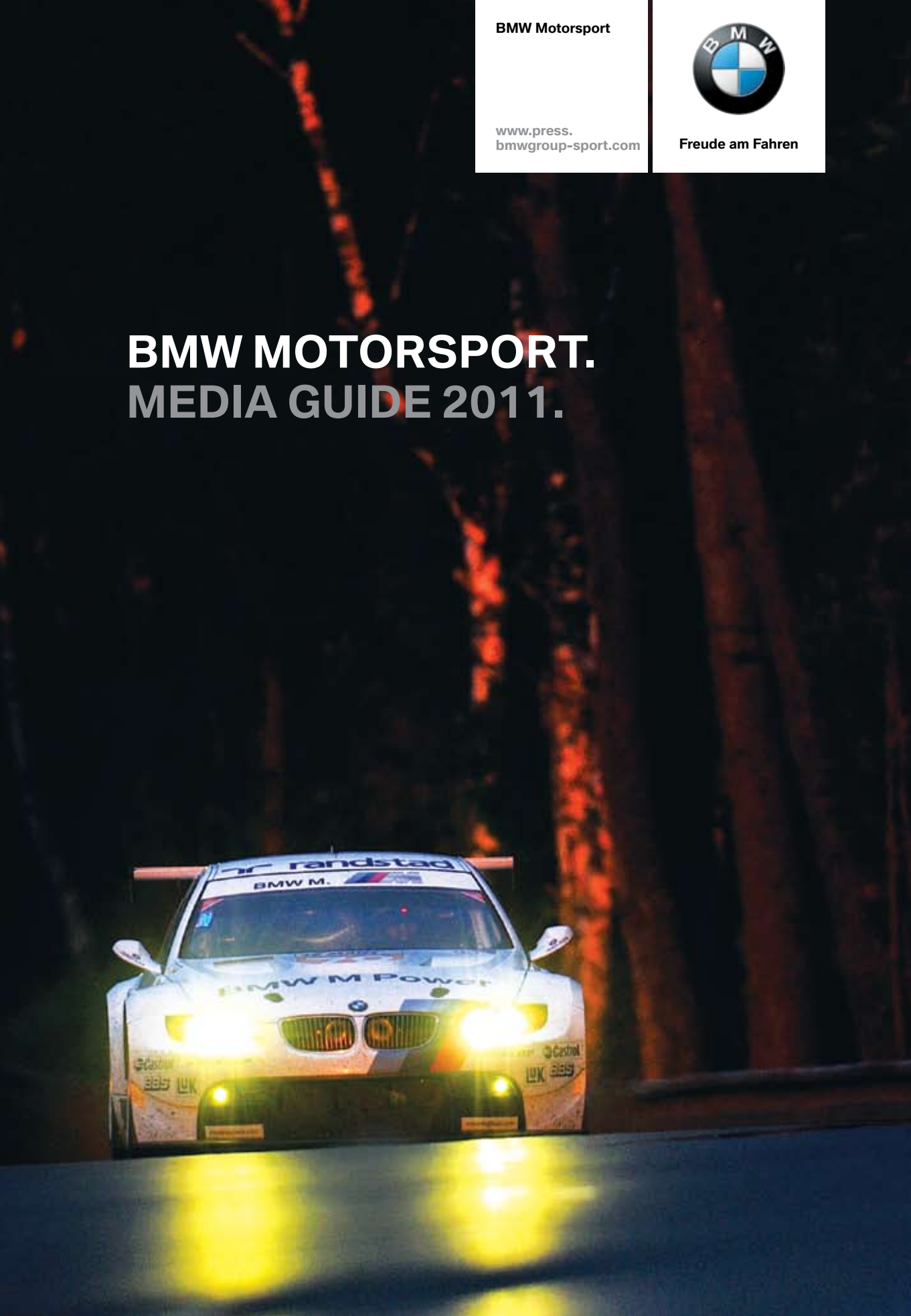
BMW Motorsport

www.press.
bmwgroup-sport.com

Freude am Fahren

BMW MOTORSPORT.
MEDIA GUIDE 2011.



BMW MOTORSPORT MEDIA GUIDE 2011.

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung. 5

Vorwort BMW Motorsport Direktor Mario Theissen. 5

Jäger und Gejagte: BMW Motorsport in der Saison 2011. 6

Mario Theissen im Interview. 12

Jens Marquardt im Interview. 16

GT-Sport. 18

Garant für Siege: Der BMW M3 GT im Porträt. 18

Mit jeder Runde mehr Know-how. ... 28

BMW Team Schnitzer im Porträt. 32

BMW Team RLL im Porträt. 38

Die BMW Motorsport Fahrer. 44

Die 24-Stunden-Klassiker. 86

American Le Mans Series. 102

Intercontinental Le Mans Cup. 124

VLN. 134

Kundensport. 136

BMW 320 TC: Der neue Herausforderer. 138

BMW Team RBM im Porträt. 146

BMW Z4 GT3: Noch sportlicher in die Saison 2011. 152

BMW M3 GT4: Erfolgsmodell für den seriennahen Motorsport. 160

BMW Sportpokal: Mehr als ein sportlicher Wettkampf. 166

Historie. 170

Erfolgsmodell BMW M3. 172

Im Tourenwagensport zu Hause. ... 174

Partner. 176

Service. 180

VORWORT.

BMW Motorsport Direktor Mario Theissen.

Mit großer Vorfreude gehen wir in die Saison 2011 und bieten den BMW Fans rund um den Globus einmal mehr ein umfangreiches und attraktives Programm. Im Zentrum steht der BMW M3 GT, mit dem wir erneut bei traditionsreichen Langstreckenrennen und in attraktiven Meisterschaften an den Start gehen werden.

Das BMW Team RLL bestreitet wie bereits 2009 und 2010 die komplette American Le Mans Series (ALMS) mit diesem Fahrzeug. Im vergangenen Jahr konnte die Mannschaft von Bobby Rahal sowohl den Team- als auch den Herstellertitel in der hart umkämpften GT-Klasse einfahren. An diesen Erfolg wollen wir anknüpfen. Vor allem die Piloten sind hoch motiviert, nun auch den Fahrertitel ins Visier zu nehmen.

Zwei Läufe der ALMS zählen zum Intercontinental Le Mans Cup (ILMC), in dem BMW Motorsport ebenfalls wie im Vorjahr antreten wird. Für den Einsatz der beiden BMW M3 GT in Europa und beim Gastspiel der Serie in China ist das BMW Team Schnitzer verantwortlich. Mit dem Sieg beim ILMC-Finale 2010 in Zhuhai hat das Team bewiesen, was mit dem Fahrzeug in dieser Spezifikation möglich ist.

Die 24 Stunden von Le Mans sind der Höhepunkt der ILMC-Saison. Nach unserer Rückkehr an den „Circuit de la Sarthe“ im vergangenen Jahr peilen wir diesmal ein Top-Resultat in der GTE-Kategorie an. Beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring, bei dem wir ebenfalls starten möchten, sind hingegen wir die Gejagten. Natürlich wollen wir unseren 20. Triumph in der „Grünen Hölle“ feiern, obwohl die Konkurrenz ganz sicher ungemein stark sein wird.

Parallel dazu bleibt der Kundensport ein Herzstück unseres Programms. Mit dem neuen BMW 320 TC treten zahlreiche Privatteams in der Tourenwagen-Weltmeisterschaft an. Ich bin überzeugt, dass dieses Fahrzeug im Saisonverlauf um Siege kämpfen wird. Der BMW Z4 GT3 hat seine Konkurrenzfähigkeit bereits Anfang des Jahres mit dem Triumph beim 24-Stunden-Rennen in Dubai unter Beweis gestellt und wird 2011 ebenfalls in diversen Championaten zu sehen sein. Der seriennahe BMW M3 GT4 rundet unser Angebot für private BMW Teams ab.

Für mich persönlich ist es der letzte Saisonstart als BMW Motorsport Direktor. Ab 1. Juli verantwortet Jens Marquardt die Motorsport-Aktivitäten von BMW. Ich möchte mich bei Ihnen für die gute Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren bedanken und wünsche Ihnen eine erfolgreiche Saison 2011.

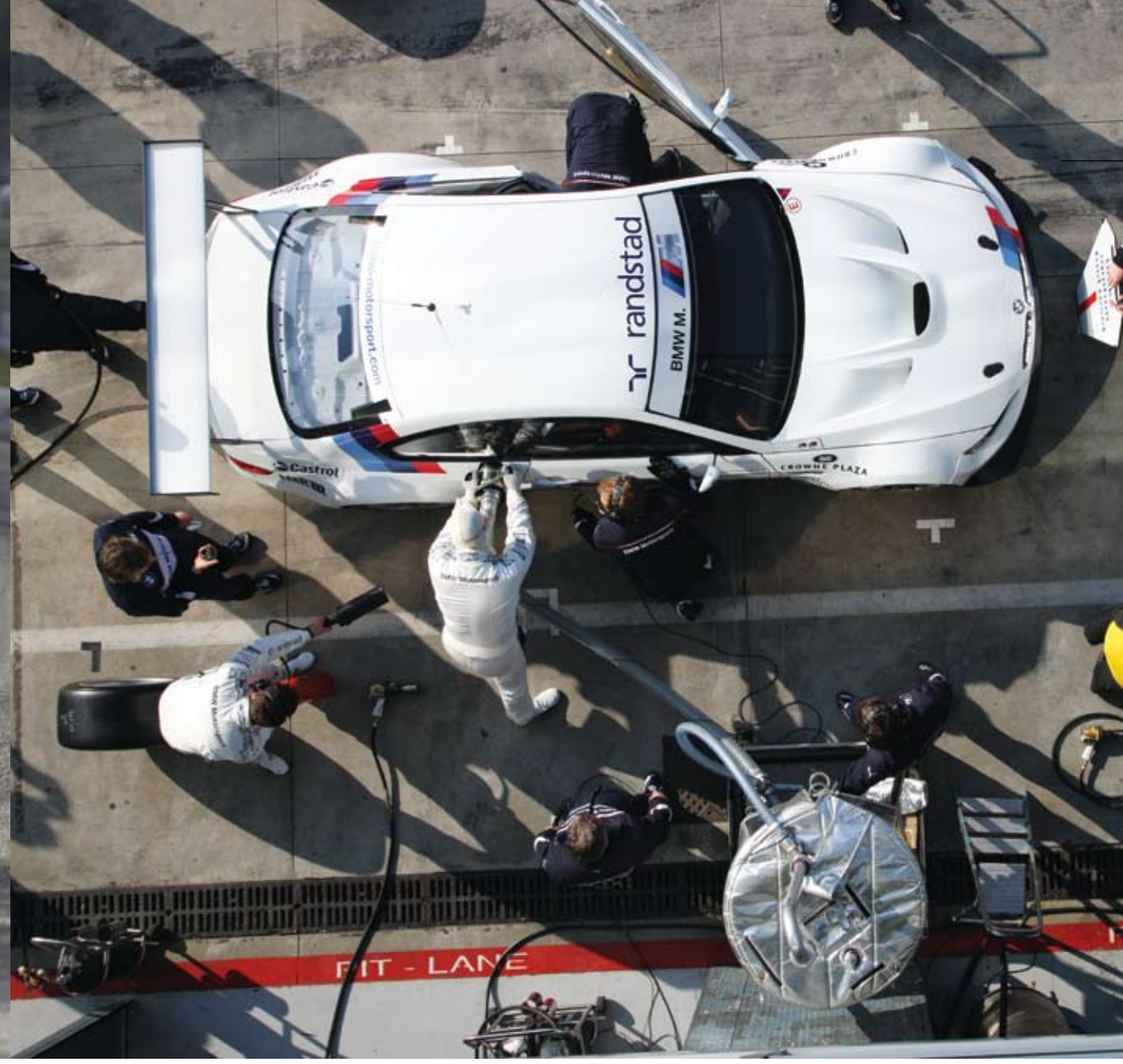
Herzlichst



JÄGER UND GEJAGTE.

BMW MOTORSPORT IN DER SAISON 2011.





HUNGRIG AUF MEHR.

In der Saison 2011 möchte BMW Motorsport seine lange Erfolgsgeschichte im GT-Sport fortschreiben und stellt sein Engagement in dieser Disziplin noch internationaler auf. In Nordamerika, Europa und Asien wird der BMW M3 GT bei Langstreckenklassikern und in hart umkämpften Meisterschaften antreten.

BMW Motorsport startet sowohl in der American Le Mans Series (ALMS) als auch im Intercontinental Le Mans Cup (ILMC). In der ALMS vertritt wie schon 2009 und 2010 das BMW Team RLL die Farben der Marke. Die Saisonziele ergeben sich direkt aus den Resultaten der Vorsaison: Nach dem Gewinn der Team- und Herstellertitel in der GT-Kategorie peilt das BMW Team RLL die Titelverteidigung an – und nimmt zugleich die Fahrerkrone ins Visier. Den ersten Schritt in diese Richtung machte das Team mit dem GT-Doppelsieg in Sebring (US).

Auch in den beiden Rennen, die parallel für den Intercontinental Le Mans Cup gewertet werden, wird RLL um Punkte und den Sieg in der neu gestalteten GTE-Klasse kämpfen. Bei den vier europäischen ILMC-Läufen und dem Rennen in China geht das BMW Team Schnitzer an den Start. Der ILMC feierte im vergangenen Jahr mit drei spannenden Rennen seine Premiere. Beim Saisonfinale in Zhuhai (CN) gelang dem BMW Team Schnitzer in der LM GT2-Klasse der Sieg. In dieser Saison stehen insgesamt sieben Läufe auf dem Programm, darunter das berühmte 24-Stunden-Rennen von Le Mans (FR).





Andy Priaulx (GB), Augusto Farfus (BR) und Jörg Müller (DE) sind als Stammpiloten in Reihen des BMW Team Schnitzer vorgesehen. Priaulx und Farfus stoßen bei den nordamerikanischen ILMC-Läufen zum BMW Team RLL. Sie unterstützen die BMW Werkspiloten Dirk Müller (DE) und Dirk Werner (DE) sowie die beiden US-Amerikaner Bill Auberlen und Joey Hand, die in der kompletten ALMS-Saison um Punkte und Siege kämpfen. Wie bereits im vergangenen Jahr runden auch 2011 die Langstreckenspezialisten Uwe Alzen (DE), Pedro Lamy (PT) und Dirk Adorf (DE) die starke Fahrerbesetzung von BMW Motorsport ab.

Marathon-Einsätze in Le Mans und auf dem Nürburgring.
Kommt es in der ALMS und ILMC auf Konstanz im Saisonverlauf an, ballt sich die ganze Spannung und Dramatik des Motorsports in Le Mans und auf dem Nürburgring (DE) in 24 Stunden. Lediglich 14 Tage liegen 2011 zwischen den beiden Großveranstaltungen.

Am 11. und 12. Juni kehrt das Team BMW Motorsport auf den „Circuit de la Sarthe“, wo 1999 der offene Prototyp BMW V12 LMR den Gesamtsieg gefeiert hatte. Im vergangenen Jahr sorgte das von Jeff Koons gestaltete BMW M3 GT2 Art Car in Le Mans für Aufsehen. Nach Platz sechs im LMGT2-Klassement 2010 möchte sich die Mannschaft um Teammanager Charly Lamm (DE) in diesem Jahr weiter nach vorn orientieren.

Am Nürburgring geht BMW hingegen als Vorjahressieger mit der Startnummer „1“ ins Rennen auf der wohl anspruchsvollsten Strecke der Welt. Bei der diesjährigen Ausgabe des Klassikers können sich die Fans auf eines der vielleicht spannendsten 24-Stunden-Rennen in der Geschichte des „Eifel-Marathons“ freuen. Zahlreiche Hersteller und viele hochklassige Teams treten an, um BMW den 20. Triumph auf der Nürburgring-Nordschleife streitig zu machen.

Neues für den BMW Kundensport.
Auch 2011 ist der Kundensport eine zentrale Säule im Motorsport-Programm von BMW. Das Jahr begann mit einem Paukenschlag: Mitte Januar konnte das Schubert Motorsport Team mit dem BMW Z4 GT3 bei den 24 Stunden von Dubai (AE) triumphieren. Weitere Erfolge dürften nicht lange auf sich warten lassen: Der BMW Motorsport Vertrieb bietet ein Upgrade-Kit an, das den Rennwagen noch konkurrenzfähiger machen wird.

Auch die Saisonvorbereitung mit dem neuen BMW 320 TC, der von einem 1,6-Liter DI-Turbo Vierzylinder-Motor angetrieben wird, ist erfreulich verlaufen. Ein starkes Aufgebot von Privatfahrern wird mit dem Nachfolger des BMW 320si WTCC, mit dem Priaulx 2006 und 2007 den Titel gewann, im Feld der Tourenwagen-Weltmeisterschaft vertreten sein. Mit dem BMW 320 TC können Teams nicht nur in der WM, sondern auch vielen weiteren Serien nach FIA Super2000-Reglement antreten. Für den seriennahen Motorsport bleibt auch 2011 der BMW M3 GT4 das ideale Fahrzeug.

Der BMW Sportpokal feiert in diesem Jahr einen runden Geburtstag: Zum 50. Mal ehrt BMW am Jahresende die erfolgreichsten Privatfahrer auf Fahrzeugen der Marke und lobt ein Gesamtpreisgeld von 250.000 Euro aus. In unzähligen Rennserien rund um den Globus können die Teilnehmer Punkte für die BMW Privatfahrerwertung sammeln. 2010 war das Rekordteilnehmerfeld von 214 Fahrerinnen und Fahrern aus 25 Ländern ein eindrucksvoller Beleg für das große Interesse am Kundensport-Programm von BMW Motorsport.

INTERVIEW.

Mario Theissen.

Herr Theissen, mit welchen Erwartungen geht BMW Motorsport in die Saison?
„Die Erwartungen hängen ganz vom jeweiligen Einsatzgebiet ab. In der American Le Mans Series hat sich das BMW Team RLL sukzessive an die Spitze herangearbeitet und 2010 mit dem Titelgewinn in der GT-Klasse die Früchte dieser harten Arbeit geerntet. Es ist klar, dass wir auch in dieser Saison beim Finale in Road Atlanta ganz oben stehen wollen. Beim 24-Stunden-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife haben wir uns ebenfalls vorgenommen, den Sieg aus dem Vorjahr zu wiederholen – auch wenn das auf dieser unerbittlichen Strecke und angesichts der starken Konkurrenz keine einfache Aufgabe wird. Der Höhepunkt des Intercontinental Le Mans Cup ist das 24-Stunden-Rennen in Le Mans, bei dem wir 2011 besser abschneiden möchten als im Vorjahr. Zugleich unterstützen wir unsere BMW Privatfahrer in aller Welt dabei, viele Siege für die Marke zu erringen.“

Im Rahmen der ALMS und des ILMC startet der BMW M3 GT auf drei Kontinenten. Wie wichtig ist Ihnen diese internationale Ausrichtung?
„Durch die enge Verzahnung von American Le Mans Series und Intercontinental Le Mans Cup sind unsere Rennprogramme in Nordamerika und Europa noch näher zusammengerückt. Auch der Start in China ist für einen Automobilhersteller natürlich interessant. Die Einsätze in der ALMS und im ILMC sind damit zwei wesentliche Komponenten unseres Gesamtauftritts mit dem BMW M3 GT im internationalen Langstreckensport.“

Was macht den Reiz des Intercontinental Le Mans Cup aus?
„Der Intercontinental Le Mans Cup hat 2010 ein erfolgreiches Debüt gefeiert – und wir konnten beim Saisonfinale in Zhuhai auf Anhieb in der LM GT2-Klasse triumphieren. Wir möchten diese junge Serie weiterhin unterstützen und schicken zwei Autos an den Start. Der ILMC transportiert die Faszination der 24 Stunden von Le Mans auf Rennstrecken rund um den Globus.“

Wie kommt die neue Fahrzeugbezeichnung BMW M3 GT zustande?
„Seit der Premiere der Rennversion des BMW M3 im Jahr 2009 hat sich die Landschaft im GT-Sport verändert – auch hinsichtlich der Bezeichnungen der unterschiedlichen Klassen. Eine einheitliche GT2-Klasse existiert in diesem Sinne nicht mehr. Daher haben wir die Bezeichnung des BMW M3 auf das Wesentliche reduziert: Dieses Fahrzeug ist der BMW M3 für den erfolgreichen Einsatz im GT-Sport – der BMW M3 GT.“



Und parallel laufen die Vorbereitungen für das DTM-Comeback auf Hochtouren…
„Ja, wir sind mit der Entwicklung des BMW M3 DTM absolut im Plan und gehen davon aus, dass das Auto Mitte des Jahres seinen Rollout erleben wird. Das eigentliche Testprogramm mit Einbindung unserer drei Teams wird dann in der zweiten Jahreshälfte folgen. Die gesamte Mannschaft von BMW Motorsport fiebert dieser spannenden Aufgabe entgegen und ist mit maximalem Einsatz an der Arbeit.“

Sie selbst übergeben die Verantwortung bei BMW Motorsport am 1. Juli an Jens Marquardt. Werden Sie den Rennsport vermissen?
Das kann ich vermutlich erst nach einigen Monaten beantworten. Bis es soweit ist möchte ich genauso wie in den vergangenen zwölf Jahren meinen Beitrag dazu leisten, dass die Erfolgsgeschichte von BMW auf der Rennstrecke fortgeschrieben wird. In meiner Zeit als BMW Motorsport Direktor habe ich alles erlebt: Berauschende Triumphe wie unseren Sieg in Le Mans 1999 oder den Doppelerfolg mit dem BMW Sauber F1 Team in Kanada 2008. Es waren aber auch dramatische Enttäuschungen dabei, wie etwa im vergangenen Jahr, als wir bei den 24 Stunden von Spa-Francorchamps 40 Minuten vor Schluss den Sieg aus der Hand geben mussten. Ich möchte keine einzige dieser Erfahrungen missen.“





INTERVIEW.

Jens Marquardt.

Herr Marquardt, wie fällt Ihr Fazit nach den ersten Monaten in Diensten von BMW Motorsport aus?
„Überaus positiv. Ich wurde bestens aufgenommen und konnte die Abteilung sehr gut kennenlernen. Unsere Projektlandschaft ist breit gefächert. Über den Winter haben wir die einzelnen Projekte analysiert und mit intensiver Arbeit die jeweilige Performance gesteigert. Die Mannschaft ist hoch motiviert und leistet beeindruckende Arbeit. Deshalb glaube ich, dass wir gut gerüstet in die Saison gehen."

Ist die Zusammenarbeit mit Mario Theissen von Vorteil?
„In jedem Fall. Das halbe Jahr mit ihm ist von unschätzbarem Wert, damit die Stabübergabe reibungslos verläuft. Mario Theissen hat über die vergangenen 30 Jahre hinweg ein hervorragendes internes und externes Netzwerk aufgebaut. Wir arbeiten hart daran, dass ich es so weit wie möglich übernehmen kann. Durch die Seriennähe unserer aktuellen Motorsportprojekte ist es immens wichtig, auch innerhalb der BMW AG bestens vernetzt zu sein."

Wie sieht Ihr Arbeitsalltag aus?
„Ich bin schon jetzt in alle Entscheidungsprozesse eingebunden. Das ist ein großer Vorteil, um den Überblick über alle Vorgänge, Entwicklungen und Planungen zu gewinnen. Ich versuche, alle Mitarbeiter möglichst schnell kennenzulernen und Ihnen meine Philosophie zu vermitteln. Im Motorsport ist es essenziell, dass alle am selben Strang ziehen."

Welchem Rennen fiebern Sie 2011 besonders entgegen?
„Das BMW Motorsport Programm für 2011 ist äußerst vielfältig. Die BMW Fans in aller Welt können sich auf eine spannende Saison und eine Menge packende Rennen freuen. Höhepunkte werden ganz sicher die 24-Stunden-Rennen in Le Mans und auf dem Nürburgring. Beide Veranstaltungen sind auf ihre Art einzigartig und nicht umsonst echte Klassiker. Insbesondere am Nürburgring freue ich mich darauf, die Begeisterung der unzähligen BMW Fans an der Strecke zu spüren."



GARANT FÜR SIEGE.

DER BMW M3 GT IM PORTRÄT.





DER STÄRKSTE BMW M3 ALLER ZEITEN.

Bereits in der vierten Generation steht der BMW M3, der auf Basis des BMW 3er Coupés von der BMW M GmbH entwickelte Hochleistungssportwagen, für überragende Sportlichkeit: als BMW M3 Coupé im Straßenverkehr, als BMW M3 GTS für den Clubsport-Einsatz oder als BMW M3 GT bei Langstreckenrennen und 24-Stunden-Klassikern.

Bei der Entwicklung des BMW M3 GT standen die Ingenieure von BMW Motorsport ab Mitte 2007 vor der ehrgeizigen Aufgabe, ein ohnehin schon voll auf Sportlichkeit ausgelegtes Auto noch sportlicher zu machen. Eine bessere Basis als der BMW M3 war für diese Mission kaum denkbar. Bereits in der Serienausführung überzeugt das Fahrzeug mit seiner Dynamik.

In der Serienversion bringt es der Achtzylinder-Motor mit 4,0 Litern Hubraum auf 420 PS. Der daraus abgeleitete BMW P65 Motor, der im BMW M3 GT zum Einsatz kommt, wurde im Rahmen des Reglements optimiert. Die acht Einzeldrosselklappen erhalten ihre Ansaugluft über einen CFK-Luftsammler mit ladungswechsel-optimierten Schwingrohren. Die Mechanik wurde auf die extremen Anforderungen im GT- und Langstreckeneinsatz angepasst: So verfügt der BMW P65 über eine Stahlkurbelwelle, geschmiedete Kastenkolben, hochfeste Stahlpleuel sowie eine Öltrockensumpfanlage. Damit erreicht dieser Motor eine Leistung von circa 500 PS.

So vollführt der BMW M3 GT den Sprint von 0 auf 100 km/h in 3,42 Sekunden. Mit dem Volumen von 500 ccm je Zylinder und dem gegenüber dem Serienmodell unveränderten Hub-Bohrung-Verhältnis von 75,2 mal 92 Millimetern erfüllt der Motor die Idealvorstellung anspruchsvoller Konstrukteure. Der Zylinderblock besteht aus Aluminium und verfügt über ein „bed plate“ Unterteil. Abmessungen, Füllmengen, Bauteile-Anzahl und das äußerst niedrige Eigengewicht prädestinieren das V8-Triebwerk für die Starts auf der Rennstrecke. Dank bedarfsgeregelter Nebenaggregate und Zylinderabschaltung, wie sie auch im BMW EfficientDynamics Technologiepaket eingesetzt werden, stößt der BMW M3 GT beim Verbrauch in neue Regionen vor.

Intelligente Lösungen.
Im BMW M3 GT kommen intelligente Steuersysteme zur Anwendung. Über zwei Bussysteme kontrolliert das Leistungssteuergerät POWER400 alle Aktuatoren im Auto, wie z. B. Licht, Wischer, etc. Die herkömmliche Relais- und Sicherungstechnik entfällt. Eine erhebliche Gewichtsersparnis, geringe Fehleranfälligkeit und leichte Bedienung sind die wichtigsten Vorzüge dieses Geräts. Das Motorsteuergerät ECU408 ist ebenfalls eine vollständige Eigenentwicklung von BMW Motorsport. Mit zwei leistungsstarken Mikroprozessoren regelt diese Einheit unter anderem die zylinderselektive Einspritzung und Zündung sowie das Motordaten-Memory-System.

Auch die „Quick Shift“ Funktion des sequenziellen Sechsgang-Renngetriebes im BMW M3 GT, welche die Zündung beim Schalten ausblendet und damit noch schnellere Schaltvorgänge ermöglicht, wird von der ECU408 überwacht. In der Saison 2011 wechseln die Fahrer erstmals via zweier Schaltwippen hinter dem Lenkrad die Gänge. Diese Innovation entlastet die Fahrer im Langstreckeneinsatz erheblich und wirkt sich damit positiv auf Sicherheit und Performance aus.

Zu Gunsten der optimalen Gewichtsverteilung wurde die kompakte Getriebeeinheit auf der Hinterachse platziert. Eine mechanische Differenzialsperre sowie die Traktionskontrolle unterstützen die Piloten bei ihrer Arbeit im Cockpit. Für den Renneinsatz haben die Ingenieure nicht nur den Antriebsstrang, sondern auch das Fahrwerk modifiziert. Vorder- und Hinterachse des BMW M3 GT verfügen über einen gegenüber der Serienversion erhöhten Nachlaufwinkel, eine vergrößerte Spurweite sowie einen größeren Radsturz. Die Stoßdämpfer sind fünffach verstellbar, zudem können Rohrstabilisatoren bei der Abstimmung des Fahrzeugs auf die jeweilige Strecke berücksichtigt werden.



Mit Leichtigkeit auf das Podest.
Für die Entwicklung eines Rennwagens spielt die Gewichtsoptimierung eine bedeutende Rolle. Was beim Serienmodell des BMW M3 mit intelligentem Leichtbau und der Verwendung des einzigartigen CFK-Dachs beginnt, haben die BMW Motorsport Ingenieure beim BMW M3 GT konsequent fortgesetzt. Die Verwendung von kohlefaserverstärktem Kunststoff hat entscheidend dazu beigetragen, das Fahrzeuggewicht von 1.245 Kilogramm (in ACO-Spezifikation) zu erreichen. Neben dem Dach des BMW M3 GT sind Front- und Heckschürze, Motorhaube, Heckdeckel, Schweller, Türen, vordere Kotflügel, Heckflügel sowie die hinteren Kotflügelverbreiterungen aus CFK gefertigt.

Unter Verwendung der computerunterstützten Strömungsberechnung (CFD) und in den modernen Windkanälen der BMW Group wurde für die Saison 2011 an der Aerodynamik des BMW M3 GT gefeilt. Das Ergebnis ist ein neues Aero-Paket, das gegenüber der Vorjahresversion noch einmal eine gesteigerte Effizienz aufweist.

Bei der Entwicklung des BMW M3 GT war es möglich, am Computer die Geometrie und Kinematik des Fahrwerks zu optimieren und die günstigste Lage der Befestigungspunkte der Achsen zu ermitteln. Parallel dazu erlaubten es aufwendige Berechnungsprogramme, die Verformung der Karosserie unter extremen Belastungen zu simulieren. Mit Hilfe umfangreicher Windkanaluntersuchungen überprüften die Ingenieure die zuvor gesammelten Erkenntnisse – und das mit einem Höchstmaß an Zuverlässigkeit und Messgenauigkeit.

Einen Hauch Komfort bietet den Fahrern die Klimaanlage, die im Cockpit des BMW M3 GT ihren Dienst verrichtet. In der American Le Mans Series schreibt das Reglement vor, dass die Temperatur im Cockpit 32 Grad Celsius nicht überschreitet. Nach einem Boxenstopp muss dieser Wert innerhalb von acht Minuten wieder erreicht werden. Um die Kühlung so effizient wie möglich zu gestalten, wurde der Innenraum hinter dem Fahrersitz mit einer Kunststoffscheibe begrenzt und damit der Kühlaufwand reduziert.

Safety first.
Nur auf einen Aspekt legt BMW Motorsport größeren Wert als auf die Performance seiner Rennwagen: die Sicherheit des Fahrers. Im BMW M3 GT kommt deshalb eine Sicherheitszelle aus hochfestem Präzisionsstahlrohr zum Einsatz, die in die selbst tragende Stahlblechkarosserie eingeschweißt wird und den Piloten bei einem Aufprall wirkungsvoll schützt.

Die Entwicklung und Auslegung der Sicherheitszelle, die Experten im BMW Werk Regensburg fertigen, erfolgte anhand von CAD-Konstruktionen sowie Simulationsrechnungen. BMW Motorsport ist vom Automobilweltverband FIA als Berechnungsinstitut für Sicherheitszellen zertifiziert.

Auf der Strecke sind die Fahrer mit einem Sechspunktgurt in einem von BMW Motorsport neu entwickelten Sicherheitssitz festgeschnallt, mit dem sie im Falle eines Unfalles auch über das Dach aus dem Auto gehoben werden können. Zudem sind die Fahrer durch HANS (Head-and-Neck-Support), energieabsorbierende Schäume in Hohlprofilen und Crash-Pads in den Türen geschützt.

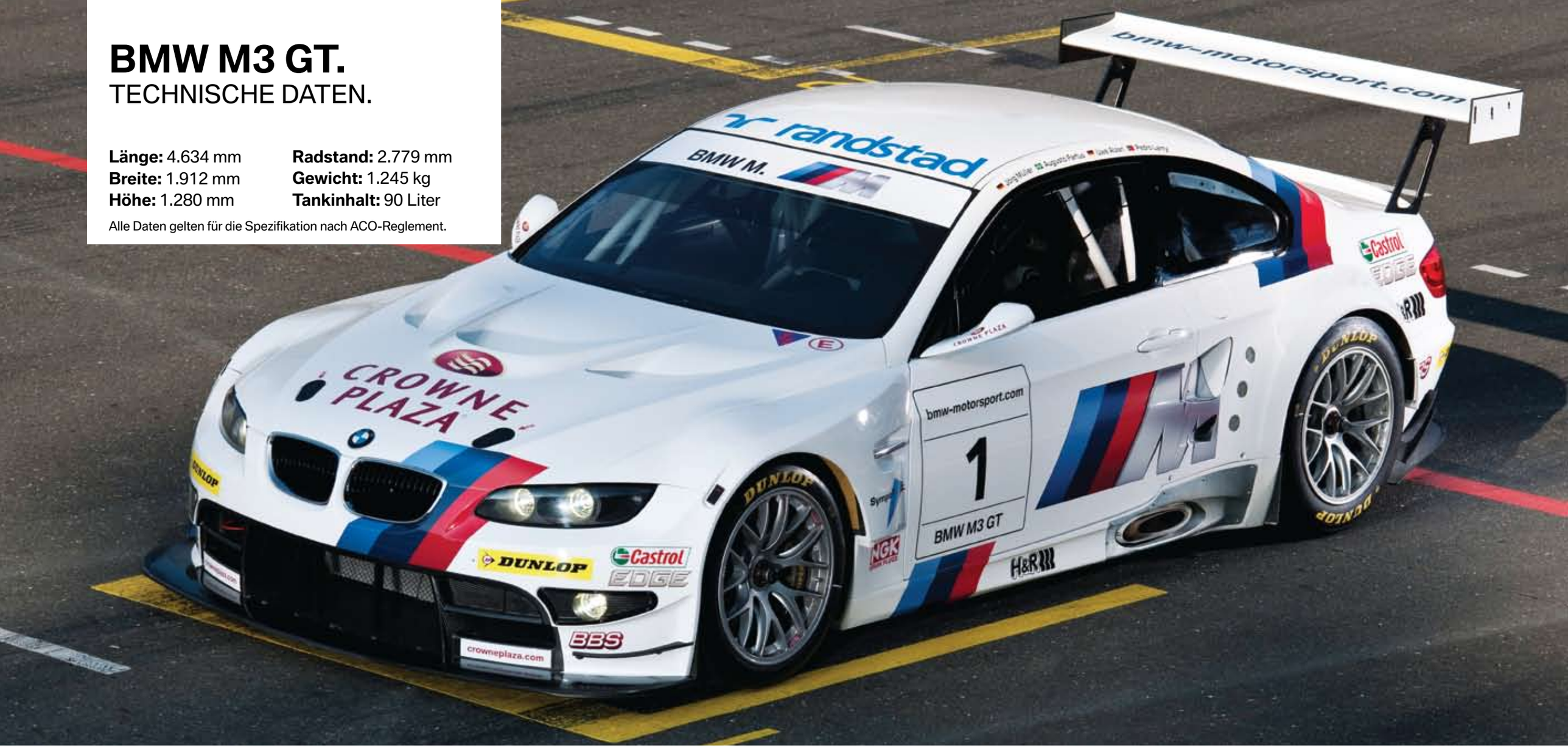
Während im BMW M3 Coupé Hochleistungs-Compound-Bremsen für exzellente Verzögerungswerte sorgen, sind die Bremsen im BMW M3 GT in Festsattelbauweise ausgeführt. Die aus Aluminium gefertigten Bremssättel bestehen aus sechs Kolben an den Vorder- und vier Kolben an den Hinterrädern. Die innenbelüfteten Grauguss-Bremsscheiben weisen einen Durchmesser von 378 mm (vorn) bzw. 355 mm (hinten) auf.

