERFOLG GETRIMMT.





Rahmen und Schwinge sowie die Kühler- und Bremsenprüfstände. Im Motorenbereich werden die sehr genauen Prüfstände der Formel 1 in München genutzt, um z.B. hochdynamische Vorgänge bei Beschleunigung, Regelvorgängen oder Schaltungen zu messen. Unterstützt wird das Team auch durch das bei BMW Motorrad weit entwickelte Simulations-Know-how bei Thermodynamik oder Fahrdynamik.

Das Rennteam selbst ist in Stephanskirchen bei Rosenheim beheimatet. In dem 2008 eingeweihten Kompetenzzentrum am Kronstaudener Weg sind unter anderem die Bereiche Konstruktion, Versuch, Prüfstände, Fertigung, Beschaffung und Motorradaufbau untergebracht. „Und alles, was rund um das Rennteam herum sonst noch nötig ist“, ergänzt Rennleiter Rainer Bäumel.

Rund 50 Teammitglieder finden in Stephanskirchen ideale Arbeitsbedingungen vor. Die drei Betriebshallen sind fast vollständig für die Entwicklung, Konstruktion und Fertigung der Bikes ausgelegt. Insgesamt umfasst das Areal 17.000 m^2. Die komplette Antriebsentwicklung ist in Stephanskirchen genauso beheimatet wie die Chassisentwicklung und die moderne Motorradwerkstatt. Es stehen ein konventioneller und ein dynamischer Motorprüfstand sowie ein Rollenprüfstand zur Verfügung.

Who is Who – BMW Motorrad Motorsport.

Teamname:	BMW Motorrad Motorsport
Teampartner:	alpha Racing
BMW Motorrad Motorsport Direktor:	Bernhard Gobmeier
Rennleiter:	Rainer Bäumel
Entwicklungsleiter:	Stephan Fischer
Standortleiter Stephanskirchen:	Josef Hofmann
Fahrer:	Troy Corser, Leon Haslam
Crew-Chief Troy Corser:	Tom Larsen
Crew-Chief Leon Haslam:	Giacomo Guidotti



GEMEINSAM FÜR DEN ERFOLG.

BERNHARD GOBMEIER – BMW MOTORRAD MOTORSPORT DIREKTOR.

Neuer Mann am Steuer: Diplom-Ingenieur Bernhard Gobmeier ist seit Oktober 2010 Motorsport Direktor bei BMW Motorrad. Vor seiner Berufung war Gobmeier bereits mehr als 20 Jahre in verschiedenen Funktionen bei BMW tätig. 1994 und 1995 verantwortete er den Neuaufbau des Vertriebs von BMW M Fahrzeugen in Nordamerika und der Rennsportaktivitäten mit der Rennversion des BMW M3 in der American Le Mans Series (ALMS).

Von 1996 bis 2008 war der gebürtige Bayer in diversen verantwortlichen Funktionen bei der BMW M GmbH tätig, ehe er 2008 zu BMW Motorrad wechselte und die Leitung der Fahrwerksentwicklung übernahm.

Seine Leidenschaft für zwei Räder entwickelte Gobmeier schon als Heranwachsender. „Mit 13 Jahren habe ich angefangen, uralte Schrottmotorräder und Mopeds zu reparieren und zu restaurieren. Mit denen bin ich damals schon auf privaten Feldwegen herumgefahren“, erinnert er sich. „Später ging es weiter: Mein erstes Motorrad hatte ich dann mit 17. Damals hatte ich auch noch keinen Führerschein, also bin ich vor allem nachts auf Privatwegen gefahren.“

Dass ihn sein Weg in den Motorsport geführt hat, war jedoch keineswegs vorgezeichnet und geplant, sondern eher ein Zufall. Während seines Maschinenbau-Studiums in München lernte Gobmeier Jost Capito kennen, damals ein bekannter deutscher Enduro-Fahrer. „Durch ihn habe ich das Thema Motorrad-Motorsport kennengelernt“, erzählt Gobmeier. „Später habe ich bei BMW an den ersten M3 mitgearbeitet, sowohl an der Serien- als auch der Rennversion. Mit der Arbeit am erfolgreichsten Tourenwagen der Welt bin ich dann auch in den professionellen Rennsport gekommen.“

Nach vielen Jahren im Automobilbereich mit den M Modellen folgte für Gobmeier 2008 auch beruflich der endgültige Umstieg auf zwei Räder. „Motorradfahren war immer schon mein Hobby, und deshalb war es ein logischer und emotionaler Schritt, dass man das auch beruflich macht“, begründet er seinen Wechsel zu BMW Motorrad. Auch in seiner knappen Freizeit lebt Gobmeier seine Faszination für Motorräder aus. „Wenn ich auf zwei Rädern unterwegs bin, mache ich das gleichermaßen gern offroad und onroad“, sagt er über seine privaten Motorradtouren.

Entspannen kann Gobmeier aber nicht nur auf dem Bike, sondern auch bei seinen weiteren Hobbys: Mountainbike fahren, Ski fahren, Skitouren, Bergsteigen, Segeln, Tauchen, Reisen… und das ist nur eine kleine Auswahl.



BERNHARD GOBMEIER – STECKBRIEF.

Geboren:	22. Mai 1959 in Eggenfelden (DE)
Wohnort:	Wasserburg am Inn (DE)
Nationalität:	Deutscher
Familienstand:	Verheiratet
Hobbys:	Motorradfahren, Motorsport, Radsport, Bergsport, Wassersport
1979 – 1985	Studium Maschinenbau, TU München
1985 – 1988	Motoreningenieur für M3/M5 bei BMW Motorsport
1989 – 1990	Rennmotorenentwicklung M3 bei BMW Motorsport
1990	Trainee-Programm bei Porsche AG
1990 – 1993	Leiter Motorentwicklung, Vertrieb und Projekte im US-Büro in Detroit „Porsche Engineering Services“
1994 – 1995	M Brand Manager bei BMW Nordamerika, Vertrieb und Rennsport mit M3 GT in IMSA/ALMS
1996 - 2008	Verschiedene Leitungspositionen in der Entwicklung bei BMW M (Projektleitung/Gesamtfahrzeug)
2008 - 2010	Leiter der Entwicklung Fahrwerk bei BMW Motorrad
seit 2010	BMW Motorrad Motorsport Direktor



BERNHARD GOBMEIER – INTERVIEW.

Herr Gobmeier, wie groß ist die Vorfreude auf Ihre erste Saison als BMW Motorrad Motorsport Direktor?
Bernhard Gobmeier: „Die Vorfreude ist natürlich vorhanden, aber die Spannung ist noch sehr viel größer. Denn es kommen nun doch viele neue Themen auf uns zu. Wir haben einen neuen Fahrer, wir haben sehr viel am Motorrad gemacht. Wir wissen aber auch, dass unsere Konkurrenten in der Zwischenzeit ebenfalls viel entwickelt haben. Der Wettbewerb wird sehr viel härter werden. Umgekehrt sind wir aber auch besser vorbereitet als je zuvor. Wir haben uns sowohl auf der technischen als auch auf der personellen Seite verstärkt. Deshalb sind wir für die neue Saison auch überaus zuversichtlich."

Worin sehen Sie ihre wichtigsten Aufgaben?
Gobmeier: „Für mich ist es wichtig, dass der komplette Laden läuft, wie man so schön sagt. Dass wir eine Struktur nicht nur einmal aufs Papier schreiben, sondern dass wir diese Struktur auch leben. Dass die Ein- und Verteilung der Rollen eingehalten wird und dass wir auch im Bezug auf die technische Entwicklung den roten Faden nicht verlieren."

Sie sind seit Mitte Oktober im Amt, welche Eindrücke haben Sie gesammelt?
Gobmeier: „Mein erster Eindruck war der, dass hier in den vergangenen zwei, drei Jahren mit einer riesigen Energie aller Beteiligten ein starkes Motorrad entstanden ist. Man hat unheimlich viele Innovationen hineingepackt. Manchmal zu viele, aber wir sehen, dass die Basis für ein erfolgreiches Motorrad vorhanden ist. Die Technik ist gut. Wir haben sicherlich den stärksten Motor, wir haben eine eigene Elektronik, wir haben sehr gute Leute an Bord und haben uns in diesem Bereich für diese Saison auch noch zusätzlich verstärkt. Das Team ist extrem motiviert und fokussiert. Jetzt geht es nur noch darum, dass wir all die guten Einzelbausteine zu einem sehr guten Paket zusammensetzen."

Wie eng wird die Zusammenarbeit der Motorsportabteilung mit der Serienentwicklung sein?
Gobmeier: „Die Zusammenarbeit wird noch intensiver als in der Vergangenheit. Es findet ein tiefgreifender Wissensaustausch in beide Richtungen statt."



Sind Troy Corser und Leon Haslam eine Traumpaarung für BMW Motorrad Motorsport?
Gobmeier: „Ja, das ist ganz sicher so. Erstens, weil beide mit enormen Kampfgeist überzeugen, nicht nur der Jüngere, sondern auch der Erfahrenere. Troys Kampfgeist ist dank der Konkurrenz durch Leon noch einmal angestachelt worden. Zweitens verfügen beide über sehr viel Erfahrung. Es ist nicht so, dass Leon ein Rookie wäre. Das Gegenteil ist der Fall: Auch er kann auf Erfolge verweisen. Er hat eine steile Karriere hinter sich, arbeitet sehr analytisch und wird zusätzlich auch noch durch seinen Vater gecoacht, der über sehr viel Rennerfahrung verfügt. Die Kombination der Erfahrung, die Troy bereits mit unserem Motorrad gesammelt hat und den Kenntnissen, die Leon auch aus dem Wettbewerb mitbringt, ist toll. Und wir haben festgestellt, dass der faire Wettbewerb untereinander letztlich beide Fahrer schneller macht."

Welche Ziele stecken Sie sich für die Saison 2011?
Gobmeier: „Wir werden natürlich versuchen, den Erfolg der vergangenen Jahre zu übertreffen. Wir möchten aus eigener Kraft siegfähig sein. Und für uns ist es ein erklärtes Ziel, dass wir 2011 auch Siege einfahren."

Wie sehen ihre längerfristigen Ziele mit BMW Motorrad Motorsport aus?
Gobmeier: „Längerfristig werden wir natürlich versuchen, Weltmeister zu werden."



RAINER BÄUMEL – RENNLEITER.

Geboren:	27. Juli 1966 in Landshut (DE)
Wohnort:	Stephanskirchen (DE)
Nationalität:	Deutsch
Familienstand:	Ledig, ein Kind
Hobbys:	Familie, Mountainbike, Langlauf, Enduro
1986 – 1991	Studium Maschinenbau, Fachhochschule Landshut
1991	Diplomarbeit bei BMW Motorrad in München
1994 – 1997	Test- und Technik-Redakteur bei der Fachzeitschrift MOTORRAD
1997 – 2000	BMW Motorrad Ingenieur im Bereich Vorentwicklung Fahrwerk
2000 – 2007	BMW Motorrad Projektleiter Boxer-Baureihe
2007 – 2008	BMW Motorrad Motorsport Endurance-Projekt mit der BMW HP2 Sport
2008 – 2010	BMW Motorrad Motorsport Projektleiter und Technischer Direktor World Superbike Team
seit 2011	Rennleiter BMW Motorrad Motorsport





RAINER BÄUMEL – INTERVIEW.

Herr Bäumel, die erste Poleposition und die ersten Podiumsplätze sind eingefahren. Wie fällt das Fazit nach den ersten beiden Jahren aus?
Bäumel: „Das erste Jahr war extrem anstrengend, weil wir am Motorrad keinen Stein auf dem anderen gelassen haben. Wir haben von der Basis weg viel Entwicklungsarbeit geleistet und das Motorrad gewissermaßen ständig neu erfunden. Deshalb gab es in der ersten Saison für das gesamte Team viele, viele Arbeitstage. Das war im zweiten Jahr schon deutlich entspannter. Wir waren besser aufgestellt, wir wussten, was wir brauchen. Von daher verlief 2010 wesentlich geregelter und geordneter. Wir haben trotzdem auch im vergangenen Jahr viel darüber gelernt, was wir anders machen müssen, um erfolgreicher zu sein. Mit diesen Ideen gehen wir in die neue Saison."

Hat sich die gewonnene Routine auch in diesem Winter bei der Vorbereitung auf die Saison 2011 bemerkbar gemacht?
Bäumel: „Ja, auf jeden Fall. Wir haben in der Vorbereitung auf dieses Jahr noch einen Schritt nach vorn gemacht und waren noch früher fertig. 2010 haben wir im Januar die Motorräder für die Saison aufgebaut, in diesem Winter war dieser Prozess schon im Dezember abgeschlossen, also einen Monat früher. Wir müssen zwar weiter daran arbeiten, das Bike für das Jahr 2012 noch früher zu definieren, haben aber schon sehr große Fortschritte gemacht. So soll es weitergehen."

Sie haben seit dieser Saison die Position des Rennleiters inne. Welches sind Ihre wichtigsten Aufgaben?
Bäumel: „Ich denke, meine wichtigste Aufgabe ist, aus dem Paket Motorrad, Fahrer und Team an der Rennstrecke das Maximum herauszuholen. Denn man muss nicht nur beim Motorrad allein das Maximum finden, sondern auch bei der Mannschaft und der Motivation der Mannschaft sowie den Fahrern und der Motivation der Fahrer. Nur, wenn alle drei Faktoren zu gleichen Teilen zu 100 Prozent passen, kann man wirklich vorn mitfahren."

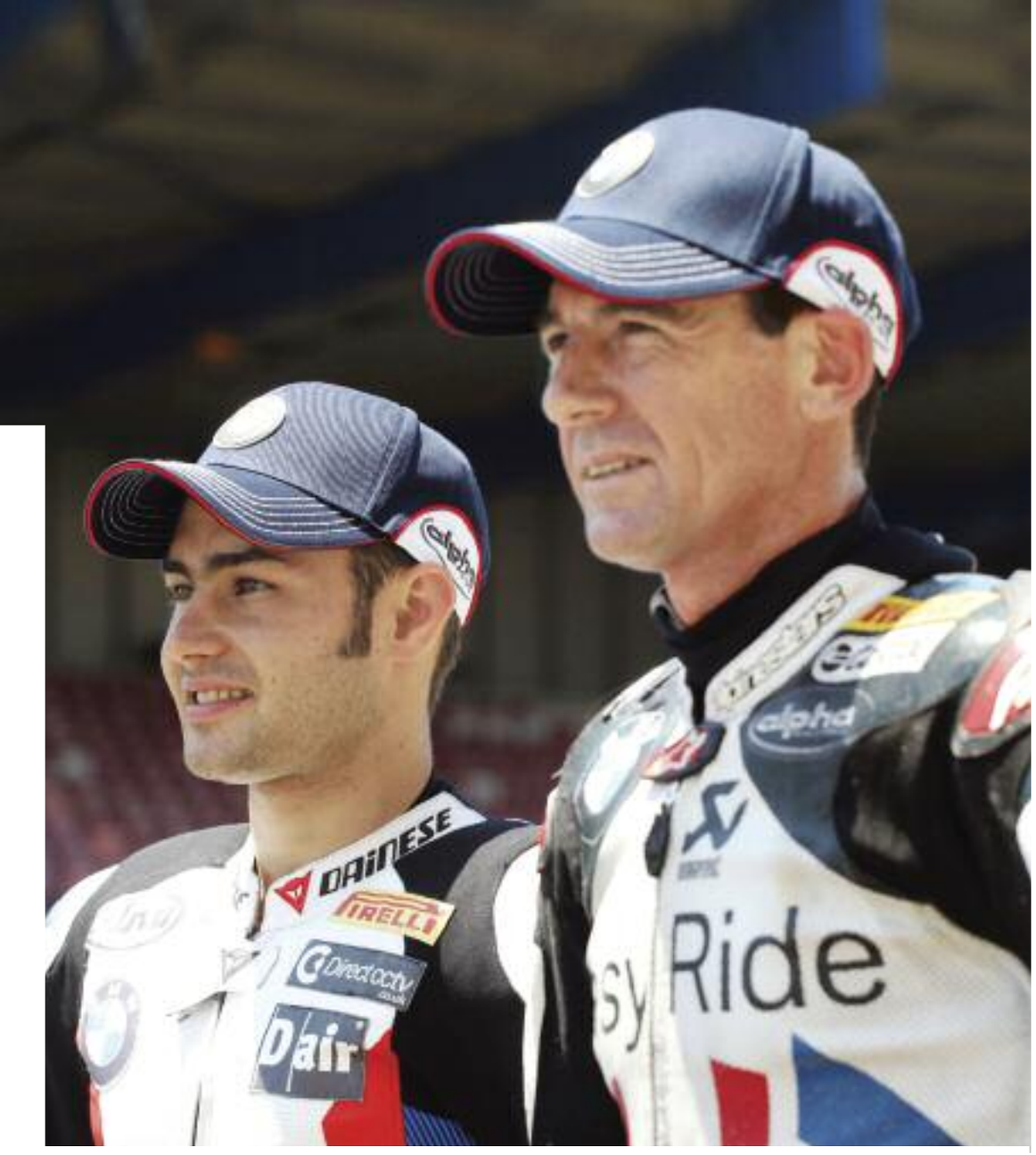
Wie verläuft die Zusammenarbeit zwischen Leon Haslam und Troy Corser?
Bäumel: „Beide arbeiten fantastisch zusammen. Troy und Leon verstehen sich hervorragend. Sie arbeiten in dieselbe Richtung. Sie sprechen sich ab, arbeiten zusammen und füreinander. Sie tauschen bei Tests zum Teil auch untereinander die Motorräder. Leon fährt mit Troys Maschine und umgekehrt. So etwas gibt es meines Wissens nur selten in einem Team. Das ist mehr als positiv."



Auf welche Bereiche der BMW S 1000 RR hat sich die Arbeit im Winter konzentriert?
Bäumel: „Den Großteil der Arbeit haben wir bereits im Spätsommer und im Herbst geleistet. Da haben wir die Hardware des Motorrads entwickelt. Wir haben an einer neuen Gewichtsverteilung am Motorrad und an einer neuen Motorspezifikation gearbeitet. Seit dem letzten Rennen in Magny-Cours lag unser Fokus darauf, das Gesamtpaket aufeinander abzustimmen, also die Bereiche Fahrwerk, Setup und Motormapping."

Wie groß ist der Schritt nach vorn, den Sie sich durch die Weiterentwicklungen erwarten?
Bäumel: „Ich würde das nicht nur auf die Weiterentwicklungen am Motorrad beschränken. Das Team muss sich weiterentwickeln. Dazu gehören auch die Fahrer. Und ich glaube, hoffe und wünsche mir, dass wir mit dem Paket Motorrad, Fahrer und Team in dieser Saison Rennen gewinnen."

Was ist für Sie der spannendste Moment an einem Rennwochenende?
Bäumel: „Ich denke, der ist irgendwann während eines Rennens. Und zwar, wenn man auf einer guten Position fährt und versucht, diese zu halten oder sogar noch zu verbessern. Das ist der spannendste Moment. Am Ende zählt das Ergebnis nach der Zielflagge. Was im Training oder Qualifying war, hat dann keine Relevanz mehr. Für die Techniker sind Freitag und Samstag die harten Tage, wenn das Setup des Motorrads, die richtigen Reifen und das richtige Mapping herausgefahren werden. Am Sonntag steht das Paket. Wer am Sonntag nicht fertig ist, der macht irgendetwas falsch. Der Sonntag ist für die Techniker eher entspannt – ehe dann der spannende Teil, das Rennen, den Schlusspunkt setzt."



FRISCHES BLUT FÜR 2011.

TROY CORSER – STARTNUMMER 11.

