BMW Motorrad
Motorsport

Superbike-
Weltmeisterschaft

Freude am Fahren




# FIM SUPERBIKE-WELTMEISTERSCHAFT 2012.

## BMW Motorrad Motorsport Media Guide.



# VORWORT HENDRIK VON KUENHEIM, LEITER BMW MOTORRAD.

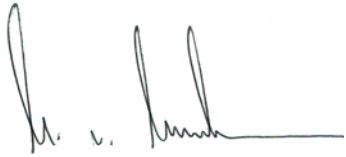
Sehr geehrte Medienvertreter und Motorrad-Freunde,

wir starten mit viel neuem Schwung in die Saison 2012. Die neue Generation der BMW S 1000 RR wurde von den BMW Motorrad Kunden und der Fachpresse mit ebenso viel Begeisterung aufgenommen wie ihr Vorgängermodell. Die 2012er-Rennversion des Motorrads wurde in vielen Bereichen weiterentwickelt und optimiert. Das Team ist hoch motiviert und hat den Winter über ehrgeizig an der Vorbereitung auf die neue Saison gearbeitet. In Marco Melandri und Leon Haslam haben wir zwei junge, hungrige Fahrer an Bord, die sich durch ihre Erfolge im absoluten Spitzenfeld der Superbike-WM etabliert haben. Das Gesamtpaket stimmt also, und so gehen wir voller Optimismus in die neue Saison.

Unser Ziel für dieses Jahr ist es, die Lücke zur Spitze zu schließen und um die Weltmeisterschaft mitzukämpfen. Die RR ist nicht nur am Markt, sondern auch im Rennsport schnell zu einem echten Siegertyp geworden. Die zahlreichen Erfolge und Titel in internationalen und nationalen Meisterschaften stellen dies eindrucksvoll unter Beweis. Nun möchten wir das Potenzial der BMW S 1000 RR auch in der Superbike-Weltmeisterschaft voll ausschöpfen. Eine starke Marke wie BMW Motorrad will und muss im Kampf um den Titel ein kräftiges Wort mitreden.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Saison 2012 mit BMW Motorrad Motorsport und hoffe, dass Ihnen unser Media Guide die Arbeit an der Rennstrecke erleichtern wird.

Herzlichst



Hendrik von Kuenheim,
Leiter BMW Motorrad


NOLAN
SPIDI
3asy Ride.com
33
BMW Motorrad
Motorsport
PIRELLI

# INHALTSVERZEICHNIS.

1. Einleitung: Ganz nach vorn. 6

2. Team: Aus Bayern in die Welt. 12

3. Management: Erfahren und kompetent. 18

4. Fahrer: Ein starkes Duo. 34

5. BMW Motorrad Italia: Italienisches Nationalteam. 50

6. BMW S 1000 RR: Für den Rennsport geboren. 56

7. Reglement: Die Königsklasse für seriennahe Bikes. 66

8. Strecken: Spannende Action weltweit. 74

9. Rückblick: Der Weg nach oben. 104

10. Weitere Motorsport-Engagements. 110

11. Historie: Erfolgreich seit fast 90 Jahren. 116

12. Starke Partner. 124

13. Service. 130

Redaktionsschluss: 20. Januar 2012.


91
33
3asy Ride
RR


3asy Ride.com
3asy Ride.com
3asy Ride.com
RR
BECKER CARBON
PIRELLI
AKRAPOVIC
castrol
altrad
altran

# GANZ NACH VORN.

Endlich heißt es wieder: Start frei für die Superbike-Weltmeisterschaft. Das Team BMW Motorrad Motorsport bestreitet sein viertes Jahr in der Königsklasse für serienahe Motorräder. Und in der Saison 2012 gibt es einiges Neues in der bayerischen Mannschaft, darunter eine neue Generation des Einsatzbikes BMW S 1000 RR, in Marco Melandri (ITA) einen neuen BMW Motorrad Werksfahrer und in Andrea Dosoli (ITA) einen neuen Rennleiter.

Das Team aus München und Stephanskirchen möchte in der Saison 2012 den Weg nach vorn fortsetzen. Nach der Debütsaison 2009 feierte BMW Motorrad Motorsport im Jahr 2010 die erste Pole-position und die ersten Podiumsplatzierungen. 2011 war die Mannschaft regelmäßig im Kampf um die vordersten Ränge vertreten. 2012 möchte das Team den nächsten großen Schritt in Richtung Spitze machen.

„Stillstand ist Rückschritt – das gilt in allen Bereichen des Lebens, und im Rennsport ganz besonders“, sagt Hendrik von Kuenheim, Leiter BMW Motorrad. „Deshalb gab es auch bei uns keinen Stillstand. Wir haben alle Bereiche unseres Superbike-Projekts weiter optimiert. Wir konnten uns seit unserem Debüt kontinuierlich steigern. Doch wir wollen mehr. Unser Ziel ist es, die Lücke zur Spitze zu schließen und um die Weltmeisterschaft mitzukämpfen. Dafür sind wir in der Saison 2012 gut gerüstet.“

Die erste Serienversion der BMW S 1000 RR kam 2009 auf den Markt und ist weltweit einer der meistverkauften Supersportler. Für 2012 präsentierte BMW Motorrad eine neue Generation des Superbikes. Im Zuge der Modellüberarbeitung des Serienmotorrads entwickelte die Motorsport-Abteilung eine neue Rennversion der RR, die den Modifikationen am Serienbike angepasst und zudem in vielen rennsportspezifischen Bereichen optimiert wurde.

„Bei den Testfahrten hat unsere neue RR einen durchweg positiven und viel versprechenden Eindruck hinterlassen. Die Fahrwerksgeometrie unseres Rennmotorrads wurde dem neuen Rahmen und der neuen Geometrie des 2012er-Serienbikes angepasst“, erläutert BMW Motorrad Motorsport Direktor Bernhard Gobmeier. „Zudem konnten wir mit Modifikationen am Fahrwerk das Handling verbessern. Wir haben die Elektronik vereinfacht und gleichzeitig zusätzliche Funktionen implementiert. Angepasst an das Serienbike konnten wir auch die Aerodynamik verbessern. Da ab dieser Saison die Ein-Motorrad-Regel gilt, haben wir die Servicefreundlichkeit des Fahrzeugs optimiert. Und natürlich nehmen wir konstant Verbesserungen am Motor und am Getriebe vor.“


3asy Ride.com
91
3asy Ride.com


BMW Motorrad
Motorsport
DAINESE
Castrol
GNUTTI
Ride
BMW Motorrad

# JUNGE UND MOTIVIERTE FAHRER.

Auch bei der Fahrerbesetzung gibt es 2012 Neues: Der Italiener Marco Melandri ist neuer Teamkollege von Leon Haslam (GBR). Der 29-Jährige feierte 2002 den Titelgewinn in der 250er-Weltmeisterschaft und fuhr danach viele Jahre lang erfolgreich in der MotoGP. 2011 wechselte Melandri in die Superbike-Weltmeisterschaft. Dabei überzeugte er auf Anhieb, feierte gleich am zweiten Rennwochenende seinen ersten Sieg und beendete sein Debütjahr in dieser Meisterschaft als Gesamtzweiter.

„Der Winter war sehr lang, und ich bin heiß darauf, wieder Rennen zu fahren", bestätigt Melandri. „Wir wissen zwar noch nicht, was uns erwartet, aber die Motivation ist bei allen sehr, sehr groß – bei mir und beim Team. Ich werde versuchen, BMW glücklich zu machen, und kann es kaum erwarten, in Phillip Island in der Startaufstellung zu stehen. Rennen zu fahren ist etwas vollkommen anderes, als im Winter zu testen. Ich liebe die Strecke, ich liebe den Ort, und ich bin sicher, dass ich in den Rennen mein ganzes Potenzial ausspielen kann."