Dunlop rüstet den BMW M3 GT als Entwicklungspartner von BMW Motorsport auch 2011 mit High-Performance-Rennreifen aus, die das Beschleunigungs-, aber auch das Bremsmoment optimal auf den Asphalt übertragen. Zudem garantieren sie auch bei extremen Querbeschleunigungswerten bestmöglichen Grip. Von Beginn an war der Reifenhersteller in die Fahrzeugentwicklung eingebunden. Der BMW M3 GT geht auf 18 Zoll Rädern mit Magnesium auf die Strecke.

BMW M3 GT.
TECHNISCHE DATEN.

Länge: 4.634 mm
Breite: 1.912 mm
Höhe: 1.280 mm
Radstand: 2.779 mm
Gewicht: 1.245 kg
Tankinhalt: 90 Liter

Alle Daten gelten für die Spezifikation nach ACO-Reglement.



Chassis/Karosserie:
Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit eingeschweißter Sicherheitszelle aus hochfestem Präzisionsstahlrohr; Sicherheitstankwanne aus CFK Sandwich; pneumatische Vier-Stempel-Schnellhebeanlage

Aerodynamikpaket:
Frontschürze, Heckschürze, Motorhaube, Dach, Heckdeckel, Schweller, Türen, vordere Kotflügel und hintere Kotflügelverbreiterung und Heckflügel aus CFK

Kraftübertragung:
Kohlefaserkupplung über hydraulischen Zentralausrücker betätigt; sequenzielles Sechsgang-Renngetriebe in Transaxlebauweise mit gerade verzahnten unsynchronisierten Gangrädern; zusätzliche Öl/Luft-Kühler; durch Schaltkraft gesteuertes Quick-Shift System mit Zündausblendung; mechanische Differenzialsperre und zusätzlicher Öl/Luft-Kühler

Vorderachse:
Gegenüber der Serienversion erhöhter Nachlaufwinkel und vergrößerte Spurweite sowie vergrößerter Radsturz; fünffach verstellbare Stoßdämpfer; Rohrstabilisator

Hinterachse:
Gegenüber der Serienversion vergrößerte Spurweite und vergrößerter Radsturz; fünffach verstellbare Stoßdämpfer; Rohrstabilisator

Bremsanlage vorn:
Sechskolben-Bremssättel aus Aluminium; innen belüftete Grauguss-Bremsscheiben mit 378 mm Durchmesser

Bremsanlage hinten:
Vierkolben-Bremssättel aus Aluminium; Grauguss-Bremsscheiben mit 355 mm Durchmesser

Bremsassistenz:
ABS mit integrierter DSC Funktion



Lenkung:
Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer Servounterstützung

Räder:
Aluminiumfelgen, Vorderachse: 12x18 Zoll, Hinterachse: 13x18 Zoll

Cockpit:
Frei programmierbares LCD Display mit externem Schaltlampenmodul

Lenkrad:
Quick-Release-Multifunktionslenkrad mit integrierter Displaysteuerung; integrierte Schaltwippen

Energiemanagement:
Elektrische Energieverteilung und Überwachung mit BMW Motorsport POWER400 Steuergerät, Vernetzung im Fahrzeug mittels zweier Bussysteme

Motorbauart: Achtzylinder-V-Saugmotor
Hubraum: 3.999 ccm
Bohrung x Hub: 92 x 75,2 mm
Verdichtung: 13,0:1
max. Leistung: 500 PS mit Airrestriktor
max. Drehmoment: ca. 500 Nm
max. Drehzahl: 8.750 U/min

Zylinderblock:
Zylinderblock-Konstruktion aus Aluminium mit „bed plate“-Unterteil

Kurbelwelle:
Stahlkurbelwelle

Kolben:
Geschmiedete Kastenkolben

Pleuel:
Hochfeste Stahlpleuel

Zylinderkopf:
Aluminiumkonstruktion DOHC (Double Over Head Camshaft); vier Ventile pro Zylinder

Ventiltrieb:
Vier oben liegende Nockenwellen mit Kettenantrieb; Ventilbetätigung über Tassenstößel

Einlasssystem:
Acht Einzeldrosselklappen; Luftsammler aus CFK mit ladungswechsel-optimierten Schwingrohren

Abgassystem:
Fächerkrümmer; Schalldämpfer

Kraftstoffsystem:
Einzelzylinder-Saugrohreinspritzung

Schmiersystem:
Trockensumpfschmierung

Kühlung:
Wasser/Luft-Kühler und Öl/Wasser-Wärmetauscher

Motorsteuerung:
BMW Motorsport ECU408 mit zwei leistungsstarken Mikroprozessoren; zylinderselektive Einspritzung; Pit-Speed-Limiter und Quick-Shift-Funktion; EML; integrierte Traktionskontrolle; VANOS Steuerung; Motordaten-Memory-System

Kabelbaum:
Gewichtsoptimiert

Zündspule:
Acht Hochleistungs-Stabzündspulen mit integrierten Zündtreibern

Zündkerzen:
Hochleistungs-Zündkerzen



MIT JEDER RUNDE MEHR KNOW-HOW.

Eine der Triebfedern für das Engagement von BMW im internationalen Motorsport ist die enge Verzahnung zwischen Rennsport-Abteilung und Serienfertigung. Das auf der Strecke gesammelte Wissen kommt den BMW Kunden zugute. Gleichzeitig greifen die Ingenieure von BMW Motorsport auf das Know-how ihrer Kollegen aus der Serienproduktion zurück, um die Konkurrenzfähigkeit der BMW Rennwagen zeit- und kosteneffizient immer weiter zu verbessern.

Die Motorsport-Abteilung in München ist auf kurze Wege und hohe Flexibilität getrimmt. Geschwindigkeit zählt – ob bei Abstimmungs-, Entwicklungs- oder Produktionsprozessen. Der Ende 2005 bezogene Gebäudekomplex beherbergt die jüngste Generation von Prüfständen und Labors.

Eine Schlüsselrolle für den Aufbau von Synergien zwischen dem Rennsport und der Serienentwicklung spielt das Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ). Dort schlägt das technologische Herz der BMW Group. Das FIZ liegt unweit vom BMW Motorsport Hauptquartier und ist eines der modernsten Entwicklungszentren der Automobilindustrie weltweit. Etwa 7.000 Ingenieure, Modellbauer, Computerfachleute und Wissenschaftler aus verschiedenen Bereichen forschen und entwickeln hier für die BMW Group Fahrzeuge und Technologien der Zukunft.

High-Tech-Material und modernste Verfahren.

Beim CFK-Dach des BMW M3 Serienmodells zeigt sich die Verwendung fortschrittlicher Technologien besonders deutlich. Es ist aus kohlefaserverstärktem Kunststoff gefertigt, nur ein Klarlack überzieht die Oberfläche. Die Gewichtsersparnis und die damit verbundene Absenkung des Schwerpunkts wirkt sich positiv auf die Agilität des Fahrzeugs aus. Im Rennsport ist die Verwendung von CFK weit verbreitet. Nahezu die komplette Karosserie des BMW M3 GT besteht aus diesem ultraleichten und verwindungssteifen Werkstoff.

Die im Motorsport gewonnenen Erkenntnisse im Bereich CFK flossen dabei ebenso in den Entwicklungsprozess ein wie die jahrelange Erfahrung der Ingenieure des Landshuter Innovations- und Technologiezentrum LITZ. Dort beschäftigen sich die Experten seit 1999 mit CFK-Komponenten.

Die Leistungsfähigkeit und Standfestigkeit von Motorblock, Zylinderkopf und Getriebe hängt entscheidend von der Gussqualität ab. Hier kommt die BMW Gießerei in Landshut ins Spiel. Sie ist ein integraler Bestandteil des Produktionsnetzwerks der BMW Group. Die hier gefertigten Komponenten werden an die weltweiten Motoren- und Automobilwerke geliefert und kommen in nahezu allen Fahrzeugen zum Einsatz – von den BMW Motorrädern über BMW Serienautomobile bis zum BMW M3 GT Rennwagen. Für die Fertigung von Zylinderköpfen und Kurbelgehäusen haben die Spezialisten im Landshuter Sandguss-Technikum das Sandgussverfahren kontinuierlich weiterentwickelt.

Eine neue Idee, die Konzeptionsphase, der Konstruktionsvorgang, die Produktion notwendiger Werkzeuge, die Fertigung des neuen Teils, die Erprobungsphase – das ist der kosten- und zeitintensive Vorgang für Neuerungen. Weil im Motorsport extrem kurze Reaktionszeiten für Fortschritt und Problembewältigung gefordert sind, sucht man nach Abkürzungen. Hier kann BMW Motorsport auf das FIZ zugreifen, konkret auf die Abteilung Rapid Prototyping/ Tooling Technology.

Sobald die benötigten Teile auf einem CAD-System konstruiert wurden, produzieren ebenfalls von Computern gesteuerte Maschinen mittels Laserstrahlen oder dreidimensionaler Drucktechnik maßgetreue Modelle aus Harz, Kunststoffpulver, Acrylat, Wachs oder Metall. Damit können kurzfristig Einbausituationen und Wechselwirkungen simuliert werden, um vor dem endgültigen Herstellungsprozess noch Modifikationen vornehmen zu können.

TEAMWORK FÜR DEN ERFOLG.

DIE BMW TEAMS IM GT-SPORT.



BMW TEAM SCHNITZER.
PORTRÄT.

In kaum einer anderen Disziplin ist Erfahrung so wichtig wie bei Langstreckenrennen. Blitzschnell muss auf wechselnde Bedingungen reagiert werden, jede Entscheidung zur Rennstrategie kann über Sieg oder Niederlage entscheiden. Auch 2011 setzt BMW für die Einsätze des BMW M3 GT in Europa und Asien auf die bewährte Kombination aus BMW Ingenieuren und der Einsatzmannschaft von Schnitzer Motorsport.

In der vergangenen Saison kehrte das BMW Team Schnitzer nach erfolgreichen Jahren im Tourenwagensport auf die Langstrecke zurück – und das mit einem Paukenschlag. Gleich beim ersten Start mit dem BMW M3 GT2 bei einem 24-Stunden-Rennen gelang Jörg Müller, Augusto Farfus, Uwe Alzen und Pedro Lamy auf der Nürburgring-Nordschleife der Sieg.

Nach 1989, 1990, 2004 und 2005 war es bereits der fünfte Triumph für das BMW Team Schnitzer in der „Grünen Hölle“.

Auch in der LMGT2-Klasse des Intercontinental Le Mans Cup ließ die Mannschaft um Teammanager Charly Lamm mit dem Sieg beim Saisonfinale in Zhuhai (CN) aufhorchen. Bei den 24 Stunden von Spa-Francorchamps (BE) lag das Team lange auf Siegkurs, musste sich nach einem technischen Defekt 40 Minuten vor Rennende aber mit Rang drei zufrieden geben.

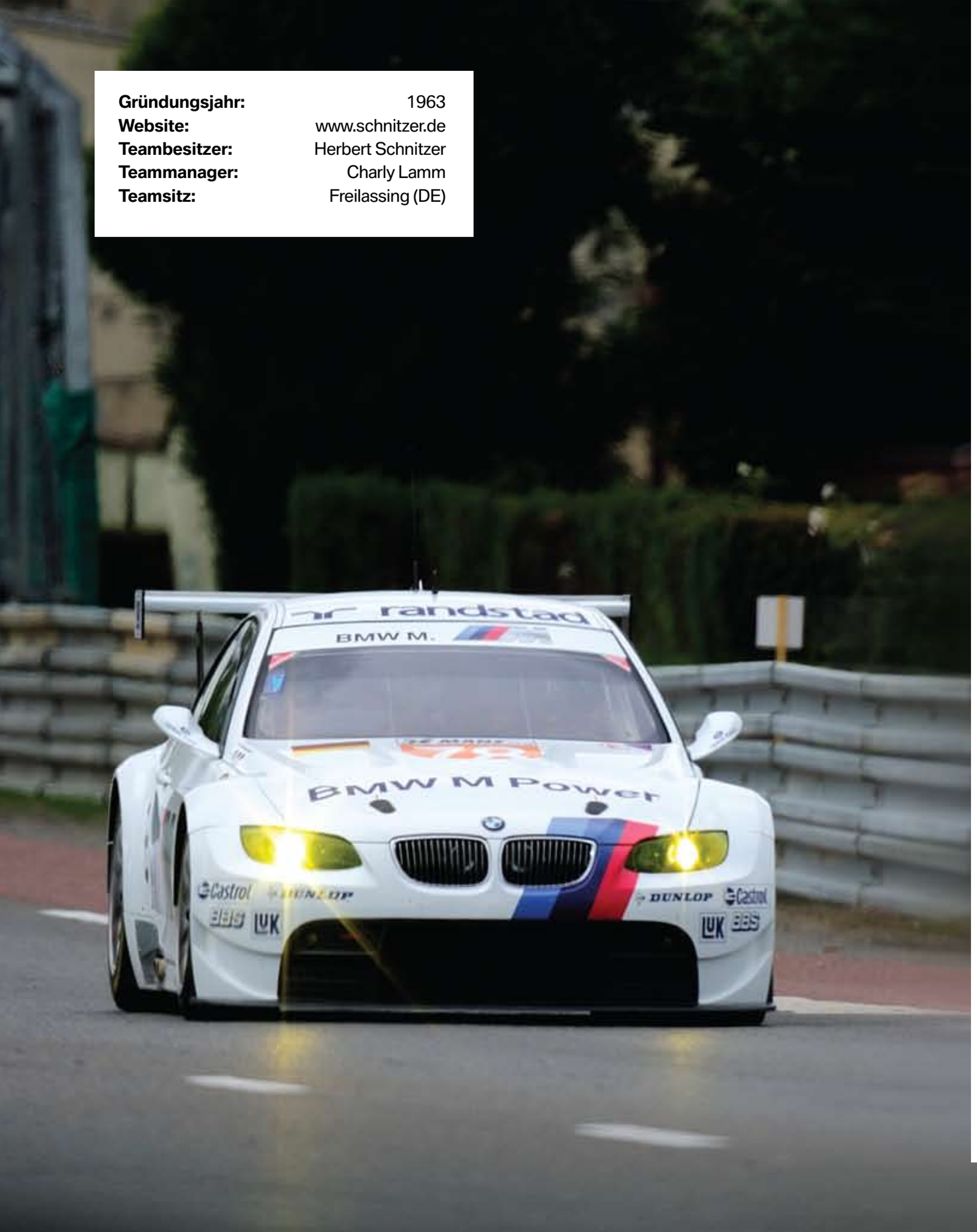
Insgesamt hat Schnitzer in den vergangenen fast 50 Jahren mit BMW 16 Meisterschaften gewonnen – darunter die Tourenwagen-Weltmeisterschaft 1987, die DTM 1989, drei Tourenwagen-Europameisterschaften und Championate in Deutschland, England, Italien, Japan sowie Südostasien. 1999 gelang mit dem offenen Prototypen BMW V12 LMR der Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Le Mans.

In der American Le Mans Series gewann das Team 2001 mit dem BMW M3 GTR die GT-Klasse. Im Anschluss wechselte Schnitzer Motorsport 2002 zurück in



den Tourenwagensport und zeigte im Rahmen der Europameisterschaft statt bei Langstreckenrennen nun in kurzen 50-Kilometer-Sprints seine Klasse. Von 2005 bis 2009 trat Schnitzer in der Weltmeisterschaft an und feierte 25 Siege. Einzig der zweite Titelgewinn blieb Schnitzer verwehrt. Seit der vergangenen Saison ist es nun wieder der Langstreckensport, in dem das BMW Team Schnitzer seinen Erfolgshunger unter Beweis stellt.

„Im Rahmen unserer langen Zusammenarbeit mit BMW sind wir mit vielen verschiedenen BMW Modellen in unterschiedlichsten Championaten rund um den Globus angetreten“, fasst Lamm zusammen. „Für ein Team ist es überaus reizvoll, wenn sich immer wieder neue Aufgabenstellungen bieten. Wir möchten 2011 genau dort weitermachen, wo wir im Vorjahr mit dem Sieg in Zhuhai aufgehört haben.“



Gründungsjahr:	1963
Website:	www.schnitzer.de
Teambesitzer:	Herbert Schnitzer
Teammanager:	Charly Lamm
Teamsitz:	Freilassing (DE)

DATEN UND FAKTEN.

BMW Team Schnitzer.

1966	1. Platz Deutsche Meisterschaft (BMW 2002 ti)
1968 – 1972	1. Platz Europa Bergmeisterschaft (BMW 2002, BMW 2002 ti, BMW 2002 tii, BMW 2800 CS)
1975	1. Platz Formel-2-Europameisterschaft (Martini BMW)
1976	2. Platz GT-Markenweltmeisterschaft (BMW 3.5 CSL)
1977	Deutsche Rennsportmeisterschaft (BMW 2002 turbo)
1978	1. Platz Deutsche Rennsportmeisterschaft (BMW 320)
1979	3. Platz Deutsche Rennsportmeisterschaft (BMW 320)
1980 – 2009	12 Siege „Guia Race“ Macau
1983, 1986, 1988	1. Platz Tourenwagen-EM (BMW 635 CSi, BMW M3)
1985, 1986, 1988	1. Platz 24h-Rennen Spa-Francorchamps (BMW 635 CSi,
1990, 1995	BMW M3, BMW 320i)
1987	1. Platz Tourenwagen-Weltmeisterschaft (BMW M3)
1989, 1991	1. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3)
1989	1. Platz DTM (BMW M3)
1989, 1990	1. Platz Italienische Tourenwagen-Meisterschaft (BMW M3)
1993	1. Platz Britische Tourenwagen-Meisterschaft (BMW 318i)
1994	1. Platz Asien-Pazifik-Meisterschaft (BMW 318is)
1995	1. Platz Japanische Tourenwagen-Meisterschaft (BMW 320i)
	1. Platz ADAC Super-Tourenwagen-Cup (BMW 320i)
1997	3. Platz 24h-Rennen Le Mans (McLaren BMW)
	2. Platz FIA GT-Meisterschaft (McLaren BMW)
1998	1. Platz Deutsche Supertourenwagen-Meisterschaft
1999	1. Platz 24h-Rennen Le Mans (BMW V12 LMR)
	1. Platz 12h-Rennen Sebring (BMW V12 LMR)
2000	American Le Mans Series (BMW V12 LMR), zwei Siege
2001	1. Platz GT-Klasse American Le Mans Series (BMW M3 GTR)
2002	2. und 4. Platz FIA ETCC (BMW 320i)
2003	2. und 5. Platz FIA ETCC (BMW 320i)
2004	1. und 2. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GTR)
	2. und 4. Platz FIA ETCC (BMW 320i)
2005	1. und 2. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GTR)
	2. und 5. Platz FIA WTCC (BMW 320i)
2006	2. und 6. Platz FIA WTCC (BMW 320si WTCC)
2007	4. und 7. Platz FIA WTCC (BMW 320si WTCC)
2008	6. und 7. Platz FIA WTCC (BMW 320si WTCC)
2009	3. und 6. Platz FIA WTCC (BMW 320si WTCC)
2010	1. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GT2)
	1. Platz GT2-Klasse ILMC-Finale Zhuhai (BMW M3 GT2)

INTERVIEW.

Charly Lamm.

Herr Lamm, auch 2011 warten spannende Aufgaben auf das BMW Team Schnitzer. Freuen Sie sich auf den Intercontinental Le Mans Cup?

„Es ist schön, in dieser Meisterschaft wieder dabei zu sein. Im vergangenen Jahr haben wir bei unseren Starts im ILMC wertvolle Erfahrungen gesammelt und konnten beim Finale in Zhuhai einen Sieg in der LMGT2-Klasse feiern. Das hat dem Team viel Auftrieb für die Arbeit im Winter gegeben. Wir wollen 2011 auf unseren Leistungen aus dem Vorjahr aufbauen. Mit dem BMW M3 GT konnten wir weitere Fortschritte machen, so dass wir zuversichtlich in die Saison gehen."

In Nordamerika kämpft das BMW Team RLL für die Marke um ILMC-Punkte. Gefällt Ihnen diese Aufgabenteilung?

„Wir arbeiten sehr eng mit dem BMW Team RLL zusammen und tauschen uns natürlich intensiv aus. Das hilft beiden Seiten weiter und macht es einfacher, das Potenzial des BMW M3 GT voll und ganz auszuschöpfen. Die Kollegen von RLL fahren seit 2009 für BMW in der American Le Mans Series, zu der die nordamerikanischen Rennen des ILMC zählen. Deshalb lag es auf der Hand, die Aufgabenteilung aus der Vorsaison beizubehalten. Wir werden in jedem Fall gespannt verfolgen, wie die Rennen in Sebring und Road Atlanta verlaufen."

Die 24 Stunden von Le Mans stehen ebenfalls wieder auf Ihrem Einsatzplan…

„Ja, und darüber freuen wir uns sehr. Le Mans ist natürlich kein einfaches Rennen. Der Hochgeschwindigkeits-Charakter des Kurses an der Sarthe ist einzigartig, so dass man sich nur schwer darauf vorbereiten kann. Der offizielle Testtag im April kommt deshalb allen Teilnehmern entgegen. Unsere Erfahrungen aus der vergangenen Saison fließen in unsere Vorbereitungen auf das diesjährige Rennen ein und dürften uns helfen. Die 24 Stunden von Le Mans sind eine faszinierende Veranstaltung, die für jedes Team ein echter Saisonhöhepunkt sind."

Dasselbe gilt auch für den Marathon auf dem Nürburgring. Wie geht das Team nach dem Triumph 2010 mit der Rolle des Gejagten um?

„Jedes Team wünscht sich, bei einem Langstreckenklassiker wie den 24 Stunden auf dem Nürburgring in dieser Situation zu sein. Für das Team ist diese Rolle keineswegs neu, schließlich konnten wir in der Eifel bereits einige Male gewinnen. Im vergangenen Jahr haben wir dank der perfekten Leistung unser Fahrer und der Standfestigkeit des Autos den Sieg geholt. Zudem hat uns auch das Rennglück in die Karten gespielt. In diesem Jahr dürfte es in der Spitzengruppe noch einmal enger zugehen. Wir sind die Gejagten – und diese Rolle nehmen wir gerne an."

» Zurück zum Überblick



BMW TEAM RLL.
PORTRÄT.

In der Saison 2010 galt es, diese Ergebnisse zu bestätigen und sich weiter zu steigern. Auch diese Herausforderung meisterte das BMW Team RLL mit Bravour – und feierte den Gewinn der Team- und Herstellertitel in der GT-Kategorie. Für BMW war es der erste Titelgewinn in der ALMS seit 2001.

Das BMW Team Rahal Letterman Lanigan, kurz RLL, mit Sitz in Hilliard (US) vertritt seit 2009 die Farben von BMW in der American Le Mans Series. Das Team arbeitet dabei eng mit BMW of North America und Motorsport Manager Larry Koch zusammen. Drei bekannte Persönlichkeiten stehen hinter der Mannschaft: der Indy 500-Sieger und dreimalige CART-Champion Bobby Rahal, TV-Moderator David Letterman und ab dieser Saison auch der frühere IndyCar-Teambesitzer Mike Lanigan.

Nach großen Erfolgen in der ChampCar-Serie und der IndyCar-Serie fand das Team in der American Le Mans Series eine neue Aufgabe und setzt den BMW M3 GT auch 2011 in der GTE-Klasse ein. Bereits in der Premierensaison 2009 fuhr das BMW Team RLL in der Erfolgsspur und errang Podestplätze sowie in Road America (US) einen triumphalen Doppelsieg.

Einen großen Anteil daran hatten die Piloten. Bill Auberlen und Tommy Milner (US) wechselten sich im BMW M3 GT2 mit der Startnummer 92 ab, Joey Hand und Dirk Müller fuhren das Schwesterauto mit der Nummer 90. Diesem Duo gelang es auch, in Road America wie im Vorjahr den Sieg zu erringen. Außerdem gingen neun weitere Podestplätze auf das Konto des BMW Team RLL.

Deshalb ändert sich auch für die Saison 2011 nur wenig am bewährten Rezept. Neben Bill Auberlen, Joey Hand und Dirk Müller stößt Dirk Werner nach zwei ALMS-Renneinsätzen im vergangenen Jahr für die komplette Saison zum Team. Er wechselt sich am Steuer des BMW M3 GT mit der Startnummer 55 mit Auberlen ab. Hand und Müller gehen im Schwesterauto mit der Nummer 56 an den Start.



Das Ziel ist für alle gleich: In der Team- und Herstellerwertung möchte das BMW Team RLL seine Titel verteidigen und in diesem Jahr auch Platz eins in der Fahrerwertung anpeilen.

Parallel dazu kann das Team mit guten Ergebnissen dazu beitragen, dass BMW Motorsport auch im Intercontinental Le Mans Cup Top-Platzierungen ins Visier nehmen kann.

Mit dem GT-Doppelsieg in Sebring erlebte das BMW Team RLL den perfekten Start in die Saison 2011.

Gründungsjahr:	1992
Website:	www.rahal.com
Teambesitzer:	David Letterman, Mike Lanigan, Bobby Rahal
Teammanager:	Jim Prescott
Teamsitz:	Hilliard, Ohio (US)

DATEN UND FAKTEN.

BMW Team RLL.

2007	3. Platz GT-Klasse ALMS Teamwertung (Porsche)
2009	3. Platz GT-Klasse ALMS Team- und Herstellerwertung (BMW M3 GT2) GT-Laufsieg Asian Le Mans Series in Okayama (BMW M3 GT2)
2010	1. Platz GT-Klasse ALMS Team- und Herstellerwertung (BMW M3 GT2)
2011	1. und 2. Platz GT-Klasse 12h-Rennen Sebring (BMW M3 GT)

INTERVIEW.

Bobby Rahal.

Herr Rahal, spürt das BMW Team RLL nach dem Titelgewinn 2010 in diesem Jahr einen besonderen Druck?
„Wir stehen immer unter Druck. Das gilt vor allem für unser ALMS-Programm. Dabei geht es nicht nur um Rahal Letterman Lanigan. Wir möchten auch den hohen Ansprüchen von BMW gerecht werden. Es macht für uns keinen Unterschied, ob wir als Titelverteidiger antreten oder zum ersten Mal in einer Meisterschaft antreten."

Wie beurteilen Sie Ihre Fahrerbesetzung für die Saison 2011?
„Die Fahrerbesetzung ist eine unserer großen Stärken. Wenn man sich in der Boxengasse umschaut, dann wimmelt es in dieser Serie ganz sicher von guten Piloten. Dennoch bin ich überzeugt, dass uns andere Teams um unser Fahreraufgebot beneiden."

Wie passen die amerikanische und die deutsche Mentalität zusammen?
Rahal: „Ich weiß nicht, ob es wirklich um die deutsche und die amerikanische Mentalität geht. Viel wichtiger ist, dass die Philosophien von BMW und RLL perfekt ineinander greifen, damit wir gemeinsam erfolgreich sein können. Wir haben die Liebe zum Detail und den Blick auf die Prozesse in einem solchen Projekt gemeinsam. Das ist ganz sicher einer der Schlüssel für unseren Erfolg."

Was macht Sie zuversichtlich, dass BMW Team RLL in diesem Jahr auch den Fahrertitel in Angriff nehmen kann?
„Wir haben großartige Ressourcen, ein tolles Auto, werden hervorragend von BMW unterstützt, verfügen über ein starke und erfahrene Mannschaft hinsichtlich Strategie und Technik, haben die schnellste Crew der Boxengasse sowie talentierte und äußerst engagierte Fahrer. Ich denke, das sind genügend Gründe, um zuversichtlich zu sein."

Welchen Stellenwert hat der GT-Sport in Nordamerika?
„Sportwagenrennen haben in Nordamerika eine lange Tradition. Für sehr viele Menschen ist diese ehrliche Form des Rennsports auf einzigartigen Strecken noch immer von großer Bedeutung. Die Vereinigten Staaten und Kanada haben ein Herz für den Motorsport. Mit Sportwagenrennen verbinden die Fans, dass die Fahrer und Ingenieure dort vor eine wirkliche Herausforderung gestellt werden."



KONSTANZ IM COCKPIT.

DIE BMW MOTORSPORT FAHRER.



ANDY PRIAULX.
PORTRÄT.

Andy Priaulx hat im Tourenwagensport alles erreicht, was sich ein Rennfahrer wünschen kann. Der Brite feierte in den Jahren 2005, 2006 und 2007 den Weltmeistertitel, nachdem er 2004 bereits die Europameisterschaft für sich entschieden hatte. Mit 18 Siegen führt er auch in dieser Kategorie die ewige Bestenliste an. Nun brechen für Priaulx neue Zeiten an. 2011 konzentriert er sich mit BMW auf die zahlreichen Einsätze im GT-Sport.

Im Intercontinental Le Mans Cup geht Priaulx als Stammfahrer an den Start. Bei den Rennen auf amerikanischem Boden verstärkt er das BMW Team RLL und bildet mit Dirk Müller und Joey Hand ein starkes Fahrertrio. Bei den Starts in Europa und Asien geht der Mann von der Kanalinsel Guernsey für das BMW Team Schnitzer an den Start.

Gemeinsam mit dem BMW Team Schnitzer möchte Priaulx 2011 auch seine Erfolgsbilanz bei 24-Stunden-Klassikern weiter verbessern. In seiner Trophäensammlung befinden sich bereits zahlreiche Pokale, die er bei Marathonrennen erringen konnte. Seinen bis dato größten Sieg auf der Langstrecke feierte er 2005 beim 24-Stunden-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife. Mit seinen Teamkollegen Pedro Lamy, Boris Said (US) und Duncan Huisman (NL) sicherte er sich im BMW M3 GTR den Gesamtsieg in der Eifel.

Die Zutaten für den Erfolg schöpft der BMW Werksfahrer aus dem Mix aus Erfahrung, Cleverness und seinem herausragenden Talent als Rennfahrer. Priaulxs Potenzial zeigte sich schon früh. Wie sein Vater Graham war er zunächst im Bergrennsport eine Klasse für sich. Als frisch gekürter „British Formula 1 Hillclimb Champion“ wandte er sich 1996 dem Formelsport zu. Drei Jahre später sicherte er sich mit 13 Siegen in ebenso vielen Läufen den Titel in der Renault Spiders Serie. Über die britische Formel 3 führte sein Weg schließlich in den Produktionswagensport, den er seither im Sturm erobert hat.

DATEN UND FAKTEN.

Geburtstag/-ort:	8. August 1973/Guernsey (GB)
Nationalität:	Britisch
Wohnort:	Guernsey (GB)
Familienstand:	Verheiratet, zwei Kinder
Website:	www.andypriaulx.com

Karriere.

1984	Kartsport
1985 – 1990	Motocross
1990	1. Platz Motocross 250-ccm-Meisterschaft auf den Kanalinseln
1991 – 1995	Bergrennen
1995	1. Platz RAC MSA Britische Bergmeisterschaft
1996	Formel Renault
1997	Förderkandidat in der Britischen Formel 3
1998	Renault Spider Cup 2. Platz Formel Palmer Audi Winterserie
1999	1. Platz Renault Spider Cup, 13 Siege vonPoleposition
2000	Britische Formel-3-Meisterschaft (Renault) F3-Rennen in Macau und Korea
2001	Britische Formel-3-Meisterschaft, zwei Siege 2. Platz F3 Super Prix in Korea
2002	5. Platz Britische Tourenwagen-Meisterschaft „Bathurst 1000“ und „Queensland 500“ (Holden TWR)
2003	3. Platz FIA ETCC (BMW 320i), BMW Team Great Britain 1. Platz BMW Sportpokal
2004	1. Platz FIA ETCC (BMW 320i), BMW Team Great Britain 24h-Rennen Spa-Francorchamps (BMW M3 GTR)
2005	1. Platz FIA WTCC (BMW 320i), BMW Team UK 1. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GTR) Formel-1-Tests mit dem BMW WilliamsF1 Team
2006	1. Platz FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team UK
2007	1. Platz FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team UK
2008	4. Platz FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team UK Verleihung des MBE durch Königin Elizabeth II.
2009	4. Platz FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team UK
2010	4. Platz FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team RBM



INTERVIEW.

ANDY PRIAULX.

Andy, für Sie beginnt 2011 ein neues Kapitel Ihrer Karriere. Wird Ihnen die WTCC fehlen?
„Ja, ein bisschen schon. Es ist eine tolle Rennserie, und die Zeit war für mich wirklich erfolgreich. Nun ist es aber an der Zeit für den nächsten Schritt in meiner Karriere. Die kommenden Aufgaben mit BMW sind sehr spannend und geben mir eine neue Motivation."

Welches ist die größte Herausforderung beim Wechsel vom Tourenwagen- in den GT-Sport?
„Die größten Unterschiede liegen eher im Drumherum, etwa bei den Boxenstopps. Das Fahren an sich ist im GT-Sportwagen einfacher. Der BMW M3 GT bietet von allem ein bisschen mehr: mehr Leistung, größere Bremsen, breitere Reifen, eine bessere Aerodynamik. Das alles hilft dem Fahrer. Deshalb ist der Wechsel aus der WTCC in den GT-Sport viel einfacher als umgekehrt."