Troy Corser ist seit der Geburtsstunde des Teams BMW Motorrad Motorsport ein wichtiger Faktor für den Erfolg. Er bringt genau das mit, was eine junge Mannschaft in der Superbike-Weltmeisterschaft braucht: Erfahrung und den nötigen Speed. Kein aktiver Fahrer in der WM ist so routiniert wie der Mann aus Wollongong im australischen Bundesstaat New South Wales. Seit 1992 trat Corser bei 355 Superbike-Rennen an – und feierte 33 Siege sowie nicht weniger als 130 Podestplätze.

Zwei Mal – 1996 und 2005 – schloss er die Saison als Weltmeister ab. Auch seine Qualifying-Statistik ist mehr als beeindruckend: 43 Mal errang er im Verlauf seiner erfolgreichen Karriere die Poleposition – das hat ihm auch den Spitznamen „Mister Superpole“ eingebracht. Zum Vergleich: Der dreimalige Champion Troy Bayliss (AU) bringt es als sein schärfster Verfolger in der ewigen Bestenliste „nur“ auf 26 Polepositions.

Mit 39 Jahren geht Corser in seine dritte Saison im Team BMW Motorrad Motorsport. Zum „alten Eisen“ gehört er aber noch lange nicht. „Ich fühle mich noch genauso wie mit 30“, betont er. „Natürlich spielt das Training inzwischen eine wichtigere Rolle, um fit zu bleiben. Entsprechend trainiere ich sehr viel. Aber mein Streben danach, Rennen zu fahren – und sie auch zu gewinnen – ist genauso groß wie vor zehn Jahren.

Als Teenager bestritt Corser Motocross- und Sandbahnrennen in seiner australischen Heimat, im Alter von 18 Jahren wechselte er auf die Rundstrecke. Davon, eines Tages an der Spitze der Superbike-WM zu stehen, konnte er damals nur träumen. Corser absolvierte eine Ausbildung in einem Unternehmen für Kühltechnik – und sein dortiger Chef stellte endgültig die Weichen für die Motorsportkarriere seines Lehrlings. „Neben der Ausbildung bin ich natürlich weiter Rennen gefahren“, erinnert sich Corser. „Kurz vor meinem Abschluss hat mir mein Chef ein Ultimatum gesetzt: Entweder arbeitest Du, oder Du konzentrierst Dich auf den Rennsport. Also habe ich mich von ihm verabschiedet. Wer weiß, was aus mir geworden wäre, hätte er mich nicht vor die Wahl gestellt. Nach meiner ersten Meisterschaft habe ich mich bei ihm bedankt. Wir sind Freunde geworden.“

Seine ersten Triumphe als Vollzeitrennfahrer feierte Corser in Australien. Dort wurde er schließlich von Motorrad-Legende Barry Sheene (GB) entdeckt. Mit Sheenes Unterstützung wagte er den Schritt in die USA und nach Europa. Und es ging für ihn sehr schnell steil nach oben: 1994 holte er den Titel in der Amerikanischen Superbike-Meisterschaft AMA, 1995 folgte der endgültige Einstieg in die Superbike-WM. Nur ein Jahr später krönte er sich zum ersten Mal zum Weltmeister. Seither ist Corser eine feste Größe in der Superbike-Weltmeisterschaft.





TROY CORSER – STECKBRIEF.

Geburtstag:	27. November 1971 in Wollongong (AU)
Wohnort:	Monte Carlo (MO)
Familienstand:	Verheiratet mit Sam, zwei Kinder: Kalani und Kelisa
Größe:	1,70 m
Gewicht:	68 kg
Hobbys:	Golf, Wakeboarding, Kartfahren, Jetski, Motocross
Leidenschaft:	Rennsport
Lieblingsstrecken:	Phillip Island, Valencia, Portimão
Erstes Bike:	Yamaha TY 80 (Straße) , Honda CR 80 (Rennen)
Erstes Rennen:	1989 Australian Production Series 250 ccm
Karrierehöhepunkte:	1996 Superbike-Weltmeister 2005 Superbike-Weltmeister
Superbike-WM Geschichte:	355 Rennen, 130 Podiumsplätze 33 Siege, 47 zweite Plätze und 50 dritte Plätze 43 Polepositions 45 schnellste Rennrunden
Webseite:	www.troycorser.com



TROY CORSER – INTERVIEW.

Troy, Sie gehen in Ihre dritte Saison mit BMW Motorrad Motorsport. Wie würden Sie die ersten beiden gemeinsamen Jahre zusammenfassen?
Troy Corser: „Wir haben in diesen beiden Saisons sehr hart gearbeitet. An den Rennwochenenden haben wir natürlich versucht, gute Resultate einzufahren, aber vor allem wichtige Informationen für die Weiterentwicklung gesammelt. Diese können wir nun nutzen und mit dem Wissen in die neue Saison gehen, dass wir ein Bike haben, das funktioniert und mit dem wir angreifen können."

Welche Fortschritte haben Sie seit 2009 beobachtet?
Corser: „Wenn man das Bike, das wir am Anfang hatten, mit dem heutigen vergleicht, dann sieht man in vielen Bereichen große Fortschritte. Die Entwicklung geht kontinuierlich weiter, basierend auf den vielen Informationen, die wir gesammelt haben. Jetzt kann es für uns um das Racing als solches gehen. Wir wollen die Ergebnisse holen, die mit diesem Motorrad möglich sind, also unser Potenzial nutzen."

Wie ist ihr Eindruck von der 2011er BMW S 1000 RR?
Corser: „Ich denke, dass das Fahrwerk eine der Stärken des Bikes ist. Und hier gab es noch Verbesserungen. Auch am Motor haben wir gearbeitet. Er ist sehr aggressiv und leistungsstark. Es ging darum, ihn noch ein bisschen dahingehend zu zähmen, damit das Fahren mit diesem starken Motor für uns etwas einfacher wird."

Sie sind nun 39. Gibt es Bereiche, in denen Sie von einer Art „Weisheit des Alters" profitieren können?
Corser: „Ja. Natürlich gilt: Je mehr Erfahrung man in etwas hat, umso besser wird man. Ich bin einer der erfahrensten, wenn nicht sogar der erfahrenste Pilot auf Vierzylinder-Superbikes. Ich bin zuvor für fünf verschiedene Hersteller gefahren. Jeder dieser Hersteller hat Rennen und auch Titel gewonnen. Mit diesem Erfahrungsschatz bin ich zu BMW Motorrad gekommen, zu einem Hersteller, der denselben Siegeswillen hat wie ich. Und ich glaube, dass wir gemeinsam die Weichen für den Erfolg stellen konnten. Jetzt müssen wir nur noch das Gesamtpaket richtig zusammenschnüren und dann können wir unsere Mission erfüllen."

Welchen weiteren Schritt erwarten Sie für die Saison 2011?
Corser: „Wenn wir regelmäßig auf das Podium fahren können, dann denke ich, dass es für uns alle im Team wesentlich einfacher wird. Und wenn wir dann auch noch ein Rennen gewinnen könnten, wäre das fantastisch. Wir gehen nicht davon aus, dass wir in unserer dritten Saison an jedem Wochenende einen Sieg holen werden. Aber unser Ziel ist, an jedem Wochenende ganz vorn mitzumischen. Die Basis für diesen nächsten Schritt ist vorhanden."



LEON HASLAM – STARTNUMMER 91.

Leon Haslam hat Benzin im Blut – und zwar im wahrsten Sinne des Wortes. Sein Vater ist der mehrmalige Motorrad-Weltmeister Ron „Rocket“ Haslam. „Seit ich sechs Wochen alt war, bin ich mit meinem Vater von Strecke zu Strecke um die Welt gereist. Ich bin also mehr oder weniger in den Rennsport hineingeboren worden“, bestätigt der Brite. Schon früh saß er dann aber selbst auf dem Motorrad. Seine bisher erfolgreichste Saison erlebte er 2010, als er die Superbike-WM als Zweiter abschloss.

Seine eigene Karriere startete Haslam 1991 im Alter von gerade einmal acht Jahren im Motocross. 1995 und 1996 wurde er Britischer Juniorenmeister. An diese Zeit erinnert noch heute seine Startnummer „91“. „1991 habe ich richtig mit dem Rennsport angefangen, aber zunächst bin ich immer mit der Nummer 19 gefahren. Eines Tages konnte ich diese Nummer nicht mehr nehmen, also habe ich die 91 ausprobiert. Und ich konnte dann gleich mein erstes großes Rennen damit gewinnen. Seitdem habe ich diese Nummer behalten“, sagt Haslam rückblickend.

1998 und 1999 fuhr er in der Britischen 125-ccm-Weltmeisterschaft, im Jahr 2000 betrat Haslam dann die internationale Bühne und startete in der 125-ccm-Weltmeisterschaft. Ein Jahr später trat er bereits in der 500-ccm-Weltmeisterschaft an – als jüngster Fahrer aller Zeiten in dieser Serie. 2002 folgte eine Saison in der 250-ccm-WM, doch ohne konkurrenzfähiges Material blieben die Erfolge aus. Also entschied er sich, 2003 in die Britische Supersport-Meisterschaft zu wechseln, im selben Jahr fuhr er auch seine ersten drei Rennen in der Superbike-Weltmeisterschaft.

2004 bestritt Haslam seine erste volle Saison in der Superbike-Weltmeisterschaft und holte den ersten Podestplatz. Nach drei weiteren Saisons in der Britischen Superbike-Meisterschaft gab er 2009 sein WM-Comeback und errang drei weitere Podestplätze. 2010 startete Haslam richtig durch, fuhr beim Saisonauftakt in Australien auf die Poleposition und feierte den ersten Sieg. Im Saisonverlauf ließ er zwei weitere Triumphe und elf Podiumsplätze folgen. Schon vor dem Finale stand fest, dass er für die Saison 2011 zu BMW Motorrad Motorsport wechseln würde. Zwei Tage nach dem letzten Rennen 2010 saß Haslam zum ersten Mal auf der BMW S 1000 RR.

Im Vergleich zu seiner Kindheit hat sich nur eines geändert: Nun ist er derjenige, der die Rennen bestreitet. Vater Ron ist sein wichtigster Ratgeber und dreht schon einmal selbst Testrunden mit dem Rennmotorrad seines Sohnes. Immer mit dabei ist auch Ehefrau Olivia. Geheiratet haben die beiden Ende 2010 in Schweden. „Es ist für mich sehr wichtig, die richtigen Leute um mich herum zu haben. Von daher ist es fantastisch, dass meine gesamte Familie mit zu den Rennen kommt. Ihre Unterstützung ist mir sehr wichtig“, sagt Haslam.





LEON HASLAM – STECKBRIEF.

Geburtstag:	31. Mai 1983 in Smalley (GB)
Geburtsort:	Smalley (GB)
Wohnort:	Smalley (GB)
Familienstand:	Verheiratet mit Olivia
Größe:	1,73 m
Gewicht:	67 kg
Hobbys:	Golf, Wakeboarden, Mountainbike fahren
Leidenschaft:	Seine Familie, Rennsport
Lieblingsrennstrecken:	Phillip Island, Assen, Silverstone
Erstes Bike:	Honda QR 50
Erstes Rennen:	1987, Argentinien, 50-ccm-Klasse
Karrierehöhepunkte:	2007/2008: 2. Platz Brit. Superbike-Meisterschaft 2010: 2. Platz Superbike-Weltmeisterschaft
Superbike-WM Geschichte:	86 Rennen, 20 Podiumsplätze 3 Siege, 10 zweite Plätze, 7 dritte Plätze 1 Poleposition 3 schnellste Rennrunden
Webseite:	www.leonhaslam.com



LEON HASLAM – INTERVIEW.

Leon, haben Sie sich gut bei BMW Motorrad Motorsport eingelebt?
Leon Haslam: „Ja, auf jeden Fall. Es ist wirklich eine aufregende Zeit für mich. Das Potenzial des Teams ist sehr groß. Schon unsere gemeinsamen Testfahrten waren großartig. Wir wollen zusammen etwas erreichen, und deshalb haben wir in der Vorbereitungsarbeit richtig Gas gegeben."

Gefällt Ihnen Ihr neues Arbeitsgerät, die BMW S 1000 RR?
Haslam: „Schon das Serienbike ist fantastisch. Und das ist die Basis für ein sehr, sehr gutes Rennmotorrad. BMW ist ein derart großes Unternehmen, dass sich nahezu unbegrenzte Möglichkeiten bieten. Auch und gerade was die technologische Seite angeht. Das habe ich in dieser Form bisher noch nie erlebt."

Wie gut verstehen Sie sich mit ihrem Teamkollegen Troy Corser?
Haslam: „Troy und ich kennen uns schon lange. Er hat mir früher sehr geholfen, und es ist fantastisch, ihn nun als Teamkollegen zu haben. Er fährt bereits seit zwei Jahren mit diesem Motorrad und verfügt über langjährige Erfahrung in der Superbike-Weltmeisterschaft. Wir werden gemeinsam hart arbeiten, damit wir Rennen gewinnen können."

Gab es jemals einen Punkt in Ihrem Leben, an dem Sie etwas anderes machen wollten, als Ihrem Vater Ron als Rennfahrer nachzueifern?
Haslam: „Das ist das Einzige, was ich jemals machen wollte. Ich bin ein ziemlich ehrgeiziger Mensch und liebe den Wettbewerb. Ich habe Fußball gespielt, ich bin Motocross-Rennen gefahren, ich habe Rallyes bestritten. Egal, was ich mache – ich will dabei gewinnen. Und für mich ist der Motorradrennsport der ultimative Sport."

Worin liegen Ihre Stärken – als Fahrer und als Mensch?
Haslam: „Ich denke, dass ich sehr gute und wichtige Leute um mich herum habe. Und als Fahrer kann ich das auf der Rennstrecke nutzen. Ich kann das Beste aus dem herausholen, was mir zur Verfügung steht. Und ich bin kein Fahrer, der über die Grenzen hinausgeht und deshalb dauernd stürzt. Das ist wichtig, um erfolgreich zu sein. Als Mensch bin ich recht entspannt und lasse mich nicht so schnell aus der Ruhe bringen."

Was haben Sie sich für 2011 vorgenommen?
Haslam: „Wir wollen aus eigener Kraft siegfähig sein. Das ist das klare Ziel von BMW Motorrad. Ich will Rennen für BMW Motorrad gewinnen. Das Motorrad hat definitiv das Zeug dazu. Ich freue mich schon auf die neue Saison. Sie wird lang und hart, aber ich bin davon überzeugt, dass wir unsere Ziele erreichen können."

DIE BMW S 1000 RR.
DER INNOVATIVE SUPERSPORTLER.



FÜR DEN RENNSPORT GEBOREN.

Nach mehreren Jahren Entwicklungsarbeit feierte 2009 der erste Supersportler aus dem Hause BMW Motorrad sein viel beachtetes Debüt: die BMW S 1000 RR. Schon die Straßenversion des Bikes konnte sich auf Anhieb in die Spitzengruppe des Wettbewerbs katapultieren.

Mit dem Einstieg in den Supersport stellte sich BMW Motorrad den in diesem Marktsegment üblichen Spielregeln. Dazu zählen die Top-Performance des Motorrads bei gleichzeitig bester Funktionsqualität, sowie kontinuierliche Modellpflegemaßnahmen und Modellüberarbeitungen – sowie die erfolgreiche Teilnahme im Rennsport.

Deshalb begann die Motorsport-Abteilung im Jahr 2007 parallel mit der Entwicklung der ersten Rennversion der BMW S 1000 RR, 2009 erfolgte der Einstieg in die Superbike-Weltmeisterschaft. Nach dem Lehrjahr 2009 konnte das Team BMW Motorrad Motorsport 2010 seine erste Poleposition und seine ersten Podiumsplätze in der Königsklasse für seriennahe Motorräder feiern. Die Zielsetzung für 2011 lautet, den ersten Sieg zu holen.

Bereits als Serienmodell überzeugt die BMW S 1000 RR mit ihren Rennsport-Genen. Es ist von den Ingenieuren aus der Serienproduktion nach Zielen entwickelt worden, die in weiten Teilen auch für den Rennsport gelten: Spitzenwerte bei Antriebs- und Fahrleistungen, hervorragende Fahrbarkeit und Gasannahme, hochstabiles Fahrwerk mit exzellentem Handling und Traktion, niedriges Fahrzeuggewicht sowie ein kompaktes und dynamisches Design.

Mit der Übernahme des Projekts erfüllte sich der verantwortliche Baureihenleiter Markus Poschner einen Lebenstraum, die Entwicklung der ersten BMW Supersport Serienmaschine. Als ehemaliger Rennfahrer war ihm diese Rolle auf den Leib geschnitten. In seinem Team versammelte er viele junge Kollegen, die selbst im Rennsport aktiv sind und ihre Expertise in das Projekt einbringen konnten. Zudem war bereits ab einem frühen Zeitpunkt die Motorsport-Abteilung in die Entwicklung einbezogen.

Mit einer Motorleistung von 142 kW (193 PS) bei einem Gewicht von nur 204 Kilogramm inklusive Kraftstoff (183 Kilogramm trocken, 206,5 Kilogramm mit Race ABS) setzt die Straßenversion der BMW S 1000 RR absolute Highlights in puncto Leistungsgewicht und Performance. Die versammelte, auf das Vorderrad orientierte Ergonomie hilft den Piloten, die immense Kraft des Bikes zu beherrschen. So wurde etwa der Bereich um den Knieschluss des Fahrers so schmal wie möglich gestaltet. Vorbild waren die Abmessungen verschiedener 600er Supersportler. Der hohe Anspruch bedeutete eine enorme Herausforderung in der Entwurfs- und Package-Arbeit. Es wurde um jeden Millimeter Bauraum gerungen, um das Optimum zu erreichen.





Darüber hinaus ordneten die Ingenieure die schweren Bauteile möglichst nahe um den Fahrzeugschwerpunkt herum an. Das Ergebnis der sehr intensiven Packagearbeit ist ein äußerst schlankes, athletisch geformtes Motorrad, an dem jedes Detail in Form und Funktion stimmig ist. Diese Dynamik in den Proportionen (kurze, tiefe Front, hohes kompaktes Heck) machte es nicht einfach, die Anforderungen an Kühlung, Luftwiderstand, Fahrerschutz und Ansaugluftführung umzusetzen. Hier war die enge Zusammenarbeit mit den Kollegen aus der Aerodynamikentwicklung im Automobilbereich ein entscheidender Vorteil. Dank zahlreicher Berechnungsschleifen und Versuche im Windkanal konnten optimale Lösungen gefunden werden.

Beim Antriebskonzept fiel die Wahl der BMW Motorrad Entwickler auf einen Reihenvierzylinder. Dieser Motor bietet beste Voraussetzungen für einen leichten, standfesten Antrieb und ermöglicht eine platzsparende Bauweise im Ansaug- und Abgasbereich. Der Grundmotor mit dem außergewöhnlichen Hub- / Bohrungs-Verhältnis von 0,621 eignet sich als perfekte Basis für ein Hochleistungstriebwerk mit einem enorm breiten Drehzahlband.

Zur exakten Ventilsteuerung bis hin zu höchsten Drehzahlen besitzt der Motor der BMW S 1000 RR per Schlepphebel betätigte Ventile. Neben dem Schlepphebel spielt auch die Masse des Ventils eine wichtige Rolle: Es wird Titan als Werkstoff für alle Ventile sowie ein leichter Aluminium-Faserwerkstoff für die bewegten Ventilfederteller verwendet. Die Nockenwellen bestehen aus Schmiedewerkstoff und sind aufwendig bearbeitet. Sie werden über ein Zahnradvorgelege und eine kurze Steuerkette angesteuert. Damit ist eine steife und präzise Ventilbetätigung gewährleistet.