Der frischgebackene Familienvater Haslam geht in seine zweite Saison im Team BMW Motorrad Motorsport. Der 28-jährige Brite fuhr mit seiner RR im vergangenen Jahr drei Mal auf das Podium und kämpfte mehrfach mit um den Sieg, musste aber auch Rückschläge und Verletzungen hinnehmen. Die neue Generation seiner Rennmaschine hat ihn bereits beim ersten Test überzeugt. Der WM-Zweite von 2010 hat sich im Winter mit einem intensiven Fitnessprogramm vorbereitet und fiebert nun dem Saisonstart entgegen. „Ich kann es kaum erwarten, dass es wieder losgeht", sagt Haslam. „Der Winter war lang, und ich möchte endlich wieder fahren. Ich freue mich schon sehr darauf, mit dem neuen Bike in die Saison zu starten. Es kann losgehen!"

In Melandri und Haslam tritt BMW Motorrad Motorsport mit einer Paarung aus zwei jungen Piloten an, die gleichzeitig über viel Erfahrung verfügen und ihr Können bereits eindrucksvoll unter Beweis gestellt haben. „Beide verfügen über ein sehr gutes technisches Verständnis und haben neben ihren reinen fahrerischen Fähigkeiten unheimliche Kämpfer- und Steherqualitäten. Sie geben niemals auf und sind im Rennen wirklich bis zur letzten Minute gefährlich. Das ist ihre ganz große Stärke, die gerade in der Superbike-Weltmeisterschaft ein entscheidender Faktor ist", betont Motorsport Direktor Gobmeier.


BMW Motorrad
Motorsport


BMW Motorrad Italia
GoldBet
84
86
BMW Motorrad
PIRELLI
BARNI

# BESTENS GERÜSTET FÜR 2012.

In der Führung des Teams BMW Motorrad Motorsport ist ebenfalls ein neues Gesicht zu finden. Der Italiener Andrea Dosoli folgt in der Position des Rennleiters auf Rainer Bäumel, der die Mannschaft zum Ende der Saison 2011 verlassen hat. Dosoli leitet die Einsätze des Rennteams bei Rennen und Tests. Der 39-Jährige verfügt über langjährige Erfahrung als Teammanager in der MotoGP und der Superbike-Weltmeisterschaft. Die übrige Struktur der Teamführung bleibt unverändert: Stephan Fischer ist Entwicklungsleiter, und Josef Hofmann, der Geschäftsführer von alpha Racing, ist für den Standort Stephanskirchen sowie die Themen Logistik, Personal und Finanzen verantwortlich.

„Wir sind für die Saison 2012 definitiv gut gerüstet“, sagt Motorsport Direktor Gobmeier. „Die technische Basis der RR wurde optimiert, und wir konnten diese Verbesserungen mit in die aktuelle Version des Rennbikes übernehmen. Wir haben neben Leon Haslam in Marco Melandri einen weiteren Fahrer der absoluten Spitzenklasse dazubekommen, der sein Können sowohl in der MotoGP als auch in der Superbike-Weltmeisterschaft unter Beweis gestellt hat. In Andrea Dosoli haben wir einen neuen Rennleiter, der sehr viel Erfahrung im Teammanagement mitbringt. Dank der personellen und der technischen Verstärkungen gehen wir sehr positiv gestimmt in die neue Saison.“

Neben dem Werksteam von BMW Motorrad Motorsport startet auch das BMW Motorrad Italia GoldBet SBK Team mit der RR in der Superbike-Weltmeisterschaft. Die italienische Mannschaft bestreitet 2012 ihre zweite Saison in der Serie und erhält dabei technische Unterstützung aus München und Stephanskirchen. Das Werksteam stellt neben technologischem und personellem Input vor allem Motoren und Elektronik zur Verfügung. Die beiden RR des BMW Motorrad Italia GoldBet SBK Teams werden in diesem Jahr von Ayrton Badovini und Michel Fabrizio (beide ITA) pilotiert.

Auch außerhalb der Superbike-Weltmeisterschaft wird die BMW S 1000 RR in diesem Jahr wieder weltweit auf den Rennstrecken zu sehen sein. Das Team BMW Motorrad France 99 geht in der Langstrecken-Weltmeisterschaft und der Französischen Superbike-Meisterschaft auf Titeljagd. In der Internationalen Deutschen Motorrad-Meisterschaft (IDM), in der BMW 2011 die Markenwertung gewonnen hat, setzen wieder mehrere BMW Teams auf das Potenzial des bayerischen Supersportlers. Gleiches gilt für den FIM Superstock 1000 Cup und zahlreiche weitere nationale und internationale Meisterschaften.

„Wir freuen uns auf eine spannende Saison 2012 und auf viele Erfolge der BMW Motorrad Fahrer“, blickt Hendrik von Kuenheim voraus. „Die Bilanz der vergangenen Jahre spricht für sich: Unser Motorrad ist ein echter Erfolgsgarant. Weltweit konnten mit der BMW S 1000 RR zahlreiche Siege und Titel gefeiert werden. So soll es in diesem Jahr weitergehen. Wir drücken allen BMW Fahrern und BMW Teams die Daumen!“




## EIN STARKES TEAM.



# SUPERBIKE-WELTMEISTERSCHAFT – DAS TEAM IM ÜBERBLICK.

Who is Who –
Team BMW Motorrad Motorsport 2012.

| | |
|---|---|
| Teamname: | BMW Motorrad Motorsport |
| Teampartner: | alpha Racing |
| BMW Motorrad Motorsport Direktor: | Bernhard Gobmeier |
| Rennleiter: | Andrea Dosoli |
| Entwicklungsleiter: | Stephan Fischer |
| Standortleiter Stephanskirchen: | Josef Hofmann |
| Fahrer: | Marco Melandri, Leon Haslam |
| Renningenieur Marco Melandri: | Silvano Galbusera |
| Renningenieur Leon Haslam: | Giacomo Guidotti |





# AUS BAYERN IN DIE WELT.



Onroad und offroad: Rund um den Globus kämpfen BMW Fahrer um Siege und Titel. Das Herz dieser weltweiten Rennsportaktivitäten schlägt in der bayerischen Landeshauptstadt München. In der Zentrale von BMW Motorrad werden alle Einsätze im Rennsport koordiniert. Für den Aufbau und die technische Betreuung der Maschinen sind erfahrene Partnerteams verantwortlich.

An der Spitze des Motorsport-Engagements von BMW Motorrad steht der Einsatz in der Superbike-Weltmeisterschaft. Offizieller Partner in diesem Projekt ist alpha Racing aus Stephanskirchen bei Rosenheim. Die Nähe zwischen den beiden Standorten München und Stephanskirchen macht es möglich, dass alle Projektabteilungen Hand in Hand arbeiten.

alpha Racing wurde gemeinsam von BMW Motorrad Motorsport und alpha Technik gegründet, einem auf Homologation und technisches Zubehör spezialisierten Unternehmen. alpha Technik wurde 1992 von den beiden Motorradexperten Josef Meier und Josef Hofmann aus der Taufe gehoben. 1996 schickten sie erstmals ein eigenes Superbike-Team in der Internationalen Deutschen Motorrad-Meisterschaft (IDM) an den Start. Seither hat alpha Technik zahlreiche nationale und internationale Titel gewonnen. Bei alpha Racing wird diese langjährige Rennsporterfahrung mit dem Know-how von BMW Motorrad Motorsport gebündelt.

Die Einsätze des BMW Motorrad Motorsport Werksteams in der Superbike-Weltmeisterschaft werden an den beiden Standorten München und Stephanskirchen geplant, vorbereitet und koordiniert. In München sind die Motorsport-Leitung, die Softwareentwicklung sowie die PR- und Marketingabteilung beheimatet. Zudem nutzt das Team den Windkanal und die Prüfstände der BMW Group in München. Fahrwerksteile wie Rahmen und Schwinge der RR werden auf Dauerlastprüfständen auf Herz und Nieren getestet, für Kühler und Bremsen gibt es eigene Prüfstände. Im Motorenbereich werden die hochdynamischen Vorgänge bei Beschleunigung, Regelvorgängen oder Schaltungen auf höchstpräzisen Formel-1-Prüfständen gemessen. Zudem profitiert das Team im Bereich Thermodynamik- und Fahrdynamik-Simulationen vom Know-how der Serienentwicklung bei BMW Motorrad.