Welches ist für Sie das auffälligste Merkmal des BMW M3 GT?
„Der BMW M3 GT sieht sehr aggressiv aus. Auch das neue Aerodynamikpaket begeistert mich. Das Auto ist eine Schönheit. Am besten gefällt mir aber sein kraftvolles Auftreten. Die Performance des BMW M3 GT ist einfach nur traumhaft."

Gilt Ihr Hauptaugenmerk dem ILMC oder den 24-Stunden-Rennen?
„Ich denke, es ist möglich, sich auf alles zu fokussieren. Wir haben dieses Jahr ein großartiges Programm. Du musst bei jedem Rennen 100 Prozent geben, ganz gleich ob es 24 oder nur sechs Stunden dauert. Ich werde mich auf mein fahrerisches Können konzentrieren und unterscheide nicht zwischen den einzelnen Rennen."

In Nordamerika werden Sie für das BMW Team RLL fahren, in Europa und Asien für das BMW Team Schnitzer. Gefällt Ihnen diese Art von Teamarbeit?
„Das ist eine großartige Idee. Im Vordergrund steht die Herstellerwertung, die wir mit BMW gewinnen wollen. Dabei ist es zweitrangig, ob wir die Punkte mit RLL oder Schnitzer holen. Es ist toll, dass man die Kräfte für BMW bündelt, um das gemeinsame Ziel zu erreichen. Ich genieße die Zeit mit beiden Teams. Wir haben ein fantastisches Jahr vor uns."



AUGUSTO FARFUS.
PORTRÄT.

Geht nicht, gibt‘s nicht: Augusto Farfus ist ein echtes Allround-Talent. Ob Tourenwagen oder Langstreckensport – dem brasilianischen Rennfahrer ist jede Gelegenheit willkommen, um im Cockpit sein Talent unter Beweis zu stellen. Dass er nicht nur Spaß an seiner Arbeit hat, sondern dabei auch äußerst erfolgreich ist, zeigt ein Blick in die Statistik.

Mit 15 Siegen in der Tourenwagen-Weltmeisterschaft zwischen 2005 und 2010 liegt Farfus auf Platz zwei der ewigen Bestenliste. Nur sein Teamkollege Andy Priaulx stand häufiger ganz oben auf dem Treppchen. Aber nicht nur bei Sprintrennen, sondern auch im Marathon-Einsatz gehört er zu den Stärksten.

Im vergangenen Jahr trug er sich in die Geschichtsbücher ein und gewann im BMW M3 GT2 gemeinsam mit Jörg Müller, Pedro Lamy und Uwe Alzen das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Trotz seines noch jungen Alters bewältigte Farfus seine Aufgabe auf der vielleicht härtesten Strecke der Welt mit der Präzision eines Uhrwerks. Der Sieg in der „Grünen Hölle“ war jedoch alles andere als ein Zufallstreffer. Im Januar 2011 triumphierte Farfus in Dubai zum zweiten Mal bei einem 24-Stunden-Rennen, diesmal mit dem BMW Z4 GT3 und dem privaten Team Schubert.

Aus dem Stand hat sich der Rennfahrer aus Curitiba (BR) damit als eine feste Größe im Langstreckensport etabliert. Neben Priaulx und Jörg Müller gehört Farfus deshalb zur Stammbesetzung von BMW Motorsport im Intercontinental Le Mans Cup sowie bei den Klassikern in Le Mans und auf dem Nürburgring.

Meilensteine gibt es reichlich in Farfus’ Karriere. Nach ersten Erfolgen als Motocross-Pilot und im Kartsport wagte er früh den Sprung von Südamerika nach Europa. 2000 feierte er sein Debüt in der Formel-Renault-Meisterschaft, in der er ein Jahr später den Titel gewann. Auch in der F3000-Euro-Serie kam er 2003 in seiner zweiten Saison zu Meisterehren. 2004 wechselte Farfus schließlich in den Tourenwagensport und steht seit 2007 in Diensten von BMW Motorsport.

DATEN UND FAKTEN.

Geburtstag/-ort:	3. September 1983/Curitiba (BR)
Nationalität:	Brasilianisch
Wohnort:	Monte Carlo (MC)
Familienstand:	Verheiratet
Website:	www.farfus.com

Karriere.

1991	Motocross
ab 1992	Kartsport, Starts in diversen amerikanischen und italienischen Meisterschaften
1999	2. Platz Kart-Weltmeisterschaft (Formel A)
2000	12. Platz Formel-Renault-Europameisterschaft
2001	1. Platz Formel-Renault-Europameisterschaft
2002	9. Platz F3000-Euro-Serie
2003	1. Platz F3000-Euro-Serie
2004	6. Platz FIA ETCC (Alfa Romeo)
2005	4. Platz FIA WTCC (Alfa Romeo)
2006	3. Platz FIA WTCC (Alfa Romeo)
2007	4. Platz FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team Germany
2008	6. Platz FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team Germany
2009	3. Platz FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team Germany
2010	1. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GT2), Team BMW Motorsport
	7. Platz FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team RBM
2011	1. Platz 24h-Rennen Dubai (BMW Z4 GT3), Team Schubert



INTERVIEW.

AUGUSTO FARFUS.

Augusto, Sie haben 2010 die 24 Stunden auf dem Nürburgring und im Januar das Rennen in Dubai gewonnen. Sind Sie bereits ein Langstreckenspezialist?

„Ich bin ganz sicher noch immer in einer Lernphase. Der Sieg auf der Nordschleife mit dem BMW M3 GT war natürlich das Highlight des vergangenen Jahres. In Dubai konnten wir mit dem BMW Z4 GT3 gewinnen. Mit meinen Leistungen bin ich zufrieden. Jetzt freue ich mich natürlich auf die kommenden Aufgaben."

Was ist am Nürburgring so speziell?

„Die Atmosphäre ist einfach einzigartig. So etwas muss man einmal selbst erlebt haben. Die Strecke ist wirklich schnell und extrem lang. Viele schnelle Kurven und über 200 Autos verlangen uns Fahrern alles ab. Man muss die ganze Zeit überholen und auf die anderen Fahrzeuge achten. Das macht dieses 24-Stunden-Rennen zum schwierigsten weltweit."

Was ist der Schlüssel für gute Ergebnisse im GT-Sport?

„Wie überall im Motorsport braucht man ein gutes Auto, so wie den BMW M3 GT. Genauso wichtig ist eine starke Mannschaft. Hinzu kommt noch ein wenig Glück, denn manchmal reicht bei Langstreckenrennen Talent allein nicht aus. Als Fahrer musst man sich außerdem auf seine Teamkollegen blind verlassen können."

Sie werden Rennen in Europa, Nordamerika und Asien bestreiten. Gefällt Ihnen dieses internationale Flair am Beruf des Rennfahrers?

„Natürlich ist es ein sehr schöner Aspekt des Rennfahrerberufs, auf der ganzen Welt herumzukommen. Das kenne ich bereits aus meiner Tourenwagenzeit. Meine Saison beginnt in Sebring, und ich werde sie in China beenden. Das ist schon einmalig. Ich mag es sehr, neue Orte, Menschen, Kulturen und Rennstrecken kennenzulernen."

Wie groß ist die Bedeutung von GT-Rennen in Ihrer Heimat Brasilien?

„Der GT-Sport wird in Brasilien immer populärer. Als Zuschauer an der Strecke kommen die Fans nah an die Teams heran. Hinzu kommen Faktoren wie die wechselnden Wetterbedingungen und Lichtverhältnisse. So etwas gefällt den Zuschauern. Deshalb gibt es jetzt auch eine GT-Serie in Brasilien."



JÖRG MÜLLER.
PORTRÄT.

Dass er alles mitbringt, was einen erfolgreichen Langstreckenpiloten auszeichnet, hat Jörg Müller in seiner Karriere mehr als einmal bewiesen. Das Comeback von BMW Motorsport bei den 24 Stunden auf dem Nürburgring geriet im vergangenen Jahr zur Triumphfahrt – und Müller hatte maßgeblichen Anteil an diesem Erfolg. Zum zweiten Mal nach 2004, damals mit dem BMW M3 GTR, konnte er sich am Ende des „Eifel-Marathons“ als Sieger feiern lassen. Mit dem Sieg in der LMGT2-Klasse beim Finale des Intercontinental Le Mans Cup in Zhuhai rundete er seine erfolgreiche Saison 2010 im November ab.

In Le Mans ging er nicht nur für BMW an den Start, sondern sammelte auch für andere Hersteller Erfahrungen. 1998 belegte er dort in einem Porsche den zweiten Rang. Außerdem bestritt er die 24 Stunden von Daytona (US) und trat zwei Mal beim 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps an. In Belgien siegte er mit BMW 1996 auf Anhieb. Im BMW V12 LMR, mit dem BMW 1999 das 24-Stunden-Rennen von Le Mans gewonnen hatte, feierte er in der American Le Mans Series des folgenden Jahres zwei Siege. 2001 sicherte er sich im BMW M3 GTR den Titel in der GT-Klasse dieser Langstreckenmeisterschaft.

Zu Beginn seiner Laufbahn ging Müller scheinbar spielerisch den Weg durch die verschiedenen Formelklassen. Er gewann Meistertitel in der Formel Ford, Formel Opel, Formel 3 und Formel 3000. Außerdem war er als Testfahrer in die Vorbereitungen von BMW für das Formel-1-Comeback im Jahr 2000 eingebunden. Ab 2002 ging er in der Tourenwagen-Europameisterschaft an den Start und kämpfte zwei Mal bis zum Schluss um den Titel. In der WM errang er zwischen 2005 und 2009 zehn Siege und musste sich seinem Markenkollegen Andy Priaulx in Macau 2006 nur um einen Punkt geschlagen geben.

Seine Stärken will der Routinier auch in diesem Jahr ausspielen. Neben Augusto Farfus und Andy Priaulx gehört Müller zur Stammbesetzung im ILMC. Daneben fiebert er der Rückkehr nach Le Mans und an den Nürburgring entgegen.

DATEN UND FAKTEN.

Geburtstag/-ort:	3. September 1969/Kerkrade (NL)
Nationalität:	Deutsch
Wohnort:	Monte Carlo (MC)
Familienstand:	Ledig
Website:	www.joerg-mueller.org

Karriere.

ab 1984	Kartsport
1988	1. Platz Deutsche Formel-Ford-Meisterschaft
1989	1. Platz Deutsche Formel Opel Lotus Challenge
1990	1. Platz Formel-Ford-Europameisterschaft
	5. Platz Deutsche Formel-3-Meisterschaft
1991	1. Platz Formel-3-Grand-Prix in Monaco
1992	7. Platz Deutsche Formel-3-Meisterschaft
1993	Deutsche Formel-3-Meisterschaft
	1. Platz Formel-3-Grand-Prix in Macau
1994	1. Platz Deutsche F3-Meisterschaft
1995	BMW Werksfahrer ADAC Supertourenwagen-Cup
1996	1. Platz Formel-3000-Europameisterschaft
	BMW Werksfahrer ADAC Supertourenwagen-Cup
	1. Platz 24h-Rennen Spa-Francorchamps (BMW 318is)
1997	Formel-1-Testfahrer für Arrows, 24h-Rennen Le Mans (Nissan)
1998	Formel-1-Testfahrer für Sauber
	2. Platz 24h-Rennen Le Mans (Porsche GT1)
1999	BMW Werks- und F1-Testfahrer; ein ALMS-Sieg
	24h-Rennen Le Mans (BMW V12 LMR)
2000	5. Platz American Le Mans Series (BMW V12 LMR),
	Formel-1-Testfahrer für Michelin
2001	1. Platz GT-Klasse American Le Mans Series (BMW M3 GTR)
2002	2. Platz FIA ETCC (BMW 320i), BMW Team Deutschland
2003	2. Platz FIA ETCC (BMW 320i), BMW Team Deutschland
2004	1. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GTR)
	4. Platz FIA ETCC (BMW 320i), BMW Team Deutschland
2005	5. Platz FIA WTCC (BMW 320i), BMW Team Deutschland
	2. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GTR)
2006	2. Platz FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team Germany
2007	7. Platz FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team Germany
2008	7. Platz FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team Germany
2009	6. Platz FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team Germany
2010	1. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GT2)
	1. Platz LMGT2-Klasse ILMC-Finale Zhuhai (BMW M3 GT2),
	BMW Team Schnitzer



INTERVIEW.

JÖRG MÜLLER.

Jörg, wieder einmal starten Sie mit BMW in eine neue Saison. Ist das alles für Sie Routine oder kribbelt es noch?
„Motorsport kann keine Routine werden. Es gibt immer wieder neue Herausforderungen. Wir haben den BMW M3 GT weiterentwickelt und einige Neuerungen an Bord. Das macht es für uns Fahrer spannend. Die lange Winterpause trägt ebenfalls dazu bei, dass man wieder hungrig wird. Das geht jedem Rennfahrer so."

Mit Dirk Werner haben Sie das ILMC-Finale in Zhuhai gewonnen. Gibt so ein Sieg vor der Winterpause Auftrieb für die folgende Saison?
„Persönlich schon, dennoch werden zu Beginn jeder Saison die Karten neu gemischt. Viele unserer Konkurrenten gehen mit neuen Autos an den Start, von denen man noch nicht weiß, wie stark sie sind. Wir konzentrieren uns auf unsere Stärken und haben versucht, das Auto dort weiterzuentwickeln, wo es noch Schwächen hatte. Jetzt muss man wie immer auf das erste Qualifying der Saison warten, um zu sehen, wo man mit seinem Wagen steht."

Sie kennen den BMW M3 in allen Variationen. Was zeichnet den aktuellen BMW M3 GT aus?
„Zunächst einmal finde ich unser Auto einfach nur schön. Manchmal sehen ja Rennwagen wie Straßenautos aus, die mit unpassenden Tuningteilen aufgerüstet worden sind. Aber bei unserem BMW M3 GT wirkt alles wie aus einem Guss, als wäre das Auto so vom Band gelaufen. Hinzu kommt, dass sich die Aerodynamik im Verlauf der Jahre ziemlich stark verändert hat. Im Vergleich zum früheren BMW M3 GTR hat das neue Auto deutlich mehr Abtrieb, was man auf der Strecke auch sofort merkt."

Im vergangenen Jahr haben Sie zum zweiten Mal das 24-Stunden-Rennen am Nürburgring gewonnen. Wie groß ist die Motivation, den Hattrick zu schaffen?
„Jeder weiß, wie schwierig es ist, auf der Nordschleife zu gewinnen. Aber natürlich nehmen wir uns das immer vor. Wenn man sieht, wie hart jeder im Team arbeitet, dann kann unser Ziel nur die Wiederholung des Vorjahrestriumphs sein. Die Motivation ist riesengroß, aber um es zu schaffen, muss alles perfekt zusammenpassen. Wir haben größten Respekt vor unseren Herausforderern."



DIRK MÜLLER.
PORTRÄT.

Dirk Müller gilt im GT-Bereich als einer der stärksten Fahrer weltweit. Entsprechend lang ist seine Erfolgsliste in dieser Disziplin. Bereits 1997 ging Müller erstmals am Steuer eines Sportwagens auf die Strecke und machte im Porsche Carrera Cup auf sich aufmerksam, den er ein Jahr später für sich entschied. Auch bei den Langstreckenklassikern in Daytona (1998 und 1999) und Le Mans (1999) sorgte er jeweils mit Top-Platzierungen für Furore.

Der erste große Titel ließ nicht lange auf sich warten: Müller siegte 2000 in der GT-Klasse der American Le Mans Series und stieg im folgenden Jahr zum BMW Werksfahrer auf. In der ALMS errang er mit dem BMW M3 GTR einen Saisonsieg, ehe 2002 der Wechsel zu den Tourenwagen folgte.

In seinen fünf Saisons mit Schnitzer Motorsport errang Müller insgesamt zwölf Siege und verpasste 2004 den EM-Titel sowie ein Jahr später den Spitzenplatz in der Tourenwagen-Weltmeisterschaft nur knapp. Auch auf der Langstrecke blieb er in der Erfolgsspur und bildete 2004 mit Jörg Müller und Hans-Joachim Stuck (DE) das Siegerteam beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. 2007 kehrte Müller endgültig in den GT-Sport zurück und gewann mit Ferrari auf Anhieb den Titel in der FIA GT-Meisterschaft. Auch in der ALMS knüpfte er im Jahr darauf an die vergangenen Erfolge an und schrammte als Zweiter nur knapp an seinem zweiten Gesamtsieg vorbei. Als BMW of North America mit der Rennversion des BMW M3 das ALMS-Comeback für 2009 plante, fiel die Fahrerwahl fast schon automatisch auf Müller.

Nach Platz sechs im Premierenjahr wirkte er mit starken Leistungen 2010 entscheidend daran mit, dass das BMW Team RLL sowohl in der Team- als auch in der Herstellerwertung triumphieren konnte. In Road America feierte er an der Seite von Joey Hand den Sieg in der GT-Klasse. Auch in dieser Saison wechselt sich Müller am Steuer des BMW M3 GT mit der Nummer 56 mit Hand ab – und tritt zudem für BMW Motorsport bei den europäischen Langstreckenklassikern an. Beim ALMS-Saisonstart in Sebring gehörte er zur Siegermannschaft.

DATEN UND FAKTEN.

Geburtstag/-ort:	18. November 1975/Burbach (DE)
Nationalität:	Deutsch
Wohnort:	Monte Carlo (MC)
Familienstand:	Verheiratet, eine Tochter
Website:	www.dirk-mueller.com

Karriere.

ab 1989	Kartsport
1991	3. Platz ADAC-Pop-Kartmeisterschaft
1992	2. Platz Formel König
1993	2. Platz Formel König
	12. Platz Formel Opel
1994	3. Platz Formel Opel
1995	Formel Opel Euroserie, erstes Formel-3-Rennen
1996	Deutsche Formel-3-Meisterschaft
1997	Porsche Junior Team
	5. Platz Porsche Carrera Cup
1998	1. Platz Porsche Carrera Cup
	2. Platz 24h-Rennen Daytona (Porsche GT1)
1999	2. Platz 24h-Rennen Daytona (Porsche GT2)
	4. Platz 12h-Rennen Sebring (Porsche GT1)
	2. Platz GT-Klasse 24h-Rennen Le Mans (Porsche GT3R)
	1. Platz GT-Wertung Petit Le Mans (Porsche GT3R)
2000	1. Platz GT-Klasse American Le Mans Series (Porsche GT3R)
2001	6. Platz GT-Klasse American Le Mans Series (BMW M3 GTR)
2002	4. Platz FIA ETCC (BMW 320i), BMW Team Deutschland
	Formel-1-Tests mit dem BMW WilliamsF1 Team
2003	5. Platz FIA ETCC (BMW 320i), BMW Team Deutschland
2004	1. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GTR)
	2. Platz FIA ETCC (BMW 320i), BMW Team Deutschland
	1. Platz GT2-Klasse 24h-Rennen Spa-Francorchamps (BMW M3 GTR)
2005	2. Platz FIA WTCC (BMW 320i), BMW Team Deutschland
	2. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GTR)
2006	6. Platz FIA WTCC (BMW 320si), BMW Team Germany
2007	1. Platz GT2-Klasse FIA GT-Meisterschaft (Ferrari)
2008	2. Platz GT2-Klasse American Le Mans Series (Ferrari)
2009	6. Platz GT2-Klasse American Le Mans Series (BMW M3 GT2), BMW Rahal Letterman Racing Team
2010	7. Platz GT-Klasse American Le Mans Series (BMW M3 GT2), BMW Rahal Letterman Racing Team
	3. Platz 24h-Rennen Spa-Francorchamps (BMW M3 GT2)



INTERVIEW.

DIRK MÜLLER.

Dirk, was haben Sie sich für 2011 vorgenommen?
„Ich werde an der Seite von Joey Hand wieder die komplette ALMS-Saison fahren. Nachdem wir 2010 die Team- und Herstellerwertung gewonnen haben, fehlt uns jetzt nur noch eine Krone: der Fahrertitel. Ich stand 2000 schon einmal ganz oben und möchte es noch einmal schaffen. Aber die Konkurrenz ist stark und wird es uns mit Sicherheit nicht leicht machen."

Wie kommt man als deutscher Fahrer in Nordamerika zurecht?
„Dass ich ein Spezialist für die ALMS geworden bin, hat sich über die Jahre so ergeben. Mit BMW bin ich dort eine Saison gefahren, ehe es in die Tourenwagen-Europameisterschaft bzw. in die Weltmeisterschaft ging. Erst 2009 ging es für mich mit dem BMW Team RLL in Nordamerika wieder richtig los. Mein Vorteil war, dass ich die Strecken bereits kannte. Das ist wichtig, weil die Zeit bei den Rennen immer begrenzt ist und man sich das Auto mit seinem Teamkollegen teilt. Ich mag die USA sehr und fühle mich im BMW Team RLL richtig wohl."

Wie hat sich die ALMS in den vergangenen Jahren verändert?
„Sie hat sich absolut ins Positive entwickelt. Als wir dort noch mit dem BMW M3 GTR unterwegs gewesen sind, war die Konkurrenz noch überschaubar. Jetzt tummeln sich in dieser Serie zahlreiche Hersteller und Top-Teams. Jedes Jahr legt die Meisterschaft die eigenen Messlatte noch höher. Die Rennen sind mittlerweile echte Sprints. Als Fahrer muss man die Trickkiste jedes Mal sperrangelweit öffnen, wenn man Erfolg haben will. Man kann also sagen, dass sich einiges geändert hat."

Sind die 24-Stunden-Klassiker das Salz in der Suppe Ihrer persönlichen Saison?
„Ja, definitiv. Das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring gehört zu den absoluten Highlights der Saison. Für mich persönlich ist es sogar wichtiger als die 24 Stunden von Le Mans, weil wir auf der Nordschleife um den Gesamtsieg fahren. Aber natürlich ist auch das Rennen auf dem Circuit de la Sarthe ein Klassiker. Wir haben dort 2010 etwas begonnen, was wir nicht zu Ende bringen konnten. Diese Scharte möchten wir in diesem Jahr auswetzen. Wenn man in Le Mans antritt, hat man eine ganze Woche lang Gänsehaut."



DIRK WERNER.
PORTRÄT.

Im März 2010 ging für Dirk Werner ein Traum in Erfüllung, als er Sebring sein erstes Rennen als BMW Werksfahrer bestritt. Mit Rang zwei für das BMW Team RLL in der GT-Klasse zeigte der Deutsche gleich beim ersten Einsatz, wozu er im Stande ist. Mit schnellen Rundenzeiten setzte sich Werner auch im weiteren Saisonverlauf immer wieder in Szene.

Der krönende Abschluss seines ersten Jahres als Teil der „BMW Familie“ gelang Werner an der Seite von Jörg Müller beim Finale des Intercontinental Le Mans Cup in Zhuhai. Dort feierte das Duo für das BMW Team Schnitzer den Sieg in der LMGT2-Klasse. Genau so hatte sich Werner sein Debüt auf chinesischem Boden vorgestellt.

Dieser Sieg entschädigte zugleich für das Pech, dass ihn bei den 24-Stunden-Klassikern begleitet hatte. Ein unverschuldeter Unfall warf den Familienvater und seine Teamkollegen am Nürburgring früh zurück, in Spa-Francorchamps musste Werner den Sieg 40 Minuten vor dem Rennende wegen eines technischen Problems noch aus der Hand geben. Dennoch: Werner hatte nach seiner Premierensaison als BMW Werkspilot allen Grund dazu, mit seinen Leistungen zufrieden zu sein.

Bereits vor seinem Debüt für BMW Motorsport hatte Werner in einem BMW Triumphe gefeiert. 2006 und 2007 gehörte er jeweils zur Siegermannschaft von Duller Motorsport beim 24-Stunden-Rennen von Silverstone (GB). Auch beim Marathon in Dubai 2007 konnte er für dieses Team triumphieren.

Früh bekam er das nötige Handwerkszeug für seine erfolgreiche Karriere im BMW ADAC Formel Junior Cup mit auf den Weg. In der Grand-Am Series trug er sich 2007 als erster Nicht-Amerikaner in die Meisterliste ein und wiederholte diesen Erfolg im Jahr 2009. Neben den 24-Stunden-Rennen geht Werner in dieser Saison für das BMW Team RLL in der American Le Mans Series an den Start. Für den Auftakt in Sebring kehrt Werner damit an jenen Ort zurück, wo seine BMW Werksfahrer Karriere 2010 begann.

DATEN UND FAKTEN.

Geburtstag/-ort:	25. Mai 1981/Hannover (DE)
Nationalität:	Deutsch
Wohnort:	Kissenbrück (DE)
Familienstand:	Verheiratet
Website:	www.dirk-werner.net

Karriere.

ab 1991	Kartsport
1997	Sieger ADAC Rennfahrerschule (Formel Junior)
1998	3. Platz BMW ADAC Formel Junior Cup
1999	10. Platz Formel König
2000	2. Platz Formel König
2001	4. Platz Ford Puma Cup, 1. Platz Juniorwertung
2002	1. Platz Ford Puma Cup Klassensieg 24h-Rennen Nürburgring ADAC Hessen-Thüringen Meister
2003	1. Renault Clio V6 Trophy
2004	3. Platz Porsche Michelin Supercup
2005	Porsche Michelin Supercup (1 Sieg)
2006	1. Platz Porsche Carrera Cup 1. Platz 24h-Rennen Silverstone (BMW Z4 M Coupé) 1. Platz 2h-Rennen Salzburg (BMW Z4 M Coupé) 2. Platz 6h-Rennen Brünn (BMW Z4 M Coupé) 3. Platz GT-Klasse 24h-Rennen Daytona (Porsche)
2007	1. Platz Grand-Am Series (Porsche) 1. Platz 24h-Rennen Dubai (BMW Z4 M Coupé) 1. Platz 24h-Rennen Silverstone (BMW Z4 M Coupé)
2008	2. Platz Porsche Cup VLN Langstreckenmeisterschaft (2 Siege) American Le Mans Series (1 Sieg) Grand-Am Series
2009	1. Platz Porsche Cup 1. Platz Grand-Am Series (Porsche) VLN Langstreckenmeisterschaft (3 Siege)
2010	1. Platz LMGT2-Klasse ILMC-Finale Zhuhai (BMW M3 GT2), BMW Team Schnitzer 3. Platz 24h-Rennen Spa-Francorchamps (BMW M3 GT2), Team BMW Motorsport



INTERVIEW.

DIRK WERNER.

Dirk, auf Sie wartet 2011 ein abwechslungsreiches Programm. Worauf freuen Sie sich besonders?
„Vieles ist neu für mich – und ich mag Herausforderungen. Ich werde dieses Jahr die ALMS-Saison für das BMW Team RLL bestreiten. Die Mannschaft war schon im vergangenen Jahr sehr erfolgreich. Als neuer Fahrer will ich das in mich gesetzte Vertrauen mit guten Leistungen rechtfertigen. Ich möchte dabei helfen, den Team- und Herstellertitel zu verteidigen und im Idealfall noch den Fahrertitel holen. Daneben werde ich wieder die 24-Stunden-Klassiker fahren, die für mich ganz besondere Rennen sind. Es wird wieder ein spannendes Jahr."

Welches sind die speziellen Anforderungen an einen Fahrer in der ALMS?
„Die Serie ist in den vergangenen Jahren enorm gewachsen, die Leistungsdichte ist immens. Speziell in der GTE-Klasse engagieren sich viele neue Hersteller, die ihre besten Fahrer ins Rennen schicken. Daraus ergibt sich ein vielfältiges und hochklassiges Starterfeld. Die Langstreckenrennen werden wie Sprintrennen gefahren. Über mehrere Stunden gilt: voller Angriff. Das macht diese Serie so reizvoll für uns Fahrer."

Im vergangenen Jahr hatten Sie am Nürburgring und in Le Mans Pech. Haben Sie mit den diesen beiden Rennen eine Rechnung offen?
„Definitiv. Ich konnte 2010 bei beiden Rennen zum ersten Mal mit einem Werksauto antreten. Meine persönliche Ausbeute war am Ende ein wenig enttäuschend. Vom Potenzial hätten wir insbesondere auf dem Nürburgring um Top-Platzierungen kämpfen können, so wie es unsere siegreichen Teamkollegen bewiesen haben. Dieses Jahr erhoffe ich mir natürlich mehr. Das Ziel lautet durchzufahren und sich auf den vorderen Rängen zu platzieren."

Wie fühlt es sich für Sie an, Teil der BMW Familie zu sein?
„Es ist ein schönes Gefühl. Ich bin von Anfang an gut aufgenommen worden und habe tolle Fahrerkollegen. Jeder ist ein absoluter Profi – und dabei aber immer hilfsbereit und sympathisch. So haben wir immer eine tolle Zeit. Professionalität und Teamgeist stehen einfach für BMW. Und in Kombination ergeben sich daraus dann gute Ergebnisse."



UWE ALZEN.
PORTRÄT.

Ein 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring ohne Uwe Alzen ist kaum vorstellbar. Nicht nur seine zahlreichen Fans würden den Nordschleife-Experten missen, sondern auch die Konkurrenz auf der Strecke. Denn Alzen zählt zu den absoluten Profis in der „Grünen Hölle“, die es immer wieder erfolgreich mit der wohl anspruchsvollsten Strecke im Motorsport aufnehmen.

So wie im vergangenen Jahr, als er gemeinsam mit Jörg Müller, Augusto Farfus und Pedro Lamy mit dem BMW M3 GT2 den Klassiker in der Eifel für sich entschied. Als Schlussfahrer spielte Alzen seine ganze Routine aus und trug das Auto trotz eines Getriebeproblems zum 19. Gesamtsieg für BMW.

Für Alzen war es die zweite Siegesfahrt beim 24-Stunden-Rennen: Im Jahr 2000 hatte er sich schon einmal mit Porsche in die Siegerliste eingetragen.

Auf seiner Heimstrecke hat Alzen fast schon ein Abonnement auf den Sieg. 34 Klassensiege und neun Gesamterfolge in der VLN Langstreckenmeisterschaft sprechen für sich. Alzen wäre aber kein kompletter Rennfahrer, hätte er im Lauf seiner Karriere nicht den Blick über den Tellerrand hinaus gewagt.

1993 gewann er die 24 Stunden von Spa-Francorchamps, beim Klassiker in Le Mans belegte er 1998 – an der Seite von Jörg Müller – den zweiten Gesamtrang und entschied ein Jahr später die GT3-Klasse für sich. Für Opel und Mercedes trat er zudem in der DTM an und feierte insgesamt sechs Siege. Zwei Mal triumphierte Alzen im Porsche Carrera Cup (1992 und 2007), 1994 gewann er den Porsche Supercup.

Geht es um den Erfolg, gibt es für Alzen keine Kompromisse. Seinen unbändigen Ehrgeiz kann er an der Rennstrecke kaum verbergen. Im Cockpit zählt für ihn hingegen nur eines: höchste Konzentration. Gepaart mit seiner Klasse und seiner Erfahrung bei Marathon-Rennen macht ihn diese Einstellung zu einer echten Verstärkung für die Fahrermannschaft vom BMW Motorsport.

DATEN UND FAKTEN.

Geburtstag/-ort:	18. August 1967/Kirchen (DE)
Nationalität:	Deutsch
Wohnort:	Betzdorf (DE)
Familienstand:	Verheiratet
Website:	www.uwealzen.de

Karriere.

1990	Langstreckenpokal Nürburgring (Porsche)
1991	1. Platz Juniorwertung Langstreckenpokal Nürburgring
1992	1. Platz Porsche Carrera Cup
1993	2. Platz Porsche Supercup
	1. Platz DTM Privatfahrerwertung (Mercedes)
	1. Platz 24h-Rennen Spa-Francorchamps (Porsche)
1994	1. Platz Porsche Supercup
	1. Platz DTM Privatfahrerwertung (Mercedes)
1995	1. Platz DTM und ITC Semiwerksfahrerwertung (Mercedes)
	1. Platz ADAC GT-Cup
1996	8. Platz ITC (Opel)
1997	5. Platz STW-Cup (Opel)
1998	3. Platz STW-Cup (Opel)
	2. Platz 24h-Rennen Daytona (Porsche GT1)
	2. Platz 24-Rennen Le Mans (Porsche GT1)
1999	2. Platz Deutsche Supertourenwagen-Meisterschaft (Opel)
	1. Platz GT3-Klasse 24h-Rennen Le Mans (Porsche)
2000	6. Platz DTM (Opel)
	1. Platz 24h-Rennen Nürburgring (Porsche)
2001	2. Platz DTM (Mercedes)
2002	5. Platz DTM (Mercedes)
2003	VLN Langstreckenmeisterschaft (1 Sieg)
2004	10. Platz FIA GT-Meisterschaft (Saleen)
	VLN Langstreckenmeisterschaft (1 Sieg)
2005	VLN Langstreckenmeisterschaft (3 Siege)
	Porsche Michelin Supercup
2006	2. Platz Porsche Michelin Supercup
	2. Platz Porsche Carrera Cup
	2. Platz 24h-Rennen Nürburgring
2007	3. Platz Porsche Michelin Supercup
	1. Platz Porsche Carrera Cup
2008	3. Platz Speedcar Series
2009	4. Platz 24h-Rennen Nürburgring (Porsche)
2010	1. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GT2), Team BMW Motorsport



INTERVIEW.

UWE ALZEN.

Uwe, sind die letzten Kilometer im Rennen auf der Nordschleife 2010 ein besonderes Kapitel in Ihrer Motorsport-Laufbahn?
„Absolut. Ich glaube, das war das spannendste Rennen meines Lebens. Ich habe damals im Auto gezittert und gehofft, dass es bis zum Schluss hält. Ehe ich für den letzten Stint eingestiegen bin, hatte ich mich am Computer über die Zeitabstände informiert. Ich wusste also, dass wir einen Vorsprung hatten, aber die Anspannung war dennoch unvorstellbar. Da wird man als Fahrer beinahe verrückt."

Wie wichtig ist Erfahrung beim 24-Stunden-Rennen am Nürburgring?
„Erfahrung ist durch nichts zu ersetzen. Man muss den Verkehr gut lesen können, weil viele verschiedene Autos und Fahrer – von langsam bis superschnell und vom Privatier bis zum Profi – unterwegs sind. Das alles lässt sich nur über einen langen Zeitraum erlernen."

Sie gehören an der Nordschleife mittlerweile zum Inventar. Erleben Sie immer noch Überraschungen?
„Ja, immer. Jedes Mal gibt es diese Momente, in denen man mit hohem Tempo auf eine Gruppe von langsameren Fahrzeugen trifft, die gerade um Positionen kämpfen. Dann kann auch schon einmal vorkommen, dass man beim Überholen mit zwei Rädern über die Wiese fahren muss. Das sieht abenteuerlich aus. Aber solche Momente gehören auf der Nordschleife dazu."