Neben der Luftströmung um und durch das Fahrzeug wurde der Ansaugluftführung größte Aufmerksamkeit geschenkt. Für eine gute Füllung sorgt die perfekte Ausführung der Airbox. Jeder Millimeter wurde dazu genutzt, möglichst viel Volumen für die Ansauganlage zur Verfügung zu stellen. Zur Optimierung des Drehmomentverlaufes wählten die Ingenieure die Technologie der Schaltsaugrohre. Je nach Drehzahl wird über einen Stellmotor die Länge der Ansaugrohre in zwei Stufen variiert. Mit dem Ziel einer optimalen Füllung wird über je vier Einspritzdüsen an der Drosselklappenleiste und oberhalb des Saugrohres die geeignete Benzinmenge zugeführt. Die Düsen werden je nach Drehzahl und Leistungsanforderung abwechselnd oder gemeinsam angesteuert.

Die Ansteuerung der Drosselklappen erfolgt über ein E-Gas (Ride-by-Wire). Damit ist die Möglichkeit gegeben, den Fahrerwunsch ganz exakt in Vortrieb umzusetzen. Zur Weiterleitung der Motorleistung an das Hinterrad dienen eine Scheibenölbadkupplung mit Anti-Hopping-Funktion, ein sehr kompaktes Sechsgang-Getriebe mit übereinander





AUF RENNSPORT GETRIMMT.

angeordneten Getriebewellen sowie die linksseitig angeordnete Kette.

Für die bestmögliche Gesamtperformance im Supersport-Segment muss das Fahrwerk der hohen Motorleistung mindestens ebenbürtig ist. Der Hauptrahmen der BMW S 1000 RR ist als Aluminium-Brückenrahmen ausgeführt und nimmt den Motor als tragendes Element auf. Serien- und Rennrahmen sind identisch. Der Rahmen wird im BMW Motorrad Werk Berlin aus vier Gussteilen zusammengeschweißt. Mit dieser Bauart konnte die Herausforderung aus schmaler Taillierung und großer Airbox erfüllt werden. Gleichzeitig erzielten die Ingenieure durch umfangreiche Berechnungen und Simulationen ein Optimum bei der Verteilung der Steifigkeitswerte des Rahmens.

Die Schwinge ist beim Serienbike über Exzenterbuchsen im Rahmen gelagert. Dies bietet die Möglichkeit, für Renneinsätze die Schwingenlagerung in der Höhe einzustellen. Die Schwinge selbst wurde über eine aufwendige Schweißkonstruktion aus tief gezogenen Alu-Blechschalen mit einem Aluguss-Unterteil aufgebaut. Damit ließen sich die Anforderungen hohe Torsions- und Seitensteifigkeit sowie geringes Gewicht ideal erfüllen. Das Federbein ist über Umlenkhebel mit Schwinge und Rahmen verbunden.

Einzigartig im Segment ist die großzügig dimensionierte Upside-Down-Gabel mit einem Standrohrdurchmesser von 46 Millimetern. Üblich ist ein Durchmesser von 43 Millimetern. Mit der größer dimensionierten Gabel erzielt die BMW S 1000 RR eine deutlich höhere Bremsstabilität und eine klarere Rückmeldung. Der Lenkkopfwinkel ist mit 66,1° relativ steil, der Nachlauf mit 95,9 Millimetern relativ kurz und der Radstand mit 1432 Millimetern relativ lang gewählt.

Um beim Serienbike das anspruchsvolle Gewichtsziel von 183 Kilogramm trocken oder 204 Kilogramm vollgetankt zu erreichen, entwickelte BMW Motorrad gemeinsam mit dem BMW Werk in Eisenach einen Aluminiumtank – einzigartig in diesem Segment. Wie viele andere BMW Motorräder verwendet das Bike zur Steuerung der Fahrzeugfunktionen ein CAN (Controller Area Net) Bus System. Die Steuereinheit ist platz- und gewichtssparend im Instrumentenkombi integriert.

Ein deutliches Plus an aktiver Sicherheit beim Bremsen bringt das speziell für die Serienversion der BMW S 1000 RR und deren supersportliche Einsatzzwecke entwickelte Race ABS, das als Sonderausstattung ab Werk lieferbar ist. Einen enormen Zugewinn an aktiver Fahrsicherheit verschafft zudem die ebenfalls als Sonderausstattung erhältliche, elektronisch geregelte Traktionskontrolle DTC (Dynamic Traction Control) beim Beschleunigen.





BEEINDRUCKTE PILOTEN.

Für unterschiedliche Einsatzspektren wie nasse Fahrbahn („Rain“), Straße („Sport“), Rennstrecke mit Supersportreifen („Race“) oder Rennstrecke mit Slicks („Slick“) stehen dem Fahrer zudem individuelle, per Knopfdruck wählbare Motorcharakteristiken zur Verfügung. Race ABS und Traktionskontrolle sind mit den jeweiligen Fahrmodi kombiniert und so für ein Höchstmaß an Performance und Sicherheit ganzheitlich aufeinander abgestimmt. Auf der Gerade punktet die BMW S 1000 RR durch ein weiteres, in diesem Segment einzigartiges Feature. Mit dem aus anderen BMW Motorrädern bekannten HP Schaltassistent können beim Beschleunigen entscheidende Meter gut gemacht werden, aber auch in Schräglage saubere, kurze Hochschaltungen realisiert werden, was zu einer ruhigen und sauberen Linienführung auch aus den Kurven heraus führt.

Die Serienversion der BMW S 1000 RR begeistert auch die Profi-Fahrer des Team BMW Motorrad Motorsports. So ist Troy Corser davon überzeugt, dass die BMW Motorrad Kunden auf diesem Bike genauso viel Spaß haben wie er auf seiner Rennmaschine: „Es ist ein tolles und sehr fortschrittliches Motorrad. Die Elektronik und die vielen Sicherheitsfeatures wie das Race ABS und DTC sind absolut beeindruckend. Es ist einfach zu fahren und die Sitzposition ist komfortabel. Der Motor bietet dem normalen Motorradfahrer für den Straßenverkehr Leistung im Überfluss. Ich muss sagen, dass ich im Fall der BMW S 1000 RR zum ersten Mal längere Zeit auf einer Serienmaschine verbracht habe – und es hat viel Spaß gemacht.“





DIE ENTWICKLUNG GEHT WEITER.

Seit dem Debüt in der Superbike-WM konnte die Rennversion der BMW S 1000 RR im Rahmen des Reglements in allen Bereichen kontinuierlich weiterentwickelt werden. „Wenn man das aktuelle Bike mit jenem vergleicht, mit dem wir Anfang 2009 begonnen haben, dann ist mit Sicherheit kein Stein auf dem anderen geblieben“, sagt Rainer Bäumel, Rennleiter im Team BMW Motorrad Motorsport. Das FIM-Reglement erlaubt gewisse rennsportspezifische Modifikationen am Serienmotor. Mit dem Reihenvierzylinder des Serienbikes hatte das Team eine sehr gute Basis für die Entwicklung des Rennmotors. Seit dem Einstieg 2009 hat das Team BMW Motorrad Motorsport regelmäßig neue Motorenspezifikationen an den Start geschickt. Auch bei der Entwicklung des Rennmotorrads für 2011 war eine neue Motorenspezifikation der wesentlichste Baustein.

„Wir setzen normalerweise pro Jahr zwei neue Motorenspezifikationen ein. In die Saison 2011 starten wir mit der Spezifikation Nummer neun, ab Mitte der Saison werden wir dann mit der Nummer zehn fahren“, erläutert Bäumel. „Unser Ziel lautete, mehr Leistung im oberen Drehzahlbereich zu erreichen, ohne Drehmoment im mittleren Drehzahlbereich zu verlieren.“ Dies wurde durch Optimierungen der Motor- und Auspuffabstimmung und des Motormappings möglich. Ein wichtiger Faktor ist die kurze Auspuffanlage. Die neue Motorenspezifikation hat nun 220 PS und damit 5 PS mehr Spitzenleistung als die Vorgängerversion. In der Superbike-WM ist jedoch nicht nur die Spitzenleistung wichtig, sondern vor allem die Fahrbarkeit des Motors. Dazu trägt bei der BMW S 1000 RR das Ride-by-Wire-System bei, das die Drosselklappen steuert. Das System wird anhand der auf der Rennstrecke gewonnen Erkenntnisse ebenfalls fortwährend optimiert. Die Steuerung von Einspritzung und Zündung beim Rennbike ist eine Eigenentwicklung von BMW Motorrad Motorsport mit dem Namen RSM5.

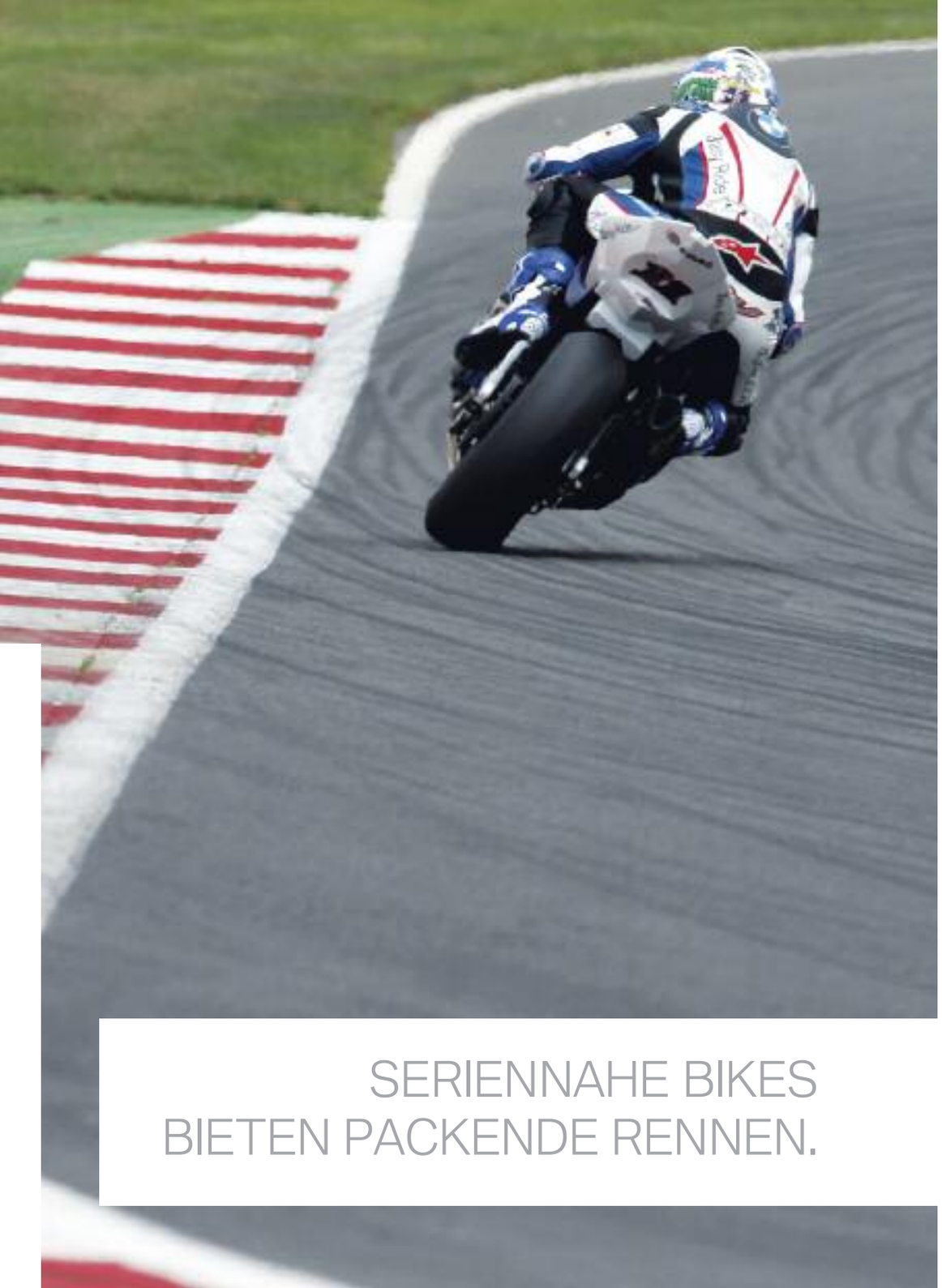
Auch an der Gewichtsverteilung hat das Team BMW Motorrad Motorsport gefeilt. „Beim neuen Bike wurde das Gewicht mehr nach hinten verlagert“, berichtet Bäumel. „Zudem haben wir die Sitzposition der Fahrer ein bisschen weiter nach hinten versetzt, um mehr Gewicht auf das Hinterrad zu bekommen.“ Neu sind auch der Tank und der Heckrahmen. Zudem setzt BMW Motorrad Motorsport eine neue Vorderradgabel von Öhlins ein, die TRS-P 25. Die Rennversion der BMW S 1000 RR verfügt nicht mehr über eine gefräste und geklebte Schwinge, sondern über eine Gussschwinge. „Die Schwinge ist in ihren Eigenschaften gleich geblieben, diese Änderung hat keine Auswirkung auf die Performance. Doch das Gussverfahren ist wesentlich kostengünstiger“, erklärt Bäumel.

Die beiden BMW Werksfahrer Troy Corser und Leon Haslam starten darüber hinaus mit einer neuen Lackierung in die Saison - passend zum neuen „Kleid“ des Serienmotorrads. Auch in diesem Bereich arbeiten die Rennsport-Abteilung und ihre Kollegen aus der Serienentwicklung Hand in Hand.



TECHNISCHE DATEN BMW S 1000 RR.

Hubraum:	999 ccm, Viertakt-Vierzylinder, flüssigkeitsgekühlt
Getriebe:	6-Gang
Leistung:	220 PS bei über 14.000 U/min
Bohrung x Hub:	80 x 49,7 mm
Verdichtungsverhältnis:	14,5:1
Kraftstoffsystem:	Einspritzanlage Dell'Orto 48 mm
Tankinhalt:	23,5 Liter
Schmierung:	Nasssumpf
Trockengewicht:	165 kg
Radstand:	1.428 mm
Länge:	2.056 mm
Breite:	532 mm
Vorderradfederung:	Öhlins Upside-Down-Teleskopgabel
Hinterradfederung:	Öhlins
Vorderradbremsen:	Corser: Doppelscheibe 320 mm, Nissin, 6-Kolben-Sattel Haslam: Doppelscheibe 320 mm, Brembo, 4-Kolben-Sattel
Hinterradbremse:	Corser: Einfachscheibe 220 mm, Nissin, 2-Kolben-Sattel Haslam: Einfachscheibe 220 mm, Brembo, 2-Kolben-Sattel
Räder:	Vorn 16,5" x 3,5", Hinten 16" x 6,25"
Reifen:	Pirelli



SERIENNAHE BIKES BIETEN PACKENDE RENNEN.

SPORTLICHES UND TECHNISCHES REGLEMENT.

Seit ihrem Debüt im Jahr 1988 hat sich die Superbike-Weltmeisterschaft weltweit eine große Fan-Gemeinde erarbeitet. Die Begeisterung der Anhänger kommt nicht von ungefähr: Das sportliche Reglement sorgt mit einem durchdachten Format für spannungsgeladene Rennwochenenden. Das technische Regelwerk des Motorrad-Weltverbands FIM stellt sicher, dass die Verwandtschaft der Bikes mit ihren Geschwistern aus der Serienproduktion im Vordergrund steht und die Leistungsfähigkeit der unterschiedlichen im Feld vertretenen Modelle und Konzepte angeglichen wird. Für die Fans heißt das: maximale Spannung und Action pur.

Startaufstellung.
Die Startaufstellung für die beiden Rennen wird in einem packenden „Superpole"-Wettbewerb ermittelt. Die Fahrer müssen sich in den Qualifikationstrainings für die „Superpole" qualifizieren. Das Reglement für die „Superpole" wurde zur Saison 2011 geändert. Ab dieser Saison nehmen die 16 schnellsten Fahrer (zuvor die schnellsten 20) aus den beiden Qualifikationstrainings an der ersten Phase teil. Die Top-12 rücken in den zweiten Abschnitt vor, ehe die acht schnellsten Piloten die Plätze in den ersten zwei Startreihen im dritten „Superpole"-Abschnitt unter sich ausmachen. Sollte es in der „Superpole" zu einer Zeitgleichheit kommen, werden die Ergebnisse aus den Qualifikationstrainings mit herangezogen.

Die vier schnellsten Fahrer aus der „Superpole 3" bilden in der Startaufstellung die erste Startreihe, in der zweiten Startreihe stehen jene Fahrer, die in der „Superpole 3" die Plätze fünf bis acht belegt haben. Die Piloten, die in der zweiten „Superpole" die Plätze neun bis zwölf belegt haben, stehen in der dritten Reihe. Reihe vier wird aus jenen Piloten gebildet, die in der „Superpole 1" auf die Plätze 13 bis 16 gefahren sind. Die Startreihen dahinter basieren auf den Ergebnissen aus den Qualifikationstrainings.

In der Startaufstellung vor den Rennen dürfen die Teams ab dieser Saison Reifenwärmer benutzen. Zudem sind Generatoren zur Erzeugung von Strom für Reifenwärmer und Lüfter zugelassen.

Punktevergabe.
In der Superbike-WM werden am Saisonende ein Fahrer- sowie ein Konstrukteurstitel vergeben. In die Konstrukteurswertung geht pro Rennen jeweils das im Klassement bestplatzierte Motorrad des jeweiligen Herstellers ein.

WM-Punkte werden nach folgendem Schlüssel vergeben:

Punktesystem.

Platz	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Punkte	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1





GLEICHE CHANCEN FÜR ALLE.

Motorrad-Konzepte.
In der Superbike-Weltmeisterschaft sind seriennahe Motorräder mit Viertakt-Motor, entweder mit vier, drei oder zwei Zylindern, zugelassen. Für Drei- und Vierzylinder gilt eine Hubraumbegrenzung von 1.000 ccm, Maschinen mit Zweizylinder-Motor haben ein Hubraumlimit von 1.200 ccm. Alle Motorräder müssen seit der Saison 2011 ein Mindestgewicht von 165 Kilogramm auf die Waage bringen (zuvor: 162 kg für Drei- und Vierzylinder, 168 kg für Zweizylinder). Die Zweizylinder-Triebwerke sind zudem mit einem Luftmengen-Begrenzer versehen, dessen Durchlass-Durchmesser zu Saisonbeginn 50 Millimeter beträgt.

Über ein komplexes „Balance of performance"-System wird versucht, etwaige Unterschiede zwischen den Motorkonzepten im Saisonverlauf auszugleichen. So gilt für die Bikes mit Zweizylindermotor eine Handicapregel. Bei ihnen können das Mindestgewicht und der Durchmesser der Ansaugrestriktoren durch die Regelhüter verändert werden, falls sich herausstellt, dass zwischen den verschiedenen Motorkonzepten keine Chancengleichheit mehr gewährleistet ist. In diesem Fall können nach jeweils drei Rennwochenenden anhand einer komplizierten Formel Änderungen vorgenommen werden. In diese Formel fließen die durchschnittlichen Ergebnisse der bisherigen Rennveranstaltungen ein.

Reifen.
Seit 2003 ist Pirelli der alleinige Reifenlieferant für die Superbike-Weltmeisterschaft. Pro Veranstaltung und Fahrer dürfen für die Trainings-Sessions maximal 13 Hinter- und neun Vorderreifen eingesetzt werden. Diese Gesamtzahlen schließen Trockenreifen, Intermediates und Regenreifen ein.

Ablauf der Rennwochenenden.