Im Zuge des Einstiegs in die Superbike-Weltmeisterschaft entstand 2008 am Sitz von alpha Racing in Stephanskirchen ein Motorsport Competence Center. Dort ist das Rennteam selbst mit seinen rund 50 Mitgliedern beheimatet. Das etwa 17.000 Quadratmeter große Areal bietet ausreichend Platz für drei moderne Betriebshallen sowie ein großes Büro- und Verwaltungsgebäude.

Am Standort Stephanskirchen sind unter anderem die Bereiche Konstruktion, Versuch, Prüfstände, Fertigung, Beschaffung, Motorradaufbau und Teamlogistik untergebracht. Die drei Betriebshallen mit der modernen Motorradwerkstatt sind fast vollständig für die Entwicklung, Konstruktion und Fertigung der BMW S 1000 RR ausgelegt. Dafür stehen auch ein konventioneller und ein dynamischer Motorprüfstand sowie ein Rollen- und ein Aggregateprüfstand zur Verfügung. Während die Softwareingenieure in München beheimatet sind, werden Antrieb und Chassis des Rennbikes komplett in Stephanskirchen entwickelt.




TEAM GARNIER
ALPHA RACING
SHOEI
alpharacing.com

# GEBÜNDELTE MOTORSPORT-KOMPETENZ.



Doch nicht nur das Rennteam aus der Superbike-WM hat seine Heimat in Stephanskirchen. alpha Racing schickt im FIM Superstock 1000 Cup den jungen Bayern Markus Reiterberger an den Start, ein echtes Eigengewächs. Sein Vater arbeitet als Motorentechniker bei alpha Racing. 2011 bestritt Reiterberger mit 17 Jahren – und damit als jüngster Fahrer in der Serie – seine Debütsaison im Superstock 1000 Cup. Für 2012 hat er sich vorgenommen, den Sprung auf das Treppchen zu schaffen.

Auch die Offroad-Abteilung von BMW Motorrad bzw. das Rallyeteam von Husqvarna, Speedbrain race management, ist seit 2009 im Motorsport Competence Center zu Hause. Damit ist die komplette Rennsport-Mannschaft von BMW Motorrad unter einem Dach untergebracht, das Know-how in den Bereichen Onroad und Offroad wird gebündelt und Synergien werden genutzt.

Das Speedbrain Team wurde 2006 gegründet und feierte schon bald mit 450er-Enduromaschinen von BMW Motorrad internationale Erfolge, unter anderem in der Enduro-Weltmeisterschaft. Inzwischen konzentriert sich die Mannschaft auf den Rallyesport. 2011 betreute Speedbrain das Comeback von BMW Motorrad bei der Rallye Dakar. Mit der BMW G 450 RR gelangen dabei zwei Etappensiege. Inzwischen hat BMW die reinen Offroad-Rennsportaktivitäten an die Konzerntochter Husqvarna Motorcycles übergeben.

Somit startete Speedbrain 2012 bei der Rallye Dakar als „Husqvarna Rallye Team by Speedbrain“ mit fünf in Stephanskirchen entwickelten Husqvarna TE 449 RR. Die Mannschaft holte einen historischen ersten Etappensieg für das Motorrad und stand bei insgesamt sechs der 14 Etappen auf dem Podium der Tageswertung.

Zurück zum Standort München: In der Zentrale werden neben dem Einsatz in der Superbike-Weltmeisterschaft auch alle weiteren Engagements von BMW Motorrad Motorsport betreut. Dazu gehören werksunterstützte Projekte und der Bereich Kundensport, Einsätze auf der BMW S 1000 RR und auf anderen Maschinen des bayerischen Herstellers. Das Team BMW Motorrad France 99 startet mit Unterstützung aus München erfolgreich in der Langstrecken-Weltmeisterschaft und in der Französischen Superbike-Meisterschaft. Diese Mannschaft gehört zu vielen BMW Teams weltweit, die in nationalen und internationalen Meisterschaften Siege und Titel sammeln.

In der Internationalen Deutschen Motorrad-Meisterschaft (IDM) feierte BMW in der vergangenen Saison den Titel in der Markenwertung. In der Belgischen Superbike-Meisterschaft 2011 verteidigten das BMW Team Herpigny und Fahrer Grégory Fastré mit zehn Siegen in zehn Rennen den Titel vorzeitig. Stuntrider Chris Pfeiffer begeistert die Fans rund um den Globus mit spektakulären Auftritten auf seiner BMW F 800 R. 2011 trug BMW Motorrad den weltweiten Erfolgen der BMW S 1000 RR Rechnung und baute das Kundensport-Programm aus. Dazu wurde eigens die neue Fachstelle „BMW Motorrad HP Race Support“ unter Leitung von Berthold Hauser geschaffen, die sportlich ambitionierte BMW Kunden auf der Rennstrecke in fachlichen Belangen sowohl mit Ingenieursleistung als auch mit Performanceteilen bis hin zu kompletten Rennmotoren unterstützt.




## ERFAHRENES UND KOMPETENTES MANAGEMENT.

# BERNHARD GOBMEIER – BMW MOTORRAD MOTORSPORT DIREKTOR.

Diplom-Ingenieur Bernhard Gobmeier ist seit über 20 Jahren in verschiedenen Funktionen für BMW tätig und wurde im Oktober 2010 zum BMW Motorrad Motorsport Direktor berufen. 2012 geht er in seine zweite Saison in der Superbike-Weltmeisterschaft. „Ich freue mich sehr darauf", erklärt er. „Es gibt viele Gründe, die mich und das gesamte Team für die neue Saison sehr optimistisch stimmen. Über die Winterpause haben wir am Motorrad zahlreiche Modifikationen und Verbesserungen vorgenommen. Gleichzeitig haben wir uns auf der Team- und auf der Fahrerseite weiter verstärkt. Wir sind gut gerüstet und gehen die anstehenden Rennwochenenden voller Zuversicht an."

Seine Leidenschaft für zwei Räder entwickelte Gobmeier schon als Heranwachsender. Bereits als 13-Jähriger restaurierte der Bayer ausgemusterte Motorräder und Mopeds. Er erinnert sich: „Mit denen bin ich damals schon auf Feldwegen herumgefahren. Mein erstes Motorrad hatte ich dann mit 17."

Den festen Plan, eines Tages im Motorsport zu arbeiten, fasste Gobmeier damals allerdings noch nicht. Wie so oft im Leben stellte hier der Zufall die Weichen. Während seines Maschinenbau-Studiums in München lernte er Jost Capito kennen, damals ein bekannter deutscher Enduro-Fahrer. Durch diese Freundschaft wurde Gobmeiers Interesse für den Motorrad-Rennsport geweckt.

Und so führte Gobmeiers Weg nach dem Studium auch in den Motorsport – wenn auch zunächst in den Automobilbereich. Ab 1985 arbeitete der junge Ingenieur bei BMW an den ersten M3 Projekten mit, sowohl an der Serien- als auch an der Rennversion. „Mit der Arbeit am erfolgreichsten Tourenwagen der Welt bin ich dann auch in den professionellen Rennsport gekommen", blickt er zurück. Die nächste Station war Nordamerika, wo Gobmeier zunächst bei Porsche tätig war, bevor er 1994 und 1995 bei BMW den Neuaufbau des Vertriebs von BMW M Fahrzeugen verantwortete und die Rennsportaktivitäten mit dem BMW M3 in der IMSA/American Le Mans Series (ALMS) leitete. Von 1996 bis 2008 war er in verschiedenen verantwortlichen Funktionen für die BMW M GmbH tätig.

Im Jahr 2008 erfolgte dann der berufliche Umstieg auf zwei Räder: Gobmeier übernahm die Leitung der Fahrwerksentwicklung bei BMW Motorrad. Für den gebürtigen Bayern war dies „ein logischer und emotionaler Schritt", denn Motorrad fahren war immer schon sein Hobby. Eine Leidenschaft, die Gobmeier auch in seiner knappen Freizeit gern auslebt – bei privaten Motorradtouren „onroad und offroad". Sofern es die Zeit zulässt, entspannt er aber auch gern bei einem seiner zahlreichen anderen Hobbys, wie Mountainbike fahren, Skitouren gehen, Bergsteigen, Segeln, Tauchen oder Reisen.