Lässt sich der Sieg aus dem Vorjahr wiederholen?
„Es wird sicher schwierig, unseren Sieg aus dem Vorjahr noch einmal zu toppen. Aber wir werden es versuchen. Die Konkurrenz dürfte 2011 noch einmal stärker sein. Trotzdem bin ich überzeugt, dass wir erneut ein sehr gutes Paket aufbieten werden. Glück gehört natürlich auch dazu. Auf der Nordschleife kann es nie schaden, wenn da jemand ist, der es gut mit einem meint."

Wie hat sich der Rennsport im Verlauf Ihrer langen Karriere verändert?
„Wenn man sich die VLN oder das 24-Stunden-Rennen anschaut, dann sieht man, das alles viel professioneller geworden ist. Die Teams reisen geordnet an, haben modernes Equipment und tolle Fahrzeuge. Die Qualität ist insgesamt einfach deutlich gestiegen."



DIRK ADORF.
PORTRÄT.

Dirk Adorf ist ein echter Kämpfer. Das Wort Aufgeben kommt in seinem Wortschatz nicht vor. Und genau diese Ausdauer ist im Langstreckensport von großer Bedeutung. Besonders anschaulich wurde das im vergangenen Jahr beim 24-Stunden-Rennen auf der Nordschleife. Mit konstant guten Zeiten trug Adorf dazu bei, dass dem BMW M3 GT2 mit der Startnummer 26 nach einem frühen Unfall noch eine Aufholjagd vom 182. auf den siebten Rang gelang.

Auch bei den 24 Stunden von Spa-Francorchamps 2010 bewies er seinen Siegeswillen und führte das Rennen gemeinsam mit Dirk Müller und Dirk Werner über weite Strecken an, ehe ein technischer Defekt den BMW M3 GT2 in der letzten Stunde noch auf Platz drei zurückwarf.

Die beste Schule für diese Ausdauer war die Nürburgring-Nordschleife. Adorf bezeichnet die von vielen gefürchtete Rennstrecke als sein Wohnzimmer. Bereits seit 20 Jahren ist die „Grüne Hölle“ sein Trainingsplatz. „Ich fühle mich am Ring ganz einfach pudelwohl. Dort kann mich nichts mehr überraschen“, sagt Adorf.

Er selbst konnte im Lauf seiner Karriere aber immer wieder überraschen. Drei Mal feierte er den Titel in der VLN Langstreckenmeisterschaft auf der Nürburgring-Nordschleife. Auf sein Konto gehen darüber hinaus 55 Klassen- und sechs Gesamtsiege. Zwei Mal erhielt er von den VLN-Fans den ehrenvollen Titel „Fahrer des Jahres“. Da gehört das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring selbstverständlich zur Kür. Seinen größten Erfolg bei dem Langstreckenklassiker errang Adorf im Jahr 2007 mit Platz drei im Gesamtklassement für das Team Land Motorsport. Daneben verbuchte er 2009 die Poleposition im Ford GT und stellte dabei einen neuen Rundenrekord auf.

Erfolgreich ist Adorf aber nicht nur auf, sondern auch neben der Rennstrecke. Nach einer Ausbildung zum Kfz-Meister studierte er an der Europäischen Akademie Köln Technische Betriebswirtschaft. Später gründete er eine erfolgreiche Eventagentur und bewährte sich als Kommentator und Moderator bei diversen TV-Sendern.

DATEN UND FAKTEN.

Geburtstag/-ort:	10. Juli 1969/Altenkirchen (DE)
Nationalität:	Deutsch
Wohnort:	Michelbach (DE)
Familienstand:	Ledig
Website:	www.dirk-adorf.de

Karriere.

1991	2. Platz Deutscher Tourenwagen Cup (Citroën)
1992	1. Platz Langstreckenpokal Nürburgring (Citroën)
1993	2. Platz Langstreckenpokal Nürburgring (Citroën)
1994	Langstreckenpokal Nürburgring (BMW und Citroën) Klassensieg 24h-Rennen Nürburgring (Citroën)
1995	3. Platz Deutsche Tourenwagen Challenge (Opel)
1996	1. Platz Langstreckenpokal Nürburgring (Opel) Klassensieg 24h-Rennen Nürburgring
1997	1. Platz Langstreckenpokal Nürburgring (Opel) Klassensieg 24h-Rennen Nürburgring
1998	Deutsche Tourenwagen Challenge (BMW) Klassensieg 24h-Rennen Nürburgring (BMW)
1999 bis 2001	Deutscher Tourenwagen Cup (Opel) „Guia Race“ in Macau
2002/2003	1. Platz Newcomerwertung V8-Star (Jaguar) VLN Langstreckenmeisterschaft (1 Sieg)
2004	VLN Langstreckenmeisterschaft (2 Siege) Fahrer des Jahres 2004
2005	VLN Langstreckenmeisterschaft (Porsche), V8-Star Fahrer des Jahres 2005
2006	VLN Langstreckenmeisterschaft (Lamborghini) 4. Platz 24h-Rennen Bahrain (Porsche) 24h-Rennen Nürburgring
2007	VLN Langstreckenmeisterschaft (Lamborghini/Porsche), 3 Siege 3. Platz 24h-Rennen Nürburgring
2008	VLN Langstreckenmeisterschaft (Lamborghini)
2009	VLN Langstreckenmeisterschaft (Lamborghini/Ford) 24h-Rennen Nürburgring (Poleposition, Rundenrekord)
2010	3. Platz 24h-Rennen Spa-Francorchamps (BMW M3 GT2), Team BMW Motorsport



INTERVIEW.

DIRK ADORF.

Dirk, mit welchen Erwartungen gehen Sie in Ihre zweite Saison als BMW Motorsport Pilot?
„Da brauche ich gar nicht lange drum herum zu reden: Ich möchte unbedingt das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring gewinnen. Ich bin dort schon so häufig angetreten und stand auch schon auf dem Podium. Aber der Sieg ist und bleibt mein großes Ziel. Um es zu erreichen, gebe ich alles. Die Spannung wächst von Tag zu Tag.“

Was war 2010 Ihre wichtigste Erfahrung im Team BMW Motorsport?
„Die wichtigste Erkenntnis war, dass es wirklich menschlich zugeht. Ich hatte Angst davor, dass man in der Zusammenarbeit mit einem großen Hersteller nur noch jemand ist, der funktionieren muss. Aber genau das Gegenteil ist der Fall. Unzählige Hände helfen mit, um uns Fahrern ein Auto zu geben, das um den Sieg kämpfen kann. Alle ziehen am selben Strang. In einer solchen Atmosphäre fällt es uns im Cockpit nicht schwer, das Maximum aus uns herauszuholen.“

Hat der BMW M3 GT im vergangenen Jahr das gehalten, was Sie sich von ihm versprochen haben?
„Ja, ganz klar. Der BMW M3 GT hat meine Erwartungen sogar übertroffen, weil wir extrem zuverlässig waren und unser Team gewinnen konnte, obwohl wir nicht unbedingt die Schnellsten auf der Strecke waren. Die immense Haltbarkeit des Autos war 2010 auf der Nordschleife der Schlüssel zum Erfolg.“

Sie haben am Nürburgring eine riesige Fangemeinde. Spürt man diese Unterstützung auch auf der Strecke?
„Auf jeden Fall. Ich denke, mit mir verhält es sich ähnlich wie mit Uwe Alzen: Wir haben am Ring viele Fans, die uns sehr mögen und uns seit Jahren unterstützen. Die BMW Fangemeinde ist natürlich ebenfalls riesig. Man sieht an der Strecke die BMW Fahnen und Kappen, und die Menschen kommen im Fahrerlager mit einem breiten Grinsen im Gesicht auf uns zu. Genau darauf kommt es am Nürburgring an. Die Fans können zu uns kommen und mit uns Spaß an diesem Rennen haben.“



PEDRO LAMY.
PORTRÄT.

Wieso zieht es einen Portugiesen aus seinem sonnigen Heimatland immer wieder in die verregnete und kalte Eifel? Der Grund ist die anspruchsvollste Rennstrecke der Welt – die Nürburgring-Nordschleife. Pedro Lamy verbindet eine besondere Beziehung mit der „Grünen Hölle“. Er ist mit fünf Siegen bei der Hatz zwei Mal rund um die Uhr neben Marcel Tiemann (DE) der erfolgreichste Pilot bei dem weltbekannten Langstreckenrennen.

Deshalb vertraut BMW Motorsport immer wieder auf die Expertise des Nordschleifen-Spezialisten. Drei seiner fünf Siege errang Lamy mit BMW, zuletzt jubelte er im vergangenen Jahr gemeinsam mit Jörg Müller, Augusto Farfus und Uwe Alzen. Auch 2011 setzt das Team BMW Motorsport am Nürburgring wieder auf die Fahrkünste des Routiniers.

Die beschränken sich keineswegs auf die Nordschleife. Lamy ist einer von fünf Fahrern im Team BMW Motorsport, die bereits in einem Formel-1-Auto Erfahrungen sammeln konnten. Zwischen 1993 und 1996 bestritt er 32 Grands Prix und gewann im australischen Adelaide 1995 für Minardi einen WM-Punkt.

Seine Formel-Karriere nahm 1989 in der portugiesischen Formel-Ford-Meisterschaft ihren Anfang. Schon bald wurden Rennsportexperten außerhalb seiner Heimat auf Lamy aufmerksam. 1992 ging er in der deutschen Formel 3 an den Start und eroberte den Titel mit elf Siegen im Sturm. Über die Formel 3000 schaffte er schließlich den Sprung in die Königsklasse.

1997 wurden Sport- und Tourenwagen sein Metier, Langstreckenrennen eine Passion. Elf Mal startete Lamy seither bei den 24 Stunden von Le Mans, wo er 2007 den zweiten Platz im Gesamtklassement errang. Mehrere Male trat er auch bei den 24 Stunden von Spa-Francorchamps an, unter anderem 2004 mit dem BMW M3 GTR.

Für seine Vielseitigkeit genießt Lamy in der Motorsport-Szene großen Respekt. Von seinen Fahrerkollegen bei BMW Motorsport wird er scherzhaft auch „der Roboter“ genannt: Denn ganz gleich, in welchem Auto er sitzt, bringt der Routinier immer die bestmögliche Leistung.

DATEN UND FAKTEN.

Geburtstag/-ort:	20. März 1972/Aldeia Galega (PT)
Nationalität:	Portugiesisch
Wohnort:	Lissabon (PT)
Familienstand:	Ledig
Website:	www.pedrolamy.com

Karriere.

ab 1978	Mini-Motocross
ab 1985	Kartsport
1988	1. Platz Portugiesische Kart-Meisterschaft
1989	1. Platz Portugiesische Formel-Ford-Meisterschaft
1990	1. Platz Formel Opel Nations Cup
1991	1. Platz Formel Opel Euroserie und Nations Cup
1992	1. Platz Deutsche Formel-3-Meisterschaft 1. Platz Formel 3 Marlboro Masters
1993	2. Platz Formel-3000-Europameisterschaft Formel 1, vier Rennen (Lotus)
1994	Formel 1, vier Rennen (Lotus), Testfahrer (Mercedes)
1995	Formel 1, acht Rennen (Minardi), Testfahrer (Tyrrell, Arrows)
1996	Formel 1 (Minardi)
1997	5. Platz 24h-Rennen Le Mans (Porsche)
1998	1. Platz GT2-Klasse FIA GT-Meisterschaft (Chrysler Viper) 2. Platz GT2-Klasse 24h-Rennen Le Mans (Chrysler Viper)
1999	24h-Rennen Le Mans (Mercedes), American Le Mans Series und ISRS (BMW V12 LMR)
2000	DTM (Mercedes)
2001	1. Platz 24h-Rennen Nürburgring (Chrysler Viper)
2002	1. Platz 24h-Rennen Nürburgring (Chrysler Viper)
2003	1. Platz V8 Star (Jaguar)
2004	2. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GTR) 1. Platz GT1-Klasse Le Mans Series (Ferrari)
2005	1. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GTR) 5. Platz GT1-Klasse FIA GT-Meisterschaft (Aston Martin)
2006	1. Platz GT1-Klasse Le Mans Series (Aston Martin) 5. Platz American Le Mans Series (Aston Martin)
2007	2. Platz 24h-Rennen Le Mans (Peugeot) 1. Platz Le Mans Series (Peugeot)
2008	5. Platz 24h-Rennen Le Mans (Peugeot) 4. Platz Le Mans Series (Peugeot)
2009	6. Platz 24h-Rennen Le Mans (Peugeot)
2010	1. Platz 24h-Rennen Nürburgring (BMW M3 GT2), Team BMW Motorsport



INTERVIEW.

PEDRO LAMY.

Pedro, Sie konnten sich schon fünf Mal in die Siegerliste des 24-Stunden-Rennens am Nürburgring eintragen. Kommt da noch mehr?
„Natürlich ist es mein Ziel, jedes Rennen zu gewinnen, an dem ich teilnehme. Es ist toll, dass ich auf der Nordschleife einige Male mit BMW gewinnen konnte. Aber ich weiß auch, dass es in diesem Jahr wieder ein sehr hartes Rennen wird. Man darf sich keine Fehler leisten und muss in einen guten Rhythmus kommen. Wenn man dann ohne Probleme durchkommt, hat man eine Chance auf den Gesamtsieg."

Die Nordschleife ist die anspruchsvollste Rennstrecke der Welt. Wieso kommen Sie gerade dort so gut zurecht?
„Bei 24-Stunden-Rennen sitzt man nicht alleine im Cockpit. Es gehören also auch immer starke Teamkollegen dazu. Hinzu kommt, dass ich auf der Nordschleife immer in konkurrenzfähigen Autos unterwegs gewesen bin, die darüber hinaus noch ziemlich zuverlässig waren. Obwohl wir im vergangenen Jahr vielleicht nicht das schnellste Auto hatten, haben wir uns den Sieg erkämpft. Ich bin glücklich, dass ich dazu einmal mehr beitragen konnte."

Gibt es trotz Ihrer Erfahrung und Abgebrühtheit noch Momente, in denen Sie nervös sind?
„Vielleicht zeige ich nicht, dass ich nervös und angespannt bin. Aber ich spüre den Druck durchaus. Obwohl ich schon unzählige Rennen bestritten habe, bin ich vor dem Start angespannt und habe Angst – allerdings nicht vor der Geschwindigkeit oder irgendwelchen Unfällen. Meine größte Sorge ist, dass ich nicht schnell genug sein könnte. Sobald man dann aber auf der Strecke ist, versucht man nur noch, so gut wie möglich seinen Job zu erledigen."

Sie haben schon einige Rennen mit dem BMW Team Schnitzer absolviert. Gefällt Ihnen die Mentalität dieser Mannschaft?
„Charly Lamm ist der beste Teamchef, den man sich vorstellen kann. Die Zusammenarbeit mit ihm ist großartig. Jeder im BMW Team Schnitzer konzentriert sich zu 100 Prozent auf seine Aufgaben an der Strecke. Diese Professionalität ist für einen Fahrer sehr wichtig, um gute Resultate herauszufahren."



BILL AUBERLEN.
PORTRÄT.

Die Kombination aus BMW und Bill Auberlen steht für Erfolg. Ganz gleich welches Modell der US-Amerikaner auf der Strecke bewegt: Fahrer und Auto harmonieren. Denn der erfahrene Auberlen ist ein echter Alleskönner. Er glänzt in aktuellen BMW Modellen wie dem BMW M3 GT oder dem BMW Z4 GT3, kann aber auch auf Einsätze mit geschichtsträchtigen Fahrzeugen wie dem BMW V12 LMR, dem McLaren BMW und dem BMW M3 GTR zurückblicken.

Im vergangenen Jahr absolvierte Auberlen sein mittlerweile 250. Rennen in einem BMW Rennwagen und trat nicht nur für das BMW Team RLL in der American Le Mans Series an, sondern startete auch erfolgreich in der Grand-Am Rolex Sports Car Series und der Continental Tire Sports Car Challenge – und das natürlich mit BMW.

Den ersten Sieg für die Marke feierte Auberlen im Jahr 1997. Damals gewann er die IMSA GTS-3 Fahrerwertung mit einem BMW M3 vom BMW Team PTG. Für die Mannschaft von Tom Milner (US) fuhr der Routinier bis 2006 und heimste in der Folge Triumphe in Serie ein. In Le Mans, Daytona und Sebring überzeugte er genauso mit Top-Resultaten wie in der Speed World Challenge, die er 2003 und 2004 gewann. Daneben stellte er 2004 einen Rekord auf und siegte in der Grand-Am Series mit dem BMW M3 sechs Mal in Folge, was ihm den GT-Meistertitel einbrachte. 1999 und 2000 war der US-Amerikaner für BMW Motorsport erfolgreich im BMW V12 LMR Prototypen unterwegs.

Auch an den ersten Sieg für das BMW Team RLL im Jahr 2009 mit dem BMW M3 GT2 in Road America erinnert sich Auberlen gerne zurück. Aber es soll keineswegs der letzte Triumph gewesen sein. In dieser Saison möchte der Kalifornier seinen Erfahrungsschatz erneut einbringen, um seinem Team zu weiteren Titeln zu verhelfen. In Dirk Werner geht Auberlen 2011 mit einem Fahrerkollegen an den Start, der in der amerikanischen Sportwagenszene ebenfalls schon große Erfolge gefeiert hat.

DATEN UND FAKTEN.

Geburtstag/-ort:	12. Oktober 1968/Redondo Beach (US)
Nationalität:	Amerikanisch
Wohnort:	Redondo Beach (US)
Familienstand:	Verheiratet

Karriere.

1995	1. Platz 12h-Rennen Sebring GT2-Klasse (Porsche)
1996	1. Platz Peruanische Formel 3-Meisterschaft, IMSA GT Meisterschaft
1997	1. Platz IMSA GTS-3 Meisterschaft (BMW M3)
1998	4. Platz 24h-Rennen Le Mans (McLaren-BMW) 1. Platz ALMS-Lauf Laguna Seca (Riley & Scott Mk III/BMW)
1999	9. Platz American Le Mans Series (BMW V12 LMR) 5. Platz 24h-Rennen Le Mans (BMW V12 LMR)
2000	9. Platz American Le Mans Series (BMW V12 LMR)
2001	1. Platz GT-Klasse Petit Le Mans (BMW M3 GTR)
2002	1. Platz Rolex GT Series
2003	1. Platz Speed World Challenge Touring Car Series
2004	1. Platz Grand-Am Series GT-Klasse 1. Platz Speed World Challenge Touring Car Series
2005	GT2-Klasse American Le Mans Series
2006	6. Platz GT2-Klasse American Le Mans Series
2007	American Le Mans Series (Panoz), Daytona Prototype Series
2008	Daytona Prototype Series, Koni Challenge
2009	American Le Mans Series (BMW M3 GT2), BMW Rahal Letterman Racing
2010	3. Platz GT-Klasse Âmerican Le Mans Series (BMW M3 GT2), BMW Rahal Letterman Racing



INTERVIEW.

BILL AUBERLEN.

Bill, Sie sind schon lange im Motorsport dabei. Ist die Spannung vor der Saison 2011 dennoch ein bisschen größer als sonst?
„Ich fiebere jeder Saison entgegen und das ganz besonders, wenn ich in einem BMW fahre. Gemeinsam mit BMW und Rahal Letterman Lanigan anzutreten, ist ein echter Traumjob. Dass ich mir in der Saisonvorbereitung mit dem BMW M3 GT bereits einen Vorgeschmack auf die neuen Entwicklungen in Sachen Aerodynamik und Fahrwerk holen konnte, macht die Freude auf dieses Jahr noch größer. Nichts spornt einen Fahrer so sehr an wie die Aussicht, um die Meisterschaft kämpfen zu können. Ich bin bereit.“

Wie groß ist Ihre Motivation, den Fahrertitel zu erringen?
„Wichtig ist zunächst einmal, dass man überhaupt ein großes Ziel vor Augen hat. Das können Siege, Titel oder Siegesserien sein. Nach dem Gewinn der Team- und Herstellerwertung 2010 kann es für uns in diesem Jahr nur um die Fahrerkrone gehen. Ich habe seit Oktober hart trainiert, um so fit und stark wie möglich in die Saison gehen zu können.“

‚In diesem Jahr haben Sie in Dirk Werner einen neuen Teamkollegen. Wie lange dauert es, bis man als Duo bei 100 Prozent angekommen ist?
„Jeder Teamkollege ist anders. Deshalb ist es wichtig, dass man schnell als Einheit arbeiten kann. Neben dem Auto und dem Team ist der Fahrer, mit dem man sich das Fahrzeug teil, der wichtigste Baustein für den Erfolg. Wenn er eine andere Abstimmung bevorzugt, dann bedeutet das für die Saison nichts Gutes. Aber ich habe bereits einige Rennen mit Dirk Werner bestritten. Er mag das Auto etwas weicher, ich ein wenig härter. Wir treffen uns immer in der Mitte. Ein solcher Kompromiss ist wichtig, denn er macht uns als Duo schneller.“

Welche Facette der ALMS mögen Sie besonders?
„Fangen wir mit dem an, was ich nicht mag: in einem schwach besetzten Feld ein Rennen zu gewinnen. In der ALMS gibt es hingegen viele Autos, die um den Sieg mitfahren können. Eine schnelle Runde oder sogar ein Sieg hängt nicht selten von der dritten Stelle hinter dem Komma ab. Auf solche Siege kann ein Fahrer stolz sein.“



JOEY HAND.
PORTRÄT.

BMW und Joey Hand verbindet mittlerweile eine langjährige Partnerschaft, die auch 2011 ihre Fortsetzung findet. Der US-Amerikaner geht an der Seite seines deutschen Teamkollegen Dirk Müller im BMW Team RLL in der American Le Mans Series an den Start. Das Ziel der beiden ist klar: In dieser Saison möchten sie den Fahrertitel in Angriff nehmen.Dass die beiden Piloten exzellent miteinander harmonieren, hat sich bereits 2010 gezeigt. In Road America sicherte sich das deutsch-amerikanische Duo im BMW M3 GT2 mit der Startnummer 90 den Sieg. Drei weitere Podestplätze und der gemeinsame Erfolg mit dem Gewinn der GT-Team- und Herstellertitel für BMW machten die Saison perfekt.

Motorsport ist im Hause Hand eine echte Familientradition. Schon sein Vater machte in Stock-Car-Rennen von sich reden und feierte große Erfolge. Sohn Joey startete seine Karriere im Kartsport und fuhr die in Nordamerika populären Sprint Cars. 1998 folgte der Schritt in den Formelsport. Nach einem Lehrjahr gewann er in seiner zweiten Saison die Formel Mazda. Die Freude über den Titelgewinn währte jedoch nicht lange. Am Ende der Saison brach er sich bei einem Kartunfall den Ellenbogen. Das hinderte Hand aber nicht daran, nur wenige Monate später als Gewinner aus dem Förderprogramms Team USA Scholarship hervorzugehen.

Das Jahr 2004 brachte den Neubeginn im GT-Sport mit BMW. Bereits in der Premieren-Saison in der Grand-Am Series gingen ein Sieg und sechs Podiumsplatzierungen auf Hands Konto. In der Saison darauf sammelte er vier weitere Siege, ehe er mit Bill Auberlen in der American Le Mans Series in einem BMW M3 an den Start ging und die Saison als Sechster beendete. Nach einem Abstecher zu Panoz kehrte Hand im Jahr 2009 wieder zu BMW zurück. Gemeinsam mit Auberlen errang er für das BMW Team RLL den ersten Sieg in der GT-Klasse, eine Poleposition und die schnellste Rennrunde in Mid-Ohio.

Seine jüngste Erfolge, der Gewinn der 24 Stunden von Daytona auf einem BMW Riley und Platz eins in der GT-Klasse in Sebring 2011, waren für Hand der verheißungsvolle Auftakt in eine erfolgreiche Saison.

DATEN UND FAKTEN.

Geburtstag/-ort:	10. Februar 1979/Sacramento (US)
Nationalität:	Amerikanisch
Wohnort:	Sacramento (US)
Familienstand:	Verheiratet, zwei Kinder
Website:	www.joeyhandracing.com

Karriere.

1995 – 1998	Kartsport
1998	4. Platz Formel Mazda Pro Series
1999	1. Platz Formel Mazda Pro Series
2000	Gewinner Team USA Scholarship
2001	3. Platz Toyota Atlantic Championship
2002	Toyota Atlantic Championship, Gewinner Gilles Villeneuve Award
2003	7. Platz Toyota Atlantic Championship
2004	8. Platz Grand-Am GT-Series (BMW)
2005	5. Platz Grand-Am GT-Series (BMW)
2006	6. Platz GT2-Klasse American Le Mans Series (BMW M3)
2007	American Le Mans Series (Panoz)
2008	Grand-Am Series
2009	American Le Mans Series (BMW M3 GT2), BMW Rahal Letterman Racing
2010	7. Platz American Le Mans Series (BMW M3 GT2), BMW Rahal Letterman Racing



INTERVIEW.

JOEY HAND.

Joey, die Saison hat für Sie in Daytona perfekt begonnen. Gibt Ihnen der Sieg einen zusätzlichen Schub für die kommende ALMS Saison?
„Ja, auf jeden Fall. Ich hatte schon vor Beginn des Jahres ein wirklich gutes Gefühl. Von einem Sieg in Daytona träumt jeder Fahrer. Im Sport wird oft vom Momentum gesprochen, also der aktuellen Formkurve eines Sportlers. Ich werde mein Momentum mit in unser ALMS-Projekt nehmen. Ich denke, wir können mit dem BMW Team RLL in unserem dritten Jahr stärker sein denn je."

Welche Erwartungen stellen Sie an sich selbst?
„Ich erwarte immer den Sieg von mir. Allerdings hat die vergangene Saison gezeigt, dass der Weg zur Meisterschaft nur über die Konstanz führt. Man muss immer in die Top-Fünf fahren und bei jedem Rennen ins Ziel kommen. Natürlich möchte ich auch weitere Siege feiern, am liebsten in Road America, beim Heimrennen von BMW of North America in Lime Rock und auf einem Stadtkurs. Jeder weiß, wie sehr ich Stadtkurse liebe. Also wäre es fantastisch, auf meinem absoluten Lieblingskurs in Long Beach oder in Baltimore zu gewinnen."

Sie konnten 2009 und 2010 das Rennen in Road America für sich entscheiden. Gibt es eine besondere Beziehung zwischen Ihnen und der Strecke?
„Ich war in Road America schon in der Frühphase meiner Karriere im Rahmen der Atlantic Series erfolgreich. Vor 2009 hatte ich dort zwar noch nicht gewonnen, aber immer starke Rennen, wie etwa 2006 im BMW M3. Rennsport spielt sich vor allem im Kopf ab. Wenn man eine Strecke sehr gut kennt, wird man dort immer bestens zurechtkommen. In Road America spüre ich regelrecht einen Heimvorteil, obwohl die Strecke überhaupt nicht in der Nähe meiner Heimat liegt."

Baltimore ist neu im Rennkalender. Mögen Sie es, auf unbekannten Strecken anzutreten?
„Baltimore wird für jeden neu sein. Ich bin ein Fan von Stadtkursen und mag neue Strecken sehr. Eine meiner Stärken ist das schnelle Kennenlernen von neuen Kursen. Meine dritte Runde ist immer die schnellste, ganz egal ob es eine neue Strecke ist oder eine, die ich schon oft gefahren bin."

BMW MOTORSPORT BEWEIST LANGEN ATEM.

DIE 24-STUNDEN-KLASSIKER.

LE MANS.
PORTRÄT.

Seit seiner Premiere am 26. und 27. Mai 1923 zählt das 24 Stunden-Rennen von Le Mans zu den bedeutendsten Rennveranstaltungen der Welt. BMW feierte seinen größten Erfolg auf dem „Circuit de la Sarthe“ im Jahr 1999, als Pierluigi Martini (IT), Yannik Dalmas (FR) und Joachim Winkelhock (DE) im BMW V12 LMR Prototyp den Gesamtsieg erringen konnten. Mit dem BMW M3 GT tritt das Team BMW Motorsport wie im vergangenen Jahr in der neuen GTE-Klasse an.

Beim Comeback in Le Mans ließ BMW im vergangenen Jahr eine Tradition wieder aufleben: die BMW Art Car Collection. Einer der beiden BMW M3 GT2 Rennwagen vom Team BMW Motorsport trug das Design des US-amerikanischen Künstlers Jeff Koons. Obwohl das Auto im Rennen vorzeitig ausschied, erwies sich das BMW M3 GT2 Art Car im Verlauf des Wochenendes als Publikumsmagnet. Jörg Müller, Augusto Farfus und Uwe Alzen erreichten im Schwesterauto vor 240.000 Zuschauern den sechsten Platz in der LMGT2-Klasse.

56 Fahrzeuge treten in diesem Jahr in Le Mans an. Trotz des im Vergleich zum 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring überschaubaren Felds ist der Marathon in Frankreich an Spannung kaum zu überbieten. Allein in der GTE-Pro Klasse kämpfen 18 Autos um den Sieg. Am 11. und 12. Juni 2011 stellt sich das Team BMW Motorsport der Herausforderung Le Mans. Dank der enthusiastischen Zuschauer aus aller Welt schlägt dann an der 13,629 Kilometer langen Strecke wieder das Herz des internationalen Motorsports. Sie erwartet mehr als nur ein fesselndes 24-Stunden-Rennen. Bereits am Sonntag vor dem Start beginnt die so genannte „Le Mans Week“ mit der technischen Abnahme im Zentrum der gut 140.000 Einwohner zählenden Stadt.

LE MANS.
CIRCUIT DE LA SARTHE.

Eröffnungsrennen:	26./27. Mai 1923
Länge:	13,629 km
Kurven:	21
Zuschauer 2010:	240.000





STRECKE.

Für die erste Auflage des 24-Stunden-Rennens von Le Mans steckte der ACO 1923 einen 17,292 Kilometer langen Kurs im Süden der Stadt ab. An der Streckenführung hat sich seither wenig verändert. Als Konsequenz aus dem schweren Unfall von 1955, bei dem 84 Menschen ums Leben kamen, erfolgten Modifikationen am Streckenverlauf, um die Sicherheit von Fahrern und Zuschauern in den Mittelpunkt zu rücken. So wurden Auslaufzonen hinzugefügt und die Streckenbreite verringert. Dennoch ist der Highspeed-Charakter des „Circuit de la Sarthe“ bis heute erhalten geblieben.

Die Runde beginnt mit der engen „Dunlop-Schikane“, die in den „Dunlop-Bogen“ mündet – das Wahrzeichen der Strecke. Es folgen die „Esses“, in denen es nur eine Linie gibt und schon der kleinste Fehler am Eingang bestraft wird. Die Rechtskurve „Tertre Rouge“ wurde vor einigen Jahren neu asphaltiert und bietet seither deutlich mehr Grip als in der Vergangenheit.

Auf der anschließenden, rund fünf Kilometer langen „Hunaudières“-Gerade erreichten die Autos in den 1980er Jahren Höchstgeschwindigkeiten von über 400 km/h. Aus Sicherheitsgründen wurden zwei Schikanen eingebaut, um die Höchstgeschwindigkeiten zu verringern. Ein guter Top-Speed ist allerdings nach wie vor der Schlüssel zu einer schnellen Runde in Le Mans. Die Fahrer vom Team BMW Motorsport waren 2010 im Mittel mit über 200 km/h unterwegs.

Nach einer Rechtskurve folgt der „Mulsanne-Kink“. Dieser Bogen führt über eine Kuppe, die besonders im Verkehr tückisch sein kann. Dasselbe gilt für die schnellen „Indianapolis“ und „Porsche“-Kurven. Dort trennt sich bei den Fahrern auch heute noch die Spreu vom Weizen. In der „Ford“-Schikane muss beim Herausbeschleunigen mit guter Traktion die geballte Motorleistung auf den Boden gebracht werden.



HISTORIE.

Beim Debüt des 24-Stunden-Rennens von Le Mans verewigten sich 1923 die Franzosen André Lagache und René Leonard in der Siegerliste. Die beiden völlig erschöpften Piloten verblüfften die Welt mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von damals sagenhaften 92,064 km/h.

In den frühen Jahren durften die Fahrzeuge nur von je zwei Piloten gefahren werden. Reparaturen waren einzig den Fahrern vorbehalten, die ausreichend Werkzeug und Ersatzteile an Bord haben mussten. Noch heute untersagt es das Reglement, dass Fahrer im Falle eines Problems auf der Strecke Hilfe von außen in Anspruch nehmen dürfen.

Heutzutage werden die schnellen Fahrzeuge in Le Mans zwar von drei Piloten im Wechsel gefahren, die Belastungen sind dennoch weiterhin enorm. Wenn der Langstreckenklassiker Sonntagnachmittag endet, haben fast alle Piloten, Mechaniker und Verantwortlichen rund 30 Stunden harter Arbeit am Stück hinter sich. Le Mans bietet keine Pausen, nur die wenigsten Teilnehmer finden während des Spektakels überhaupt ein paar Minuten Schlaf.

1925 debütierte der klassische Le-Mans-Start. Die Fahrzeuge wurden in Höhe der Boxengasse aufgereiht, die Piloten mussten nach dem Startsignal zum Auto laufen, sich hineinsetzen, den Motor starten und losfahren. Dies war ein Spektakel der Extraklasse, das bis 1970 zum festen Le Mans Programm gehörte. Aus Sicherheitsgründen wird das Rennen seit 1971 mit einem „fliegenden“ Start eröffnet.

Das Teilnehmerfeld wuchs kontinuierlich, das Interesse von Herstellern und rennsportbegeisterten Teams war immens. Das Feld wurde immer bunter, die Autos immer unterschiedlicher. Daraus resultierte die Unterteilung in verschiedene Klassen. Heute unterscheidet man zwischen den zwei Prototypen-Klassen LMP1 und LMP2 sowie den Kategorien LMGTE Pro und LMGTE Am.

BMW trat erstmals 1937 in Le Mans an. Bis heute gingen dort 120 Autos an den Start, die von einem BMW Motor angetrieben wurden. 21 Top-Ten-Resultate und fünf Podestplätze stehen zu Buche. 1995 gelang dem geschlossenen McLaren F1 GTR mit BMW V12 Motor der erste Sieg. Für BMW Motorsport wird jedoch vor allem der 13. Juni 1999 immer eine besondere Bedeutung haben. Es war der Tag des ersten Triumphs in Le Mans mit einem offenen Sportwagen.



NÜRBURGRING.
PORTRÄT.