Freitag	11.30 – 12.30 Uhr	Freies Training
	15.30 – 16.30 Uhr	Qualifikationstraining
Samstag	10.45 – 11.30 Uhr	Qualifikationstraining
	13.45 – 14.30 Uhr	Freies Training
	15.00 – 15.14 Uhr	Superpole 1
	15.21 – 15.33 Uhr	Superpole 2
	15.40 – 15.50 Uhr	Superpole 3
Sontag	09.20 – 09.35 Uhr	Warm-up
	12.00 Uhr	Rennen 1
	15.30 Uhr	Rennen 2

Die Renndistanz variiert je nach Veranstaltung zwischen 90 und 110 Kilometern.



SERIENNÄHE IST TRUMPF.

Homologation.
Der Motorrad-Weltverband FIM stellt mit strengen Auflagen für die Homologation die Seriennähe der in der WM an den Start gehenden Bikes sicher. Vor der Inspektion zur Erst-Homologation müssen bereits 250 Exemplare des Serienmotorrads produziert worden sein. Bis zum Jahresende muss diese Zahl auf 3.000 steigen. Die Homologation wird für einen Zeitraum von fünf Jahren gewährt. Eine Verlängerung um zwei weitere Jahre ist möglich.

Antrieb.
Das Motorgehäuse des Rennbikes muss mit dem des Serienmodells identisch sein. Die Form des Ölsumpfs darf ebenfalls nicht modifiziert werden. Zur Saison 2011 wurde zudem festgeschrieben, dass mit Serienbenzinpumpen gefahren werden muss. Auch das Getriebe muss mit der Serie identisch sein. Größeren Spielraum haben die Ingenieure hingegen bei der Auslegung der Zylinder. Die Zylinderköpfe dürfen leicht verändert werden, zudem ist das Verdichtungsverhältnis ebenso wenig reglementiert wie die verwendeten Kolben und Pleuel.

Chassis.
Bei der Rennversion des Motorrads muss der gleiche Rahmen eingesetzt werden wie beim Serienmodell. Die Form der Verkleidung, der Windschutzscheibe, des Sitzes und des Tanks muss erhalten bleiben. Das Tankvolumen darf höchstens 24 Liter betragen. Gabel und Dämpfer sind hingegen frei gestaltbar. Die Verwendung von Titan für Rahmen, Vorderradgabeln, Lenker, Schwingen, Schwingenachsen und Radachsen ist verboten. Zudem ist der Einsatz von Leichtmetallen bei Radachsen nicht zulässig. Gestattet ist dagegen die Verwendung von Schrauben und Muttern aus Titanlegierungen.

Elektronisch gesteuerte Federn sind verboten, es sei denn, sie wurden bereits beim Serienmotorrad verbaut. Der Einsatz von Kohlefaser-Bremsscheiben ist nicht gestattet.

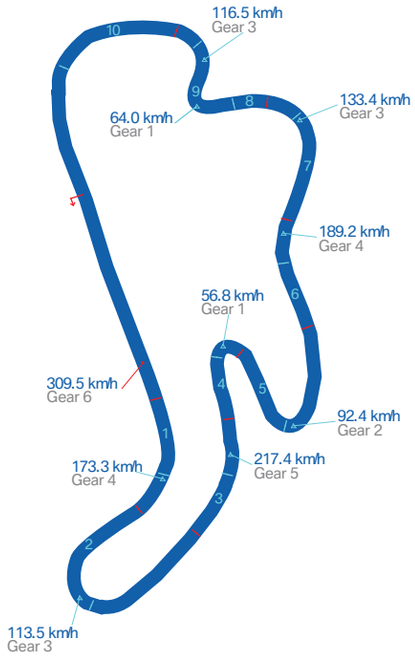
Testfahrten.
Nach Beginn der Saison sind Testfahrten auf Strecken, die im Rennkalender vertreten sind, untersagt. Es gelten aber einige Ausnahmen. So besteht die Möglichkeit, in den sechs Tagen vor jeder Veranstaltung private Tests auf dem jeweiligen Kurs zu organisieren, die allen Fahrern zugänglich sein müssen. Außerdem darf auf den Strecken der Superbike-WM getestet werden, sobald Rennen dort absolviert wurden. Jedes Team benennt zudem vor der Saison eine Heim-Teststrecke. Dort darf bis zu sechs Tage, bevor dort eine Rennveranstaltung stattfindet, ganzjährig gefahren werden.



HERAUSFORDERUNGEN RUND UM DEN GLOBUS.



Datum	Strecke	Ort
27.02.2011	Phillip Island Circuit	Phillip Island (AU)
27.03.2011	Donington Park Circuit	Donington (GB)
17.04.2011	TT Circuit Assen	Assen (NL)
08.05.2011	Autodromo Nazionale di Monza	Monza (IT)
30.05.2011	Miller Motorsports Park	Salt Lake City (US)
12.06.2011	Misano World Circuit	Misano (IT)
19.06.2011	Motorland Aragón	Alcañiz (ES)
10.07.2011	Automotodrom Brno	Brünn (CZ)
31.07.2011	Silverstone Circuit	Silverstone (GB)
04.09.2011	Nürburgring	Nürburg (DE)
25.09.2011	Autodromo Enzo e Dino Ferrari	Imola (IT)
02.10.2011	Circuit de Nevers	Magny-Cours (FR)
16.10.2011	Autódromo Internacional do Algarve	Portimão (PT)





27.02.2011, PHILLIP ISLAND CIRCUIT, AUSTRALIEN.

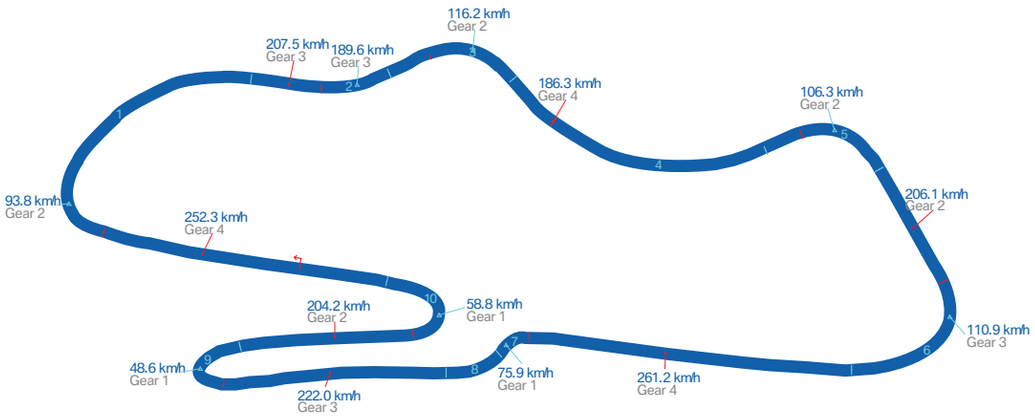
Mit Ausnahme von 1993 gastiert die Superbike World Championship seit 1990 alljährlich auf dem „Phillip Island Circuit“ in Australien. Ihren Namen hat die Rennstrecke von der gleichnamigen Insel, die durch eine über 600 Meter lange Brücke mit dem Bundesstaat Victoria verbunden ist. 1956 wurde der Kurs direkt an der Küste errichtet und seither mehrfach umgebaut. Große Höhenunterschiede und vom Meer einfallende Windböen sind charakteristisch. Neben der Superbike-WM tragen auch die Motorrad-Weltmeisterschaft und die V8-Supercar-Serie Rennen auf dem „Phillip Island Circuit“ aus. Troy Corser feierte dort 1996 vor heimischem Publikum seinen ersten Titel in der Superbike-WM und führt die ewige Bestenliste mit sieben Siegen an. Leon Haslam errang auf der australischen Strecke 2010 seine erste Poleposition und seinen ersten Sieg in der Superbike-WM.

Besondere Anforderungen.
Insbesondere die letzte Kurve des „Phillip Island Circuit“, die im vierten Gang gefahren wird, ist für eine schnelle Runde von zentraler Bedeutung. Dort entscheidet sich, wie viel Geschwindigkeit die Fahrer auf die „Gardner Strait“ mitnehmen können. Wheelies oder zu stark durchdrehende Reifen sind zu vermeiden. Außerdem müssen die Piloten die Linie in der „Doohan Corner“ perfekt treffen, um sich für die anspruchsvolle „Southern Loop“ positionieren zu können. Danach geht es auf der „Bass Strait“ bergab in Richtung „Honda“, der ersten und äußerst wichtigen Haarnadel der Strecke.

Fahrersicht.
Troy Corser: „Phillip Island ist für mich definitiv eine der besten Strecken überhaupt im Kalender. Sie ist einfach etwas ganz Besonderes – und das nicht nur vom Streckenlayout her. Für mich ist es immer wieder toll, dort anzutreten. Es ist mein Heimrennen, und die Unterstützung der Fans gibt mir zusätzlichen Rückenwind. Der Kurs selbst bietet von allem etwas. Es ist einfach eine großartige Rennstrecke.“

Streckendaten.	
Länge:	4,445 km
Kurven:	12
Start/Ziel-Gerade:	835 m
Superbike-WM Debüt:	1990
Erfolgreichste Fahrer:	Troy Corser (7 Siege)
	Troy Bayliss (6)
	Anthony Gobert (5)

27.03.2011, DONINGTON PARK CIRCUIT, EUROPA.





Donington (GB) gehört zu den Dauerbrennern im Rennkalender der Superbike-Weltmeisterschaft. Die Serie ist auf dem Traditionskurs im Herzen Englands, der 1931 eröffnet und mehrfach umgebaut wurde, seit 1988 zu Gast. In diesem Jahr stehen die Läufe 37 und 38 auf dem „Donington Park Circuit“ auf dem Programm. Troy Corser feierte dort 1996 zwei Siege, auch persönlich liegt ihm Donington am Herzen: Er hat dort seine Frau Sam kennengelernt. Kein anderer Fahrer kennt den Donington Park jedoch so gut wie Leon Haslam. Es ist im wahrsten Sinne des Wortes sein Heimspiel: Sein Vater Ron Haslam betreibt dort eine Rennfahrerschule.

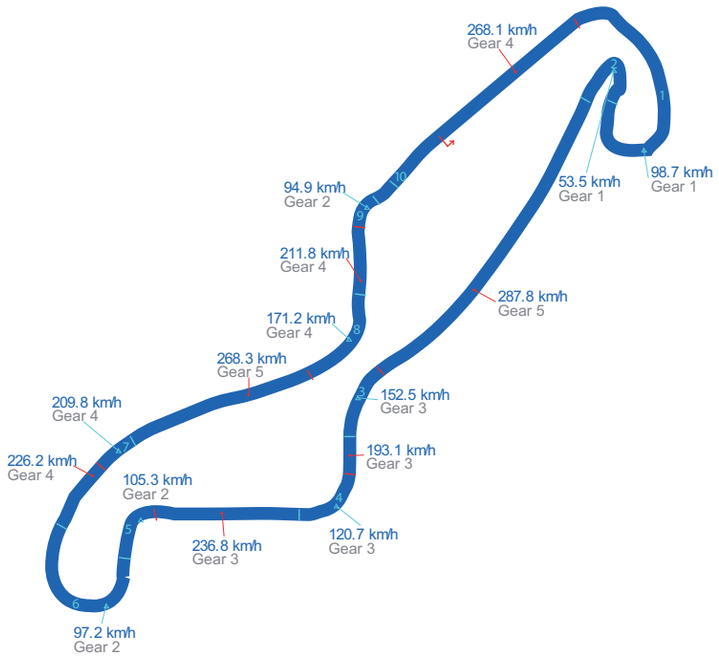
Besondere Anforderungen.
Donington ist eigentlich ein flüssiger Kurs, allerdings es gibt einige „Stop-and-Go“ Abschnitte, in denen extrem hart gebremst wird. Dies spielt bei der Abstimmung des Bikes eine wichtige Rolle. Tückisch ist die schnelle „Craner Curves“, eine Linkskurve, in der das Motorrad stabil liegen muss. Die Strecke bietet eine technisch anspruchsvolle Mischung aus schnellen Kurven und langsamen Abschnitten wie der engen Schikane, der „Melbourne Hairpin“, die im ersten Gang durchfahren wird, sowie der Linkskurve „Goddards“. Auch das Wetter ist beim Gastspiel der Superbike-Weltmeisterschaft ein Faktor. Kühle Temperaturen und Regen könnten eine zusätzliche Herausforderung sein.

Fahrersicht.
Leon Haslam: „Ich habe in Donington schon unzählige Runden gedreht – auch auf Serienmotorrädern. Ich wohne schließlich nur 20 Minuten von der Rennstrecke entfernt. Auf diesem Kurs wird extrem hart gebremst. Was das Bremsen angeht, ist Donington eigentlich einmalig. Ich freue mich schon sehr auf diese Veranstaltung, denn es ist wirklich mein Heimspiel. Es ist toll, dass wir nach der Pause im vergangenen Jahr dort nun wieder fahren.“

Streckendaten.

Länge:	4,023 km
Kurven:	15
Start/Ziel-Gerade:	550 m
Superbike-WM Debüt:	1988
Erfolgreichste Fahrer:	Carl Fogarty (6 Siege)
	Scott Russell (5)
	Noriyuki Haga (3)

17.04.2011, TT CIRCUIT ASSEN, NIEDERLANDE.





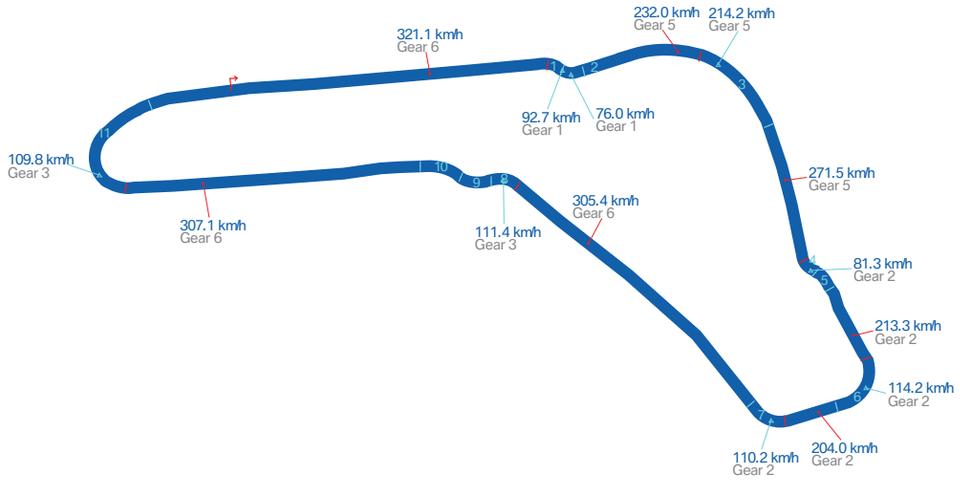
Der „TT Circuit Assen“ wurde speziell auf die Anforderungen von Motorrad-Rennen zugeschnitten. Einige seiner elf Links- und sechs Rechtskurven sind überhöht. Insgesamt finden rund 100.000 Zuschauer auf den Tribünen des niederländischen Motorrad-Mekkas Platz. Motorradrennen haben in Assen eine lange Tradition: Seit 1949 wurde auf der Strecke in jedem Jahr ein WM-Lauf ausgetragen. 1955 entstand eine permanente Rennstrecke mit 7,705 Kilometern Länge. Das ursprüngliche Straßenrennen durch die Ortschaften Borger, Schoonloo und Grollo gehörte damit der Vergangenheit an. 2006 wurde die Streckenlänge auf 4,555 Kilometer verkürzt. Assen, die Hauptstadt der niederländischen Provinz Drenthe, hat mehr als 66.000 Einwohner.

Besondere Anforderungen.
Der „TT Circuit Assen“ erlaubt es den Fahrern, äußerst flüssig zu fahren. In der Haarnadelkurve sind das Einlenkverhalten und die Beschleunigung des Bikes von wichtiger Bedeutung. Der Rest des Kurses ist rhythmisch zu fahren, das Set-up muss auf das Hineinrollen in die Kurven ausgerichtet sein. In der vorletzten Kurve muss das Bike stabil liegen, ehe in der Schlussschikane die Bremsen gefragt sind.

Fahrersicht.
Leon Haslam: „Assen ist eine meiner absoluten Lieblingsstrecken. Der Kurs hat eine sehr lange Geschichte und ein einmaliges Layout. In Assen ist das Wichtigste, einen guten Rhythmus zu finden. Man kann nicht einfach nur blind Gas geben – das würde einen eher langsamer machen. Man muss dort mit Köpfchen fahren. Und es ist eine Strecke, auf der immer bis in die letzte Runde gekämpft wird. Dort sind immer spannende Rennen garantiert. Ich freue mich schon sehr darauf.“

Streckendaten.	
Länge:	4,555 km
Kurven:	17
Start/Ziel-Gerade:	560 m
Superbike-WM Debüt:	1992
Erfolgreichste Fahrer:	Carl Fogarty (12 Siege)
	Troy Bayliss (6)
	Colin Edwards (3)
	Chris Vermeulen (3)

08.05.2011, AUTODROMO NAZIONALE DI MONZA, ITALIEN.





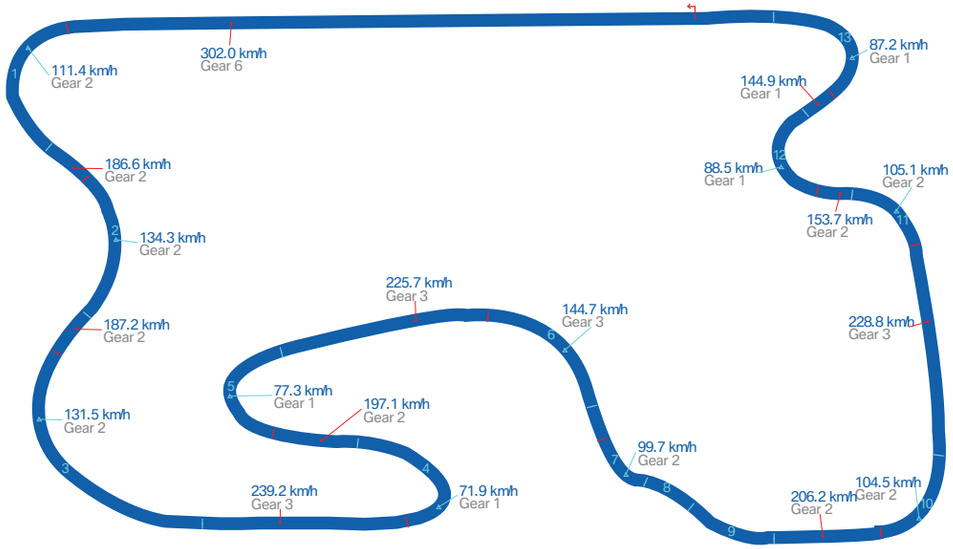
Vor allem zwei Merkmale zeichnen Monza aus: enorme Spitzengeschwindigkeiten und Tradition. Seit der Eröffnung 1922 werden im von hohen Mauern umgebenen Königlichen Park Motorrad- und Automobilrennen ausgetragen, nirgendwo fanden mehr Formel-1-Grands-Prix statt. Das „Autodromo Nazionale di Monza“ wurde in seiner langen Geschichte vielfach umgebaut, Überreste einer Steilwand sind stumme Zeugen ihrer Anfangstage. Seit 1967 wird das Oval, das zum ursprünglichen Layout des Kurses gehörte, nicht mehr befahren. Die Stadt Monza hat 120.000 Einwohner und liegt in der norditalienischen Lombardei. BMW Motorrad Motorsport gelang in Monza der erste große Meilenstein: Troy Corser feierte dort 2010 als Dritter den ersten Podiumsplatz für das noch junge Team.