BMW Motorrad
Motorsport

# BERNHARD GOBMEIER – STECKBRIEF.

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


Castrol
BMW Motorrad
Motorsport
TEAM


BMW Motorrad
Motorsport
2011 SBK
DAINESE
Castrol
GNUTTI
Ride

# BERNHARD GOBMEIER – INTERVIEW.

**Herr Gobmeier, 2011 war Ihre erste Saison als BMW Motorrad Motorsport Direktor. Wie fällt im Rückblick Ihre Bilanz dieser Saison aus?**
Bernhard Gobmeier: „Die Saison 2011 war gekennzeichnet durch große Veränderungen, sowohl auf der organisatorischen als auch auf der technischen Seite. Wir haben uns definitiv enorm verbessert. Allerdings war auch die Konkurrenz bedeutend stärker als 2010. So hat sich unsere Steigerung nicht unbedingt so stark in Podiumsplatzierungen bemerkbar gemacht, aber in der Summe durch die Anzahl der Punkte, die wir erreicht haben. Gleichzeitig hatten wir in Leon Haslam einen sehr starken neuen Fahrer an Bord. Er hat nicht nur frischen Input gegeben, sondern auch durch seine Leistungen überzeugt. Das war ein weiterer positiver Aspekt der Saison 2011. Wir haben im vergangenen Jahr auch intensiv an der Gestaltung des neuen Reglements und damit an der Weichenstellung für 2012 mitgewirkt. Und unsere Mannschaft ist im vergangenen Jahr sehr stark zusammengewachsen. Das Team hat sich stark verbessert, es ist eine richtige Einheit geworden."

**Nun startet die neue Saison. In welchen Bereichen haben Sie für 2012 Optimierungen vorgenommen?**
Gobmeier: „Zum einen gab es im Technikbereich wesentliche Änderungen. Wir haben den Motor, das Getriebe, das Fahrwerk, die Aerodynamik und die Elektronik unserer RR verbessert. Hier handelt es sich um keine Revolutionen, aber um sehr konsequente Weiterentwicklungen der guten Basis. Des Weiteren haben wir unser Team mit sehr erfahrenen Leuten aus dem MotoGP- und Superbike-Bereich verstärkt. Sie sind eine wertvolle Ergänzung zu unseren etablierten bisherigen Mitarbeitern. Und dazu kommt natürlich unser neuer Fahrer Marco Melandri, in den wir große Erwartungen setzen."

**Welche Eindrücke hat die 2012er-Rennversion der RR bei den Testfahrten hinterlassen?**
Gobmeier: „Die Eindrücke waren sehr positiv. Das Fahrzeug hat auf alles so reagiert, wie man es erwartet hat. Der Verstellbereich ist gegenüber dem 2011er-Fahrzeug größer geworden. Wir haben nun mehr Möglichkeiten, das Motorrad auf die einzelnen Strecken einzustellen."

**Was sind die Stärken der Fahrerpaarung Marco Melandri und Leon Haslam?**
Gobmeier: „Wir haben jetzt zwei Fahrer, die beide bewiesen haben, dass sie im Wettbewerb ganz vorn mitfahren können. Beide haben ein sehr gutes technisches Verständnis – zwischen dem, was sie einerseits fühlen, und dem, was andererseits von der Technik umgesetzt wird. Beide haben neben ihrem reinen fahrerischen Können unheimliche Kämpfer- und Steherqualitäten. Es sind Fahrer, die nie aufgeben, sondern wirklich bis zur letzten Minute alles geben. Und beide sind Fahrer, die vor allem in den letzten Minuten kämpfen. Hier liegt ihre ganz große Stärke: Aufgrund ihrer physischen und psychischen Fitness sind sie im Rennen wirklich bis zur letzten Minute gefährlich."

**Wie gut arbeiten die beiden zusammen?**
Gobmeier: „Marco und Leon kennen sich schon sehr lange. Die beiden haben ein sehr gutes Verhältnis zueinander, und sie respektieren sich entsprechend. Auch wenn im Motorsport der Teamkollege immer der erste



# BERNHARD GOBMEIER – INTERVIEW.

Konkurrent und ein wichtiger Referenzpunkt ist, verläuft die Zusammenarbeit sowohl zwischen den Fahrern als auch im gesamten Team sehr harmonisch."

**Ab dieser Saison gilt die Ein-Motorrad-Regel – was sind die Vorteile, und was sind eventuelle Nachteile?**
Gobmeier: „Vorteile haben in erster Linie kleine Teams. Durch den geringeren Materialaufwand, den man mit einem Motorrad hat, werden sowohl die Material- als auch die Logistikkosten reduziert. Der Nachteil ist, dass ein Fahrer nun nicht mehr einfach an die Box kommen und auf das Ersatzbike umsteigen kann, wenn im Training, in der Qualifikation oder in der Superpole irgendetwas passiert. Unter Umständen kann er nun in der nächsten Superpole-Session nicht starten, obwohl er qualifiziert wäre. Oder er kann innerhalb einer Session keinen weiteren Versuch mehr starten, seine Zeit noch zu unterbieten. Es kann sein, dass Fahrer, die bisher stark am Limit gefahren sind, nun etwas vorsichtiger agieren."

**Wie schätzen Sie den Wettbewerb in der Superbike-Weltmeisterschaft 2012 ein?**
Gobmeier: „In Yamaha ist ein ganz großer Wettbewerber weggefallen. Doch wir werden ein wiedererstarktes Honda-Team erleben, das mit den beiden Fahren Rea und Aoyama sicherlich die Rolle spielen wird, die Yamaha im vergangenen Jahr gespielt hat. Aprilia ist mit den beiden Spitzenfahrern Biaggi und Laverty immer eine sichere Bank. Sie sind beide immer für ein Podium gut. Ducati mit Weltmeister Checa ist die Messlatte, daran wird sich nicht großartig etwas ändern. Hier sehe ich in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit das sicherlich ausgereifteste Paket. Und auch Kawasaki wird sich stärker präsentieren. Das bedeutet: Der Wettbewerb wird 2012 trotz des Ausstiegs von Yamaha sicherlich nicht einfacher werden."

**Was wird Ihr persönliches Highlight in der kommenden Saison?**
Gobmeier: „Das wird das Rennen, in dem wir unseren ersten Sieg feiern."


BMW Motorrad
Motorsport
TEAM
Ride.com

# ANDREA DOSOLI – RENNLEITER.

Andrea Dosoli ist jemand, der die Dinge zielorientiert anpackt und sich neuen Herausforderungen mit großer Begeisterung stellt. Das beweist der außergewöhnliche Werdegang des Italieners. Schon während seines Maschinenbau-Studiums hegte er eine Leidenschaft für den Motorsport. Von 1991 bis 1994 bestritt er in Italien regionale Motocross-Rennen. Gleichzeitig – er war gerade dem Teenageralter entwachsen – gründete er mit Freunden ein kleines Team, das auf nationaler Ebene bei Rundstrecken-Rennen antrat. Dort fungierte er als Teambesitzer, Teamchef und Technischer Direktor in Personalunion.

„Anfangs war das nur ein Hobby, aber dieses Hobby ist immer mehr zum Beruf geworden“, erinnert sich Dosoli. 1998 kooperierte die Mannschaft mit dem 125er-WM-Team von Giorgio Semprucci. Der Plan war, mit dem Italiener Christian Manna in der 125er-Europameisterschaft zu starten. Doch noch vor Beginn der Saison 1998 sprang einer von Sempruccis Fahrern in der Weltmeisterschaft ab – und Manna bekam den freien Platz. So begann im Alter von 25 Jahren auch Dosolis Karriere im Grand-Prix-Sport. Er begleitete seinen jungen Fahrer – nicht mehr als Teambesitzer oder Technikchef, sondern als Mechaniker. „Ich habe das getan, weil ich in die Weltmeisterschaft wollte, und hier hat sich die Gelegenheit geboten“, begründet er diesen Schritt. 1999 stieg er auf in das 250er-WM-Team von Semprucci, wo er sich auch um die Motorenentwicklung kümmerte.