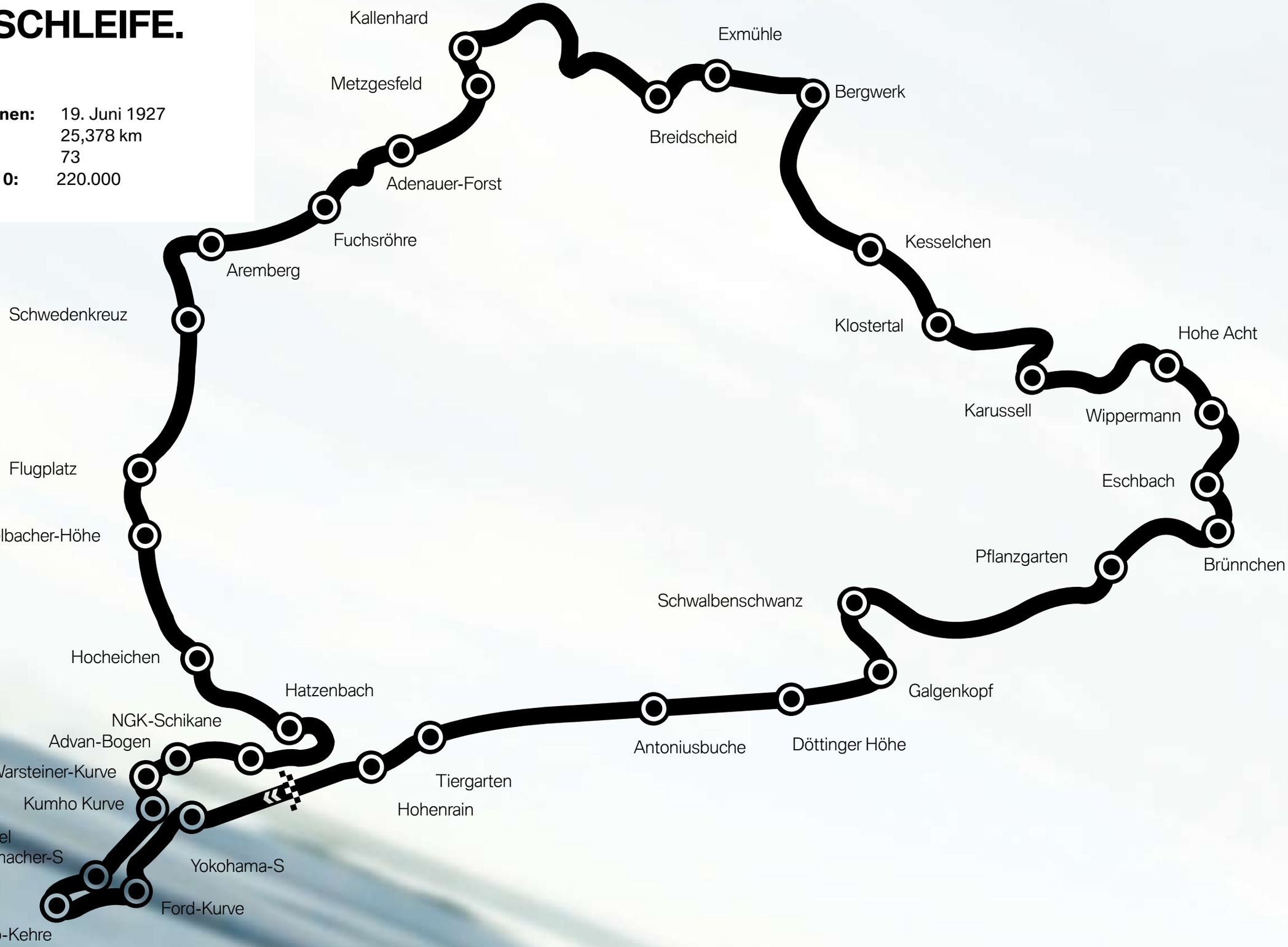
Wenn sich über 200 Autos auf einem 25,378 Kilometer langen Kurvenband messen, dann weiß jeder Motorsport-Begeisterte: Es ist wieder Zeit für das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. BMW Motorsport tritt bei der 39. Auflage dieses Langstreckenklassikers am 25./26. Juni 2011 mit zwei BMW M3 GT an. Gleich der erste Einsatz bei einem 24-Stunden-Rennen geriet für dieses Fahrzeug im vergangenen Jahr zur Triumphfahrt. Jörg Müller, Augusto Farfus, Uwe Alzen und Pedro Lamy überquerten nach 154 Runden als Sieger die Ziellinie. 2011 kehrt das Team BMW Motorsport auf die Nordschleife zurück, um die Erfolgsgeschichte der Marke bei diesem Marathon fortzuschreiben.

Kein anderer Hersteller konnte dem Rennen bis heute so eindrucksvoll seinen Stempel aufdrücken wie BMW. 19 Gesamtsiege – davon acht Doppelerfolge – stehen zu Buche. Insgesamt errangen BMW Fahrzeuge in den 38 bislang ausgetragenen Rennen 132 Klassensiege. Mit zehn Klassenerfolgen in einem Jahr stellte BMW 2010 einen weiteren Rekord auf.

BMW eröffnete 1970 die Siegerliste der 24 Stunden vom Nürburgring, als Clemens Schickentanz (DE) und der junge Hans-Joachim Stuck in einem BMW 2002 ti triumphierten. 1998 gelang Andreas Bovensiepen (DE), Marc Duez (BE), Christian Menzel (DE) und Stuck mit dem BMW 320d der erste Sieg für ein Fahrzeug mit Dieselmotor bei dieser Veranstaltung.

NÜRBURGRING-NORDSCHLEIFE.

Eröffnungsrennen: 19. Juni 1927
Länge: 25,378 km
Kurven: 73
Zuschauer 2010: 220.000





STRECKE.

Die Nordschleife ist die längste permanente Rennstrecke der Welt. Sie verlangt von den Fahrern Können, Mut und jederzeit einen kühlen Kopf. Eine zusätzliche Herausforderung sind die Wetterbedingungen in der Eifel, die sich binnen Minuten ändern können. Regen, Hagel, sogar Schneeschauer sind selbst im Juni keine Seltenheit.

Aber auch bei trockenen Verhältnissen stellt die Nordschleife das Talent der Fahrer über die gesamte Distanz auf die Probe. Kaum haben sie die Nürburgring Grand-Prix-Strecke verlassen, erwartet sie zwischen Hatzenbach und Hohenеichen die erste Schlüsselstelle. Das Kurvengeflecht erfordert ein gutes Auge bei der Linienwahl. Fehler, die bei der Einfahrt gemacht werden, lassen sich nur schwer wieder korrigieren.

Zwischen Flugplatz und Schwedenkreuz wird es schnell. Die Fahrer müssen mit hohem Tempo Kuppen und Senken bewältigen. Auch hier ist die exakte Kenntnis der richtigen Linie ein großer Vorteil. In der Fuchsröhre folgt ein weiterer bekannter Abschnitt der Nordschleife. In der Senke werden die Piloten in ihre Sitze gepresst, hinter der nachfolgenden Kuppe wartet die Schikane Adenauer Forst. Das Bergwerk zählt zu den wichtigsten Passagen der Strecke. Wer hier zu langsam ist, dem fehlt der nötige Schwung für das folgende Bergaufstück. Im Carraciola-Karussell führt die Fahrt durch eine Steilkurve aus Betonplatten.

Im Bereich Eschbach und Brünnchen rächt sich erneut jeder Fehler. Vor allem die so genannte „Eiskurve“ am Ausgang der Passage bietet wenig Grip. Unfälle sind auch hier keine Seltenheit. Die Nordschleife ist berühmt für ihre Sprünge, besonders im Bereich Pflanzgarten. Die Kuppen müssen gerade überfahren werden, unruhige Lenkbewegungen sind zu vermeiden. Vorsicht ist bei Regen geboten: Der Eingang in diesen Abschnitt ist äußerst glatt.

Der Bereich Schwalbenschwanz zählt zu den schönsten Kurvenkombinationen der Nordschleife. Gegen Ende der Runde lauert am Galgenkopf eine weitere Schlüsselstelle: Leicht sind hier durch unpräzise Fahrweise wertvolle Sekunden verschenkt. Auf der Schlussgerade Döttinger Höhe erreichen die Autos ihre höchsten Geschwindigkeiten auf der Nordschleife.



HISTORIE.

Über 20 Kilometer Länge, Eröffnung am 27. September 1925, erstes Rennen am 19. Juni 1927 – soweit die nackten Zahlen. Doch es sind nicht die Fakten, welche die Faszination der Nordschleife ausmachen, es sind die Emotionen. Ein Fahrer, der einmal auf dieser Strecke ein Rennen gewonnen hat, kann sich eines Platzes in den Annalen des Motorsports sicher sein.

Doch die Nordschleife hätte nicht ihren legendären Ruf, wenn sie nicht auch gefährlich wäre. Um die Sicherheit für die Piloten zu erhöhen, wurde der Kurs mehrere Male umgebaut. Die erste große Umbaumaßnahme begann, nachdem die Formel-1-Fahrer 1970 das Rennen boykottiert hatten. Durch die zahlreichen Veränderungen wurde der Ring sicherer – und schneller.

Trotz aller Bemühungen wurde die Formel-1-Ära auf der Nordschleife nach 1976 unterbrochen, nachdem Niki Lauda (AT) einen Unfall im Ferrari nur durch viel Glück und tatkräftige Hilfe einiger Fahrerkollegen überstanden hatte. 1984 eröffnete die Nürburgring GmbH einen völlig neuen Grand-Prix-Kurs, der nach weiteren Umbaumaßnahmen heute 5,148 Kilometer misst. Seit 1995 finden in der Eifel wieder regelmäßig Formel-1-Rennen statt.

Die Nordschleife ist die härteste Strecke der Welt – und deshalb unterzieht BMW jedes neue Serienfahrzeug dort dem ultimativen Härtetest. Als Partner der Nürburgring GmbH unterhält die Marke am Fuße der Nürburg ein modernes Testcenter. Der wohl bekannteste Stützpunkt der BMW Driving Experience mit seinem umfangreichen Angebot für sicheres und sportliches Fahren ist ebenfalls am Nürburgring zu Hause. In der Nürburgring Erlebniswelt im Start- und Ziel-Bereich befindet sich die weltweit einzige permanente Rennwagenausstellung von BMW. Im Wortsinne erfahren kann man die Faszination Nordschleife als Passagier des BMW Ring-Taxis – der BMW M3 wird von erfahrenen Rennfahrern und Instruktoren gesteuert.

DIE BMW SIEGER IM ÜBERBLICK.

Jahr	Fahrer	Fahrzeug
1970	Clemens Schickentanz (DE), Hans-Joachim Stuck (DE)	BMW 2002 ti
1971	Ferfried Prinz von Hohenzollern (DE) Gerold Pankl (AT)	BMW Alpina
1972	Helmut Kelleners (DE), Gerold Pankl (AT)	BMW Alpina
1973	Hans Peter Joisten (DE), Niki Lauda (AT)	BMW 3.3
1984	Franz Josef Bröhling (DE), Axel Felder (DE) Peter Oberndorfer (DE)	BMW 635
1985	Axel Felder (DE), Jürgen Hamelmann (DE) Robert Walterscheid-Müller (DE)	BMW 635
1986	Markus Oestreich (DE), Otto Rensing (DE) Winfried Vogt (DE)	BMW 325i
1989	Fabien Giroix (FR), Emanuele Pirro (IT) Roberto Ravaglia (IT)	BMW M3
1990	Altfried Heger (DE), Frank Schmickler (DE) Joachim Winkelhock (DE)	BMW M3
1991	Armin Hahne (DE), Kris Nissen (DK) Joachim Winkelhock (DE)	BMW M3
1992	Johnny Cecotto (VE), Christian Danner (DE) Marc Duez (BE), Jean Michel Martin (BE)	BMW M3
1994	Frank Katthöfer (DE), Fred Rosterg (DE) Karl-Heinz Wlazik (DE)	BMW M3
1995	Alexander Burgstaller (DE), Marc Duez (BE) Roberto Ravaglia (IT)	BMW 320i
1996	Sabine Reck (DE), Johannes Scheid (DE) Hans Widmann (DE)	BMW M3
1997	Sabine Reck (DE), Johannes Scheid (DE) Hans-J. Tiemann (DE), Peter Zakowski (DE)	BMW M3
1998	Andreas Bovensiepen (DE), Marc Duez (BE) Christian Menzel (DE), Hans-Joachim Stuck (DE)	BMW 320d
2004	Dirk Müller (DE), Jörg Müller (DE) Hans-Joachim Stuck (DE)	BMW M3 GTR
2005	Pedro Lamy (PT), Boris Said (US) Duncan Huisman (NL), Andy Priaulx (GB)	BMW M3 GTR
2010	Jörg Müller (DE), Augusto Farfus (BR) Uwe Alzen (DE), Pedro Lamy (PT)	BMW M3 GT2

» Zurück zum Überblick

RENNKALENDER 2011.

Datum	Ort	Serie/Event
19.03.11	Sebring (US)	ALMS/ILMC
16.04.11	Long Beach (US)	ALMS
07.05.11	Spa-Francorchamps (BE)	ILMC
11.06.11	Le Mans (FR)	24h-Rennen/ILMC
25.06.11	Nürburgring (DE)	24h-Rennen
03.07.11	Imola (IT)	ILMC
09.07.11	Lime Rock Park (US)	ALMS
24.07.11	Mosport (CA)	ALMS
06.08.11	Mid-Ohio (US)	ALMS
20.08.11	Road America (US)	ALMS
03.09.11	Baltimore (US)	ALMS
11.09.11	Silverstone (GB)	ILMC
17.09.11	Laguna Seca (US)	ALMS
01.10.11	Road Atlanta (US)	ALMS/ILMC
13.11.11	Zhuhai (CN)	ILMC

SPANNUNG IN SERIE.

ALMS, ILMC UND MEHR.



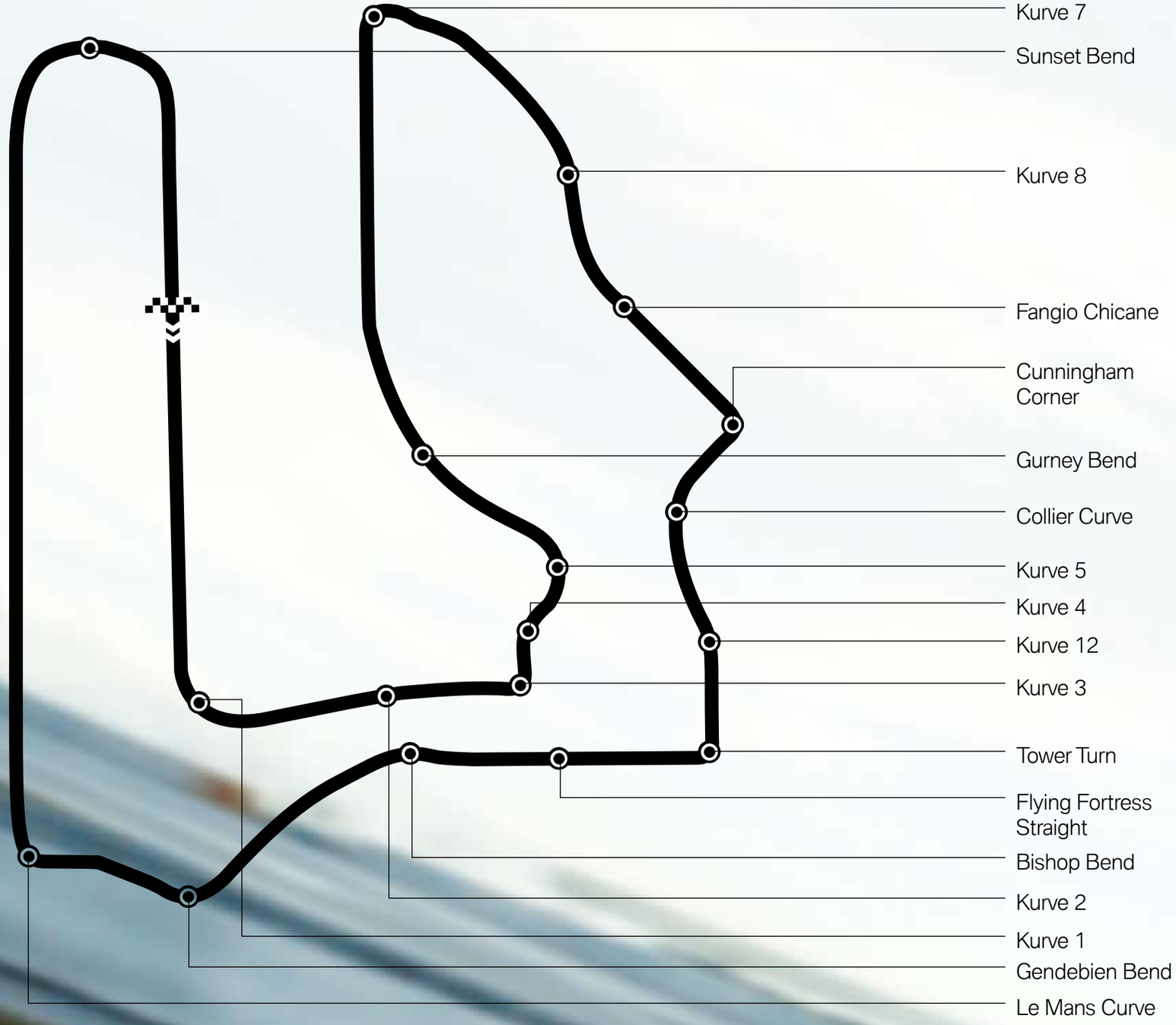
ALMS.

Neben den Einsätzen bei den 24-Stunden-Klassikern stellt sich BMW Motorsport gemeinsam mit BMW of North America auch 2011 in der American Le Mans Series der Konkurrenz. Das BMW Team RLL schickt zwei BMW M3 GT in der neuen GTE-Klasse an den Start und möchte nach dem Gewinn der Team- und Herstellertitel 2010 in dieser Saison auch die Fahrerkrone ins Visier nehmen.

Die Mannschaft von Teamchef Bobby Rahal sammelte bereits 2009 wertvolle Erfahrungen in der ALMS und bewies insbesondere in der zweiten Saisonhälfte ihre Stärke. Ein Doppelsieg, vier weitere Podestplätze, zwei Poleposition und drei schnellste Rennrunden in der hart umkämpften GT2-Kategorie standen am Jahresende zu Buche.

Im vergangenen Jahr fuhr das BMW Team RLL in acht von neun Rennen mit mindestens einem Auto in die Top-Drei und wiederholte in Road America den Vorjahrestriumph. In einem dramatischen Saisonfinale in Road Atlanta feierte das Team den viel umjubelten Titelgewinn. Mit dem GT-Doppelsieg in Sebring begann die Saison 2011 mit einem Traumergebnis.

Bereits bei der Premiere der Langstreckenmeisterschaft 1999 und im Jahr darauf hatte BMW in Nordamerika große Erfolge errungen. Am Steuer des BMW V12 LMR fuhren BMW Piloten insgesamt sechs Siege in der ALMS ein. 2001 schlug BMW neue Wege ein und wechselte in die GT-Klasse, zum Einsatz kam nun der BMW M3 GTR. Das Debütjahr geriet zu einer wahren Erfolgsstory: Sieben Mal standen BMW Piloten ganz oben auf dem Podium, sechs Mal startete BMW von der Poleposition. Jörg Müller siegte in der Fahrermeisterschaft, BMW Motorsport im Teamklassement und BMW wurde Markenmeister.



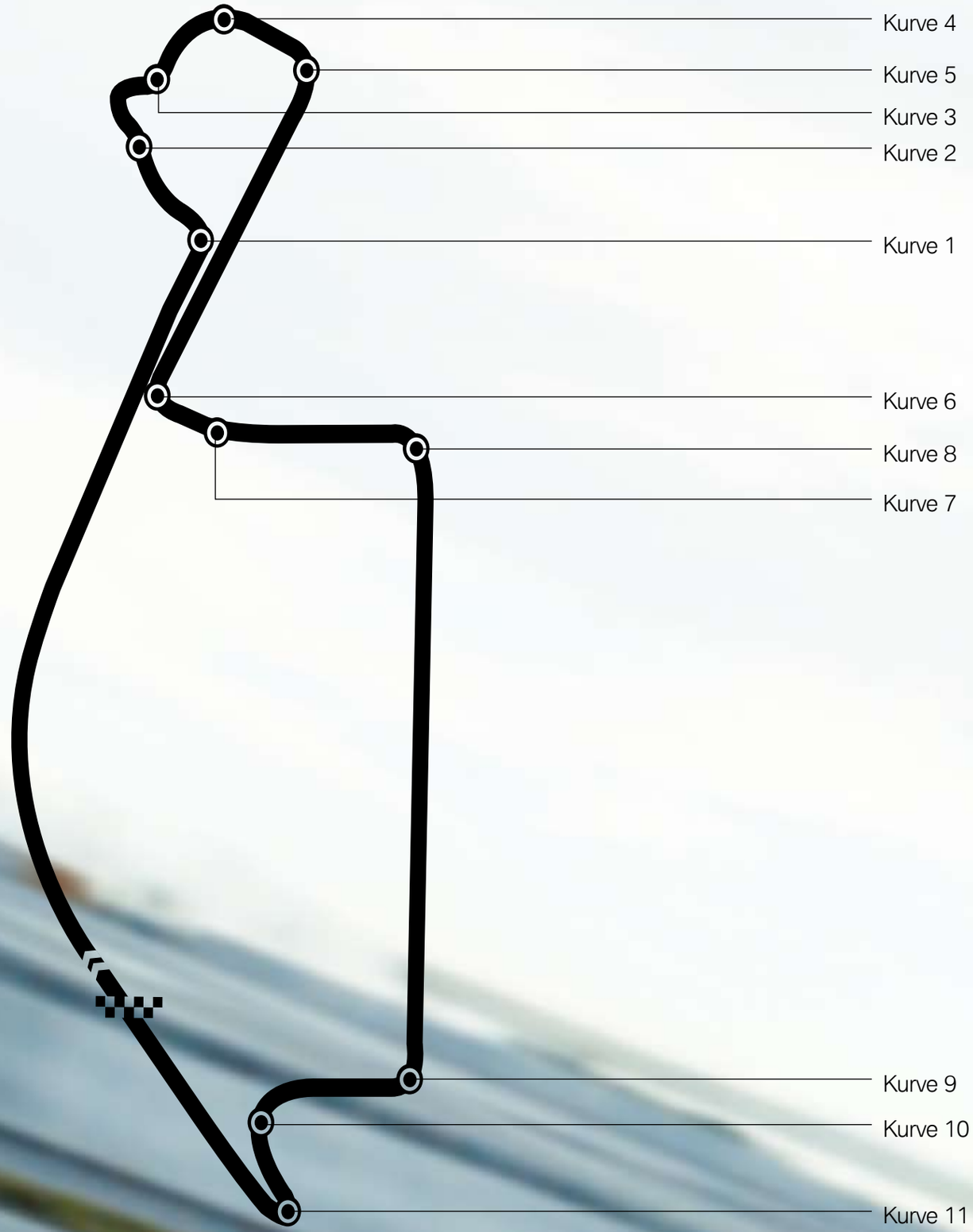
SEBRING INTERNATIONAL RACEWAY.

19. MÄRZ 2011.

Auf dem „Sebring International Raceway“ findet traditionell der Saisonauftakt der American Le Mans Series statt. Außerdem wird das 12-Stunden-Rennen auch für den Intercontinental Le Mans Cup gewertet. Der Kurs befindet sich auf einem ehemaligen Gelände der US Air Force. Teile der Strecke führen noch über die Betonplatten der ehemaligen Start- und Landebahnen. 1959 war Sebring Schauplatz des ersten Großen Preises der USA. Dem BMW Team RLL gelang dort am 19. März 2011 mit dem GT-Doppelsieg ein Saisonauftakt nach Maß.



Streckenlänge:	3,7 Meilen/5,95 Kilometer
Renndistanz/Dauer:	12 Stunden
Schnellste Runde 2011 (GT):	Joey Hand, 2:01,526 Min. (BMW M3 GT)
Ergebnis 2011 (GT):	1. Platz (Müller/Hand/Priaulx) 2. Platz (Werner/Auberlen/Farfus)



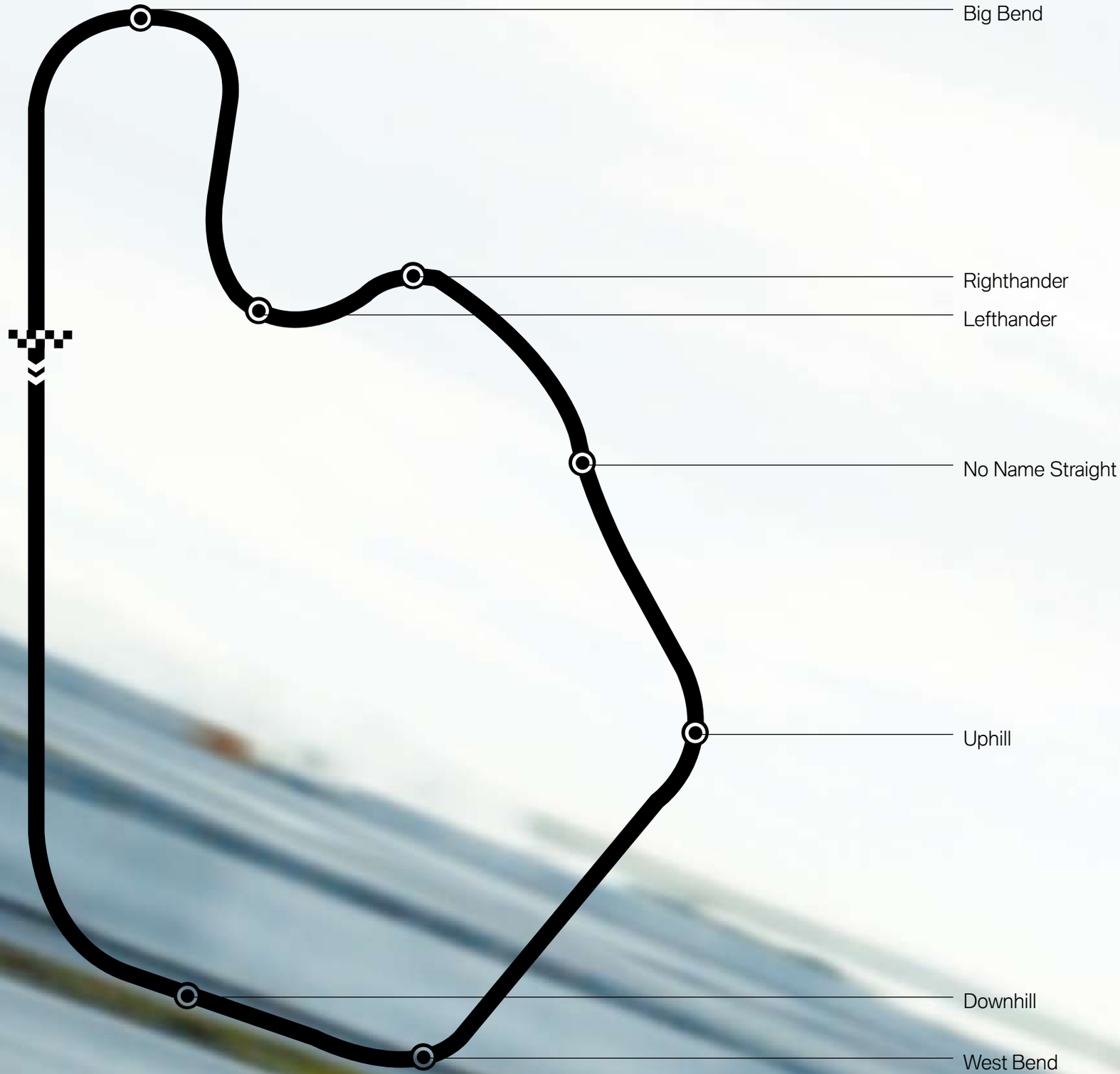
LONG BEACH STREET CIRCUIT.

16. APRIL 2011.

Was der Stadtkurs von Monaco für die Formel 1, das ist der „Long Beach Street Circuit“ für die American Le Mans Series. Die gut drei Kilometer lange Strecke führt quer durch die kalifornische Metropole. Seit 1975 werden auf den Straßen rund um das „Convention Centre“ Rennen gefahren. Mit einer Dauer von lediglich 100 Minuten erwartet die Fahrer vom BMW Team RLL dort das kürzeste Rennen des Jahres. 2010 gelang Bill Auberlen und Tommy Milner in Long Beach der Sprung auf das Podest.



Streckenlänge:	1,97 Meilen/3,17 Kilometer
Renndistanz/Dauer:	100 Minuten
Schnellste Runde 2010 (GT):	Oliver Gavin, 1:21,026 Min. (Corvette)
Ergebnis 2010 (GT):	3. Platz (Auberlen/Milner) 5. Platz (Müller/Hand)



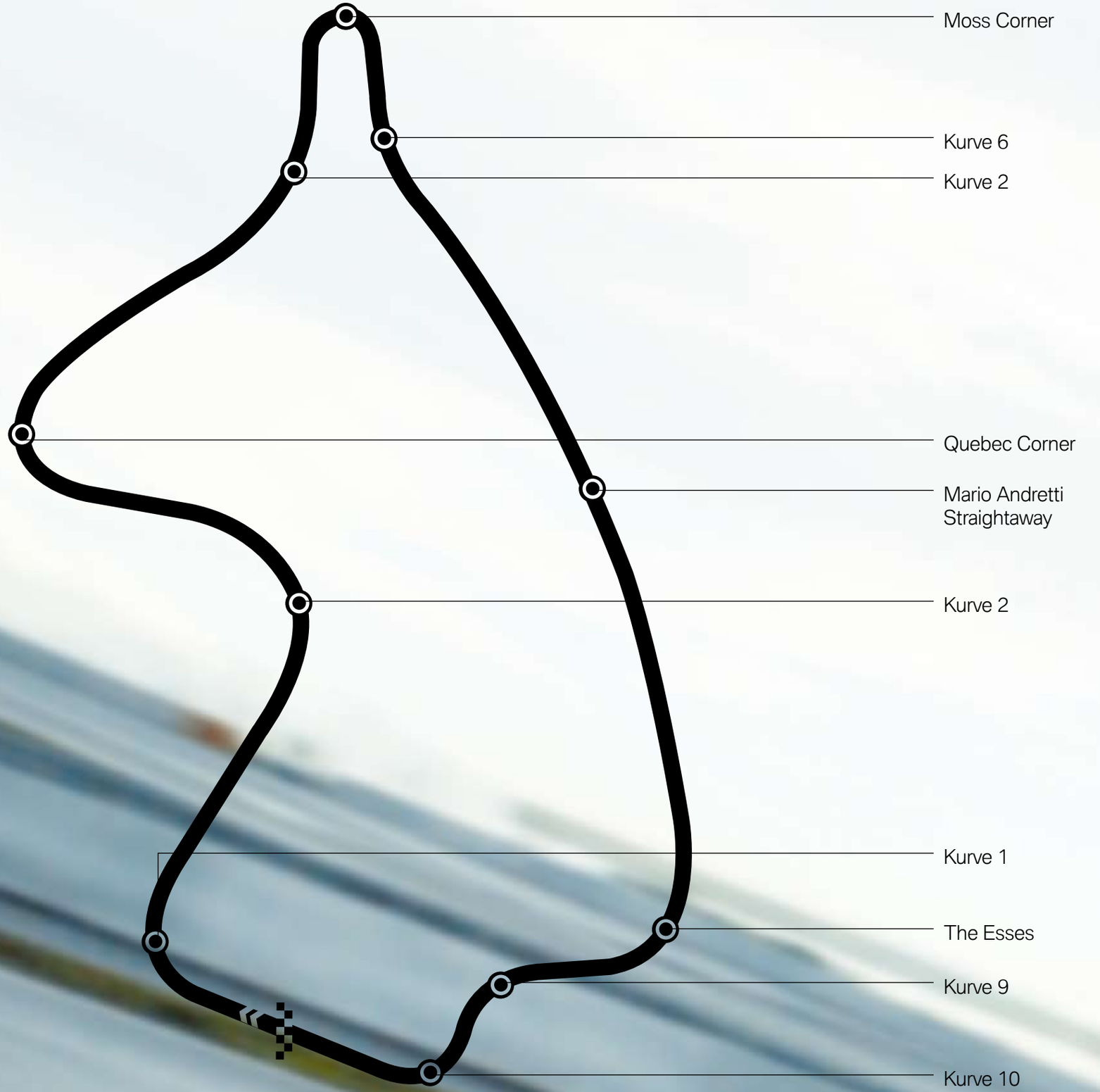
LIME ROCK PARK.

9. JULI 2011.

Das Rennen auf der Naturrennstrecke im Nordwesten des US-Bundesstaats Connecticut lockt regelmäßig Zuschauermassen an. Es gibt keine Tribünen, dafür begehen die Fans alljährlich ein Motorsport-Fest mit Picknick-Atmosphäre. Bereits 1957 wurden die ersten Rennen in Lime Rock gefahren. Auch nach den Modernisierungsarbeiten im Jahr 2008 sind von den Piloten auf dem lediglich 2,46 Kilometer langen Kurs Sprinterqualitäten gefragt. Genau diese wies das BMW Team RLL 2010 mit den Plätzen zwei und drei eindrucksvoll nach.