Besondere Anforderungen.
Auf dem „Autodromo Nazionale di Monza“ dreht sich alles um Höchstgeschwindigkeit. Allerdings erwartet auch die Bremsen der BMW S 1000 RR ein echter Härtetest, und das Bike muss auch bei niedrigem Tempo gut auf Lenkbewegungen reagieren. Hohe Stabilität beim Verzögern erleichtert den Fahrern die Arbeit. Insbesondere nach der extrem langsamen ersten Schikane ist eine gute Beschleunigung in die höheren Gänge ein absolutes Muss. Der Bremspunkt für die beiden berühmten Lesmo-Kurven ist ebenfalls von Bedeutung. In der Parabolica wird lange auf der Reifenkante gefahren. Guter „Edge Grip“ ist daher wichtig, um mit Schwung auf die lange Gerade zu kommen.

Fahrersicht.
Leon Haslam: „Monza ist eine weitere einmalige Strecke. Sie ist ganz anders als die anderen Rennstrecken, auf denen wir fahren. Der Kurs ist extrem schnell, und man muss sein Motorrad etwas anders abstimmen als auf anderen Kursen. Man muss sich bei der Abstimmung an die langen Geraden und die ultraschnellen Kurven anpassen.“

Streckendaten.	
Länge:	5,793 km
Kurven:	13
Start/Ziel-Gerade:	1.195 m
Superbike-WM Debüt:	1990
Erfolgreichste Fahrer:	Troy Bayliss (6 Siege)
	Fabrizio Pirovano (4)
	Carl Fogarty (4)
	Pierfrancesco Chili (4)

30.05.2011, MILLER MOTORSPORTS PARK, USA.





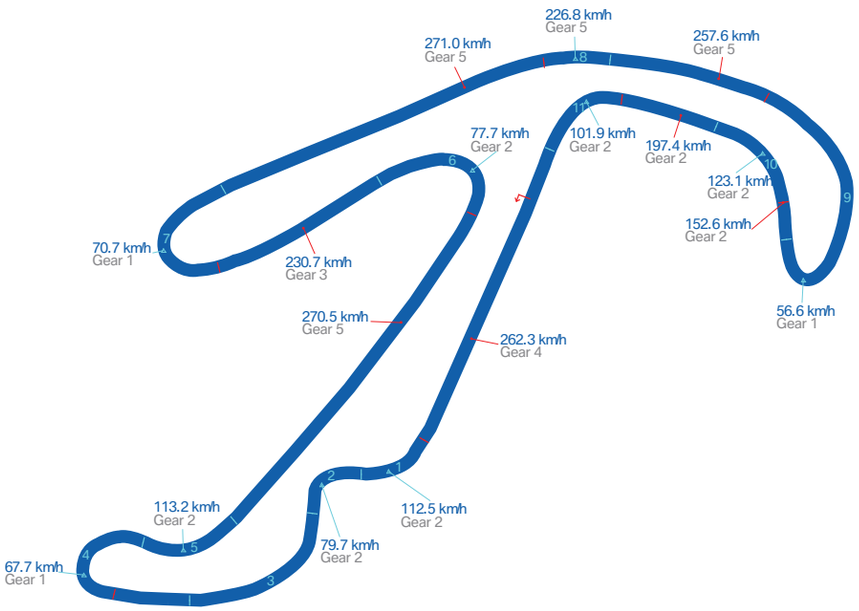
Der „Miller Motorsports Park“ liegt etwa 30 Fahrminuten von Utahs Hauptstadt Salt Lake City entfernt und zählt zu den modernsten Motorsport-Anlagen Nordamerikas. Neben amerikanischen Motorradserien ist dort seit der Eröffnung 2006 unter anderem auch die American Le Mans Series (ALMS) regelmäßig zu Gast. Seit 2008 messen sich die Piloten der Superbike-WM auf dem 4,907 Kilometer langen Kurs. Der „Miller Motorsports Park” umfasst 24 Kurven und bietet den Fans alles, was das Herz begehrt. Im „Performance Training Center“ können Interessierte ihre Fahrfähigkeiten verbessern, bevor sie im „Larry H. Miller Museum“ einige der spektakulärsten Rennfahrzeuge der Welt bewundern. Salt Lake City zählt rund 180.000 Einwohner und liegt an der Ostküste des „Great Salt Lake“. Die Stadt sowie der gesamte Bundesstaat Utah gelten als Zentren des Mormonentums.

Besondere Anforderungen.
In Salt Lake City ist Grip Mangelware – dementsprechend muss das Bike abgestimmt werden, um so viel mechanischen Grip wie möglich zu erzeugen. Aufgrund der Höhenlage kommt der Motorleistung eine große Bedeutung zu. Die BMW Motorrad Motorsport Ingenieure nehmen eine spezifische Abstimmung für diesen Kurs vor. Das Bike muss bei den zahlreichen Richtungswechseln im Infield perfekt reagieren.

Fahrersicht.
Leon Haslam: „Ein besonderer Faktor am Miller Motorsports Park ist, dass er sehr hoch gelegen ist. Das wirkt sich auf die Motorleistung aus, bei allen Bikes. Das Streckenlayout bietet von allem ein bisschen. Es ist ein Kurs, auf dem man kämpfen muss. Er ist sehr schwierig zu fahren.“

Streckendaten.	
Länge:	4,907 km
Kurven:	24
Start/Ziel-Gerade:	1.050 m
Superbike-WM Debüt:	2008
Erfolgreichste Fahrer:	Carlos Checa (2 Siege) Ben Spies (2)

12.06.2011, MISANO WORLD CIRCUIT, SAN MARINO.





Neben Monza ist auch der „Misano World Circuit“ für das Team BMW Motorrad Motorsport ein besonderer Kurs: Hier errang Troy Corser 2010 die erste Poleposition und den zweiten Podiumsplatz für das Team. Bereits im Jahr 2000 stand der Australier in Misano zwei Mal ganz oben auf dem Treppchen. Die Strecke, die früher „Autodromo di Santamonica“ hieß, wurde 1972 in Misano Adriatico (IT) eröffnet. Die Länge betrug damals noch 3,488 Kilometer. 1993 wurde der Kurs umfassend renoviert und auf 4,060 Kilometer verlängert. Der Wechsel der Fahrtrichtung im Jahr 2006 ermöglichte breitere Auslaufzonen. Der Kurs wird seither im Uhrzeigersinn befahren. Seit 1991 ist die Superbike-WM in Misano zu Gast. Obwohl Misano zu Italien gehört, firmiert die Superbike-Veranstaltung unter der Flagge des Stadtstaats San Marinos.

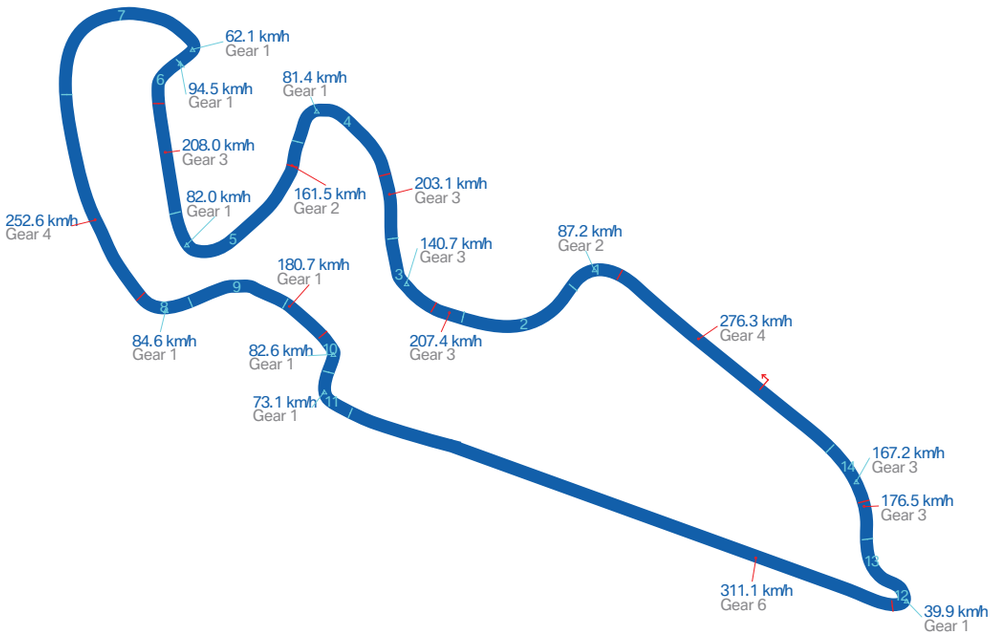
Besondere Anforderungen.
Ein gutes Einlenkverhalten des Bikes ist auf dem „Misano World Circuit“ mit seinen zahlreichen Schikanen wichtig. Es gibt einige interessante Bremspunkte, die zum Teil tief in die Kurve hineinreichen. Auf der Geraden nach „Tramonto“ sind hohe Geschwindigkeiten möglich, so dass der Fahrer Mut für die „Curvone“ aufbringen und die Kurve perfekt erwischen muss. Insgesamt ist es ein recht flüssiger Kurs, auf dem es auf eine gute Beschleunigung ankommt.

Fahrersicht.
Troy Corser: „Von allen Strecken ist Misano wahrscheinliche diejenige, auf der ich bisher am erfolgreichsten war. Mit jedem Bike, mit dem ich gefahren bin, war ich dort auf dem Podium. Zudem habe ich zahlreiche Polepositions geholt. Misano ist ein Kurs, der mir Spaß macht und auf dem ich immer gut unterwegs gewesen bin, auch bevor man mit dem Umbau 2006 die Fahrtrichtung geändert hat.“

Streckendaten.

Länge:	4,226 km
Kurven:	16
Start/Ziel-Gerade:	510 m
Superbike-WM Debüt:	1991
Erfolgreichste Fahrer:	Troy Bayliss (5 Siege)
	Giancarlo Falappa (3)
	John Kocinski (3)
	Regis Laconi (3)
	Ruben Xaus (3)

19.06.2011, MOTORLAND ARAGÓN, SPANIEN.





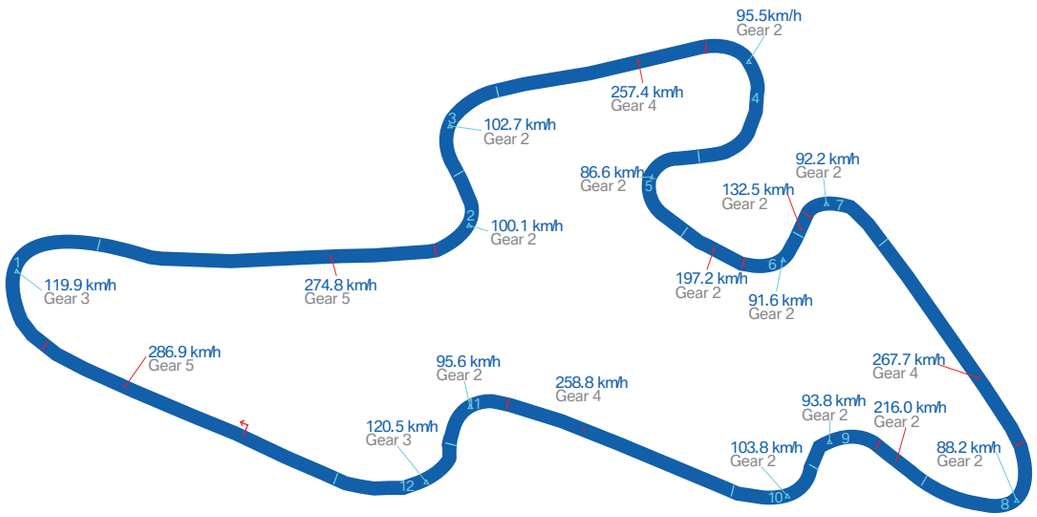
Das Motorland Aragón, auf Spanisch „Ciudad del Motor de Aragón“, steht 2011 zum ersten Mal im Kalender der Superbike-WM. Die Rennstrecke liegt bei Alcañiz in der spanischen Provinz Aragonie, wurde vom deutschen Architekten Hermann Tilke in Zusammenarbeit mit dem britischen Architekturbüro Foster and Partners entwickelt und 2009 eröffnet. Zur Anlage gehören neben der eigentlichen Rennstrecke auch eine Kartbahn, ein Technologie- und ein Freizeitzentrum. Der Kurs hat zwei verschiedene Längen: In der FIA-Version für den Automobilrennsport ist er 5,344 Kilometer lang, die Motorräder fahren auf der 5,078 Kilometer langen FIM-Version. 2010 wurde im Motorland Aragón zum ersten Mal ein Motorrad-Grand-Prix ausgetragen, 2011 folgt nun auch das erste Gastspiel der Superbike-WM. Troy Corser und Leon Haslam haben dort mit der BMW S 1000 RR bereits im Herbst 2010 getestet.

Besondere Anforderungen.
Eine Herausforderung im Motorland Aragón sind die zahlreichen blinden Kurven. Außerdem gibt es viele flüssige Abschnitte, in denen es darauf ankommt, noch im Ausgang der Kurve die richtige Linie für den nachfolgenden Kurveneingang findet. Abgerundet wird die Mischung durch langsame Passagen und Höhenunterschiede. Die Kombination aus den Kurven sieben und acht ist der berühmten Corkscrew in Laguna Seca (US) nachempfunden. Interessant ist auch die letzte Kurve: Hier muss der Fahrer früh Gas geben, um bergauf Schwung mitzunehmen auf die Start-Ziel-Gerade, an deren Ende mit einer 90-Grad-Linkskurve eine der vielen Überholmöglichkeiten wartet.

Fahrersicht.
Troy Corser: „Aragón erinnert mich ein bisschen an Portimão, mit den blinden Kuppen, den abfallenden Kurven und den Bergauf- und Bergabpassagen. Der Test dort hat uns sehr geholfen, die Strecke kennenzulernen. Es ist ein technisch recht anspruchsvoller Kurs. Es ist nicht einfach, dort die richtige Abstimmung zu finden. Das ist eine Herausforderung, auf die ich mich sehr freue. Wenn es uns gelingt, das Bike richtig abzustimmen, dann können wir dort mit Sicherheit ein gutes Ergebnis holen.“

Streckendaten.	
Länge:	5,078 km
Kurven:	17
Start/Ziel-Gerade:	630 m
Superbike-WM Debüt:	2011
Erfolgreichste Fahrer:	-

10.07.2011, AUTOMOTODROM BRNO, TSCHECHISCHE REPUBLIK.





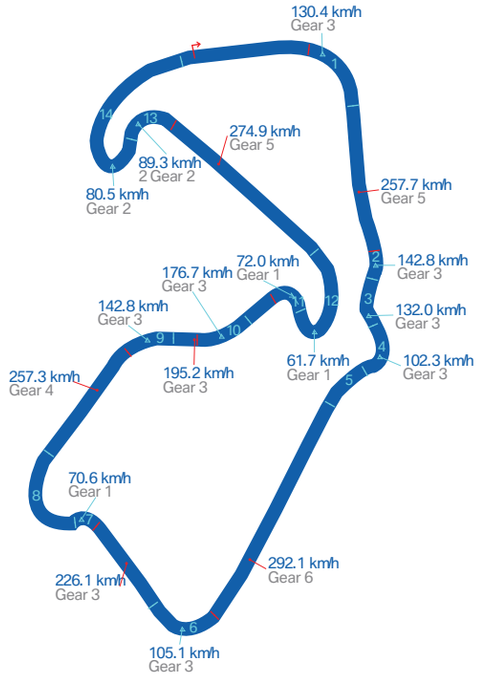
Das „Automotodrom Brno“ – in Tschechien auch unter dem Namen „Masaryk-Ring“ bekannt – blickt auf eine mehr als 70-jährige Geschichte im Motorsport zurück. Bereits 1930 fanden erste Wettbewerbe auf dem damals noch 29 Kilometer langen Naturkurs statt, in den 1950er Jahren dominierten Motorradrennen das Geschehen. Ab 1965 gastierte auch die Motorrad-WM in Brünn. In den Jahren 1986 und 1987 wurde die Naturrennstrecke renoviert und neu eröffnet. 1993 feierte die Superbike-Weltmeisterschaft ihr Debüt in Brünn, beim zweiten Auftritt drei Jahre später gewann Troy Corser beide Läufe. Auch beim Comeback des Kurses im Jahr 2005 gelang ihm ein Sieg.

Besondere Anforderungen.
Brünn ist für die Ingenieure eine interessante Strecke. Sie ist flüssig zu fahren und macht nur wenige harte Bremsmanöver nötig. Da jedoch einmal bergab und ein anderes Mal bergauf in eine Kurve hineingebremst werden muss, erfordert der Kurs dennoch ein ausgefeiltes Set-up, das dem Fahrer Sicherheit gibt. Die meisten Piloten mögen Brünn, da sie in den Kurven feinfühlig zu Werke gehen müssen. Das Bike muss dafür ausgewogen abgestimmt sein.

Fahrersicht.
Troy Corser: „Brünn ist eine technisch sehr anspruchsvolle Strecke, weil es durch breite Kurven bergauf und bergab geht. Ich war dort in der Vergangenheit sehr erfolgreich. Ich konnte in Brünn schon Doppelsiege und viele weitere Erfolge feiern. Im vergangenen Jahr habe ich mich dort leider bei einem Sturz verletzt und musste deshalb die Rennen auslassen. Aber diese Strecke liegt unserer BMW S 1000 RR sehr gut, denn auf dieser Berg- und Talbahn ist viel Motorleistung gefragt. Deshalb bin ich für dieses Rennwochenende sehr zuversichtlich.“

Streckendaten.

Länge:	5,403 km
Kurven:	14
Start/Ziel-Gerade:	636 m
Superbike-WM Debüt:	1993
Erfolgreichste Fahrer:	Troy Corser (3 Siege)
	Max Biaggi (3)
	Yukio Kagayama (2)
	Troy Bayliss (2)





31.07.2011, SILVERSTONE CIRCUIT, GROSSBRITANNIEN.

Der Silverstone Circuit wird auch als „Home of British Motor Racing“ bezeichnet. Die Traditionsstrecke in Northamptonshire entstand nach dem Zweiten Weltkrieg auf dem Gelände der 1943 errichteten Basis der britischen Luftwaffe. 1948 wurde dort das erste Autorennen ausgetragen, 1950 fand in Silverstone der erste Formel-1-Weltmeisterschaftslauf überhaupt statt. Die Superbike-WM gastierte zunächst von 2002 bis 2007 in Silverstone, nach zwei Jahren Pause kehrte sie 2010 dorthin zurück. Das Layout der neuen „Silverstone-Arena“ ist speziell auf die Anforderungen von Motorrädern ausgelegt. Zwischen den Kurven Abbey und Brooklands wurde ein fast 800 Meter langer stadionartiger Streckenabschnitt ergänzt und die Start-Ziel-Gerade verlegt. Berühmte Kurven wie Maggotts, Becketts, Copse oder Stowe blieben erhalten. Für Leon Haslam ist Silverstone das zweite britische Heimspiel des Jahres, doch auch Troy Corser fühlt sich hier wie zu Hause, da er viel Zeit in England verbringt.

Besondere Anforderungen.
In Silverstone ist die Motorleistung der BMW S 1000 RR von großer Bedeutung, denn es gibt mehrere lange Geraden. Außerdem bietet der Kurs einige langgezogene Kurven, bei denen die Reifen einseitig belastet sind. Deshalb spielt auch eine sensible Gasannahme eine große Rolle. Das neue Streckenlayout wird auch durch „Stop-and-Go“ Kurven geprägt, insgesamt ist der Kurs körperlich sehr anstrengend. Dazu kommen tückische Bodenwellen, die bei der Abstimmung ebenfalls beachtet werden müssen.