2001 wechselte Dosoli als Technischer Direktor und Renningenieur zum Yamaha D’Antin Team (250er-, 500er- und MotoGP-WM). 2004 begann seine Zeit als Techniker im MotoGP-Team von Kawasaki. „Das war eine sehr interessante Zeit. Denn da es ein kleines, wachsendes Team war, war ich eng in die Entwicklung mit eingebunden. Dort habe ich gelernt, wie man ein Rennteam aufbaut“, sagt Dosoli. Als Kawasaki Ende 2008 werksseitig aus der MotoGP ausstieg, baute Dosoli als Teammanager das private Nachfolgeteam Hayate auf. Dort war er zudem Crew-Chief von Marco Melandri. Da dieses Abenteuer nach nur einer Saison wegen mangelnder Unterstützung aus Japan beendet war, trat er 2010 mit seinem eigenen Team, Forward Racing, in der Moto2 an. Nach Jahren in der MotoGP fehlte ihm dort jedoch die Herausforderung, und er wechselte 2011 als Teammanager von Yamaha in die Superbike-WM. Dort arbeitete er wieder mit Marco Melandri zusammen – wie auch ab 2012 bei BMW Motorrad Motorsport.

„Ich hatte in meiner Karriere bisher viel Glück, denn ich konnte in den unterschiedlichsten Klassen in so vielen verschiedenen Positionen und mit so vielen verschiedenen Bikes arbeiten. Ich hatte das Glück, an der Entwicklung eines Bikes mitwirken zu können. Das hat mir ein sehr gutes Verständnis für die Bedürfnisse jedes einzelnen Teammitglieds gegeben, was mir bei meiner jetzigen Aufgabe sehr hilft. Mein Ziel ist, einen Titel zu gewinnen. Das ist mir noch nicht gelungen, aber ist möchte dieses Ziel so schnell wie möglich erreichen“, erklärt Dosoli.

Privat fährt Dosoli auch Motorrad, allerdings nur auf Motocross-Bikes. Der Italiener genießt es auch, allein in der Natur zu sein – vor allem bei seiner anderen großen Leidenschaft, dem Windsurfen: „Wenn ich allein draußen auf dem Meer bin und die Wellen spüre, fühle ich mich eins mit der Natur. Und wenn ich das Glück habe, dabei einen Delfin zu treffen, dann fühle ich mich als Teil dieser Welt.“


BMW Motorrad
Motorsport

# ANDREA DOSOLI – STECKBRIEF.

| | |
|---|---|
| **Geboren:** | 01. April 1972 |
| **Wohnort:** | Triuggio (ITA)/Stephanskirchen (GER) |
| **Nationalität:** | Italienisch |
| **Familienstand:** | Ledig |
| **Hobbys:** | Natur, Windsurfen, Motocross |
| **1991 – 1996** | Maschinenbaustudium am Polytechnikum Mailand (ITA) |
| **1994 – 1997** | ART Team in der italienischen und europäischen 125-/250-ccm-Meisterschaft, Teamchef und Technischer Direktor |
| **1998** | Semprucci Team 125-ccm-Weltmeisterschaft, Mechaniker |
| **1999 – 2000** | Semprucci Edo Team 250-ccm-Weltmeisterschaft, Mechaniker/Motorentechniker |
| **2001** | Yamaha d'Antin Team 250-ccm-Weltmeisterschaft, Technischer Direktor / 500-ccm-Weltmeisterschaft Renningenieur |
| **2002 – 2003** | Yamaha d'Antin Team MotoGP-Weltmeisterschaft, Renningenieur |
| **2004 – 2008** | Kawasaki MotoGP-Projekt, Renningenieur/ECU-Techniker |
| **2009** | Hayate MotoGP-Team, Teammanager/Renningenieur |
| **2010** | Forward Racing, Moto2-Weltmeisterschaft, Co-Inhaber/Teammanagement |
| **2011** | Yamaha WSBK Team, Teammanagement |


BOMBOOGIE
Castrol

# ANDREA DOSOLI – INTERVIEW.

**Was reizt Sie an Ihrer neuen Rolle als Rennleiter bei BMW Motorrad Motorsport?**
Andrea Dosoli: „Es ist momentan das spannendste und interessanteste Projekt im Motorrad-Rennsport. Denn ich sehe das Potenzial, dass wir gewinnen können, ein Siegerteam werden können. Wir haben ein großes Unternehmen im Rücken, wir können mit erfahrenen und unheimlich talentierten Fahrern zusammenarbeiten, und wir wachsen zu einem starken Team. Deshalb habe ich entschieden, zu BMW Motorrad Motorsport zu gehen, und ich bin stolz, Teil dieses Projekts zu sein. Ich glaube, dass wir gemeinsam Schritt für Schritt die Ergebnisse erzielen können, die wir verdient haben.

Ein Unternehmen wie BMW zu repräsentieren, ist für alle eine enorme Motivation. Gleichzeitig bringt das für jeden Einzelnen aber auch eine große Verantwortung mit sich. Ich möchte, dass sich jeder Einzelne im Team dieser Verantwortung bewusst ist. Wenn dies der Fall ist, kommen die Ergebnisse von selbst. Es ist nicht nur schön, das Hemd mit dem BMW Logo zu tragen – wenn man es trägt, repräsentiert man dieses Unternehmen rund um den Globus. Deshalb hat man in jedem Bereich eine große Verantwortung. Dessen muss sich jeder bewusst sein, nur dann können wir unsere Arbeit richtig angehen und erfolgreich sein. Es ist wunderbar und ich bin stolz darauf, dieses große Projekt mit anzuführen."

**Wie ist Ihr bisheriger Eindruck vom Team?**
Dosoli: „Mein erster Eindruck war, dass wir in vielen Bereichen großes Potenzial haben. Aber es fehlt noch ein Band, das all diese Bereiche zusammenschnürt. Ich möchte meinen Teil dazu beitragen, wenn wir versuchen, die einzelnen Komponenten zusammenzufügen und dieses Potenzial zu nutzen. Ich weiß, dass dies keine einfache Aufgabe ist, aber es kann uns Schritt für Schritt gelingen, wenn wir motiviert bleiben. Wenn man im Motorrad-Rennsport erfolgreich sein will, dann muss man in allen Bereichen stark sein, es muss ein stimmiges Gesamtpaket sein. Wenn nur ein Bereich im Team schwach ist, kann man nicht erfolgreich sein. Deshalb müssen wir als Mannschaft wachsen, eine Einheit sein und versuchen, unser Potenzial zu nutzen, um in unseren schwächeren Bereichen besser zu werden."

**Worin sehen Sie Ihre wichtigsten Aufgaben?**
Dosoli: „Ich möchte dieses Band sein, das all die einzelnen Komponenten zusammenschnürt und täglich daran arbeiten, dass wir uns weiter steigern. Es kann passieren, dass man an der Rennstrecke ein Problem bekommt. Dann muss jeder mithelfen, es zu beheben. Man kann erfolgreich sein, wenn alles wie ein Räderwerk ineinandergreift und jedes Teammitglied über seinen Verantwortungsbereich hinausdenkt. Ich möchte das Bindeglied sein und versuchen, die Motivation bei allen Beteiligten hochzuhalten."

**Welches Potenzial steckt in der BMW S 1000 RR?**
Dosoli: „Ich kann sehen, dass das Potenzial des Bikes bisher noch nicht zu 100 Prozent genutzt wurde. Wir wissen, dass unsere Wettbewerber sehr stark sind, und einige von ihnen haben erwiesenermaßen siegfähige Maschinen. Unser Ziel ist, zunächst das gesamte Potenzial


iW Motorrad
Motorsport

# ANDREA DOSOLI – INTERVIEW.

unseres Bikes zu nutzen und die Lücke auf unsere Wettbewerber Schritt für Schritt zu schließen. Ich denke, dass wir im ersten Rennen um das Podium kämpfen können. Und dann möchten wir die Performance des Bikes weiter steigern, um unseren talentierten Fahrern ein Motorrad zur Verfügung zu stellen, mit dem sie um den ersten Platz kämpfen können."