Streckenlänge:	1,53 Meilen/2,46 Kilometer
Renndistanz/Dauer:	2:45 Stunden
Schnellste Runde 2010 (GT):	Joey Hand, 55,943 Sek. (BMW M3 GT2)
Ergebnis 2010 (GT):	2. Platz (Auberlen/Milner) 3. Platz (Müller/Hand)



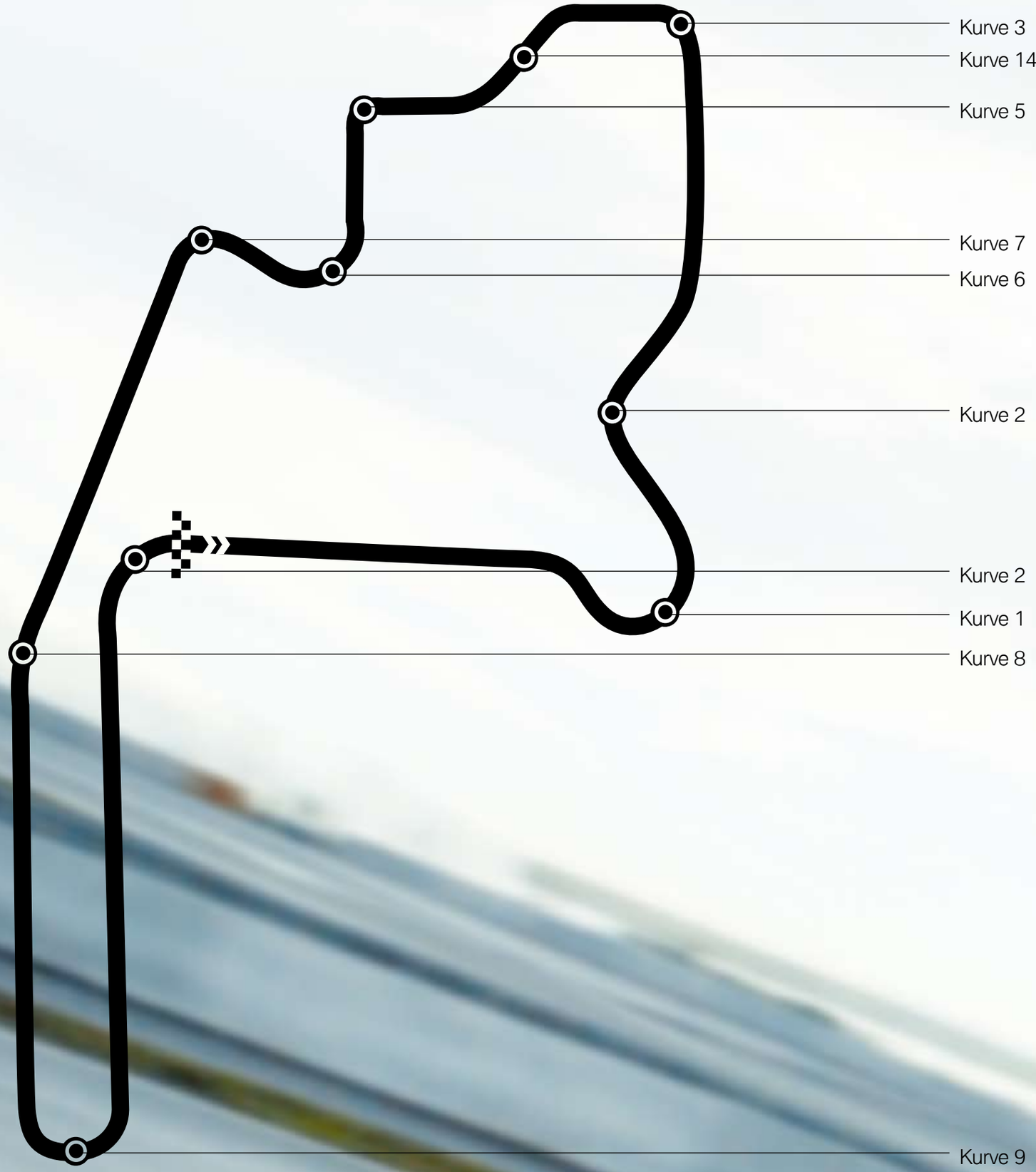
MOSPORT INTERNATIONAL RACEWAY.

24. JULI 2011.

Auf dem „Mosport International Raceway“ nahe Bowmanville in der Provinz Ontario schlägt das Herz des kanadischen Motorsports. Seit 1999 macht auch die American Le Mans Series alljährlich auf dem 1961 eröffneten Rundkurs Station. Die Fahrer vom BMW Team RLL erwartet eine der schnellsten Strecken der Saison. Der BMW M3 GT2 erreichte dort 2010 eine durchschnittliche Rundengeschwindigkeit von knapp 180 km/h. Bill Auberlen und Tommy Milner konnten in Kanada einen Podestplatz bejubeln.



Streckenlänge:	2,55 Meilen/4,10 Kilometer
Renndistanz/Dauer:	2:45 Stunden
Schnellste Runde 2010 (GT):	Jan Magnussen, 1:18,120 Min. (Corvette)
Ergebnis 2010 (GT):	3. Platz (Auberlen/Milner) 11. Platz (Müller/Hand)



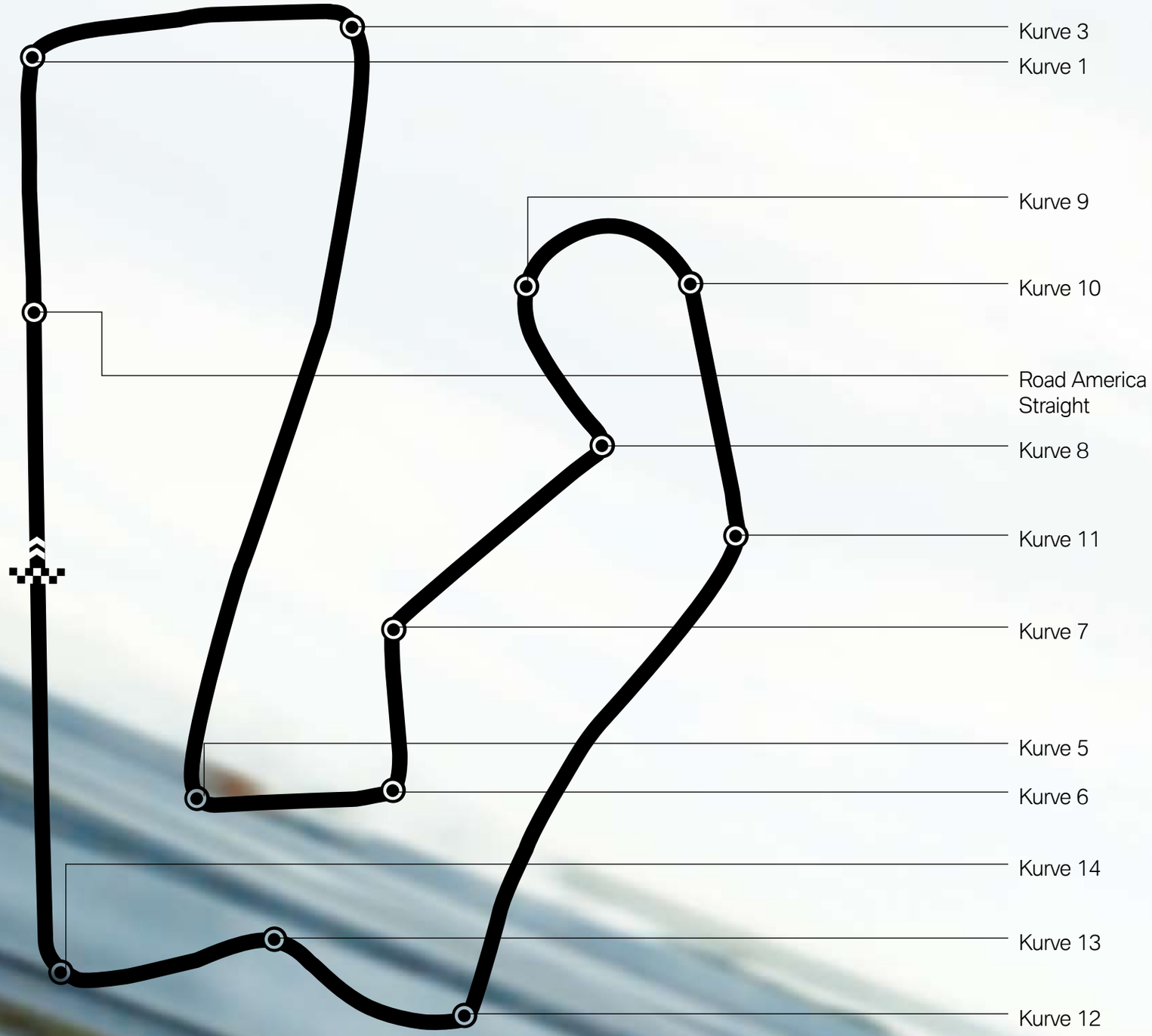
MID-OHIO SPORTS CAR COURSE.

6. AUGUST 2011.

Der „Mid-Ohio Sports Car Course“, vor den Toren Lexingtons (US) gelegen, feiert in dieser Saison sein 50-jähriges Bestehen. Der 2006 modernisierte Kurs fordert von den Fahrern sowohl fahrerisches Können als auch Mut. Die berühmteste Passage der Strecke ist das „Keyhole“ – das Schlüsselloch. Diese 180-Grad-Kurve ähnelt der legendären „Parabolica“ in Monza (IT). Das BMW Team RLL setzte 2010 seine Serie von Podestplätzen auch in Mid-Ohio fort: Bill Auberlen und Tommy Milner kamen im BMW M3 GT2 auf Rang drei.



Streckenlänge:	2,4 Meilen/3,86 Kilometer
Renndistanz/Dauer:	2:45 Stunden
Schnellste Runde 2010 (GT):	Gianmaria Bruni, 1:21,203 Min. (Ferrari)
Ergebnis 2010 (GT):	3. Platz (Auberlen/Milner) 6. Platz (Müller/Hand)



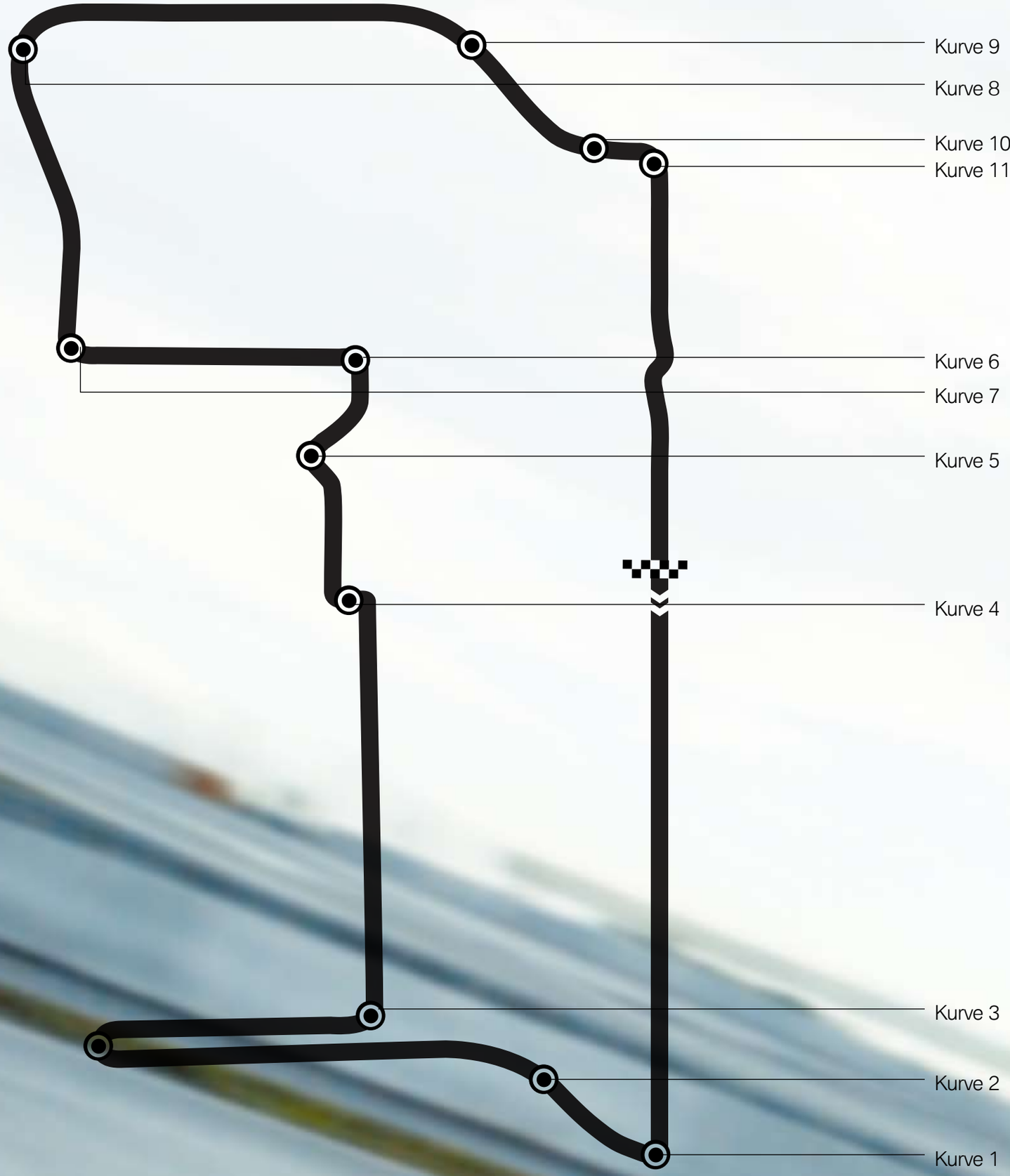
ROAD AMERICA.

20. AUGUST 2011.

Das Rennen in Road America hat für das BMW Team RLL eine besondere Bedeutung. Dort feierte die Mannschaft 2009 und 2010 jeweils einen Sieg mit dem BMW M3 GT2. Die langen Geraden und schnellen Kurven der 6,52 Kilometer langen Strecke liegen der Rennversion des BMW M3. Neben der American Le Mans Series gastieren unter anderem auch die NASCAR Nationwide Series und die Grand-Am Series in Elkhart Lake im US-Bundestaat Wisconsin.



Streckenlänge:	4,05 Meilen/6,52 Kilometer
Renndistanz/Dauer:	4 Stunden
Schnellste Runde 2010 (GT):	Oliver Gavin, 2:08,014 Min. (Corvette)
Ergebnis 2010 (GT):	1. Platz (Hand/Müller) 13. Platz (Auberlen/Milner)



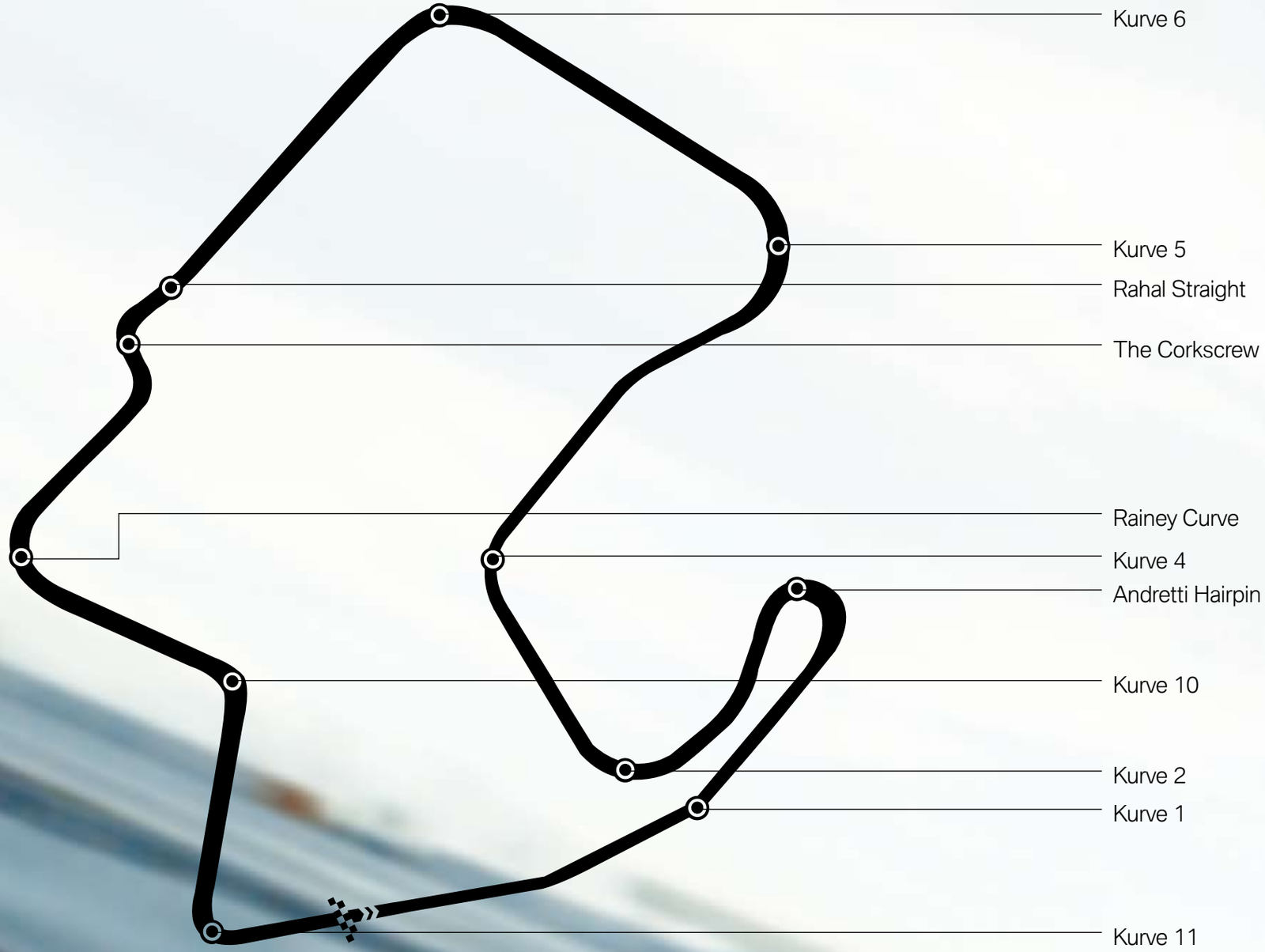
BALTIMORE STREET CIRCUIT.

3. SEPTEMBER 2011.

In Baltimore feiert die American Le Mans Series Anfang September eine Premiere. Zum ersten Mal gastiert die Meisterschaft auf dem temporären Stadtkurs an der Ostküste der Vereinigten Staaten. Der Schauplatz verspricht ein spektakuläres Rennen und enge Zweikämpfe. Die Strecke führt mitten durch die Innenstadt von Baltimore und am Hafen vorbei. Auch die Indy Racing League macht 2011 auf dem 3,86 Kilometer langen Kurs Station.



Streckenlänge:	2,4 Meilen/3,86 Kilometer
Renndistanz/Dauer:	2:45 Stunden
Schnellste Runde 2010 (GT):	nicht im Kalender
Ergebnis 2010 (GT):	nicht im Kalender



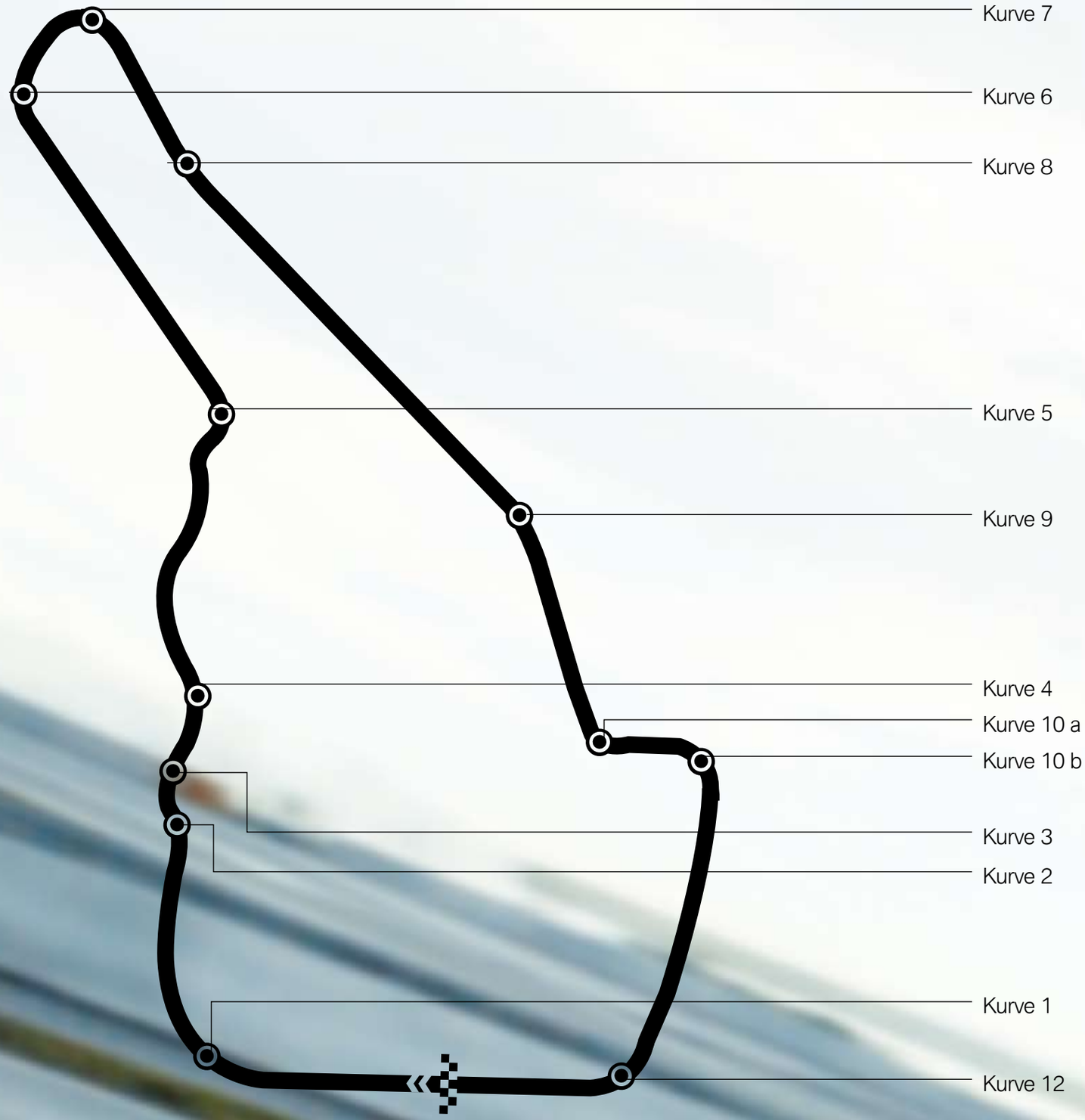
LAGUNA SECA RACEWAY.

17. SEPTEMBER 2011.

Das Rennen auf dem „Laguna Seca Raceway“ dauert sechs Stunden und endet erst in der Dämmerung. Ein gutes Ergebnis in Monterey ist aufgrund der längeren Renndauer besonders wertvoll, da eine höhere Punktzahl vergeben wird. Der legendäre „Corkscrew“ gehört zu den schwierigsten Kurven im gesamten Kalender der American Le Mans Series. Zahlreiche Siege auf dieser Strecke stehen für BMW in der ALMS-Geschichte zu Buche. 2010 verpassten Dirk Müller und Joey Hand den GT-Triumph für das BMW Team RLL als Zweite nur knapp.



Streckenlänge:	2,24 Meilen/3,60 Kilometer
Renndistanz/Dauer:	6 Stunden
Schnellste Runde 2010 (GT):	Johannes v. Overbeek, 1:23,457 Min. (Ferrari)
Ergebnis 2010 (GT):	2. Platz (Müller/Hand) 8. Platz (Auberlen/Milner)



ROAD ATLANTA.

1. OKTOBER 2011.

Road Atlanta ist einer der traditionsreichsten Kurse im Kalender der American Le Mans Series. 1998 wurde dort das erste „Petit Le Mans“ ausgetragen, das sich seither einen festen Platz im Langstreckensport erarbeitet hat. Bereits seit 1970 werden in Road Atlanta Rennen ausgetragen. Für das BMW Team RLL hat dieser Ort seit 2010 ebenfalls eine besondere Bedeutung: Dort konnte die Mannschaft von Bobby Rahal in einer dramatischen Entscheidung den Gewinn des Team- und Herstellertitels feiern. Auch das „Petit Le Mans“ wird für den Intercontinental Le Mans Cup gewertet.



Streckenlänge:	2,54 Meilen/4,01 Kilometer
Renndistanz/Dauer:	1.000 Meilen bzw. 10 Stunden
Schnellste Runde 2010 (GT):	Dominik Farnbacher, 1:20,158 Min. (Ferrari)
Ergebnis 2010 (GT):	4. Platz (Auberlen/Milner/Werner) 13. Platz (Müller/Hand/Priaulx)

» Zurück zum Überblick

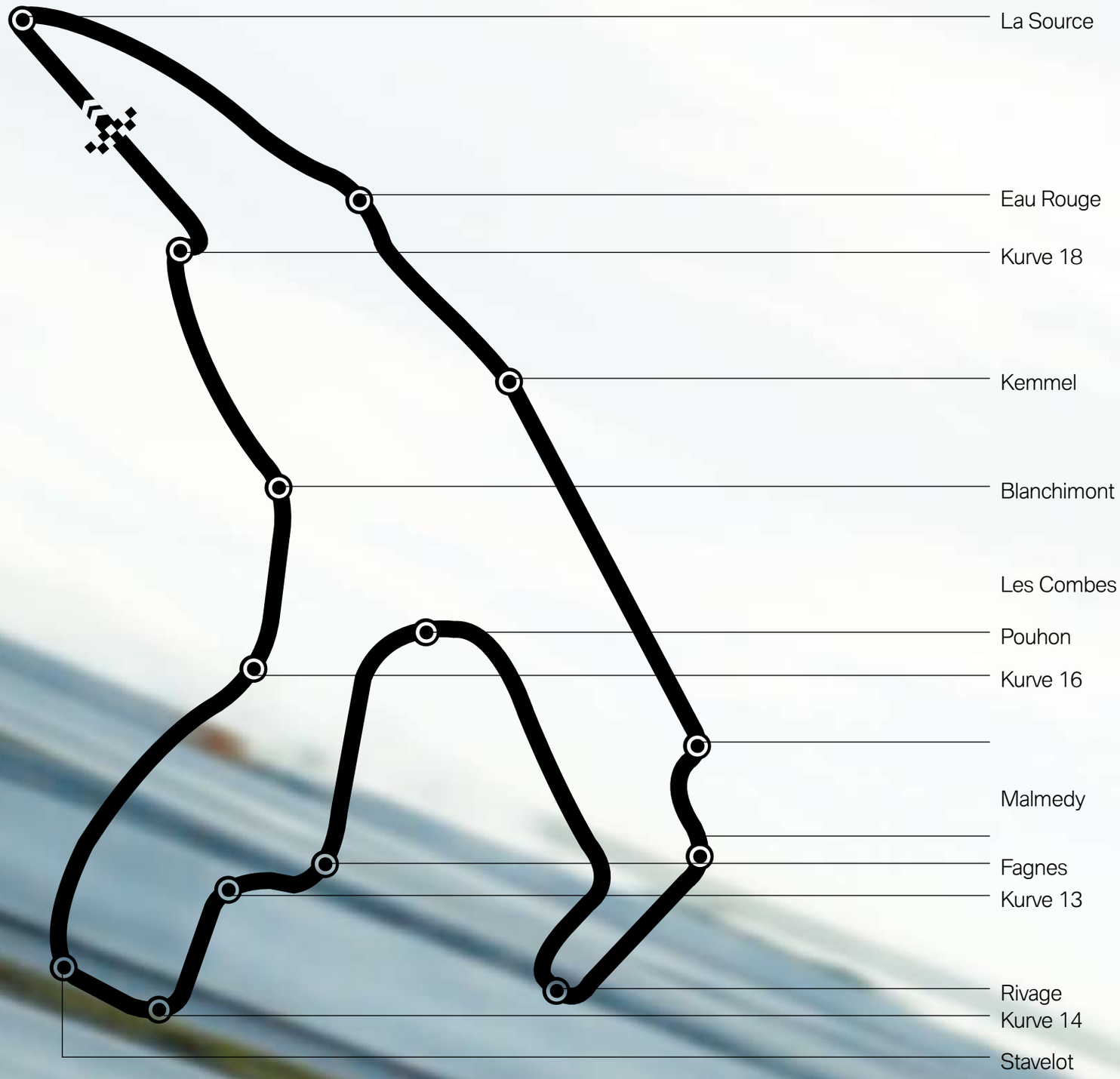
ILMC.

Nach der Premiere des Intercontinental Le Mans Cup (ILMC) im vergangenen Jahr wird BMW Motorsport auch 2011 in der GTE-Klasse dieser vom Automobile Club de l'Ouest (ACO) ausgerichteten Rennserie an den Start gehen. Bei den beiden Saisonrennen auf amerikanischem Boden kämpft das BMW Team RLL um ILMC-Punkte. Bei den vier Europa-Rennen und beim Gastspiel der Meisterschaft in China werden die beiden BMW M3 GT vom BMW Team Schnitzer eingesetzt.

Die ILMC-Saison beginnt am 19. März 2011 mit den traditionsreichen 12 Stunden von Sebring, die zugleich die American Le Mans Series eröffnen. Ein BMW M3 GT des BMW Team RLL wird von Dirk Müller, Joey Hand und Andy Priaulx pilotiert. Am Steuer des Schwesterautos wechseln sich Dirk Werner, Bill Auberlen und Augusto Farfus ab.

Das BMW Team Schnitzer greift beim Sechs-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps am 7. Mai ins Geschehen ein. Gut einen Monat später stehen die legendären 24 Stunden von Le Mans auf dem Programm (11./12. Juni), bei dem die doppelte Punktzahl für die ILMC-Wertung vergeben wird. Nach zwei weiteren europäischen Rennen in Imola (IT) und Silverstone am 3. Juli bzw. 11. September bietet das ALMS-Finale in Road Atlanta am 1. Oktober die Bühne für den zweiten ILMC-Lauf in den Vereinigten Staaten. Die Saison endet am 12. November in China.

Im vergangenen Jahr gelang dem BMW Team Schnitzer beim Finale des ILMC in Zhuhai der Sieg in der LMGT2-Kategorie. Jörg Müller und Dirk Werner sahen nach 202 Runden mit einem Vorsprung von 1:32,141 Minuten auf die Verfolger die Zielflagge. Es war zugleich der Premierensieg von BMW Team Schnitzer auf dem chinesischen Festland.



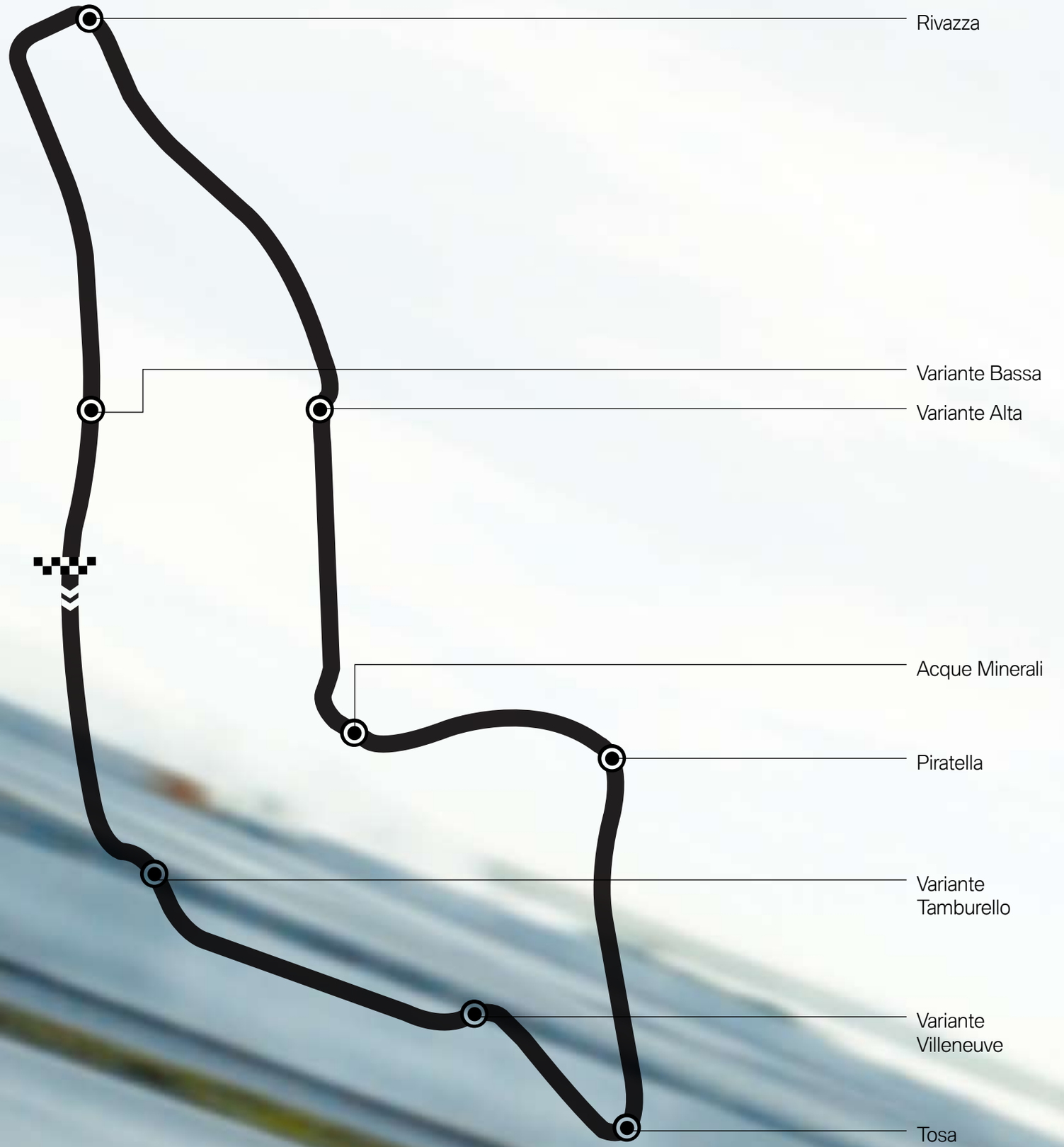
CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS.

7. MAI 2011.

Der „Circuit de Spa-Francorchamps“ in Belgien ist eine der traditionsreichsten Strecken in Europa. Bereits 1922 wurden dort die ersten Rennen ausgetragen. Nach zahlreichen Umbauten misst der Kurs heute 7,004 Kilometer – und ist damit der längste im Rennkalender der Formel 1. 2011 gastiert die Königsklasse zum 44. Mal in Spa-Francorchamps. Die „Eau Rouge“ ist die wohl berühmteste Passage und gilt als regelrechte Mutprobe. Das BMW Team Schnitzer ging 2010 sowohl im Rahmen der Le Mans Series (LMS) als auch beim 24-Stunden-Rennen in Spa-Francorchamps an den Start.