Fahrersicht.
Leon Haslam: „Das neue Layout in Silverstone macht mir wirklich Spaß. Es ist eine schnelle, flüssige Strecke. Der Kurs ist zum Teil eine Mischung aus Assen und Monza. In bestimmten Abschnitten spielt die Abstimmung des Motorrads eine große Rolle. Zudem ist Silverstone ein Kurs, auf dem spannende Rennen garantiert sind. Und natürlich ist es ein weiteres Heimspiel für mich, das ich gewinnen möchte.“

Streckendaten.

Länge:	5,902 km
Kurven:	18
Superbike-WM Debüt:	2002
Erfolgreichste Fahrer:	Troy Bayliss (5 Siege)
	Cal Crutchlow (2)
	Neil Hodgson (2)

04.09.2011, NÜRBURGRING, DEUTSCHLAND.





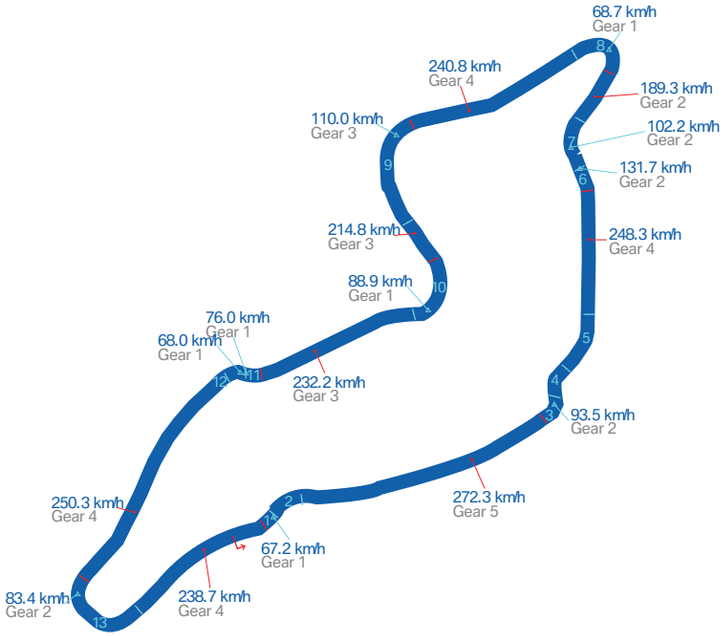
Der Nürburgring wurde 1927 eröffnet und ist damit eine der traditionsreichsten Strecken Europas. In den 1980er Jahren erhielt die Anlage ein neues Gesicht, zwischen 1999 und 2002 folgten weitere Modernisierungen. Beim Debüt der Superbike-WM 1998 betrug die Streckenlänge noch 4,556 Kilometer, seit 2008 wird auf der 5,137 Kilometer langen Variante gefahren. Die über 20 Kilometer lange Nordschleife ist ein beliebter Schauplatz für Automobil-Langstreckenrennen. Am Nürburgring herrschen unberechenbare Wetterverhältnisse, die sich schlagartig ändern können. Sonnige und trockene Witterung schlagen in der Eifel innerhalb kurzer Zeit in Gewitterschauer und Hagel um. Troy Corser gewann dort 1999 einen WM-Lauf. Leon Haslam feierte am Nürburgring 2004 seinen ersten Podiumsplatz in der Superbike-WM. In dieser Saison macht die Serie zum sechsten Mal in der „Grünen Hölle“ Station.

Besondere Anforderungen.
Gleich die erste Kurve, das „Yokohama-S“, hat es auf dem Nürburgring in sich: Die Fahrer bremsen äußerst spät und müssen sich in eine gute Position für die „Mercedes Arena“ bringen. Dort treffen sie zum Teil auf Kurven, deren Radius bei der Durchfahrt immer enger wird. Ein gutes Einlenkverhalten ist wichtig, um früh aus den Kurven heraus beschleunigen zu können. „Bit“ ist die wichtigste Kurve der Strecke. Wer sie gut erwischt, nimmt genügend Tempo in den folgenden Highspeed-Bereich mit. In der „NGK“-Schikane wartet noch einmal ein harter Bremspunkt, ehe es bergauf in Richtung Zielkurve geht.

Fahrersicht.
Troy Corser: „Der Nürburgring ist eine Strecke mit viel Historie, auf der ich immer sehr gern fahre. Es gibt viele Überholmöglichkeiten, und es geht auf und ab. Daraus ergeben sich in der Regel wirklich spannende und spektakuläre Rennen. Im vergangenen Jahr waren wir auf dem Weg, auf dem Nürburgring eines der besten Wochenenden der Saison abzuliefern. In den Trainings und Qualifyings war ich in jeder Session Schnellster. Aber leider bin ich danach in der Superpole gestürzt. Im ersten Rennen war ich dann in einen Crash verwickelt und habe mich verletzt. Das war schade, denn an diesem Wochenende hätten wir einen großen Schritt nach vorn machen können.“

Streckendaten.	
Länge:	5,137 km
Kurven:	17
Start/Ziel-Gerade:	800 m
Superbike-WM Debüt:	1998
Erfolgreichste Fahrer:	Noriyuki Haga (3 Siege) Jonathan Rea (2)

25.09.2011, AUTODROMO ENZO E DINO FERRARI, ITALIEN.





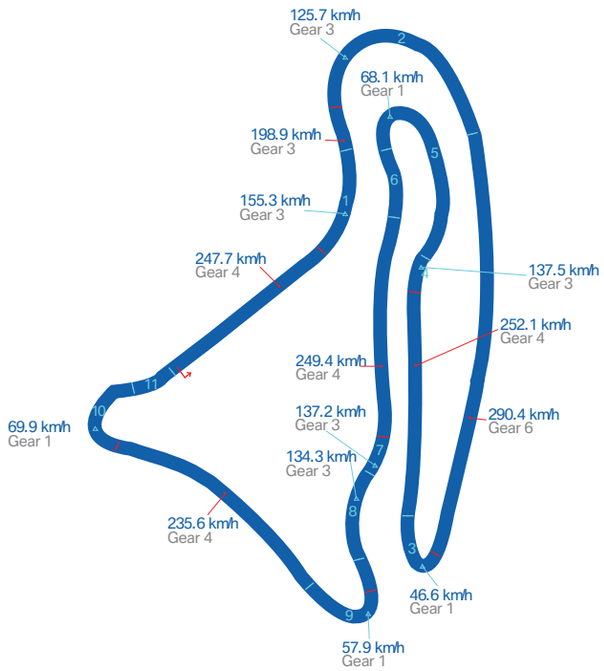
Die Motorsporttradition von Imola, das 66.000 Einwohner zählt, reicht bis in die 1940er Jahre zurück. Damals fanden erste Rennen auf öffentlichen Straßen statt. 1950 erfolgte die Grundsteinlegung für die erste Rennstrecke, auf der ab 1952 gefahren wurde. Am 7. September 1963 startete erstmals die Motorrad-WM in Imola, die Superbike World Championship feierte 2001 ihr Debüt in der Emilia Romagna. Ende 2006 wurde das „Autodromo Enzo e Dino Ferrari“ umfangreich renoviert und die Sicherheitsvorkehrungen verbessert. 2009 kehrte die Superbike-WM nach zwei Jahren Abwesenheit nach Imola zurück.

Besondere Anforderungen.
Nicht nur die vielen Bodenwellen machen Imola gerade für Motorräder zu einer besonderen Herausforderung. Schon nach der Start-Ziel-Gerade erwartet die Fahrer eine von mehreren Schikanen. Das Bike muss deshalb exzellent bremsen, einlenken und wieder aus den Kurven heraus beschleunigen können. Zudem lauern in nahezu jeder Schikane Randsteine, die das Motorrad beim Überfahren unruhig werden lassen. Stabilität ist daher äußerst wichtig.

Fahrersicht.
Leon Haslam: „Imola ist eine sehr alte, traditionsreiche Rennstrecke. Der Belag ist stellenweise recht uneben, und der Kurs ist in manchen Abschnitten sehr eng. Gleichzeitig ist Imola eine jener Rennstrecken, auf der das Überholen sehr schwierig ist. Man muss sehr aggressiv fahren, wenn man im Rennen Positionen gut machen will. Ich hatte dort zwar im vergangenen Jahr ein bisschen Pech, aber nun freue ich mich darauf, mit der BMW S 1000 RR in Imola zu fahren.“

Streckendaten.	
Länge:	4,959 km
Kurven:	16
Start/Ziel-Gerade:	358 m
Superbike-WM Debüt:	2001
Erfolgreichste Fahrer:	Ruben Xaus (3)
	Regis Laconi (3)
	Colin Edwards (2)
	Carlos Checa (2)

02.10.2011, CIRCUIT DE NEVERS, FRANKREICH.





Der „Circuit de Nevers“ liegt 250 Kilometer südlich von Paris beim Ort Magny-Cours im französischen Département Nièvre. Die Strecke wurde 1961 gebaut und in den folgenden Jahrzehnten einige Male modernisiert. Der Asphalt ist extrem eben und bietet stellenweise wenig Grip. Zum Teil böige Winde und häufige Wetterumschwünge sorgen für zusätzliche Herausforderungen. Regen führt dazu, dass die glatte Oberfläche schnell rutschig wird. 1991 gab die Superbike-WM ihr Debüt in Magny-Cours. Erst 2003 kehrte die Serie wieder in die französische Provinz zurück und ist seitdem ein ständiger Gast.

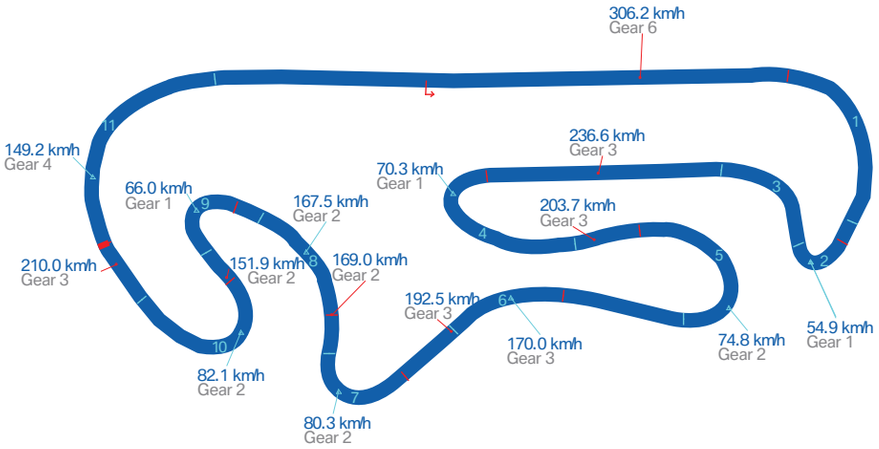
Besondere Anforderungen.
Schon die erste Kurve in Magny-Cours, die im vierten Gang durchfahren wird, verlangt von den Bikes eine hohe Stabilität. Im langgezogenen Bogen „Estoril“ ist eine gute Beschleunigung für die folgende Gerade wichtig, ehe für die „Adelaide“-Haardnadel hart gebremst werden muss. Dies ist die langsamste Stelle im gesamten Rennkalender der Superbike-WM. Bei der Ausfahrt ist es nicht einfach, den Vorderreifen auf dem Boden zu halten. Im weiteren Streckenverlauf muss das Bike gut einlenken und optimal aus den engen Kehren und Schikanen wieder heraus beschleunigen.

Fahrersicht.
Troy Corser: „In Magny-Cours ist es normalerweise immer schon recht kalt, wenn wir dort fahren. Der Herbst ist deshalb nicht gerade die ideale Jahreszeit, um in Magny-Cours Rennen zu bestreiten. Aber der Kurs hat ein tolles Layout und macht Spaß. Die drei Haarnadeln machen Magny-Cours zu einem einzigartigen Stop-and-Go Kurs. Ich war dort auch immer recht erfolgreich und konnte Podiumsplätze sowie Polepositions holen. 2005 habe ich dort meine zweite Weltmeisterschaft gewonnen. Die Strecke hat eine lange Tradition, auch im Motorradrennsport. Dort gab es auch schon packende Langstreckenrennen.“

Streckendaten.

Länge:	4,441 km
Kurven:	16
Start/Ziel-Gerade:	250 m
Superbike-WM Debüt:	1991
Erfolgreichste Fahrer:	Noriyuki Haga (5 Siege)
	Doug Polen (2)
	James Toseland (2)
	Troy Bayliss (2)

16.10.2011, AUTÓDROMO INTERNACIONAL DO ALGARVE PORTIMÃO, PORTUGAL.





Zum dritten Mal nach 2008 und 2009 geht die Saison der Superbike-WM in diesem Jahr wieder im portugiesischen Portimão zu Ende. Der aufwendige Bau des „Autódromo Internacional do Algarve“ wurde im Oktober 2008 abgeschlossen. Bereits am 2. November weihte die Superbike-WM den Kurs anlässlich des Saisonfinales offiziell ein, 2011 gastiert sie dort zum vierten Mal. Binnen kurzer Zeit hat sich der Kurs einen festen Platz in den Rennkalendern vieler attraktiver Motorrad- und Automobilmeisterschaften erarbeitet. Ganzjährig stabile Wetterbedingungen und das anspruchsvolle Layout machen Portimão auch für Testfahrten interessant.

Besondere Anforderungen.
Die letzte Kurve ist in Portimão entscheidend, um die fast einen Kilometer lange Start-Ziel-Gerade mit genügend Geschwindigkeit in Angriff nehmen zu können. In den vielen langgezogenen Kurven des „Autódromo Internacional” ist ein verlässliches Set-up nötig. Das Bike muss vor allem beim Herausbeschleunigen aus den Kurven perfekt liegen. Das gilt insbesondere für das verwinkelte Infield.

Fahrersicht.
Leon Haslam: „Portimão ist erneut eine Rennstrecke, die ihren ganz eigenen Charakter hat. Es geht viel bergauf und bergab, es gibt einige Richtungs- und Gefällewechsel. Es ist enorm wichtig, für diese Eigenheiten die richtige Abstimmung zu finden. Allerdings ist es nicht so einfach, das Bike auf dieser sehr speziellen Strecke optimal zum Arbeiten zu bekommen.“

Streckendaten.

Länge:	4,658 km
Kurven:	15
Start/Ziel-Gerade:	969 m
Superbike-WM Debüt:	2008
Erfolgreichste Fahrer:	Troy Bayliss (2 Siege)
	Ben Spies, Michel Fabrizio,
	Cal Crutchlow, Max Biaggi (je1)



DIE BMW S 1000 RR ALS GARANT FÜR SIEGE.

BMW MOTORRAD ITALIA SUPERBIKE.

Hochmotivierter Neuzugang aus Italien: In der Saison 2011 wird das werksunterstützte Team BMW Motorrad Italia Superbike in der Superbike-Weltmeisterschaft debütieren. Die Mannschaft aus San Donato Milanese fuhr 2010 erstmals auf internationaler Ebene und sorgte dabei im Superstock 1000 FIM Cup mit dem dominanten Gewinn von Fahrer- und Herstellertitel für Aufsehen. Pilot Ayrton Badovini (IT) bestimmte das Geschehen in dieser Serie vom ersten Rennen an. Mit seiner BMW S 1000 RR gewann Badovini neun der zehn Läufe, die meisten von ihnen überlegen. Den Titelgewinn konnten er und BMW Motorrad Italia bereits Anfang August, drei Rennen vor dem Saisonende, feiern.

Nun wagt das italienische Superstock-Meisterteam den Schritt in die Königsklasse der seriennahen Motorräder. Dazu bekam Badovini einen mehr als erfahrenen Teamkollegen zur Seite gestellt: den zweimaligen Superbike-Weltmeister James Toseland (GB). Das Team wird geführt von Andrea Buzzoni, Direktor von BMW Motorrad Italia und Manager des Superbike-Projekts. Sportdirektor Serafino Foti und der Technische Direktor Gerardo Acocella komplettieren die Teamführung. Das BMW Motorrad Motorsport Werksteam stellt Motoren und Elektronik für die BMW S 1000 RR zur Verfügung. Zudem werden beide Mannschaften in enger Zusammenarbeit Know-how, Lösungen und Entwicklungsideen austauschen. Das gemeinsame Ziel lautet, die Performance kontinuierlich zu steigern.

„Es liegt BMW in den Genen, nach maximaler Performance und innovativen Lösungen zu streben, nach Respekt und Vertrauen, und sich dabei mit einer klaren strategischen Ausrichtung auf die gesteckten Ziele zu konzentrieren. Das sind die Säulen unserer Strategie, die uns zu der Entscheidung geführt hat, im internationalen Rennsport anzutreten", sagt Christian Kremer, CEO der BMW Group Italia. „Wir werden mit derselben Professionalität und Begeisterung, die wir bisher bewiesen haben, in der Superbike-Weltmeisterschaft an den Start gehen. Und wir sind sicher, dass dies zu neuen und wichtigen Erfolgen führen wird."

„BMW Motorrad Italia hat im vergangenen Jahr im Superstock 1000 FIM Cup beeindruckend unter Beweis gestellt, wie erfolgreich das Team mit der BMW S 1000 RR sein kann", sagt Hendrik von Kuenheim, Präsident BMW Motorrad. „Obwohl die Superbike-Weltmeisterschaft noch eine wesentlich größere Herausforderung darstellt, bin ich davon überzeugt, dass BMW Motorrad von diesem Neuzugang im Feld profitieren wird. Schließlich belebt Konkurrenz das Geschäft. Wir wünschen dem Team viel Erfolg."

BMW Motorrad Italia wird auch 2011 mit einer BMW S 1000 RR im Superstock 1000 FIM Cup antreten. Als Fahrer wurden Lorenzo Zanetti und Sylvain Barrier verpflichtet, die an die Erfolge von Badovini in dieser Serie anknüpfen möchten.



JAMES TOSELAND.

Mit James „Giacomo" Toseland konnte das BMW Motorrad Italia Superbike Team einen Fahrer verpflichten, der über enorme internationale Erfahrung verfügt. Der Brite fuhr sowohl in der MotoGP als auch in der Superbike-Weltmeisterschaft, in der er sich 2004 und 2007 den Titel sicherte.

Der 30-Jährige betrat die Bühne des internationalen Motorradrennsports 1998, als er in der Supersport-Weltmeisterschaft startete. 2001 stieg Toseland in die Superbike-Weltmeisterschaft auf, wo er zunächst für Ducati, dann für Honda fuhr. Nach sieben erfolgreichen Jahren entschied er sich, sein Glück in der MotoGP zu versuchen. Dort trat er 2008 und 2009 für Tech 3 auf einer Yamaha an. 2010 kehrte er zurück in die Superbike-Weltmeisterschaft und ging dort für das Yamaha-Werksteam an den Start.

Ab der Saison 2011 will er mit seiner Erfahrung dazu beitragen, das Projekt von BMW Motorrad Italia voranzubringen.

„Ich freue mich sehr, nun ein Mitglied der BMW Motorrad Italia Familie zu sein. Ich habe mich schon bei meinem ersten Besuch dort wie zu Hause gefühlt", sagt Toseland. „Das enorme Potenzial der BMW S 1000 RR konnte ich bereits auf der Strecke sehen. Für mich ist es eine tolle Aufgabe, zur Weiterentwicklung des BMW Superbike-Flaggschiffs beizutragen. Die Teamarbeit ist im Rennsport das Wichtigste, und ich glaube an das Team und die Ingenieure, die BMW Motorrad Italia für dieses Projekt ausgewählt hat."

Toseland ist nicht nur auf zwei Rädern ein Könner, sondern stellt auch in einem ganz anderen Bereich großes Talent unter Beweis: in der Musik. Der Routinier ist ein talentierter Sänger und Pianist. Regelmäßig begeistert er die Fans mit seiner Rockband „Crash". Außerdem engagiert sich Toseland im sozialen Bereich und unterstützt zahlreiche Benefizaktionen.

Steckbrief.