**Marco Melandri und Leon Haslam – was erwarten Sie von ihnen?**
Dosoli: „Ich denke, dass beide sich für dieses Team und diese Herausforderung entschieden haben, weil sie ein stolzer Teil davon sein möchten. Und ich erwarte von beiden Fahrern, dass sie hart arbeiten, immer 100 Prozent geben und jedes Mal hoch motiviert sind, wenn sie auf die Strecke gehen. Ich habe keinen Zweifel an ihrem Können. Wir brauchen ihren Input, um gemeinsam ein siegfähiges Gesamtpaket zu entwickeln. Um Rennen gewinnen zu können, sind viele Faktoren wichtig. Also müssen wir diese Faktoren zusammenbringen, uns gemeinsam verbessern und gemeinsam wachsen. Und ich erwarte von unseren Fahrern, dass sie ihren Beitrag zu diesem gemeinsamen Wachsen leisten."

**Wie würden Sie sich in drei Worten selbst beschreiben?**
Dosoli: „Ehrlich, ernsthaft und motiviert."

**Was würden Sie sich wünschen, wenn Sie für die Saison 2012 die drei berühmten Wünsche frei hätten?**
Dosoli: „Mein erster Wunsch wäre, dass jeder Einzelne von uns jeden Abend, wenn er ins Bett geht, stolz auf das ist, was er an diesem Tag geleistet hat, und das Gefühl hat, sein Maximum gegeben zu haben. Ich wünsche mir, dass jeder stolz darauf ist, ein Teil dieses Projekts zu sein. Mein zweiter Wunsch wäre, BMW und den Fahrern zum ersten Sieg dieses Projekts zu verhelfen. Und mein dritter Wunsch wäre, dass dies nur der erste Schritt ist, bevor wir uns noch ehrgeizigere Ziele setzen. Ich möchte also ein starkes Team aufbauen, das diese wichtigen Ziele erreichen kann."

# EIN STARKES DUO.



# MARCO MELANDRI – STARTNUMMER 33.

Seit er denken kann, liebt Marco Melandri Motorräder. „Schon als ich geboren wurde, habe ich an ein Bike gedacht“, witzelt er. Aus der frühen Liebe wurde Berufung: Durch seinen väterlichen Freund, den Ex-Grand-Prix-Piloten Loris Reggiani, wurde Melandri schließlich an den Rennsport herangeführt. „Er hatte in der italienischen Meisterschaft ein kleines Team. Als ich zwölf Jahre alt war, ließ er mich eines von seinen Motorrädern ausprobieren. Und ich als 13 war, hat er mir ein eigenes Bike gekauft. Damals habe ich angefangen, in der 125er-Klasse Rennen zu fahren“, erinnert sich der 29-Jährige.

1997 gab der Italiener sein Debüt in der 125er-Weltmeisterschaft und gewann gleich in seinem ersten Jahr das Rennen in Assen. Damit war er einer der jüngsten Piloten, die jemals einen Grand Prix gewannen. 2002 sicherte sich Melandri im Alter von 20 Jahren als jüngster Fahrer der Geschichte den Titel in der 250er-Weltmeisterschaft.

Danach stieg der Fahrer aus Ravenna in die MotoGP auf, gleich im ersten Rennen seiner Debütsaison 2003 brach er sich jedoch ein Bein und musste längere Zeit pausieren. Das brachte Melandri aber nicht aus dem Konzept: In den folgenden Jahren etablierte er sich im Spitzenfeld der MotoGP, sammelte Siege und Podiumsplätze und wurde 2005 Gesamtzweiter. Doch 2008 begannen schwierige Zeiten für den jungen Italiener. Nach einem frustrierenden Jahr wechselte er für die Saison 2009 zu einem anderen Hersteller, der aber noch vor Saisonbeginn aus der MotoGP ausstieg. Melandri half beim Aufbau des privaten Nachfolgeteams und konnte trotz unterlegenen Materials mit einem zweiten Platz in Frankreich ein Highlight setzen. Nach der Saison 2009 musste auch dieses Team sein MotoGP-Engagement beenden, und Melandri wechselte zur Saison 2010 erneut den Arbeitgeber.

Doch Melandri steckt auch bei Schwierigkeiten den Kopf nicht in den Sand. Er gibt weiter einhundert Prozent und sieht das Positive: „Es ist eigentlich so, dass man wesentlich mehr lernt, wenn man recht schwierige Zeiten hat. Wenn alles gut läuft, scheint alles einfach zu sein, deshalb lernt man dann auch nicht so viel dazu.“

2011 schlug Melandri ein neues Kapitel in seiner Karriere auf: Er verließ die MotoGP und stieg in die Superbike-Weltmeisterschaft ein. Dieser Schritt erwies sich als goldrichtig: Der Italiener trumpfte von Anfang an auf. Er holte in seiner ersten Saison insgesamt vier Siege, elf weitere Podiumsplätze, eine Poleposition sowie drei schnellste Rennrunden und belegte am Ende den zweiten Platz im Gesamtklassement. Schon vor dem Finale stand fest, dass er für die Saison 2012 zu BMW Motorrad Motorsport wechseln würde. Zwei Tage nach dem letzten Rennen 2011 saß er zum ersten Mal auf der BMW S 1000 RR.

Seit vielen Jahren geht Melandri mit der Nummer 33 auf dem Motorrad an den Start. Wie es dazu kam, kann er einfach erklären: „Wenn man die Zahl um 90 Grad nach links dreht, kann man ‚MM‘ erkennen, meine Initialen.“ Seit 2005 ist Lebensgefährtin Manuela immer an seiner Seite. „Es hilft mir ungemein, wenn sie dabei ist. Denn sie schafft es immer, mich aufzumuntern. Und das mag ich sehr an ihr“, erklärt er. Auch privat liebt es der Italiener rasant. Er begeistert sich für alle Arten des Motorsports, steigt regelmäßig auf Motocross-Maschinen wie die Husqvarna TC 250, fährt aber auch gern Fahrrad.


SPIDI
SPIDI
NOLAN
PIRELLI
SPIDI
BMW
Castrol
AKRAPOVIČ

# MARCO MELANDRI – STECKBRIEF.

| | |
|---|---|
| **Geburtstag:** | 07. August 1982 |
| **Geburtsort:** | Ravenna (ITA) |
| **Wohnort:** | Ravenna (ITA) |
| **Familienstand:** | Verlobt mit Manuela Raffaetà |
| **Größe:** | 1,66 m |
| **Gewicht:** | 60 kg |
| **Hobbys:** | Alle Arten von Motorsport, Rad fahren, Musik |
| **Leidenschaft:** | Motorräder |
| **Lieblingsrennstrecke:** | Die, auf der ich mit BMW meinen ersten Sieg hole |
| **Erstes Bike:** | Malaguti Grizzly 50 ccm |
| **Erstes Rennen:** | 1989, Cattolica (ITA), Mini-Bikes |
| **Karrierehöhepunkte:** | 2002 250-ccm-Weltmeister<br>2005 2. Platz MotoGP-Weltmeisterschaft<br>2011 2. Platz Superbike-Weltmeisterschaft |
| **Superbike-WM-Geschichte:** | 26 Rennen, 15 Podiumsplätze, 4 Siege, 7 zweite und 4 dritte Plätze, 1 Poleposition, 3 schnellste Rennrunden |
| **Webseite:** | www.marcomelandri.it |


NOLAN
PIRELLI
Castrol
3asyRide
BMW Motorrad
Motorsport
SPIDI
NOLAN

# MARCO MELANDRI – INTERVIEW.

**Wie lange hat es gedauert, sich bei BMW Motorrad Motorsport einzuleben?**
Marco Melandri: „Natürlich braucht es immer etwas Zeit, bis man sich gegenseitig kennengelernt hat. Aber ich fand den Anfang bei BMW schon sehr gut. Ich hatte einen sehr positiven Eindruck von der Fabrik. Und jeder versucht, noch ein bisschen härter zu arbeiten als bisher. Genauso war es bei mir. Das hat mir wirklich gut gefallen. Wir wissen, dass eine spannende Herausforderung auf uns zukommt und dass wir auf die anderen aufholen müssen. Aber das wird uns gelingen. Ich bin bisher sehr zufrieden."