Streckenlänge:	7,004 Kilometer
Renndistanz/Dauer:	1000 Kilometer bzw. 6 Stunden
Ergebnis 2010 (LMGT2):	4. Platz (Priaulx/Farfus/D.Müller)
	12. Platz (J.Müller/Werner/Alzen)



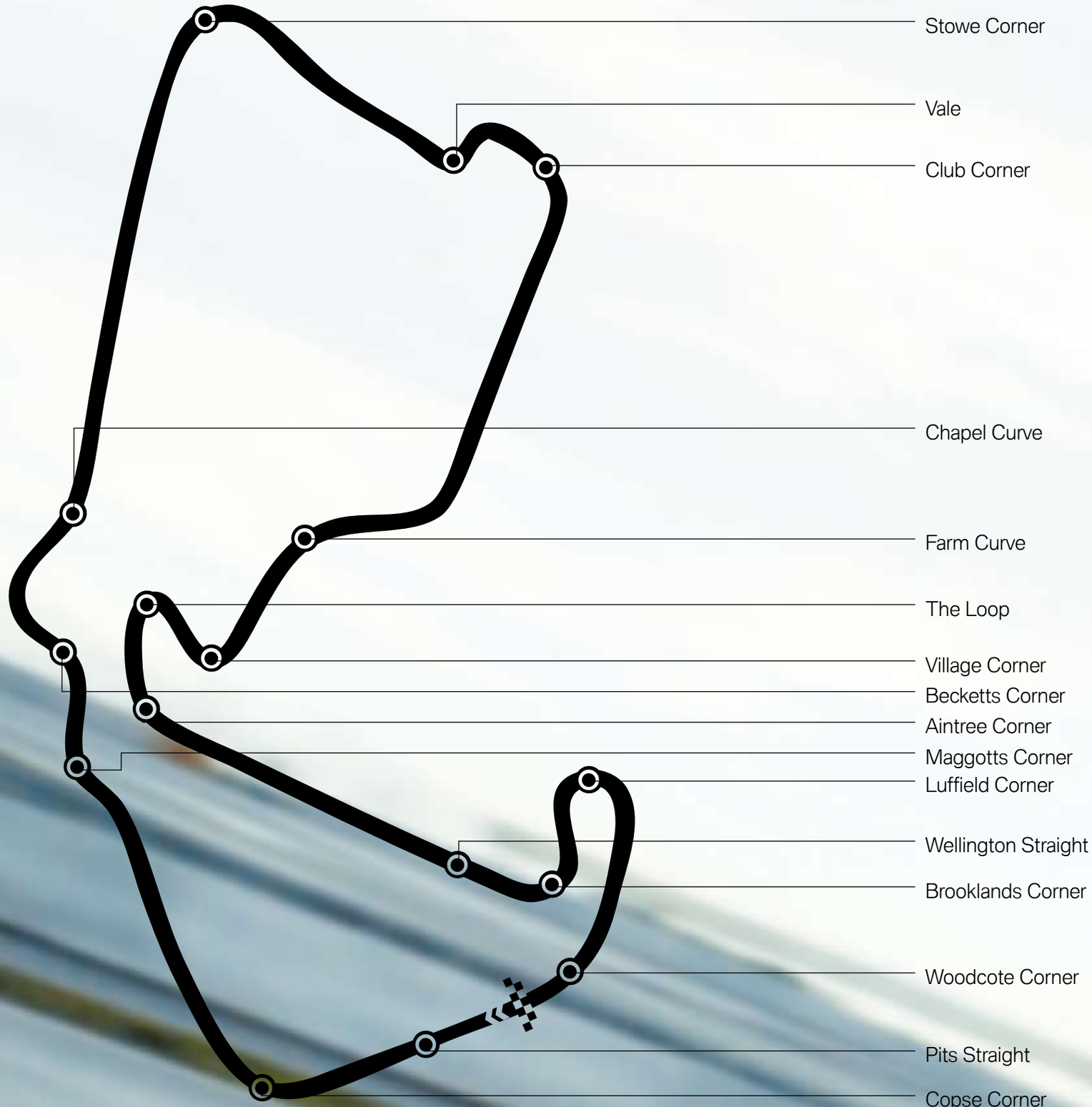
AUTODROMO ENZO E DINO FERRARI.

3. JULI 2011.

Die Geschichte des „Autodromo Enzo e Dino Ferrari" in Imola reicht zwar bis in die 1950er Jahre zurück. Dennoch war die Traditionsrennstrecke noch selten Schauplatz von Langstreckenrennen. 1983 fand dort das bis dato letzte Sechs-Stunden-Rennen statt. 26 Mal machte die Formel-1-Weltmeisterschaft bereits in Imola Station. Der Kurs ist rhythmisch zu fahren und weist drei Schikanen auf, vor denen die Piloten die Bremspunkte präzise treffen müssen, um keine Zeit zu verlieren. Es wird gegen den Uhrzeigersinn gefahren.



Streckenlänge:	4,933 Kilometer
Renndistanz/Dauer:	6 Stunden
Ergebnis 2010 (LMGT2):	nicht im Kalender



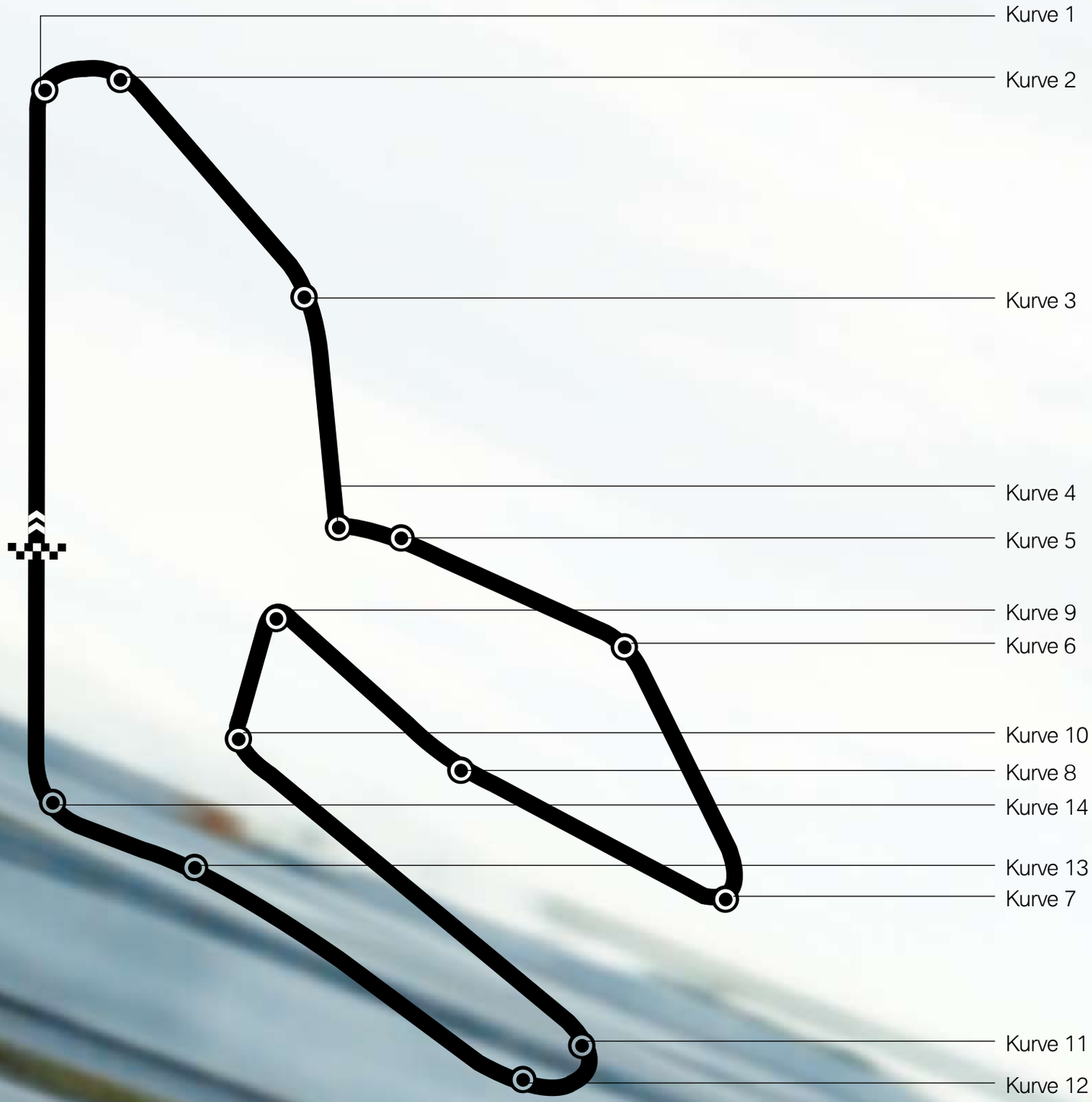
SILVERSTONE CIRCUIT.

11. SEPTEMBER 2011.

Der „Silverstone Circuit“ ist die Wiege des britischen Motorsports. 1950 fand dort das erste WM-Rennen in der Formel-1--Geschichte statt. Aber auch der Langstreckensport hat in Silverstone Tradition. Alljährlich pilgern die Fans auch für das 1000-Kilometer-Rennen an die Strecke zwischen Milton Keynes, Northampton und Oxford. Im Jahr 2009 wurde der nun 5,901 Kilometer lange Kurs aufwendig umgebaut. Bereits 2010 gehörte das 1000-Kilometer-Rennen von Silverstone zum Kalender des Intercontinental Le Mans Cup.



Streckenlänge:	5,901 Kilometer
Renndistanz/Dauer:	1000 Kilometer bzw. 6 Stunden
Ergebnis 2010 (LMGT2):	8. Platz (J.Müller/Werner)



ZHUHAI INTERNATIONAL CIRCUIT.

13. NOVEMBER 2011.

Nach Zhuhai kehrt das BMW Team Schnitzer mit guten Erinnerungen zurück. Dort feierte die Mannschaft beim ILMC-Finale 2010 den Sieg in der LMGT2-Klasse. 1994 wurde das erste Rennen auf der chinesischen Rennstrecke ausgetragen. Damals fuhren die Autos noch auf einem Straßenkurs. Seit 1996 finden die Motorsport-Veranstaltungen auf einem permanenten Kurs statt. Der 4.319 Kilometer lange „Zhuhai International Circuit“ besteht aus 14 Kurven und bietet viele Überholmöglichkeiten. Auch 2011 wird in Zhuhai das Finale des ILMC ausgetragen.



Streckenlänge:	4,319 Kilometer
Renndistanz/Dauer:	1000 Kilometer
Ergebnis 2010 (LMGT2):	1. Platz (J. Müller/Werner)





VLN.

Wer bei einem 24-Stunden-Rennen erfolgreich sein will, muss perfekt vorbereitet in diesen Marathon gehen. Deshalb nutzt das Team BMW Motorsport auch 2011 die Gelegenheit, an Läufen der VLN Langstreckenmeisterschaft in der „Grünen Hölle“ teilzunehmen.

Die vier bis sechs Stunden dauernden Rennen bieten dem Team und den Fahrern die Chance, sich am Ort des späteren 24-Stunden-Rennens auf die anspruchsvolle Nordschleife einzustimmen und an der Abstimmung des BMW M3 GT zu feilen. Im vergangenen Jahr erreichte das Team BMW Motorsport bei seinen VLN-Starts vor dem „Eifel-Marathon“ drei Podestplätze.

2011 starteten die beiden BMW M3 GT mit einem Doppelsieg in die Vorbereitungsphase für den Marathon in der Eifel.



PRIVATE TEAMS SIEGEN MIT BMW.

DAS BMW KUNDENSPORT PROGRAMM.



DER BMW 320 TC.

Der BMW 320 TC ist die Weiterentwicklung des BMW 320si WTCC, mit dem Andy Priaulx 2006 und 2007 für BMW den Titel in der Tourenwagen-Weltmeisterschaft gewann und unzählige Privatfahrer rund um den Globus Erfolge feiern konnten.

Über 60 Fahrzeuge sind vom BMW Motorsport Vertrieb ausgeliefert worden. Der neue BMW 320 TC, der ab 2011 in Serien nach neuem Super2000-Reglement eingesetzt werden kann, wird von einem 1,6-Liter DI-Turbo Vierzylinder-Motor angetrieben. Ebenfalls neu ist das sequenzielle Xtrac Sechsgang-Getriebe, über das die streckenspezifische Übersetzung eingestellt wird.

Die selbsttragende Karosserie des BMW 320 TC wird im BMW Werk Regensburg produziert. Sie entsteht im selben Fertigungsprozess wie die Serienkarosserien der BMW 1er und 3er Reihe und bringt unlackiert lediglich 355 Kilogramm auf die Waage. In einer angegliederten Fertigungsstätte wird sie von Spezialisten in Handarbeit für den Renneinsatz umgebaut. Darin integriert ist eine Stahl-Sicherheitszelle, die den Fahrer bei einem Aufprall wirkungsvoll schützt. BMW Motorsport ist vom Automobilweltverband FIA als Berechnungsinstitut für Sicherheitszellen zertifiziert. Im Rennen sind die Piloten zudem mit einem Sechspunktgurt in einem Sicherheitssitz festgeschnallt und durch HANS (Head-and-Neck-Support), energieabsorbierende Schäume in Hohlprofilen und Crashpads in den Türen geschützt.



Die zentrale Rolle in der Bordelektrik / -elektronik des BMW 320 TC spielt das von BMW Motorsport entwickelte Leistungssteuergerät Power400. Damit werden unter anderem sämtliche Aktuatoren, wie z. B. für Beleuchtung, Scheibenwischer oder elektrische Pumpen, sowie die elektrische Energieverteilung permanent überwacht.

Bereit für akribische Set-up-Arbeit.
Viel Zeit verwendeten die Ingenieure im Entwicklungsprozess auf die Modifikation der Achskonstruktionen. Es galt, die Sturzeinstellung von anderen Einstellparametern wie Rollzentrum und Spur zu trennen, um das Set-up auch für semiprofessionelle Teams zu vereinfachen. Die Spurweite und der Radsturz wurden vergrößert, die Radträger und Radlager stammen vom Serienmodell.

Das Fahrverhalten des BMW 320 TC wird maßgeblich von der Charakteristik der eingebauten Federn sowie der Dämpfereinstellung beeinflusst. Je nach Fahrbahnbeschaffenheit, Streckenprofil und Zusatzgewicht wählen die privaten Teams kurze oder lange Federn mit unterschiedlichen Kennlinien. Die Bodenfreiheit des Wagens kann über die Länge der eingebauten Federn eingestellt werden, muss aber laut Reglement mindestens 80 Millimeter betragen. An den Stoßdämpfern der Vorder- und Hinterachse kann die Zug- und Druckstufe unabhängig voneinander eingestellt werden.

Im BMW 320 TC kommen vorne innenbelüftete und gelochte Scheibenbremsen und Aluminiumbremssättel mit jeweils vier Kolben zum Einsatz. Die Graugussscheiben haben einen Durchmesser von 332 Millimetern und sind 32 Millimeter dick. An der Hinterachse sind ebenfalls belüftete Scheibenbremsen mit einem Durchmesser von 291 Millimetern sowie Zweikolben-Bremssättel aus Aluminium montiert.

BMW 320 TC.
TECHNISCHE DATEN.

Länge: 4.539 mm
Breite: 1.858 mm
Höhe: ca. 1.350 mm
Radstand: 2.760 mm
Gewicht: 1.170 kg
(Basisgewicht per Reglement, +/- Ballast)

Tankinhalt:
ca. 45 Liter
Preis: 220.000 Euro
(Rennteile-Kit, zzgl. Mwst.)



Chassis/Karosserie:
Selbst tragende Stahlblechkarosserie mit eingeschweißter Sicherheitszelle aus hochfestem Präzisionsstahlrohr; Sicherheits-Tankwanne aus CFK Sandwich; pneumatische Drei-Stempel-Schnellhebeanlage

Aerodynamikpaket:
Frontschürze, Heckschürze, vordere Kotflügel und hintere Kotflügelverbreiterung aus CFK; Heckflügel aus Alu- und Verbundwerkstoff

Kraftübertragung:
Twin-disc Kohlefaserkupplung über hydraulischen Zentralausrücker betätigt; sequenzielles Xtrac Sechsgang-Rennetriebe; zusätzliche Öl/Luft-Kühler; durch Schaltkraft gesteuertes Quick-Shift System mit Zündausblendung; Hinterachsgetriebe mit mechanischer Differenzialsperre und zusätzlichem Öl/Luft-Kühler

Vorderachse:
Zwei-Gelenk-Federbeinachse mit gegenüber der Serienversion erhöhtem Nachlaufwinkel und vergrößerter Spurweite sowie vergrößertem Radsturz; verstellbare Stoßdämpfer; Rohrstabilisator

Hinterachse:
Fünf-Lenker-Achse, mit gegenüber der Serienversion vergrößerter Spurweite und vergrößertem Radsturz; verstellbare Stoßdämpfer; Rohrstabilisator

Bremsanlage vorn:
Vierkolben-Bremssättel aus Aluminium; innen belüftete Grauguss-Bremsscheiben mit 332 mm Durchmesser, 32 mm Dicke

Bremsanlage hinten:
Zweikolben-Bremssättel aus Aluminium; Grauguss-Bremsscheiben mit 291 mm Durchmesser, 18 mm Dicke



Lenkung:
Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer Servounterstützung

Räder:
Aluminiumfelgen, 9 x 17 Zoll

Energiemanagement:
Elektrische Energieverteilung und-Überwachung mit BMW Motorsport POWER400 Steuergerät, Vernetzung aller Sensoren und Aktuatoren mittels eines Bussystems

Cockpit: Frei programmierbares LCD Display mit integrierten Schaltlampen

Lenkrad: Quick-Release-Multifunktionslenkrad mit integrierter Displaysteuerung

Zylinderblock:
Zylinderblock-Konstruktion aus Aluminium mit „bed plate“-Unterteil

Kurbelwelle:
Stahlkurbelwelle mit reduzierten Lagerdurchmessern

Motorbauart:	Vierzylinder-Reihen-Turbomotor mit Benzindirekteinspritzung und Airrestriktor
Hubraum:	1.598 ccm
Bohrung x Hub:	77 x 85,8 mm
Verdichtung:	max. 12.5:1 (per Reglement)
max. Leistung:	ca. 310 PS
max. Drehmoment:	ca. 420 Nm
max. Drehzahl:	8.500 U/min (per Reglement)

Kolben:
geschmiedete Kastenkolben

Pleuel:
hochfeste Stahlpleuel

Zylinderkopf:
Aluminiumkonstruktion DOHC (Double Over Head Camshaft); vier Ventile pro Zylinder

Ventiltrieb:
zwei oben liegende Nockenwellen mit Kettenantrieb

Abgassystem:
Turbolader, Schalldämpfer und Katalysator

Kraftstoffsystem:
Einzelzylinder-Direkteinspritzung mit 200 bar

Schmiersystem:
Trockensumpfschmierung mit Ölabsaugung

Kühlung:
Wasser/Luft-Kühler und Öl/Wasser-Wärmetauscher

Schwungrad:
optimiertes Motorsport-Schwungrad

Kraftstoff:
Einheitskraftstoff, Super Plus bleifrei (E10: 10% Ethanol, zweite Generation)

Motorsteuerung:
Pectel MQ12 und Endstufensteuergerät IDU, Lambda Controller, Pit-Speed-Limiter

Kabelbaum:
Gewichtsoptimiert

Zündspule:
4 Hochleistungs-Stabzündspulen mit integrierten Zündtreibern



KAMPF UM DIE KRONE.

In der Saison 2011 wird BMW mit einem starken Aufgebot von Privatfahrern im Feld der FIA World Touring Car Championship (WTCC) vertreten sein. Mit dem neuen BMW 320 TC kämpfen die BMW Piloten sowohl in der Independents' Trophy als auch in der Gesamtwertung der Serie um Top-Platzierungen.

Das italienische Team von ROAL Motorsport – unter der Leitung von Roberto Ravaglia (IT), dem Tourenwagen-Weltmeister von 1987 – kehrt 2011 in die WTCC zurück und schickt Tom Coronel (NL) ins Rennen. Die Scuderia Proteam Motorsport setzt zwei BMW 320 TC für ihre Fahrer Javier Villa García (ES) und Mehdi Bennani (MA) ein. Das Ziel der Mannschaft um Teamchef Valmiro Presenzini (IT) lautet, an die Erfolge der vergangenen Jahre anzuknüpfen. 2008 und 2010 errang das Team jeweils den Titel in der Privatfahrerwertung der WTCC.

Auch Franz Engstler (DE) ist 2011 mit seinem Liqui Moly Team Engstler wieder mit von der Partie. Seit 2007 tritt der Routinier in der WTCC an und schloss die Privatfahrerwertung seither drei Mal in den Top-Drei ab. Sein Teamkollege ist Kristian Poulsen (DK). Der 35-Jährige erlebte im vergangenen Jahr seine bis dato erfolgreichste Saison und kam in der Independents' Trophy auf den dritten Rang.

Marchy Lee (HK) und das „deTeam KK Motorsport" feiern ihr Debüt in der Tourenwagen-WM. Lee gehört zu den erfahrensten und erfolgreichsten chinesischen Fahrern und gewann 2004 unter anderem die Formula BMW Asia Nachwuchsrennserie. Ab dem Europa-Auftakt in Zolder (BE) werden auch Norbert Michelisz (HU) vom Zengö Dension Team sowie Urs Sonderegger (CH) für Wiechers Sport mit dem BMW 320 TC ins Geschehen eingreifen.

» Zurück zum Überblick



BMW TEAM RBM.
PORTRÄT.

Mit dem Gewinn von vier FIA Tourenwagen-Meisterschaften hintereinander hat das BMW Team RBM Motorsport-Geschichte geschrieben. Unter der Führung von Teamchef Bart Mampaey triumphierte das Team aus dem belgischen Mechelen mit Andy Priaulx als Fahrer nicht nur in der Tourenwagen-Europameisterschaft 2004, sondern erwies sich auch in der WM als das Maß aller Dinge: 2005, 2006 und 2007 spielten sich beim Saisonfinale in Macau (CN) Jubelszenen vor der RBM-Box ab.

So überrascht es nicht, dass BMW Motorsport auch im Rahmen des Entwicklungsprogramms des BMW 320 TC Kundenfahrzeugs auf die Erfahrung von Mampaeys Mannschaft zählt. Tausende Testkilometer legte das BMW Team RBM mit dem Nachfolger des BMW 320si WTCC in der Saisonvorbereitung zurück und hat so maßgeblichen Anteil daran, dass die BMW Privatteams in der Tourenwagen-WM, aber auch in weiteren Meisterschaften nach Super2000-Reglement, mit einem konkurrenzfähigen Paket an den Start gehen können.

Effizienz ist für das BMW Team RBM eine wichtige Triebfeder in der alltäglichen Arbeit. Mampaey versucht stets, Zeit und Ressourcen punktgenau einzusetzen. Dabei profitiert das Team von der Infrastruktur der BMW Autohäuser, welche die Mampaey-Familie unter dem Namen JUMA führt.

JUMA steht für Julian Mampaey. Der Vater des heutigen RBM-Teamchefs hat seinem Sohn die Begeisterung für den Rennsport vererbt. Das JUMA-Team errang in den 1970er und 1980er Jahren für BMW drei Gesamtsiege beim 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps.

Neun Jahre nach dem letzten Rennen von JUMA trat Bart Mampaey 1995 in die Fußstapfen seines Vaters. Zunächst war RBM für die Autos des BMW Compact Cups in Belgien verantwortlich. Bald darauf feierte die Mampaey-Familie ein erfolgreiches Comeback in Spa.



Auf den Gruppe-N-Doppelsieg im 24-Stunden-Rennen 1997 folgte ein Jahr später der Gesamtsieg mit dem BMW 318i.

Für BMW Belgien schickte RBM 2002 erstmals einen BMW 320i ins Rennen um die Tourenwagen-Europameisterschaft. Ein Jahr später vertrat das Team die Farben von BMW UK, Priaulx wurde als Fahrer verpflichtet. Nach dem Lehrjahr 2003 gelang RBM in der ETCC 2004 die Sensation, als sich Priaulx in Dubai den Titel sicherte. Dass dieser Sieg keine Eintagsfliege war, konnten Mampaey und seine Crew anschließend mit dem Gewinn dreier WM-Titel eindrucksvoll beweisen.

DATEN UND FAKTEN.

BMW Team RBM.

1995 – 1997	BMW Compact Cup
1997	1. und 2. Platz Gruppe N 24h-Rennen Spa (BMW)
1998	1. Platz 24h-Rennen Spa (BMW)
1999	4. Platz 24h-Rennen Spa (Nissan)
2002	6. Platz FIA ETCC (BMW 320i)
2003	3. Platz FIA ETCC (BMW 320i)
2004	1. Platz FIA ETCC (BMW 320i)
2005	1. Platz FIA WTCC (BMW 320i)
2006	1. Platz FIA WTCC (BMW 320si WTCC)
2007	1. Platz FIA WTCC (BMW 320si WTCC)
2008	4. Platz FIA WTCC (BMW 320si WTCC)
2009	4. Platz FIA WTCC (BMW 320si WTCC)
2010	4. und 7. Platz FIA WTCC (BMW 320si WTCC)

Gründungsjahr: 1995
Teambesitzer: Bart Mampaey
Teamsitz: Mechelen (BE)



INTERVIEW.

Bart Mampaey.

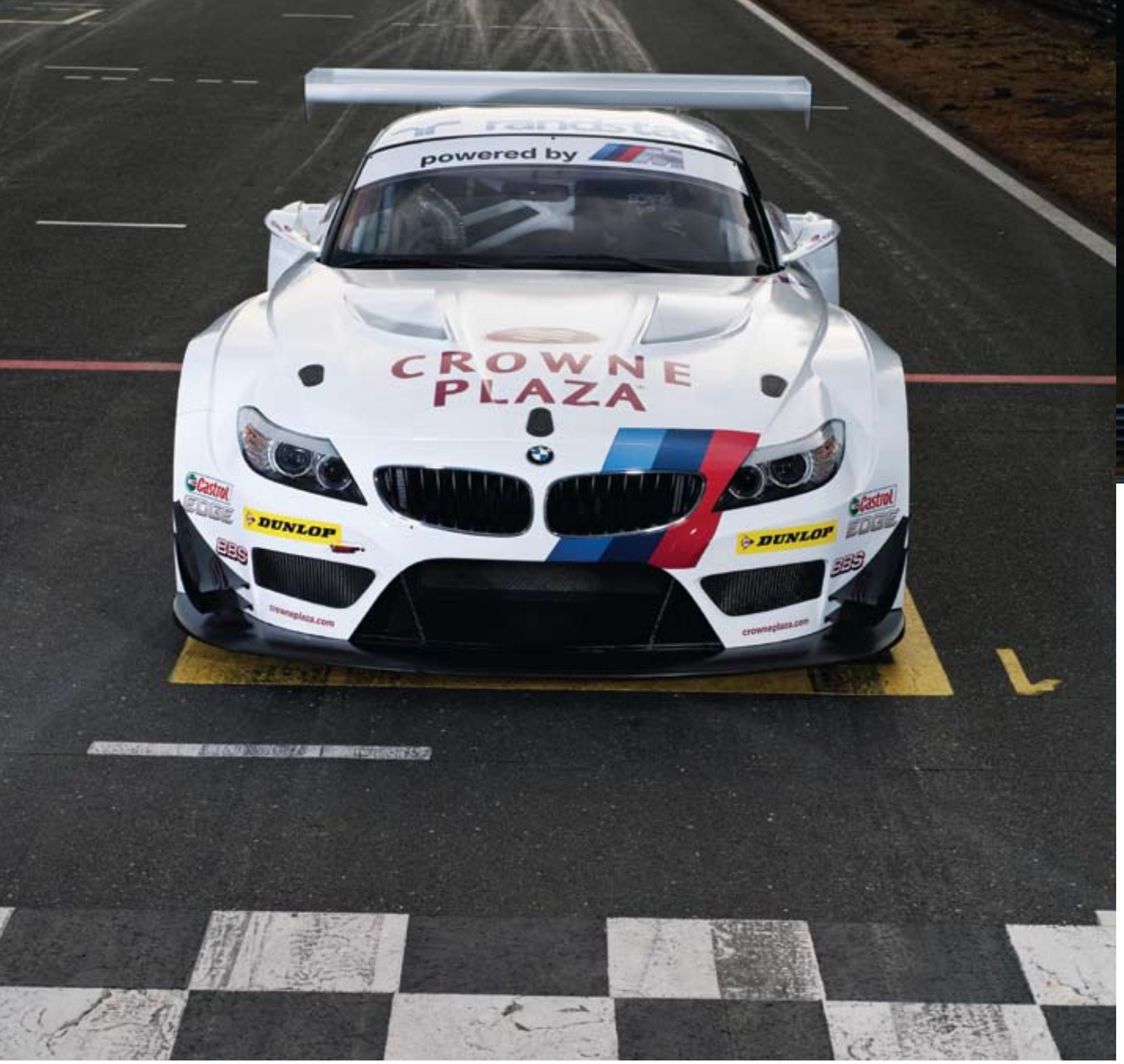
Herr Mampaey, das BMW Team RBM war intensiv in die Entwicklung des BMW 320 TC eingebunden. Welchen Eindruck hat das Auto bei Ihnen hinterlassen?
„Das Paket, das BMW Motorsport seinen Kundenteams anbietet, ist sehr gut. Aufgrund des neuen Reglements ist es schwierig, das Kräfteverhältnis zwischen den einzelnen Fahrzeugen in der Tourenwagen-WM einzuschätzen. Man muss dazu die ersten Rennwochenenden abwarten. Da der BMW 320 TC von privaten Teams eingesetzt wird, haben wir unser Augenmerk verstärkt auf Themen wie Servicefreundlichkeit und Zuverlässigkeit gelegt. Das Ergebnis kann sich sehen lassen."

Ihr Team hat die WM drei Mal gewonnen. Werden Sie die diesjährigen Rennen mit Wehmut verfolgen?
„Ich werde mir die Rennen mit Sicherheit am Fernseher ansehen, um zu sehen, wie gut sich das Auto schlägt. Von Wehmut würde ich nicht sprechen. Aber es ist klar, dass die Tourenwagen-Weltmeisterschaft für das BMW Team RBM immer eine besondere Bedeutung haben wird. Unsere Erfolge in der WTCC haben unsere Mannschaft in der Motorsport-Welt bekanntgemacht, und darauf sind wir auch weiterhin stolz."

Welches sind die größten Stärken des BMW 320 TC?
„Der 1,6-Liter Turbomotor bringt deutlich mehr Leistung und ein höheres Drehmoment als sein Vorgänger. Dies ist zweifelsohne der größte Unterschied zum BMW 320si WTCC. Das bedeutet für die Piloten in jedem Fall noch einmal einen größeren Fahrspaß. Aber auch das neue sequenzielle Sechsgang-Getriebe ist eine Neuerung. Die neuen Komponenten funktionieren alle perfekt, so dass der BMW 320 TC definitiv mit guten Chancen in seine erste Saison starten kann."

Was trauen Sie den BMW Privatteams in der Tourenwagen-WM zu?
„Natürlich drücke ich allen Teams, die 2011 mit dem BMW 320 TC antreten, die Daumen. Ich bin überzeugt, dass das Fahrzeug alles mitbringt, um ähnlich erfolgreich wie seine Vorgänger zu werden."

Wird sich durch das neue Reglement auch etwas für die Fans ändern?
„Es wird noch engere Duelle geben. Bei den früheren Saugmotoren hat es beim Fahren im Pulk ab und zu Leistungsverluste gegeben, weil nicht genügend Frischluft in den Motor gelangt ist. Das ist beim Turbomotor nicht mehr der Fall. Theoretisch sollten die Autos also noch dichter beieinander liegen und so für noch mehr Spannung sorgen."





DER BMW Z4 GT3.

Seinen bisher größten Erfolg verbuchte der BMW Z4 GT3, der im März 2010 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, im Januar 2011. Claudia Hürtgen (DE), Augusto Farfus, Tommy Milner und Edward Sandström (SE) triumphierten für das Team Schubert beim 24-Stunden-Rennen von Dubai. Es war der erste Gesamtsieg des BMW Z4 GT3 bei einem solchen Marathonrennen, nachdem der speziell entwickelte Rennwagen sein Potenzial bereits im Premierenjahr mit Siegen in der FIA GT3-Europameisterschaft unter Beweis gestellt hatte.

Mit der langgezogenen Motorhaube, dem weit zurückversetzten „Greenhouse“, langem Radstand und kurzen Überhängen bietet bereits die Serienversion des BMW Z4 ein unverwechselbares Erscheinungsbild. Der Zweisitzer lieferte den BMW Motorsport Ingenieuren eine gute Plattform, um daraus einen siegfähigen GT3-Rennwagen abzuleiten.

Ein Unterschied zwischen Serien- und Rennfahrzeug verbirgt sich im Inneren: Wird der BMW Z4 auf der Straße von einem Sechszylinder-Reihenmotor angetrieben, sorgt in der Motorsportversion ein 4,4-Liter Achtzylinder-Aggregat für den nötigen Vortrieb.

Auch an der Aerodynamik des BMW Z4 GT3 haben die Ingenieure von BMW Motorsport für die neue Saison weiter gefeilt. In punkto Elektronik können sich die privaten Teams ebenfalls auf innovative Lösungen aus dem Hause BMW freuen: Die Motorsteuerung übernimmt die moderne ECU408, für die Kontrolle sämtlicher Aktuatoren ist das Steuergerät Power400 verantwortlich. Die Kraftübertragung erfolgt über ein sequenzielles Sechsgang-Getriebe. Geschaltet wird neuerdings mittels einer Schaltwippe am Lenkrad.

Die Stahlblechkarosserie des BMW Z4 GT3 stammt aus dem BMW Werk Regensburg, in die eine Sicherheitszelle aus hochfestem Präzisionsstahlrohr eingeschweißt wird. Der Motorblock des V8-Motors entsteht in der BMW Leichtmetallgießerei in Landshut. Das BMW Werk Dingolfing steuert unter anderem das Hinterachsgetriebe bei. Front- und Heckschürze, Motorhaube, Dach, Kotflügel und viele weitere Bauteile sind aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK) gefertigt.



BMW Z4 GT3.
TECHNISCHE DATEN.

Länge: 4.321 mm
Breite: 2.010 mm
Höhe: 1.210 mm
Radstand: 2.510 mm

Gewicht: ca. 1200 kg
Tankinhalt: 105 Liter
Preis: 315.000 Euro
(zzgl. Mwst.)