Geburtstag:	5. Oktober 1980 in Doncaster (GB)
Wohnort:	Isle of Man (GB)
Familienstand:	Ledig
Größe:	1,77 m
Gewicht:	70 kg
Hobbys:	Motocross, Klavier spielen, Fitnesstraining
Karrierehöhepunkte:	2004 und 2007 Superbike-Weltmeister
Webseite:	www.jamestoseland.com





AYRTON BADOVINI.

An diesem Italiener führte 2010 im Superstock 1000 FIM Cup kein Weg vorbei. Ayrton Badovini drückte der Serie vom ersten Rennen an den Stempel auf. Er und sein Team von BMW Motorrad Italia gewannen als Debütanten gleich beim Auftakt im portugiesischen Portimão und dominierten den Cup fortan. Lauf um Lauf baute Badovini seine beeindruckende Siegesserie aus und entschied die weiteren Läufe – meist mit deutlichem Vorsprung – für sich. Erst beim Finale in Magny-Cours riss seine Serie, mit knappem Rückstand kam er als Zweiter ins Ziel. Doch das änderte nichts daran, dass Badovini endgültig auf sich aufmerksam gemacht hatte. Den Fahrertitel hatte er sich schon im August drei Rennen vor Saisonende vorzeitig gesichert.

So ist es eine logische Folge, dass Badovini 2011 gemeinsam mit BMW Motorrad Italia in der Superbike-Weltmeisterschaft startet. Er hat damit ein Ziel erreicht, das er schon lange vor Augen hatte. Aber der Weg dorthin war zunächst steinig. Badovini fuhr bereits seit 2003 im Superstock 1000 FIM Cup, doch jahrelang kämpfte er mit unterlegenem Material vergeblich um Erfolge. Erst 2006 gelangen im seine erste Poleposition und sein erster Sieg in der Serie. 2008 startete er mit der Pedercini-Kawasaki erstmals in der Superbike-Weltmeisterschaft, hatte aber ein schwieriges Jahr. Die Saison 2009 nutzte er, um sich neu zu orientieren. Er nahm nur an vereinzelten Läufen der Weltmeisterschaft und des Superstock 1000 FIM Cup teil. BMW Motorrad Italia nahm Badovini für die Saison 2010 unter Vertrag, endlich gelang ihm der ersehnte Durchbruch.

„Ich hatte für 2010 zwei Ziele: den Superstock-Titel zu gewinnen und zu den Superbikes zurückzukehren", sagt Badovini. „Dass dies gelungen ist, ist kein Traum, sondern das Ergebnis harter und akribischer Arbeit bei der Rennvorbereitung und der Konzentration auf die Details. Ich kenne die BMW S 1000 RR sehr gut. Ich weiß aber auch, dass auf mich eine herausfordernde und lange Saison wartet, in der ich es mit starken und erfahrenen Gegnern zu tun bekomme."

Steckbrief.

Geburtstag:	31. Mai 1986 in Biella (IT)
Wohnort:	Castel Bolognese (IT)
Familienstand:	Verlobt
Größe:	1,67 m
Gewicht:	63 kg
Hobbys:	Sport, Fotografieren, Fischen
Karrierehöhepunkte:	2010 Titelgewinn Superstock 1000 FIM Cup
Webseite:	www.ayrtonbadovini.it



© speedbrain/Hubert Stanka

OFFROAD-RENNSPORT.

Das Thema Geländesport war schon immer gleichbedeutend mit BMW Motorrad. Deshalb lag es vor ein einigen Jahren auf der Hand, mit der 450er-Sportenduro wieder ein ganz besonderes Motorradsegment zu betreten und damit auch im Rennsport anzutreten. Im Jahr 2006 wurde für das BMW Engagement im Offroad-Sport „speedbrain race management“ aus der Taufe gehoben. Die Schlüsselpositionen wurden mit den besten Profis besetzt, die seit vielen Jahren erfolgreich in der Szene tätig waren. Geschäftsführer Wolfgang Fischer führt das Team seither zusammen mit Markus Theobald, der für den technischen Teil als Projektleiter dabei ist.

Nach ersten Einzelerfolgen 2006 und 2007 kehrte BMW 2008 mit der BMW G 450 X endgültig in den professionellen Endurosport zurück. Simo Kirssi (FI) fuhr gleich im ersten Jahr den Deutschen und Europäischen Meistertitel im Cross Country Sport ein. Bei der Enduro-Weltmeisterschaft WEC sorgte Kirssi schon in der ersten kompletten WM-Saison für den ersten Podiumsplatz für BMW Motorrad.

Zur Saison 2009 zog das BMW Motorrad Offroad Team in das Motorsport Kompetenzzentrum in Stephanskirchen ein, in dem seitdem die komplette Rennmannschaft von BMW Motorrad zusammenarbeitet. Im selben Jahr folgten weitere Erfolge in der Enduro-Weltmeisterschaft sowie bei Cross Country Rennen und bei den Extrem Enduros.

In der Saison 2010 startete BMW Motorrad Motorsport in der Klasse E2 der Enduro-Weltmeisterschaft unter dem Namen „BMW Husqvarna Motorsport“. Mit diesem Projekt wurde das Know-how der beiden Marken BMW Motorrad und Husqvarna Motorcycles im Offroad-Rennsport gezielt gebündelt. Husqvarna Motorcycles ist seit September 2007 Teil der BMW Group. Zunächst setzte das Team die BMW G 450 X ein, später die TE449. Dieses Motorrad wurde von Husqvarna Motorcycles in Zusammenarbeit mit Spezialisten von BMW Motorrad und Speedbrain entwickelt. Es greift das Fahrwerk-Konzept von Husqvarna auf und kombiniert es mit dem innovativen, bewährten, von BMW Motorrad entwickelten 450 ccm-Viertaktmotor.

Das Nachfolgemodell ist die TE511, mit einem 450 ccm-Viertaktmotor aus dem Hause BMW Motorrad und einem Rahmen von Husqvarna Motorcycles. Die TE511 wird 2011 vom Team „Husqvarna – CH Racing“ in der Klasse E3 der Enduro-Weltmeisterschaft eingesetzt. BMW Tochter Husqvarna Motorcycles startet auch in den weiteren Klassen der WEC, in der Motocross-Weltmeisterschaft (MX2), der Supermoto-Weltmeisterschaft und der Gran National Cross Country Serie in den USA.





© speedbrain/Willy Weyen

HERAUSFORDERUNG DAKAR.

Das erste große Abenteuer im Jahr 2011 hat BMW Motorrad schon bewältigt: Mit dem Team „BMW Motorrad by speedbrain“ war die Marke wieder bei der legendären Rallye Dakar vertreten. In den 1980er Jahren und zuletzt in den Jahren 1999 und 2000 hatten Piloten auf Bikes aus München dort jeweils den Gesamtsieg gefeiert.

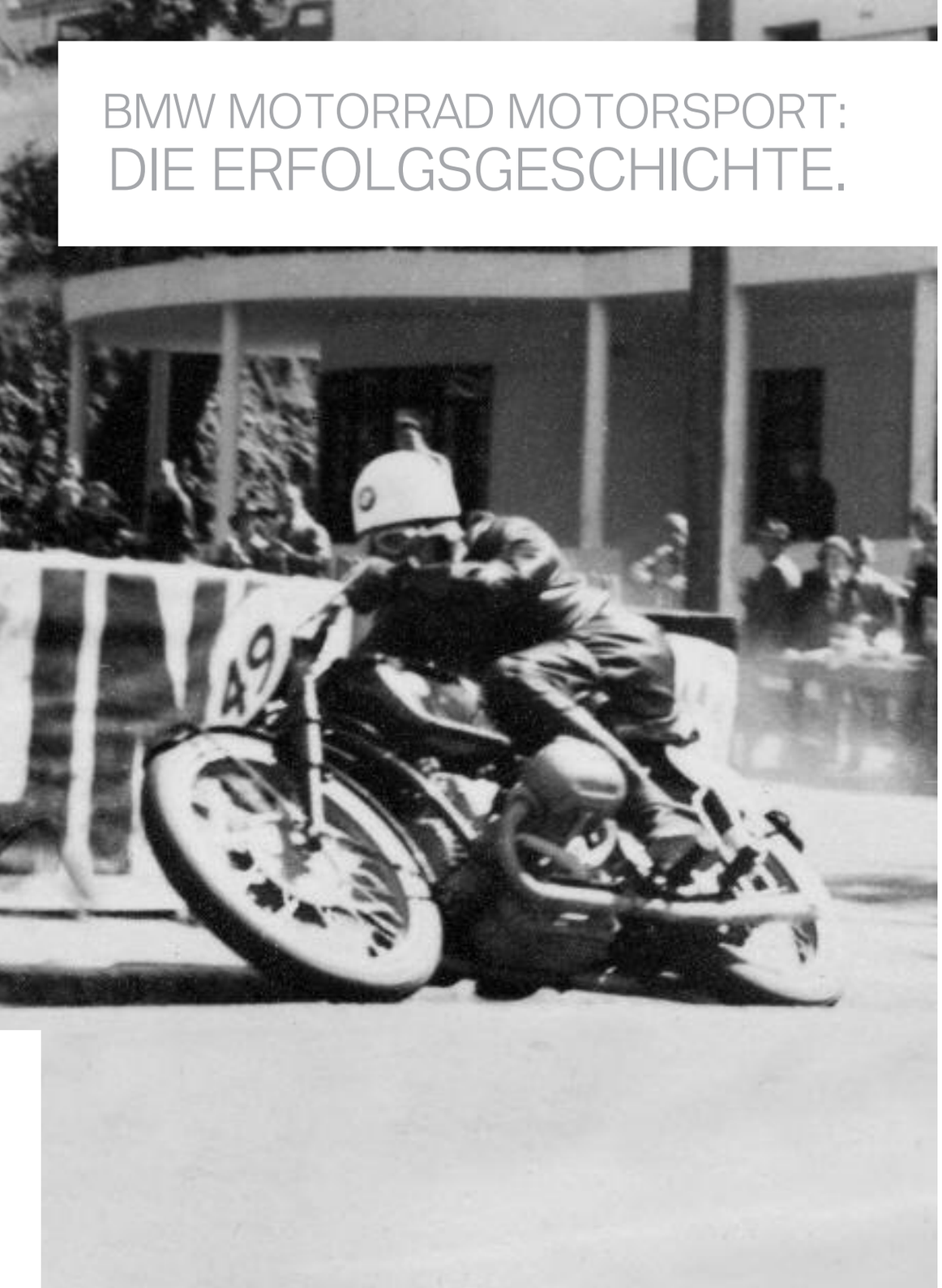
Das Team setzte auf der Marathon-Wüstenjagd über 10.000 Kilometer von Argentinien über die Anden nach Chile und wieder zurück vier BMW G 450 RR ein. Sie wurden pilotiert vom Frans Verhoeven, der als Entwicklungsfahrer entscheidend daran beteiligt war, aus der BMW G 450 X ein konkurrenzfähiges, eigenständiges Rallye-Bike zu entwickeln, dem Brasilianer Jose Helio Gonçalves Rodrigues Filho, der auch als „Ze Helio“ bekannt ist, Paulo Goncalves und Pedro Bianchi Prata.

Das Comeback bei der Rallye Dakar begann vielversprechend. Paulo Goncalves entwickelte sich zur Speerspitze im Team und holte sich bereits auf der dritten Etappe einen Podiumsplatz. Auch die weiteren Piloten blieben in Schlagdistanz zur Spitzengruppe. Die fünfte Etappe war ein Meilenstein für das junge Team „BMW Motorrad by speedbrain“: Goncalves fuhr einen souveränen Etappensieg ein – den ersten Dakar-Etappensieg für eine BMW seit zehn Jahren.

Doch nur einen Tag später bekam das Team die ganze Härte der berüchtigten Rallye Dakar zu spüren. Ze Helio stürzte und brach sich das Schlüsselbein, für ihn war die Rallye beendet. Gleichzeitig verlor Goncalves wegen einer defekten Lichtmaschine viel Zeit. Aber auch für ihn kam es noch schlimmer: Auf der achten Etappe lag er zunächst souverän in Führung, stürzte dann aber schwer und brach sich ebenfalls das Schlüsselbein. Damit war die Rallye Dakar auch für Goncalves vorbei.

Frans Verhoeven und Pedro Bianchi Prata kämpften sich zu zweit weiter durch die tückischen Etappen auf dem Weg ins Ziel in Buenos Aires. Auch sie bekamen die Widrigkeiten des ultimativen Härtetests im Rallyesport zu spüren, bei dem sich Erfolgserlebnisse und Rückschläge abwechseln. Verhoeven erreichte nach einem Sieg auf der letzten Etappe von Cordoba nach Buenos Aires das Ziel als 15. der Gesamtwertung, Bianchi Prata belegte am Ende den 30. Gesamtrang.

BMW MOTORRAD MOTORSPORT: DIE ERFOLGSGESCHICHTE.



ERFOLGE IN SERIE – UND DAS SEIT FAST 90 JAHREN.

BMW Motorrad ist seit der frühesten Phase seiner Historie eng mit dem Motorsport verbunden. In der Gegenwart starten Troy Corser und Leon Haslam mit ihrer BMW S 1000 RR in die Superbike-Weltmeisterschaft 2011. Sie treten in die Fußstapfen von Legenden wie Ernst Jakob Henne (DE) und Schorsch Meier (DE), die vor fast 90 Jahren den Grundstein für die erfolgreiche Geschichte von BMW Motorrad im Rennsport legten.

Bereits 1923 sorgt BMW mit der BMW R 32 auch auf der Rennstrecke erstmals für Furore, 1925 und 1926 ist die BMW R 37 das Motorrad, das es zu schlagen gilt. Insgesamt erringen Piloten auf dieser Maschine über 200 Siege und zwei Deutsche Meistertitel.

In den 1930er Jahren fahren BMW Werksfahrer auf internationalen Sechs-Tage-Fahrten eindrucksvolle Erfolge ein und rücken damit die Robustheit, Ausdauer und Kraft der Maschinen aus Bayern ins Bewusstsein der Öffentlichkeit. Auch die Serienfertigung der von BMW entwickelten hydraulischen Telegabel wird erst durch gnadenlose Tests im harten Umfeld von Geländesport-Veranstaltungen möglich. Dasselbe gilt für die damals eher unübliche Geradeweg-Hinterradfederung, die über mehrere Jahre gewissenhaft auf den großen Geländeprüfungen erprobt wird.

Zu besonderer Berühmtheit bringt es Ernst Jakob Henne: Seit seiner ersten Geschwindigkeits-Bestmarke auf einem BMW Motorrad, die er am 19. September 1929 aufgestellt hat, kann er seinen Rekord mehrfach verbessern. Am 28. November 1937 gelingt dem zu diesem Zeitpunkt 33-Jährigen sein Meisterstück: Auf der Autobahnstrecke bei Frankfurt am Main erreicht er auf einer vollverkleideten 500 ccm BMW mit 100 PS einen neuen Weltrekord – 279,503 km/h. 14 Jahre lang schafft es kein Fahrer, diese Höchstgeschwindigkeit zu überbieten.

1939 macht Meier bei der legendären „Tourist Trophy“ auf der Isle of Man auf sich aufmerksam. Als erster ausländischer Pilot gewinnt der BMW Werksfahrer das berühmte „Senior Race“. In der Nachkriegszeit wird er in Deutschland zum Volkshelden. Auf BMW Boxer-Motorrädern erringt er bis 1953 nicht weniger als sechs Motorrad-Meistertitel. Auch im Seitenwagensport ist BMW mit dem Königswellen-Boxer lange Jahre das Maß aller Dinge. Zwischen 1954 und 1974 gewinnen BMW Piloten in dieser Disziplin 19 Weltmeistertitel. Mit dem zweiten Platz des mehrmaligen deutschen Meisters Walter Zeller (DE) hinter John Surtees (GB) in der 500 ccm Motorrad-Weltmeisterschaft geht 1956 der erste Abschnitt des BMW Motorrad Werksengagements im Motorsport auf die Zielgerade.





DIE ERFOLGSGESCHICHTE GEHT WEITER.

Auch ohne Werksunterstützung bleiben private Rennfahrer auf BMW Motorrädern in der Erfolgsspur. Vor allem in der Deutschen Geländemeisterschaft beweisen die Piloten die Sportlichkeit der BMW Maschinen. 1964 und 1965 siegt Sebastian Nachtmann (DE) auf der BMW R69S, 1966 tut es ihm Kurt Tweesmann (DE) gleich.

Auch Herbert Schek (DE), Richard Schalber (DE) und Werner Schütz (DE) sammeln auf den Vorläufern der GS-Modelle Titel um Titel. Rolf Witthöft (DE) kann 1980 sogar die Europameisterschaft gewinnen. Im Anschluss geht die BMW R 80 G/S in Serie – und schreibt so das erste Kapitel in der Enduro-Geschichte von BMW Motorrad. Die BMW R 80 G/S ist der Urahn heutiger Erfolgsmodelle wie der BMW R 1200 GS und der BMW F 800 GS.

Glanzvoll gehen die Paris-Dakar-Erfolge in den 1980er Jahren in die Geschichte ein, als Hubert Auriol (FR) und Gaston Rahier (BE) auf Rallye-Versionen der BMW R 80 GS jeweils zwei Offroad-Siege feiern. 1999 gelingt es Richard Sainct, den Paris-Dakar-Erfolg für BMW auf einer modifizierten Einzylinder BMW F 650 zu wiederholen. Der damals 28 Jahre alte Franzose gewinnt mit einem Vorsprung von vier Minuten und neun Sekunden – nach 9.062 Kilometern nicht mehr als ein Wimpernschlag. Doch damit nicht genug, denn im Jahr 2000 verbucht BMW sogar einen Vierfach-Sieg. Wieder ist es Sainct, der auf dem Treppchen ganz oben steht. Die Plätze zwei bis vier belegen die BMW Piloten Oscar Gallardo (ES), Jimmy Lewis (US) und Jean Brucy (FR).

Den ersten Superbike-Erfolg feiert BMW im Jahr 1976 in Daytona (US), als der Amerikaner Steve McLaughlin das erste AMA Superbike-Rennen überhaupt in einem spannenden Fotofinish gegen seinen Teamkollegen Reg Pridmore (US) gewinnt. Beide fahren eine BMW R 90 S, vorbereitet vom amerikanischen BMW Importeur Butler & Smith. Am Saisonende ist es jedoch Pridmore, der den Titel gewinnt und damit als erster amerikanischer Superbike-Meister in die Geschichte eingeht. Neun Jahre später nehmen die Pläne für eine Superbike-WM – eine Weltmeisterschaft für seriennahe Motorräder – Gestalt an. Die Rennserie debütiert 1988 und gilt seither als Inbegriff hart umkämpfter und spektakulärer Rennen.

Sein Comeback in den werksseitigen Motorsport gibt BMW Motorrad jedoch zunächst im Langstreckenbereich: Seit 2007 startet das neue Endurance-Team mit dem Boxer BMW HP2 Sport bei ausgewählten 24-Stunden-Klassikern und im Rahmen der Langstrecken-Weltmeisterschaft. Zudem schickt BMW Motorrad Motorsport seit 2008 die BMW G 450 X in der Enduro-Weltmeisterschaft an den Start. 2011 folgt mit dem Team „BMW Motorrad by speedbrain“ auch die Rückkehr zur Rallye Dakar. Seit 2009 ist BMW Motorrad Motorsport offiziell in der Superbike-WM engagiert. Im ersten Jahr feiern die beiden Piloten Troy Corser und Ruben Xaus auf Anhieb 17 Top-Ten-Ergebnisse, im zweiten Jahr folgen die erste Pole-position und die ersten beiden Podiumsplätze.





IM RÜCKBLICK: DIE SAISON 2009.