**Wie war Ihr erster Eindruck vom Team?**
Melandri: „Dass es sehr groß ist! Das war am Anfang etwas ungewohnt. Doch nun arbeiten wir alle zusammen und versuchen, das Potenzial zu nutzen, das so eine Mannschaft mit sich bringt."

**Wie gefällt Ihnen die BMW S 1000 RR?**
Melandri: „Sie gefällt mir gut. Bevor ich sie zum ersten Mal getestet habe, haben mir die Leute richtig Angst gemacht. Denn schließlich hatte ich 2008 mit einem anderen Motorrad schlechte Erfahrungen gemacht. Aber als ich auf das Bike gestiegen bin, hatte ich zwar wie erwartet ein paar Schwierigkeiten, doch ich habe auch eine Menge positiver Überraschungen erlebt. Und beim Testen mit der 2011er-Maschine habe ich festgestellt, dass es ein ganz ‚normales' Motorrad ohne Tücken ist. Wir müssen nur alle Details optimal zu einem Gesamtpaket zusammenfügen. Natürlich mussten wir über den Winter hart arbeiten, und wir müssen abwarten, wie lange es dauert, bis wir das optimale Paket haben. Aber ich bin zufrieden mit dem Bike und fühle mich darauf wohl, von daher habe ich großes Vertrauen in das Motorrad. Und wenn ein Fahrer dieses Vertrauen hat, dann kann er auch Gas geben. Mehr braucht es nicht, um schnell zu sein."

**Wie gut verstehen Sie sich mit Leon Haslam?**
Melandri: „Prima! Ich kenne ihn, seit ich bei ihm in der Nähe in England gewohnt habe. Ich denke, dass es für die Teamergebnisse sehr gut ist, dass wir in derselben Mannschaft sind, denn wir können uns gegenseitig pushen. Wir haben zwar unterschiedliche Fahrstile, aber wir sind uns einig, welche Änderungen wir am Bike vornehmen würden. Von daher können wir in dieselbe Richtung arbeiten, um weiter nach vorn zu kommen."

**Wie bewerten Sie als Fahrer die Ein-Motorrad-Regel?**
Melandri: „Für mich ist es immer besser, zwei Bikes zu haben, denn ich bin immer schon so Rennen gefahren. Wenn es im Qualifying ein kleines Problem mit dem einen Bike gab, hattest du die Chance, mit der anderen Maschine weiter anzugreifen. Das war auch für die Sponsoren gut. Aus dieser Sicht ist die Regel nicht optimal. Aber es ist für alle das Gleiche. Und wir müssen nun für das Rennen nur noch ein Motorrad vorbereiten. Ich bin sicher, dass es auch so funktionieren wird."

**Was sind Ihre persönlichen Stärken – und Schwächen?**
Melandri: „Ich versuche immer, in den Bereichen, in denen ich Schwächen habe, besser zu werden. Und das ist nicht immer einfach. Aber zu meinen Stärken gehört, dass ich im Rennen im Vergleich zu Trainings und Tests immer noch zulege. Ich weiß nicht, warum. Aber ich fühle mich als


SPIDI
NOLAN
IRELLI
SPIDI
Castrol
AKRAPOVIC
3asy Ride
SBK
GIAUTTI
BMW Motorrad
Motorsport
33
SPIDI

# MARCO MELANDRI – INTERVIEW.

Racer. Ich liebe die Rennen, und sobald das Rennen startet, versuche ich, noch ein bisschen mehr zu geben als im Training."

**Wie können Sie abseits der Rennstrecke entspannen?**
Melandri: „Ich liebe es, Sport zu treiben. Also versuche ich zu trainieren – zwar nicht unbedingt täglich, aber so oft wie möglich. Danach bleibe ich gern zu Hause und sehe fern. Oder ich steige auf Offroad-Bikes. Für mich ist es schwierig, nichts zu tun. Das einzige Problem ist, Zeit zu haben."

**Was sind Ihre Ziele für die Saison 2012?**
Melandri: „Spaß zu haben. Wenn ich schnell bin, hole ich gute Ergebnisse – und dann habe ich auch immer Spaß. Deshalb ist das mein Ziel. Ich möchte tolle Fights erleben, gute Ergebnisse einfahren und auf dem Bike ein gutes Gefühl haben. Dann macht es mir viel Spaß – und die Ergebnisse stimmen dann auch."


YAMAHA
PIRELLI
DAINESE
Dair
Castrol
3asy Ride
SBK

# LEON HASLAM – STARTNUMMER 91.

Leon Haslam wurde die Begeisterung für den Motorrad-Rennsport bereits in die Wiege gelegt. Kein Wunder, denn sein Vater ist eine lebende Legende: der mehrmalige Motorrad-Weltmeister Ron „Rocket“ Haslam. Klein Leon wurde schon im zarten Alter von sechs Wochen mit an die Rennstrecke genommen und reiste von da an mit seinem Vater um die Welt. „Pocket Rocket“, wie Haslam Junior bald genannt wurde, startete jedoch auch schon früh seine eigene Karriere – 1991 im Alter von acht Jahren.

Haslam begann im Motocross-Sport. Zunächst setzte er auf die Startnummer 19, doch als er diese eines Tages nicht mehr nehmen konnte, drehte er die Zahl einfach um. „Mit der Nummer 91 konnte ich dann gleich mein erstes großes Rennen gewinnen. Seitdem habe ich diese Nummer behalten“, erinnert er sich. 1995 und 1996 wurde Haslam Britischer Juniorenmeister im Motocross, 1998 und 1999 fuhr er in der Britischen 125er-Meisterschaft.

Die internationale Bühne betrat Haslam im Jahr 2000, als er sein Debüt in der 125er-Weltmeisterschaft gab. Nur ein Jahr später stieg er bereits in die 500er-Weltmeisterschaft auf – als jüngster Fahrer aller Zeiten in dieser Serie. 2002 folgte eine Saison in der 250-ccm-WM, doch ohne konkurrenzfähiges Material blieben die Erfolge aus. Deshalb wechselte Haslam 2003 in die Britische Supersport-Meisterschaft. Gleichzeitig fuhr er auch seine ersten drei Rennen in der Superbike-Weltmeisterschaft. Seine erste volle Saison in der Königsklasse für seriennahe Motorräder bestritt er 2004, kehrte dann aber zunächst in seine Heimat zurück und startete drei Jahre lang in der Britischen Superbike-Meisterschaft. Seit 2009 gehört Haslam wieder zum festen Starterfeld der Superbike-Weltmeisterschaft. Seine bisher erfolgreichste Saison war 2010, als er die Superbike-WM als Zweiter abschloss.

2012 geht Haslam in sein zweites Jahr als Werksfahrer im Team BMW Motorrad Motorsport. Seine Zielsetzung: „Ich will immer gewinnen. Das ist auch mein Job als Rennfahrer – Rennen und Meisterschaften zu gewinnen. Das vergangene Jahr war hart, aber wir haben viel gelernt. Das werden wir in diesem Jahr umsetzen und die nötigen Schritte machen, damit wir unser Ziel erreichen können – zu gewinnen.“

Wie schon sein Vater liebt es auch Leon Haslam, von seiner Familie zu den Rennen begleitet zu werden. Vater Ron ist wichtigster Ratgeber, Ehefrau Olivia und Mutter Ann sind ebenfalls immer dabei. Und im vergangenen Winter ist die Familie um ein weiteres Mitglied gewachsen: Im Dezember 2011 wurde Töchterchen Ava May geboren. Sie wird natürlich auch mit an die Rennstrecke kommen. „Wir reisen ohnehin mit der ganzen Familie durch die Welt. Denn für mich ist es immer gut, meine Liebsten um mich zu haben. Ich bin sicher, dass Ava May bei jedem Rennen dabei sein wird“, bestätigt Haslam.