Chassis/Karosserie:
Selbst tragende Stahlblechkarosserie mit eingeschweißter Sicherheitszelle aus hochfestem Präzisionsstahlrohr, Sicherheitstankwanne aus CFK Sandwich; pneumatische Vier-Stempel-Schnellhebeanlage

Aerodynamikpaket:
Frontschürze, Heckschürze, Motorhaube, Dach, Heckdeckel, Türen, Schweller, vordere Kotflügel und hintere Kotflügel aus CFK, Heckflügel aus Aluverbundmaterial

Kraftübertragung:
Sinterkupplung über hydraulischen Zentralausrücker betätigt; sequenzielles Sechsgang-Renngetriebe mit gerade verzahnten unsynchronisierten Gangrädern; zusätzliche Öl/Luft-Kühler; durch Schaltkraft gesteuertes Quick-Shift System mit Zündausblendung; mechanische Differenzialsperre und zusätzlicher Öl/Luft-Kühler

Vorderachse:
Zweigelenk-Druckstrebenachse mit gegenüber der Serienversion erhöhtem Nachlaufwinkel und vergrößerter Spurweite sowie vergrößertem Radsturz; fünffach verstellbare Stoßdämpfer; Rohrstabilisator

Hinterachse:
Längslenkerachse mit zwei Querlenkern und gegenüber der Serienversion vergrößerter Spurweite und vergrößertem Radsturz; fünffach verstellbare Stoßdämpfer; Rohrstabilisator

Bremsanlage vorn:
Sechskolben-Bremssättel aus Aluminium; innen belüftete Grauguss-Bremsscheiben mit 378 mm Durchmesser

Bremsanlage hinten:
Vierkolben-Bremssättel aus Aluminium; Grauguss-Bremsscheiben mit 332 mm Durchmesser



Lenkung:
Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer Servounterstützung

Räder:
Aluminiumfelgen, Vorderachse: 11x18 Zoll, Hinterachse: 11,5x18 Zoll

Cockpit:
Frei programmierbares LCD Display mit integrierten Schaltlampen

Lenkrad:
Quick-Release-Multifunktionslenkrad mit integrierter Displaysteuerung; integrierte Schaltwippen

Energiemanagement:
Elektrische Energieverteilung und Überwachung mit BMW Motorsport POWER400 Steuergerät, Vernetzung im Fahrzeug mittels zweier Bussysteme

Motorbauart: Achtzylinder-V-Saugmotor
Hubraum: 4.361 ccm
Bohrung x Hub: 92 x 82 mm
max. Drehzahl: 8.500 U/min

Zylinderblock:
Zylinderblock-Konstruktion aus Aluminium mit „bed plate“-Unterteil

Kurbelwelle:
Stahlkurbelwelle

Kolben:
Geschmiedete Kastenkolben

Pleuel:
Stahlpleuel

Zylinderkopf:
Aluminiumkonstruktion DOHC (Double Over Head Camshaft); vier Ventile pro Zylinder

Ventiltrieb:
Vier oben liegende Nockenwellen mit Kettenantrieb; Ventilbetätigung über Tassenstößel

Einlasssystem:
Acht Einzeldrosselklappen

Abgassystem:
Fächerkrümmer, Schalldämpfer

Kraftstoffsystem:
Einzelzylinder-Saugrohreinspritzung

Schmiersystem:
Trockensumpfschmierung

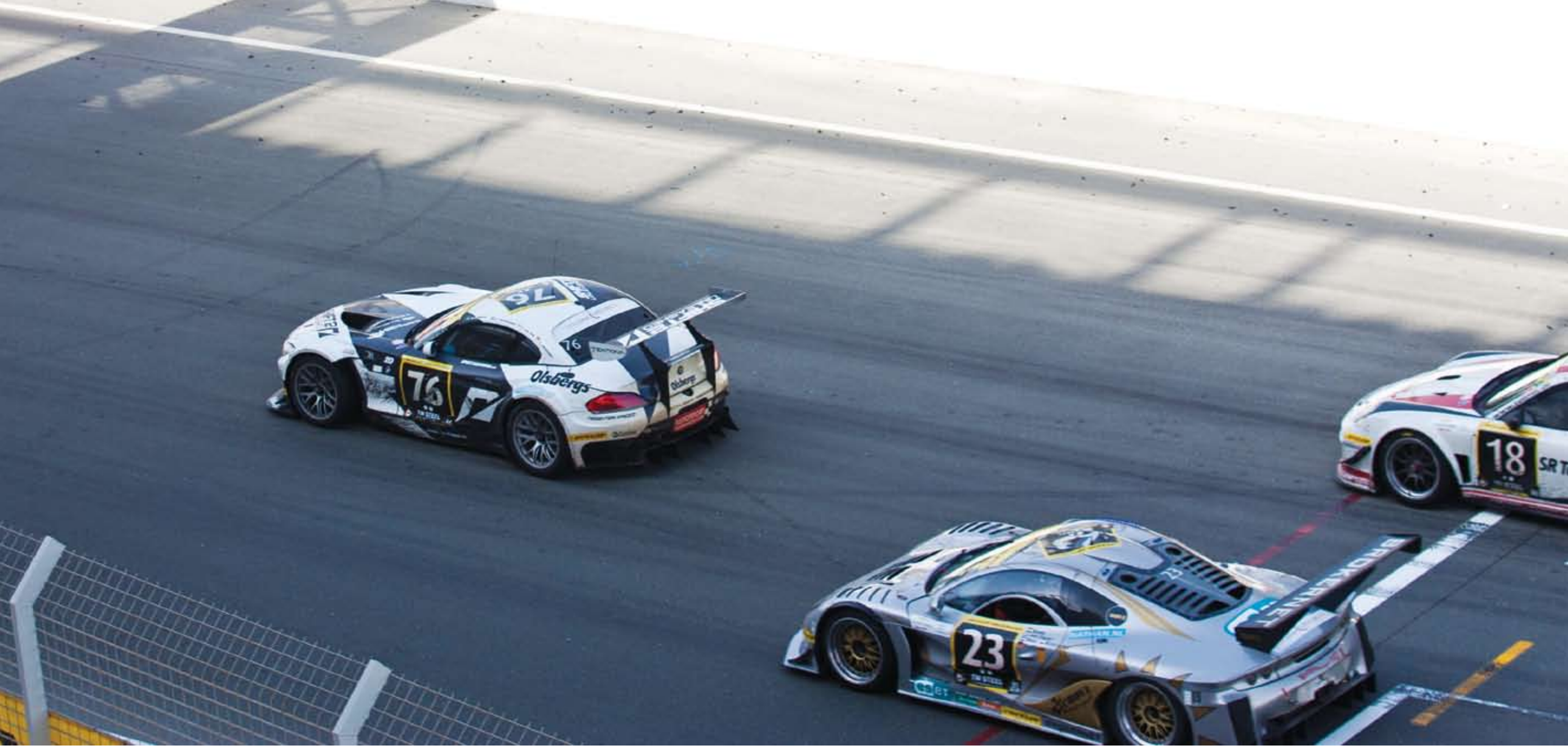
Kühlung:
Wasser/Luft-Kühler und Öl/Wasser-Wärmetauscher

Motorsteuerung:
BMW Motorsport ECU408 mit zwei leistungsstarken Mikroprozessoren; zylinderselektive Einspritzung; Pit-Speed-Limiter und Quick-Shift-Funktion; EML; integrierte Traktionskontrolle; VANOS Steuerung; Motordaten-Memory-System

Kabelbaum:
Gewichtsoptimiert

Zündspule:
Acht Hochleistungs-Stabzündspulen mit integrierten Zündtreibern

Zündkerzen:
Hochleistungs-Zündkerzen



TRIUMPH IN DUBAI.

Gleich im ersten bedeutenden Rennen der Motorsport-Saison 2011 konnte der BMW Z4 GT3 einen souveränen Sieg feiern. Das Need for Speed Team Schubert und die Fahrer Claudia Hürtgen, Augusto Farfus, Edward Sandström und Tommy Milner triumphierten im Januar beim 24-Stunden-Rennen von Dubai. Mit Schlussfahrerin Hürtgen am Steuer überquerte der siegreiche BMW Z4 GT3 nach 24 Stunden mit einem Vorsprung von drei Runden die Ziellinie. „Das gesamte Schubert Team hat alles gegeben – und dafür wurden wir heute mit dem Sieg belohnt“, meinte Farfus. „Dieses Rennen ist ein völlig anderes als die 24 Stunden vom Nürburgring. Aber ich kann sagen: Dubai ist etwas Besonderes. Die Atmosphäre ist klasse, die Fahrer unterstützen einander. Es hat mir immensen Spaß gemacht.“

„Unsere Taktik ist perfekt aufgegangen“, sagte Teammanager Stefan Wendl. „Zu Beginn des Rennens konnten wir uns mit der Startnummer 76 einen Vorsprung von zwei Runden erarbeiten, den wir dann verwalten mussten, ohne das Material übermäßig zu strapazieren und Risiken einzugehen. Durch einige glückliche Umstände konnten wir uns weiter absetzen. Für uns ist das unser erster großer Sieg bei einem 24-Stunden-Rennen und eine tolle Belohnung für jeden im Team.“

Bereits in seinem Premierenjahr hatte der BMW Z4 GT3 Siege in der FIA GT3 Europameisterschaft errungen. Auch auf der Langstrecke konnte der Rennwagen mehr als einmal überzeugen. In Dubai gelang der erste Gesamtsieg bei einem 24-Stunden-Rennen. Auch in dieser Saison wird der BMW Z4 GT3 unter anderem in der FIA GT3 Europameisterschaft und bei 24-Stunden-Klassikern zu sehen sein.





DER BMW M3 GT4.

Das Konzept hinter der GT4-Kategorie, für die der BMW M3 GT4 von BMW Motorsport entwickelt wurde, ist einfach: Die Rennwagen sollen mit dem Serienfahrzeug so viel wie möglich gemein haben, nur geringfügige Modifikationen sind erlaubt. Vor diesem Hintergrund erwies sich die Serienversion des BMW M3 für die Ingenieure in München einmal mehr als Glücksfall. Das Fahrzeug, das von Grund auf Sportlichkeit verkörpert, wurde um die für den Streckeneinsatz notwendigen Sicherheitsfeatures ergänzt. Zudem erfolgten marginale Veränderungen in den Bereichen Motor, Getriebe, Fahrwerk und Bremsen. Fertig war der konkurrenzfähige GT4-Rennwagen.

Zusätzliche Windkanalberechnungen oder CFD-Simulationen waren bei der Entwicklung nicht vonnöten. Was zählte, war einzig und allein die herausragende Basis, die der BMW M3 mit seinem serienmäßigen Achtzylinder-Motor schon von Haus aus mitbrachte.

Im BMW Werk Regensburg werden die für den Motorsport-Einsatz bestimmten Stahlblech-Rohkarossen mit einer Sicherheitszelle aus hochfestem Präzisionsstahlrohr versehen. Dank zahlreicher Maßnahmen zur Gewichtsreduktion – wie etwa die Verwendung des Spezialkunststoffs Makrolon für die Seiten- und Heckverglasung – bringt der BMW M3 GT4 dennoch lediglich 1.430 Kilogramm auf die Waage. Dass der BMW M3 bereits serienmäßig über ein Dach aus CFK verfügt, kam den Ingenieuren bei der Absenkung des Fahrzeugschwerpunkts entgegen. Darüber hinaus erhielt der Rennwagen einen 100 Liter Kraftstoff fassenden FT3-Sicherheitstank sowie ein Quick-Release-Multifunktionslenkrad.

Alles, was ein Rennwagen braucht.
Der 420 PS starke Motor blieb weitestgehend unangetastet. Für die Kraftübertragung sorgt das mechanische Sechsgang-Getriebe, wie es auch im Serienmodell eingesetzt wird. Einzige Veränderungen sind der Einsatz eines verstellbaren Sperrdifferenzials sowie einer Zusatzkühlung für das Hinterachsgetriebe. Verstellbare Renn-Stoßdämpfer ermöglichen die optimale Anpassung des BMW M3 GT4 an die Streckenbeschaffenheit.

Die Bremsen erfuhren einige Veränderungen, um dem Einsatz auf der Strecke gewachsen zu sein und den Piloten maximale Sicherheit zu bieten: An der Vorderachse kommen Sechskolben-Bremssättel mit 378 Millimeter großen Bremsscheiben zum Einsatz. An der Hinterachse arbeiten Vierkolben-Bremssättel mit Bremsscheiben von 355 Millimeter Durchmesser. Darüber hinaus unterstützen ein Renn-ABS und DSC mit spezifischem Programmstand den Fahrer in kritischen Situationen.



BMW M3 GT4.
TECHNISCHE DATEN.

Länge: 4.615 mm
Breite: 1.804 mm
Höhe: ca. 1.360 mm
Radstand: 2.761 mm

Gewicht: 1.430 kg
Tankinhalt: ca. 100 Liter
Preis: 123.500 Euro
(zzgl. Mwst.)

Chassis/Karosserie:
Selbst tragende Stahlblechkarosserie mit eingeschweißter Sicherheitszelle aus hochfestem Präzisionsstahlrohr, Türen aus CFK, Sicherheitstankwanne aus CFK Sandwich; pneumatische Vier-Stempel-Schnellhebeanlage

Kraftübertragung:
Sinterkupplung über hydraulischen Zentralausrücker betätigt; Sechsgang-H-Getriebe; zusätzliche Öl/Luft-Kühler; mechanische Differenzialsperre und zusätzlicher Öl/Luft-Kühler

Vorderachse:
Zwei-Gelenk-Zugstrebenachse mit vergrößerter Spurweite und vergrößertem Radsturz, zweifach verstellbare Stoßdämpfer

Hinterachse:
Fünf-Lenker-Achse mit gegenüber der Serienversion vergrößerter Spurweite und vergrößertem Radsturz; 2-fach verstellbare Stoßdämpfer

Bremsanlage vorn:
Sechskolben-Bremssättel aus Aluminium; innen belüftete Grauguss-Bremsscheiben mit 378 mm Durchmesser

Bremsanlage hinten:
Vierkolben-Bremssättel aus Aluminium; Grauguss-Bremsscheiben mit 355 mm Durchmesser

Lenkung:
Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer Servounterstützung

Räder:
Aluminiumfelgen, Vorderachse: 9,5x18 Zoll, Hinterachse: 10x18 Zoll

Cockpit:
Frei programmierbares LCD Display mit integrierten Schaltlampen

Zylinderblock:
Zylinderblock-Konstruktion aus Aluminium mit „bed plate“-Unterteil



Kurbelwelle:
Stahlkurbelwelle

Kolben:
Geschmiedete Kastenkolben

Pleuel:
Stahlpleuel

Zylinderkopf:
Aluminiumkonstruktion DOHC (Double Over Head Camshaft); vier Ventile pro Zylinder

Ventiltrieb:
Vier oben liegende Nockenwellen mit Kettenantrieb; Ventilbetätigung über Tassenstößel

Einlasssystem:
Acht Einzeldrosselklappen

Abgassystem:
Fächerkrümmer, Schalldämpfer

Kraftstoffsystem:
Einzelzylinder-Saugrohreinspritzung

Motorbauart:	Achtzylinder-V-Saugmotor
Hubraum:	3.999 ccm
Bohrung x Hub:	92 x 75,2 mm
Verdichtung:	12,0 :1
max. Leistung:	ca. 420 PS
max. Drehzahl:	8.500 U/min

Schmiersystem:
Nasssumpfschmiersystem

Kühlung:
Wasser/Luft-Kühler und Öl/Wasser-Wärmetauscher

Motorsteuerung:
Serie

Kabelbaum:
Gewichtsoptimiert

Zündspule:
Acht Hochleistungs-Stabzündspulen mit integrierten Zündtreibern

Zündkerzen:
Hochleistungs-Zündkerzen



BMW SPORTPOKAL.

MEHR ALS EIN SPORTLICHER WETTKAMPF.

Der BMW Sportpokal feiert 2011 ein Jubiläum und wird bereits zum 50. Mal von BMW ausgeschrieben, um Privatfahrer aus aller Welt zu unterstützen. Seit seiner Premiere 1962 hat sich dieser Wettbewerb zu einer festen Größe im Motorsport entwickelt und lockt Jahr für Jahr mehr Teilnehmer an.

Allein in der vergangenen Saison sammelten insgesamt 214 Fahrerinnen und Fahrer aus 25 Nationen und 32 internationalen Rennserien Punkte für die BMW Privatfahrerwertung – so viele wie noch nie zuvor. Die Förderung von privaten Fahrern und Teams, die mit BMW Fahrzeugen Erfolge erringen, hat für das Unternehmen seit jeher Priorität. Mit ihren Leistungen weltweit demonstrieren die Privatfahrer die Konkurrenzfähigkeit der Rennwagen aus München eindrucksvoll. Nahezu an jedem Motorsport-Wochenende stemmen BMW Piloten Siegerpokale in die Höhe und sind damit die perfekten Botschafter für die Marke.

Viele ihrer Triumphe feiern die BMW Sportpokal Teilnehmer mit Fahrzeugen aus der aktuellen Kundensport-Produktpalette. Rund um den Globus können die BMW Privatiers antreten, um Punkte für den BMW Sportpokal zu sammeln.

Aktuell werden in über 30 Meisterschaften Zähler eingefahren. Darunter sind neben der Tourenwagen-WM auch zahlreiche nationale Championate sowie die 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring, in Spa-Francorchamps und in Dubai.

DIE BMW SPORTPOKAL GEWINNER SEIT 2000.

Jahr	Fahrer	Fahrzeug
2000	Peter Cunningham (US)	BMW M3
2001	Boris Said (US)	BMW M3 GTR
2002	Duncan Huisman (NL)	BMW 320i
2003	Andy Priaulx (GB)	BMW 320i
2004	Richard Göransson (SE)	BMW 320i
2005	Franz Engstler (DE)	BMW 320i
2006	Claudia Hürtgen (DE)	BMW 320i, BMW 120d
2007	Colin Turkington (GB)	BMW 320i
2008	Franz Engstler (DE)	BMW 320si, BMW 320i, BMW Z4 M Coupé
2009	Colin Turkington (GB)	BMW 320si
2010	Richard Göransson (SE)	BMW 320si

Auch in diesem Jahr beläuft sich das Preisgeld beim BMW Sportpokal auf knapp 250.000 Euro. Die erfolgreichsten Privatiers werden am Jahresende im feierlichen Rahmen geehrt.

Die Teilnahme am BMW Sportpokal ist jedoch nicht nur wegen der Aussicht auf ein stattliches Preisgeld attraktiv. Zahlreiche Kooperationspartner bieten ihre Produkte für die Teilnehmer zu besonders günstigen Konditionen an.





» Zurück zum Überblick



DIE ERFOLGS-GESCHICHTE.

BMW IM PRODUKTIONSWAGENSPORT.





DAS ERFOLGS-MODELL.

Der BMW M3 ist eine Legende – ganz gleich ob als sportliches Serienmodell oder reinrassiger Rennwagen. Seit über 25 Jahren begeistert er BMW Kunden aus aller Welt und feiert auf der Strecke Sieg um Sieg. In diesem Zeitraum entstanden vier Generationen des BMW M3. Jede davon ist auf ihre Art einzigartig. So überrascht es kaum, dass die Fangemeinde dieses Vorreiters einer neuen Gattung von besonders sportlichen und dennoch alltagstauglichen Serienfahrzeugen immer größer wird.

Die Erfolgsgeschichte begann 1985 mit der Idee eines Sportwagens auf Basis des BMW 3er. Schon die Straßenversion des BMW M3 war als Homologationsfahrzeug für den späteren Einsatz auf der Rennstrecke ausgelegt. Angetrieben von einem 2,5-Liter-Vierzylinder, der 355 PS leistete, fuhr die Rennversion einen Sieg nach dem anderen ein.

So wurde das Premierenjahr im Tourenwagensport 1987 für den BMW M3 zu einem Triumphzug. Die BMW Werkswagen gewannen die drei wichtigsten Titel. Roberto Ravaglia wurde der erste Tourenwagen-Weltmeister, Winfried Vogt (DE) errang den EM-Titel, und Eric van de Poele (BE) belegte in der DTM den Spitzenplatz. Ein Jahr später war es Ravaglia, der sich die EM-Krone aufsetzte. 1989 gewann Ravaglia auch die DTM und ließ 1990 den Titel in seinem Heimatland Italien folgen. Bis 1992 sicherten sich BMW Fahrer mit dem BMW M3 insgesamt acht Europameisterschaften und 60 nationale Titel.

Der 1992 vorgestellte zweite BMW M3, der auf dem Coupé der Baureihe E36 basierte und in der Serienversion einen Sechszylinder-Motor mit einer Leistung von 286 PS unter der Motorhaube hatte, erzielte für die damalige Zeit ungewöhnliche Leistungsdaten. Wegen der verstärkten Nachfrage nach einem viertürigen Modell wurde die zweite Generation des BMW M3 neben der Coupé- und Cabrio-Variante auch als Limousine gebaut.

Titel und Triumphe.
Das kraftvolle Herz der dritten Generation des BMW M3 war ab 2000 der 343 PS starke Sechszylinder-Motor. Auf Basis dieses Autos entstand auch der BMW M3 CSL. Dank eines leistungsgesteigerten Triebwerks mit 360 PS und einer radikalen Leichtbauweise brachte es dieses Modell auf ein Leistungsgewicht von 3,85 kg/PS – ein Wert, mit dem der BMW M3 in punkto Dynamik Maßstäbe setzte.

Mit der Rennversion BMW M3 GTR startete BMW 2001 in der American Le Mans Series und errang auf Anhieb alle wichtigen Titel in der GT-Klasse. 2004 sorgte der von einem V8-Motor angetriebene Sportwagen auch in Europa für Furore, allen voran beim 24-Stunden-Klassiker auf dem Nürburgring. Das Trio Dirk Müller, Jörg Müller und Hans-Joachim Stuck überquerte nach 143 Runden auf dem ersten Platz die Ziellinie. Dahinter folgte die zweite BMW Crew – Pedro Lamy, Boris Said und Duncan Huisman – auf Rang zwei.

Zwölf Monate später gelang ein weiterer Doppelsieg. Diesmal sahen Lamy/Said/Huisman mit ihrem neuen Teamkollegen Andy Priaulx als Sieger die Zielflagge. Müller/Müller/Stuck belegten Rang zwei.

Im Rahmen der „Chicago Auto Show“ 2008 stellte BMW die Rennversion des vierten BMW M3 vor. Angetrieben von einem Achtzylinder-Motor tritt das Fahrzeug seit 2009 in der ALMS an. 2010 bescherte der BMW M3 GT2 dem BMW Team RLL die GT-Titel in der Team- und Herstellerwertung.

Beim ersten Einsatz in einem 24--Stunden-Rennen in Europa feierte das Auto gleich seinen ersten Triumph: Jörg Müller, Augusto Farfus, Uwe Alzen und Pedro Lamy feierten auf der Nürburgring-Nordschleife den insgesamt 19. Gesamtsieg von BMW.



IM TOURENWAGENSPORT ZU HAUSE.

BMW sammelt seit frühesten Tagen seiner Unternehmensgeschichte Rennsport-Erfolge rund um die Welt, ganz gleich ob mit Motorrädern, Sportwagen, bei Rallyes, in der Formel 2 oder in der Formel 1. Der Tourenwagensport hat für die Marke jedoch eine ganz besondere Bedeutung. In den 1960er Jahren werden Tourenwagenengagements zur zentralen Säule. Mit dem BMW 700 wird Hans Stuck senior (DE) 1960 Deutscher Meister. Hubert Hahne (DE) gewinnt 1964 im BMW 1800Ti die Deutsche Rundstreckenmeisterschaft. Nach Einführung des BMW 2000Ti wird Josef Schnitzer (DE) zwei Jahre später Deutscher Tourenwagenmeister.

Im BMW 2002, mit dem Dieter Quester (AT) 1968 und 1969 Tourenwagen-Europameister wird, kommt erstmals ein Turbolader zum Einsatz. In den Jahren 1973 bis 1979 werden weitere sechs Tourenwagen-Europameisterschaften mit dem BMW 3.0 CSL gewonnen. Formel-1-Größen wie Chris Amon (NZ), Ronnie Peterson (SE) und Niki Lauda (AT) steuern BMW Tourenwagen. Mit dem BMW 320 des Schnitzer-Teams wird Harald Ertl (DE) 1978 Deutscher Rennsportmeister.

Mitte der 1980er Jahre ist das imposante BMW 635 CSi Coupé in der Tourenwagen-EM das Auto, das es zu schlagen gilt. Nach Einzelsiegen 1985 holt der Italiener Roberto Ravaglia 1986 den EM-Titel. 1987 geht der BMW M3 an den Start – und wird mit unzähligen Triumphen zur Legende. Für eine neue, seriennähere Tourenwagenklasse – damals Klasse 2 oder Zweiliter-Klasse genannt, später Supertourenwagen oder kurz STW – baut BMW erneut einen Tourenwagen der Superlative: den BMW 320i. Zwischen 1993 und 1998 gewinnt BMW mit diesem Auto international 29 Meistertitel, darunter drei in Deutschland.

Seriensieger in EM und WM.

2001 lebt das EM-Prädikat der FIA nach 13 Jahren Unterbrechung wieder auf. Peter Kox (NL) holt 2001 den Titel für BMW – in einem von Ravaglia Motorsport eingesetzten BMW 320i. Ab 2002 gehört die European Touring Car Championship (ETCC) zum BMW Motorsport Programm. Nach 2003 siegt BMW auch 2004 vorzeitig in der Herstellerwertung. Diesmal geht auch die Fahrerkrone an einen BMW Piloten: Es ist Andy Priaulx, der hauchdünn vor seinem Markenkollegen Dirk Müller gewinnt. Damit stehen für BMW 24 EM-Titel im Tourenwagensport zu Buche.



Zum ersten Mal nach 1987 wird 2005 wieder eine Tourenwagen-WM ausgetragen. Priaulx sichert dem BMW Team UK beim packenden Saisonfinale in Macau den Weltmeistertitel. Aber nicht nur das: Wie bereits in den vergangenen zwei EM-Jahren erringt BMW auch auf WM-Niveau den Gesamtsieg bei den Herstellern.

Die Nachfolge des BMW 320i tritt 2006 der BMW 320si WTCC an. Er erweist sich auf Anhieb als Siegertyp und ermöglicht BMW und Priaulx die Titelverteidigung. 2007 fällt die WM-Entscheidung erneut in Macau – und wieder hat BMW Grund zum Jubeln. Priaulx gewinnt zum dritten Mal hintereinander den Fahrertitel in der höchsten Tourenwagenklasse. BMW feiert zudem die erneute Titelverteidigung in der Herstellermeisterschaft. Zwischen 2008 und 2010 feiern die BMW Teams weitere 23 Siege.

SEITE AN SEITE ZUM ERFOLG.

DIE BMW MOTORSPORT PARTNER.

PREMIER TECHNICAL PARTNER.

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. Am Besten bekannt für seine Schmierstoffe im automobilen Sektor, produziert Castrol auch Schmierstoffe für Nutzfahrzeuge, Baumaschinen, die Industrie und die Schifffahrt. Sein Pioniergeist und seine Begeisterung für den Wettbewerb sind bereits in den frühesten Tagen des Unternehmens zu finden. Gründer Charles Wakefield glaubte inständig daran, die Marke Castrol in Verbindung mit Rekordversuchen zu Lande, zu Wasser und in der Luft aufbauen zu können. Bereits 1910 erstellte Wakefield eine Reihe von Publikationen, in denen er den Beitrag von Castrol zu diesen Höchstleistungen festhielt. Dieses Erbe hat noch immer Bestand. Castrol folgt weiterhin der Philosophie, den Motorsport zur Verbesserung seiner Produkte zu nutzen, technologische Grenzen auszuloten und Schmierstoffe in unterschiedlichen Anwendungsgebieten zu extremen Leistungen zu bringen. Die Forschungs- und Entwicklungsarbeit findet in Laboren rund um die Welt statt, dabei wird eng mit führenden Herstellern, Wissenschafts- und Technikzentren sowie Universitäten zusammengearbeitet. Dieser Hintergrund hat Castrol einen einmaligen Ruf für Innovation und Qualität eingebracht. Heute ist Castrol Teil der BP Group, die mit über 90 000 Angestellten zu den drei größten integrierten Energieunternehmen der Welt zählt. Die Verbindung der Castrol und BP Schmierstoff-Unternehmen schafft neue und aufregende Möglichkeiten für die Zukunft und platziert das Unternehmen unter den drei weltgrößten Schmierstoff-Herstellern. 2008 setzt Castrol seine strategische Partnerschaft mit der BMW Group und BMW Motorsport fort. Diese Partnerschaft ist für Castrols niemals endende Entwicklung von hochwertigen Produkten unerlässlich – und sie kommt professionellen Rennfahrern gleichermaßen zu Gute wie den Inhabern von Serienfahrzeugen. **www.castrol.com**

OFFICIAL PARTNERS.

Crowne Plaza Hotels & Resorts ist eine dynamische Hotelmarke, die aktuell in über 60 Ländern weltweit vertreten ist. Derart international aufgestellt, bietet Crowne Plaza Premium-Unterkünfte für anspruchsvolle Gäste aus Business und Freizeit, die schlichte Eleganz ebenso schätzen wie moderne, praktische Angebote und ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Bei Crowne Plaza kommen die Gäste in den Genuss eines 24-stündigen Business-Services, WLAN-Highspeed-Internetzugang in der Lobby sowie Fitness- und Freizeitmöglichkeiten. **www.crowneplaza.com**

Randstad ist der führende Personaldienstleister in Deutschland und bietet Unternehmen unterschiedlicher Branchen umfassende Personalservice-Konzepte. Neben der klassischen Zeitarbeit gehören zum Portfolio von Randstad unter anderem die Geschäftsbereiche Professional Services, Personalvermittlung, HR Lösungen und Inhouse Services. Spezialisierung und Weiterentwicklung des Leistungsangebots sind die Eckpfeiler der Randstad Marktstrategie. ‘Spezialisierung‘ steht für konzentriertes Know-how in ausgewählten und zukunftsträchtigen Branchen unter den Stichworten Aviation & Airport Services, Callflex, Finance, Logistics, Medical, Quality & Services, Energie & Schiffbau, um damit jederzeit die von Kundenunternehmen gewünschten Qualifikationen anbieten zu können. Mit der Weiterentwicklung des Leistungsangebots setzt sich Randstad deutlich vom Wettbewerb ab. Als Impulsgeber für den Arbeitsmarkt hat Randstad bereits im Jahr 2000 einen flächendeckenden Tarifvertrag mit ver.di abgeschlossen, der als Grundlage für die geltenden tariflichen Regelungen in der gesamten Branche diente. Von dem renommierten „Great Place to Work“-Institut wurde Randstad zu einem von „Deutschlands besten Arbeitgebern 2008“ ernannt. Randstad ist seit 40 Jahren in Deutschland aktiv und gehört zur niederländischen Randstad Holding nv. **www.randstad.de**

OFFICIAL PARTNERS.

Als einer der weltweit führenden Anbieter ist Sympatex® Technologies seit Jahrzehnten Inbegriff für Hightech-Funktionssysteme in Bekleidung, Schuhen und Accessoires. Sympatex-Membransysteme sind höchst atmungsaktiv, wind- und wasserdicht sowie klimaregulierend. Dabei folgen sie einem ganzheitlichen Komfortkonzept in den unterschiedlichen Anwendungsfeldern. Umweltfreundlichkeit gehört zum Selbstverständnis: Alle Sympatex-Membranen sind zu 100 Prozent recyclingfähig, bluesign®-zertifiziert und mit dem „Öko-Tex-Standard-100“ Zertifikat ausgezeichnet. Sympatex Technologies ist weltweit mit ca. 20 Verkaufsbüros sowie Niederlassungen vertreten und eine GmbH innerhalb der Ploucquet Unternehmensgruppe. **www.sympatex.de**

TECHNICAL PARTNERS.

Wo es um die beste Performance auf der Straße oder der Rennstrecke geht, ist Dunlop meist nicht weit: Dunlop sorgt für perfekten Grip beim BMW M3 GT, der bei den härtesten Langstreckenrennen der Welt antritt. Nachwuchs- und Breitensportler können ebenso auf optimal für ihre Bedürfnisse angepasste Reifen zählen, wie sportliche Autofahrer im alltäglichen Straßenverkehr. Das Erfolgsrezept: Bei Dunlop sind die Motorsportaktivitäten eng verzahnt mit der Entwicklung von Straßenreifen. "Touch Technology" beinhaltet bei Dunlop hochmoderne Technologien mit dem Ziel, jedem Fahrer die optimale Rückmeldung seines Reifens zu sichern. Als Vollsortimenter bietet Dunlop mit seiner umfangreichen Produktpalette nahezu alle Reifentypen an. Das Sortiment umfasst Sommer-, Winter- und Ganzjahresreifen für Pkw aller Fahrzeugklassen sowie ein leistungsstarkes Programm an Nutzfahrzeugreifen, die höchste Wirtschaftlichkeit bieten. Dunlop liefert auch Fahrern von Gelände- oder SUV-Fahrzeugen den geeigneten Reifen für jeden Einsatz und gehört zu Spitzenanbietern von Breitreifen im Tuning-Bereich. Hinzu kommt eine breite Palette an Motorrad-Reifen. **www.dunlop.de**

Der Technologietransfer aus dem internationalen Spitzen-Motorsport in die Entwicklung von innovativen Fahrwerkskomponenten ist einer der wichtigsten Bausteine In der modernen Fahrwerksentwicklung und eines der Erfolgsgeheimnisse von H&R Spezialfedern in Lennestadt. Wegen der extremen dynamischen Belastung der Federelemente auf der Rennstrecke werden immense Ansprüche an das verwendete Material gestellt. Die Erprobung neuer Werkstoffe und Fertigungstechnologien ist sozusagen im Zeitraffertempo möglich. Die so gewonnenen Erfahrungen fließen direkt in Entwicklung und Produktion von H&R Fahrwerkskomponenten ein. Selbstverständlich wendet H&R in allen Bereichen strikt die DIN EN ISO 9001:2008 Qualitätssicherungsnormen an.H&R beschäftigt heute über 100 motivierte und bestens ausgebildete Mitarbeiter, die für Kunden aus aller Welt Federn, Stoßdämpfer, Distanzscheiben, Stabilisatoren und andere Fahrwerkskomponenten konzipieren, entwickeln und produzieren. H&R steht für innovative Produkte in höchster Qualität! **www.h-r.com**

Die BBS International mit Stammsitz in Schiltach hat sich auf die Herstellung von hochwertigen Leichtmetallrädern spezialisiert und ist in diesem Segment weltweit Technologieführer. BBS beliefert die OEM’s, den After Market sowie führende Rennsportteams weltweit. BMW Motorsport wird bereits seit vielen Jahren unterstützt. **www.bbs.com**

NGK Spark Plug Co., LTD hat seinen Hauptsitz in Nagoya, Japan. 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 Lambdasonden für die Automobilbranche. Hohe Qualität und Wirtschaftlichkeit, lange Lebensdauer und besondere Umweltfreundlichkeit zeichnen die leistungsstarken NGK Produkte aus. NGK unterstützt BMW Motorsport seit 2006. **www.ngkntk.de**

» Zurück zum Überblick



SERVICE.

BMW Group
Konzernkommunikation und Politik
Sportkommunikation
Ingo Lehbrink
D-80788 München
Telefon: +49 (0) 89–382 760 03
Telefax : +49 (0) 89–382 275 63
E-Mail: ingo.lehbrink@bmw.de

Presseinformationen in Deutsch und Englisch können Sie in verschiedenen E-Mail-Formaten (Text, PDF, HTML) oder per Fax erhalten.

Verteiler-Änderungswünsche senden Sie bitte an Florian Haasper: f.haasper@sport-media-service.de, Fax +49 (0) 89 -51 55 58 11.

Vorschau-Berichte werden in der Regel am Montag vor den Rennwochenenden verschickt.

Qualifying- und Rennberichte werden an den Rennwochenenden zeitnah nach Abschluss der Session bzw. des Zieleinlaufs versandt.

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

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

Ergebnisse und aktuelle News stehen auf der offiziellen BMW Motorsport Website unter www.bmw-motorsport.com für Sie bereit.

BMW recommends Castrol EDGE