Bühne frei für BMW Motorrad Motorsport in der Superbike-Weltmeisterschaft: Das Team aus München und Stephanskirchen stellte sich 2009 erstmals den Herausforderungen der Königsklasse für serienahe Motorräder. Die Entscheidung von BMW Motorrad zum WM-Einstieg fiel zweifellos in einer der härtesten und konkurrenzstärksten Phasen in der über 20-jährigen Geschichte der Meisterschaft. So trat das Team als Neueinsteiger gegen sechs namhafte Hersteller an.

Die Debütsaison 2009 war klar als Lern- und Aufbaujahr ausgelegt. Als Fahrer gingen Troy Corser und Ruben Xaus (ES) für das Team BMW Motorrad Motorsport auf die Strecke. Nach 14 Wochenenden, 28 Rennen und 17 Top-Ten-Platzierungen konnte das noch junge Team eine positive Bilanz ziehen.

Ende 2009 feierte die Straßenversion der BMW S 1000 RR ihr viel beachtetes Debüt. Die Resonanz von Fachpresse und Kunden gleichermaßen fiel äußerst positiv aus. Der Supersportler aus München gehörte auf Anhieb zu den Bestsellern im Superbike-Segment.

Saison 2009	Troy Corser			Ruben Xaus		
	Qualifying	Rennen	Punkte	Qualifying	Rennen	Punkte
Phillip Island	17.	8. / 22.	8	19.	19. / 11.	5
Losail	16.	9. / 9.	14	15.	13. / 10.	9
Valencia	14.	DNF / 15.	1	19.	13. / 16.	3
Assen	15.	10. / 10.	12	20.	14. / 11.	7
Monza	11.	DNF / DNS	-	14.	7. / 9.	16
Kyalami	DNS	DNS / DNS	-	15.	DNF / DNF	-
Salt Lake City	21.	15. / 17.	1	24.	21. / 16.	-
Misano	15.	DNF / 19.	-	18.	14. / 16.	2
Brünn	6.	5. / 10.	17	7.	DNF / DNS	-
Nürburgring	6.	8. / 6.	18	DNS	DNS / DNS	-
Imola	9.	11. / DNF	5	19.	12. / 13.	7
Magny-Cours	8.	9. / 10.	13	15.	11. / 12.	9
Portimão	8.	DNF / 9.	7	19.	8. / DNF	8





IM RÜCKBLICK: DIE SAISON 2010.

Nachdem die Debütsaison 2009 als Lehrjahr diente, hatte sich das Team BMW Motorrad Motorsport vorgenommen, 2010 in der Superbike-Weltmeisterschaft im Kampf um die vorderen Plätze mitzumischen. Eines der erklärten Saisonziele, den ersten Podestplatz zu erringen, erreichte Troy Corser, der abermals an der Seite von Ruben Xaus antrat, bereits am fünften Rennwochenende der Saison in Monza. Insgesamt stand das Team zwei Mal auf dem Podium und eroberte zudem in Misano die Poleposition. Insgesamt sammelten Corser und Xaus 201 Punkte, 60 mehr als im Jahr zuvor.

Die BMW S 1000 RR stellte jedoch nicht nur in der Superbike-Weltmeisterschaft ihr Potenzial unter Beweis. Auch in anderen internationalen und nationalen Serien feierten BMW Fahrer Erfolge, allen voran Ayrton Badovini. Der Italiener war der dominierende Mann im Superstock 1000 FIM Cup und gewann neun der zehn Saisonrennen. Den Titel konnte er sich bereits im siebten Lauf vorzeitig sichern.

Saison 2010	Troy Corser			Ruben Xaus		
	Qualifying	Rennen	Punkte	Qualifying	Rennen	Punkte
Phillip Island	13.	9. / 7.	16	15.	DNS / DNS	-
Portimão	8.	9. / 10.	13	10.	10. / 12.	10
Valencia	5.	4. / 12.	17	17.	12. / 11.	9
Assen	3.	5. / 5.	22	12.	DNF / 10.	6
Monza	12.	8. / 3.	24	6.	6. / DNF	10
Kyalami	13.	12. / 7.	13	15.	14. / 11.	7
Salt Lake City	15.	5. / 5.	22	9.	10. / 11.	11
Misano	1.	3. / 10.	22	12.	DNF / DNF	-
Brünn	DNS	DNS / DNS	-	4.	5. / DNF	11
Silverstone	7.	10. / DNF	6	8.	17. / 11.	5
Nürburgring	14.	DNF / 12.	4	11.	7. / 9.	16
Imola	6.	15. / 11.	6	8.	12. / 9.	11
Magny-Cours	9.	DNF / DNF	-	11.	DNF / DNS	-







MEILENSTEINE 1923 BIS 2000.

1923:
Im September stellt BMW auf der Deutschen Automobilausstellung in Berlin mir der R 32 das erste BMW Motorrad vor.

1924:
Erstmaliger Gewinn der Deutschen Meisterschaft in der 500-ccm-Klasse durch Franz Bieber. Bis 1939 insgesamt neun Deutsche Meisterschaften auf BMW in dieser Klasse.

1925:
Gewinn der Deutschen Meisterschaft in der 250-ccm-Klasse durch Josef Stelzer.

1926:
Gewinn einer Goldmedaille bei der Internationalen Sechstagefahrt in England durch Rudolf Schleicher.

1929:
Erster absoluter Geschwindigkeitsweltrekord für Motorräder durch Ernst Henne mit 216,75 km/h.

1933–1935:
Dreimaliger Gewinn der Nationenwertung der Internationalen Sechstagefahrt auf BMW.

1937:
Letzter absoluter Geschwindigkeitsweltrekord für Motorräder durch Ernst Henne mit 279,503 km/h.

1938:
Gewinn der Europameisterschaft in der 500-ccm-Klasse durch Georg Meier.

1939:
Gewinn der Senior TT auf der Isle of Man durch Georg Meier als erster Nichtbrite auf einem nichtenglischen Fabrikat.

1947 bis 1962:
14 Deutsche Meisterschaften in der 500-ccm-Klasse auf BMW. Erfolgreichste Fahrer sind Georg Meier, Ernst Hiller und Walter Zeller.

1954 bis 1974:
19 Fahrer- und 20-Markenweltmeisterschaften in der Seitenwagenklasse.

1956:
Platz zwei in der 500-ccm-Weltmeisterschaft durch Walter Zeller.

1976:
Gewinn der AMA Superbike-Meisterschaft durch Reg Pridmore auf BMW R 90 S. Es ist die erste Superbike-Meisterschaft überhaupt, die ausgetragen wird.

1981 bis 1985:
Vier Siege bei der Rallye Paris-Dakar durch Hubert Auriol und Gaston Rahier (jeweils zwei Siege).

1999 und 2000:
Zwei Siege bei der Rallye Paris-Dakar durch Richard Sainct.





MEILENSTEINE 2000 BIS HEUTE.

2006:
Gründung von speedbrain race management für das BMW Engagement im Offroad-Sport.

2007:
Vorbereitung auf den Einstieg in die Superbike-Weltmeisterschaft. Als Tochterunternehmen von alpha Technik wird die alpha Racing GmbH & Co KG gegründet, die das Superbike-Projekt gemeinsam mit BMW Motorrad Motorsport umsetzt. Die Entwicklung einer Rennversion der BMW S 1000 RR beginnt.

2007:
Start des Endurance-Teams bei ausgewählten 24-Stunden-Klassikern und Läufen der Langstrecken-Weltmeisterschaft mit dem Boxer BMW HP2 Sport.

2008:
Endgültige Rückkehr in den professionellen Endurosport mit der BMW G 450 X. Gewinn der Deutschen und der Europameisterschaft im Cross Country Sport durch Simo Kirssi.

2008:
Einweihung des Kompetenzzentrums am Kronstaudener Weg in Stephanskirchen (Grundsteinlegung am 26.10.2007). Im Herbst erste Testfahrten mit der Rennversion der BMW S 1000 RR.

2009:
Am 17. Februar präsentiert sich das neue Superbike-WM-Team BMW Motorrad Motorsport mit den Piloten Troy Corser und Ruben Xaus in München. Am 1. März bestreitet das Team seine Debütrennen in der Serie im australischen Phillip Island. Dabei fährt Corser mit der BMW S 100 RR auf Anhieb die schnellste Rennrunde. Insgesamt erreichen Corser und Xaus im Debütjahr 17 Mal die Top Ten.

2010:
Erster Podiumsplatz für BMW Motorrad Motorsport in der Superbike-Weltmeisterschaft am 9. Mai im italienischen Monza durch Troy Corser. Die erste Poleposition folgt am 26. Juni ebenfalls durch Corser im italienischen Misano.

2011:
Rückkehr von BMW Motorrad zur Rallye Dakar. BMW Motorrad unterstützt das Privatteam BMW Motorrad by speedbrain finanziell.



STARKE PARTNER.

Premium Partner.

3asy Ride

3asy Ride ist ein attraktives Finanzierungsprogramm von BMW Financial Services für ein neues BMW Motorrad, mit dem die Freude am Fahren schon vor dem Aufsteigen beginnt. Gekennzeichnet ist dieses Angebot von der Zahl 3: 3,3% effektiver Jahreszins, 33 Monate Laufzeit, 33% Anzahlung, 33% Schlussrate sowie drei Optionen am Vertragsende (Rückgabe des Fahrzeugs, Anschlussfinanzierung, Übernahme des Motorrads durch Zahlung der Schlussrate) machen den Weg zur BMW Traummaschine frei.

Official Partner.

alpha RACING

Die Umsetzung des Projekts Superbike-WM für und mit BMW Motorrad Motorsport erfolgt durch die alpha Racing GmbH & Co KG, ein eigens dafür gegründetes Tochterunternehmen von alpha Technik. Bereits seit 1996 betreibt alpha Technik Motorsport auf höchstem Niveau. Nach nur vier Jahren gewann das Team mit Jörg Teuchert im Jahr 2000 die Weltmeisterschaft in der Klasse Supersport. Mehrere Supersport- und Superbike-Titel in der IDM folgten.

ALTRAN

Altran versteht sich als hochwertiges und innovatives Technologie-Beratungsunternehmen, das qualifizierte Beratung mit der Kompetenz, Großprojekte in eigener Verantwortung bearbeiten zu können, paart. Am Herzschlag der Innovation verfolgt Altran einen generalistischen Ansatz, der es ermöglicht, Technologien und Know-how von einer Branche zur nächsten zu transferieren. Altran ist der Avantgardist unter den High Tech- und Innovations-Beratungsunternehmen für alle anspruchsvollen Forschungs-, Entwicklungs- und Beratungsprojekte, weil es mit seiner Leidenschaft für Fortschritt ausgetretene Wege verlasst und neue wegweisende technologische Entwicklungen anstößt. Leidenschaft heißt für uns, mit Benzin im Blut unsere tiefgehende Ingenieurskompetenz zur Beherrschung der stetig komplexer werdenden Technologie

unserer Automotive Kunden immer aufs Neue zu erweitern. Altran ist seit 2009 „Official Partner of BMW Motorrad Motorsport“.

BOMBOOGIE

Das renommierte Modelabel bomboogie mit Sitz in Baldissero bei Turin (IT) interpretiert die amerikanische „Nose Art“ aus den 1940er und 1950er Jahren neu und kombiniert diesen Designstil mit herausragenden technischen Eigenschaften seiner Produkte. „Low Visibility“ lautet das Motto von bomboogie.

Castrol

Wer an Castrol denkt, der denkt automatisch an Hochleistungsschmierstoffe. Sei es auf der Rennstrecke oder auf der Straße: Der Name Castrol ist ein Synonym für die technologisch am weitesten fortgeschrittenen Schmierstoffe überhaupt. Mit Niederlassungen in etwa 70 Ländern und über 100 Agenturen weltweit wird Castrol den unterschiedlichen Bedürfnissen seiner Kunden rund um den Globus gerecht.

PIRELLI

Nach Umsatz gemessen ist Pirelli Tyre der fünftgrößte Reifenhersteller der Welt – und das mit Rentabilitätsniveaus, die zu den höchsten im gesamten Markt zählen. Im Jahr 2009 erwirtschaftete Pirelli Tyre einen Umsatz von ca. 3,99 Milliarden Euro. Seit 2003 ist Pirelli der alleinige Reifenausrüster der Superbike-WM.

Technical Partner.

2D

Sensoren und Datalogger von 2d Datarecording verbinden maximale Messempfindlichkeit und hervorragende Zuverlässigkeit mit geringem Gewicht, handlichen Abmessungen und einer minimalen Auflösung von 12 Bit. Das Produktangebot umfasst alle gängigen Sensoren zur Datenaufzeichnung sowie Spezialentwicklungen.

AKRAPOVIC

Motorrad-Abgasanlagen von Akrapovic setzen auf der Straße und im Rennsport Maßstäbe. Die Verarbeitung gehört genau wie Leistung, Optik und Passgenauigkeit zum Besten, was Abgasanlagen zu bieten haben.

BECKER CARBON

Die Begeisterung für den Werkstoff Kohlefaser und der Wunsch, eigene kreative Ideen umzusetzen, bewegte Christian Becker 1999 zur Gründung von Becker Carbon. Der Einsatz des High-Tech-Materials verbessert die Aerodynamik, das Gewicht und die Leistung der Bikes.

BMC Air Filter

Das Unternehmen BMC mit Sitz in Medicina bei Bologna (IT) wurde 1973 gegründet und nahm 1995 die Produktion von Sportluftfiltern auf. BMC-Luftfilter halten außergewöhnlichen Bedingungen stand und garantieren beste Performance auf der Rennstrecke.

brembo

Der Name Brembo ist ein Synonym für High-Performance-Bremssysteme. Seit über 30 Jahren ist das im Januar 1961 gegründete italienische Unternehmen an den Erfolgen der Top-Teams im Motorsport beteiligt. Brembo bietet eine große Bandbreite an exklusiv für den Motorrrad- und Automobilrennsport entwickelten Produkten, die speziell auf die extremen Anforderungen auf der Rennstrecke ausgelegt sind. Brembo verfügt mittlerweile über 36 Produktionsstandorte in 15 Ländern und beschäftigt knapp 6.000 Mitarbeiter.

DELLORTO

Dellorto stellt seit drei Generationen Sauganlagen, Vergaser, Ölpumpen, Kompressoren und Zubehörteile für Motorräder und Autos her. Das italienische Unternehmen mit Sitz in der Nähe von Mailand ist zudem als Sponsor in zahlreichen

Motorsport-Kategorien aktiv. Seit 2006 produziert Dellorto auch in Indien.

Als weltweit größter unabhängiger Entwicklungspartner entwickelt die EDAG Group maßgeschneiderte und fertigungsoptimierte Konzepte und Lösungen für die Automobil- und Luftfahrtindustrie. Die Entwicklung kompletter Module, Fahrzeuge, Derivate und Produktionsanlagen gehört ebenso zum Leistungsspektrum wie der Modell,- Prototypen-, Sonderfahrzeugbau und die Kleinserienfertigung. Über die Entwicklungsleistung hinaus bietet die EDAG Group die Realisierung kompletter Produktionsanlagen für den Karosserierohbau und der Fahrzeugmontage aus einer Hand.

Die ESJOT-Antriebstechnik GmbH ist ein mittelständisches Unternehmen, das seit über 80 Jahren auf Kettenräder sowie verzahnte Elemente, Stanz- und Drehteile spezialisiert ist. Als Systemlieferant liefert ESJOT Flansch-Lager, Achsen, Kettenräder sowie die entsprechende Rollenkette aus einer Hand. Die Produkte finden Anwendung in der Motorrad-, Automobil- und Lebensmittelindustrie, der Lager- und Fördertechnik und im Anlagenbau.

Die MRA-Klement GmbH aus Teningen-Nimburg (DE) ist seit Jahren im Rennsport zu Hause und bietet qualitativ hochwertige Windschutzscheiben für alle gängigen Motorradmarken. Rennteams aus aller Welt und aus vielen verschiedenen Rennserien vertrauen auf MRA.

Nissin Kogyo wurde 1953 in Japan gegründet und stellt unterschiedliche Bremskomponenten her. Das Unternehmen betreibt heute 14 Produktionsstätten in neun Ländern in Europa, Asien und im amerikanischen Raum. Nissin ist ein Spezialist für ABS-Lösungen, die Verwendung von Aluminium und der konsequenten Gewichtsreduktion seiner Produkte.

NGK Spark Plug Co., LTD hat seinen Hauptsitz in Nagoya (JP). Mit Niederlassungen in Europa, USA, Kanada, Süd-Ost Asien, China, Korea, Indien, Brasilien und Australien gehört NGK zu den weltweit führenden Herstellern von Zündkerzen, Zündkabeln, Zündkerzensteckern, Glühkerzen und Lambda-Sonden.

Regina Chain wurde 1919 in Merate bei Mailand (IT) gegründet und war zunächst für die Produktion von Fahrradketten bekannt. 1939 stellte das italienische Unternehmen die ersten Motorradketten her und ist seit mehr als 50 Jahren nicht mehr aus dem Motorsport wegzudenken. Mit Ketten von Regina Chain wurden mehr als 250 Weltmeistertitel gefeiert.

O·Z Racing ist weltweit Marktführer bei der Herstellung von Leichtmetallrädern, nicht zuletzt dank zahlreicher Erfolge in 30 Jahren weltweiter Präsenz auf der Rennstrecke. In der Superbike-WM ist O·Z ebenso vertreten wie in der Formel 1 und vielen anderen Automobilserien. Das italienische Unternehmen ist Zulieferer verschiedener europäischer Hersteller

Stahlwille fertigt hochwertige Schraubwerkzeuge und intelligente Drehmomenttechnik für den Einsatz in Industrie, Automobilwerkstätten und Luftfahrt. Das Unternehmen wurde bereits im Jahre 1992 nach DIN EN ISO 9001 zertifiziert. Stahlwille Produkte werden an den eigenen Standorten in Deutschland von der Konstruktion bis zum Fertigprodukt hergestellt.

Präzision bis ins Detail ist das Motto von Thiel Frästechnik. Das in Biburg (DE) ansässige Unternehmen stattet Rennmotorräder mit Fahrwerksteilen wie Gabelbrücken, Fußrastenanlagen oder Brems- und Kupplungshebeln aus.

Titan Riedmeier ist ein auf Titanschrauben spezialisiertes Unternehmen aus Karlshuld (DE). Hauptsächlich stellt Titan Riedmeier Spezialschrauben für Motorräder her, unter anderem für die BMW S 1000 RR. Zudem verarbeitet das Unternehmen Titan zu hochwertigen Schmuckringen.



SERVICE.

BMW Group
Konzernkommunikation und Politik
Sportkommunikation
Benjamin Titz
D-80788 München
Telefon: +49 (0) 89–382 229 98
Telefax : +49 (0) 89–382 285 67
E-Mail: benjamin.titz@bmw.de

Presseinformationen in Deutsch und Englisch können Sie in verschiedenen E-Mail-Formaten (text only, pdf, html) oder per Fax erhalten.

Verteiler-Änderungswünsche senden Sie bitte an Benjamin Titz: benjamin.titz@bmw.de

Vorschau-Berichte werden in der Regel am Montag vor einem Superbike-WM Rennwochenende verschickt.

Trainings-, Qualifying- und Rennberichte werden an den Rennwochenenden zeitnah nach Ende der jeweiligen Session bzw. des Zieleinlaufs des zweiten Rennens versandt.

Online finden Sie die aktuellen BMW Motorrad Motorsport Presseinformationen und Pressemappen unter:
www.press.bmwgroup-sport.com

Rechtefreies Bildmaterial für redaktionelle Zwecke finden Sie unter:
www.press.bmwgroup-sport.com

Ergebnisse und aktuelle News stehen auf der offiziellen BMW Motorrad Website in der Sektion Motorsport für Sie bereit.
www.bmw-motorrad.com