DAINESE
PIRELLI
Dainese
GNUTTI
BMW
BMW Motorrad
Motorsport

# LEON HASLAM – STECKBRIEF.

| | |
|---|---|
| **Geburtstag:** | 31. Mai 1983 |
| **Geburtsort:** | Smalley (GBR) |
| **Wohnort:** | Smalley (GBR) |
| **Familienstand:** | Verheiratet mit Olivia, Tochter Ava May |
| **Größe:** | 1,73 m |
| **Gewicht:** | 67 kg |
| **Hobbys:** | Golf, Wakeboarden, Mountainbike fahren, Trial fahren |
| **Leidenschaft:** | Seine Familie, Rennsport |
| **Lieblingsrennstrecken:** | Phillip Island, Assen, Silverstone |
| **Erstes Bike:** | Honda QR 50 |
| **Erstes Rennen:** | 1987, Argentinien, 50-ccm-Klasse |
| **Karrierehöhepunkte:** | 2007/2008 2. Platz Britische Superbike-Meisterschaft<br>2010 2. Platz Superbike-Weltmeisterschaft |
| **Superbike-WM-Geschichte:** | 112 Rennen, 23 Podiumsplätze, 3 Siege, 10 zweite Plätze und 10 dritte Plätze, 1 Poleposition, 3 schnellste Rennrunden |
| **Webseite:** | www.leonhaslam.com |


BMW Motorrad
Motorsport
GNUTTI
Arai
www.leon

# LEON HASLAM – INTERVIEW.

**Leon, wie haben Sie sich im Winter auf die neue Saison vorbereitet?**
Leon Haslam: „Ich habe ein zehnwöchiges Trainingsprogramm absolviert. Wir waren eine Gruppe aus Motorrad-Rennfahrern, ein paar Motocross-Jungs, Boxern und Fußballern, und haben jeden Tag miteinander trainiert. Wir haben uns gegenseitig angespornt, und es hat wirklich Spaß gemacht. Zudem sind wir viel Trial und Enduro gefahren. Ich habe versucht, den Winter etwas schneller hinter mich zu bringen, Spaß zu haben und gleichzeitig zu trainieren. Und es war gut."

**In welchen Bereichen möchten Sie sich persönlich in diesem Jahr noch steigern?**
Haslam: „Alles dreht sich darum, fokussiert zu bleiben, um mit BMW und dem Team Erfolg zu haben. Ich bin in diesem Jahr so fit wie nie zuvor. Ich stecke mir jedes Jahr Ziele, was den Erfolg und was die Fitness angeht. Und natürlich sind diese Ziele jedes Jahr höher und damit schwerer zu erreichen. Was die Fitness angeht, liege ich bereits im Plan. Und meine Ziele im Rennsport sind immer, zu gewinnen und Weltmeister zu werden. Man hört nie auf, dafür zu kämpfen."

**Was ist für Sie als Fahrer die wichtigste Veränderung an der neuen BMW S 1000 RR?**
Haslam: „Die Entwicklung geht immer weiter, aber ich denke, dass vor allem das gesamte Team als solches der entscheidende Faktor ist, wenn es darum geht, das Maximum aus der RR herauszuholen. Wir haben eine neue Struktur, und nachdem wir im vergangenen Jahr ermittelt haben, was wir wie tun müssen, haben die Jungs über den Winter wirklich hart gearbeitet. Wir sind uns alle einig und gehen konzentriert in die Saison. Und das wird meiner Meinung nach den Unterschied ausmachen. Auf der technischen Seite ist für mich der wichtigste Faktor, dass wir an der Motorcharakteristik gearbeitet haben, damit das Bike stabiler und einfacher zu fahren ist. Und ich weiß, dass wir hier im Laufe der Saison noch einiges dazubekommen werden. Darüber freue ich mich am meisten."

**Wie verstehen Sie sich mit Ihrem neuen Teamkollegen Marco Melandri?**
Haslam: „Sehr gut. Er hat mehrere Jahre lang nur drei Kilometer von mir entfernt in Derby gewohnt. Als er in England gelebt hat, haben wir sehr viel zusammen trainiert. Marco war in der MotoGP der zweitbeste Pilot der Welt, und nun ist ihm das auch gleich in seinem ersten Jahr in der Superbike-WM gelungen. Marco im Team zu haben, ist ein weiterer wichtiger Faktor für den Erfolg. Ich denke, dass wir uns gegenseitig helfen können, die RR noch besser zu machen. Darüber hinaus ist er ein sehr schneller Fahrer, und das ist fantastisch. Denn als Allererstes möchtest du immer deinen Teamkollegen schlagen. Wenn es dir gelingt, einen sehr schnellen Teamkollegen zu schlagen, bedeutet dies eigentlich, dass du in der Lage bist, Rennen zu gewinnen. Und das ist unser aller Ziel."

**Sie haben in diesem Jahr nur noch ein Motorrad zur Verfügung – müssen Sie nun vorsichtiger fahren, wenn im Falle eines Unfalls nicht mehr schnell ein Ersatzbike zur Verfügung steht?**
Haslam: „Darüber denke ich nicht allzu viel nach. Ich bin sowieso kein Fahrer, der oft stürzt. Von daher sollte es mir entgegenkommen. Aber die Jungs, die etwas mehr zum ‚Fliegen' tendieren, werden die eine oder andere Session


Arai
HELMET
DAINESE
PIRELLI
Pair
Direct cctv
.co.uk
Castrol
BMW
3asy Ride
SBK
BMW Motorrad
Motorsport

# LEON HASLAM – INTERVIEW.

verlieren. Im vergangenen Jahr hatte ich nicht allzu viele Stürze, auch wenn wir hin und wieder Schwierigkeiten hatten oder ich etwas zu viel riskiert habe. Deshalb sehe ich hier kein großes Problem für uns."

**Wie wird sich die Abstimmungsarbeit ändern, wenn man nur noch mit einem Motorrad arbeiten kann?**
Haslam: „Man kann natürlich mehr ausprobieren, wenn man zwei Bikes zur Verfügung hat. Wir müssen nun noch organisierter und an den Rennwochenenden nach einem noch strikteren Arbeitsplan vorgehen. Aber wir haben bei BMW ein komplettes Testteam, und wenn das Bike von Anfang an gut ist, müssen wir an den Rennwochenenden selbst ohnehin nicht mehr allzu viel ausprobieren. Stattdessen können wir uns dann ganz darauf konzentrieren, schnell zu sein."

**Ihre Frau Olivia und Sie haben im Dezember Ihre erste Tochter bekommen. Wie ist das Leben als Familienvater?**
Haslam: „Es ist toll! Ich wollte schon immer eine eigene Familie haben. Es ist einfach fantastisch. Und jetzt ist da eine Person mehr, für die ich gewinnen und erfolgreich sein will. Das gibt mir beim Rennfahren noch zusätzliche Motivation. Die ersten Wochen waren zwar wirklich hart, denn ich musste jeden Morgen um sechs Uhr im Kraftraum sein. Aber Ollie und ich haben die nächtliche Kinderbetreuung dann geregelt bekommen. Zudem ist auch mein Trainer nur eine Woche nach mir Vater einer Tochter geworden. Uns haben also die gleichen Dinge beschäftigt."

**Welche Schlagzeile würden Sie am Ende der Saison 2012 gern über sich und BMW Motorrad Motorsport lesen?**
Haslam: „Perfekt wäre: ‚Leon Haslam Weltmeister, Marco Melandri Zweiter' – das wäre fantastisch für mich, für die Meisterschaft und für BMW."




## ITALIENISCHES BMW NATIONALTEAM.



# BMW MOTORRAD ITALIA GOLDBET SBK TEAM.

Das werksunterstützte BMW Motorrad Italia GoldBet SBK Team bestreitet 2012 seine zweite Saison in der Superbike-Weltmeisterschaft. Pilotiert werden die BMW S 1000 RR des Teams von den beiden Italienern Ayrton Badovini und Michel Fabrizio. Geführt wird die Mannschaft von Andrea Buzzoni, Direktor von BMW Motorrad Italia und Manager des Superbike-Projekts, von Sportdirektor Serafino Foti und von Technikchef Gerardo „Dino" Acocella. Das BMW Motorrad Motorsport Werksteam stellt Motoren und Elektronik für die RR zur Verfügung, außerdem findet zwischen beiden Mannschaften in enger Zusammenarbeit ein ständiger Ideenaustausch statt.

Die Mannschaft aus San Donato Milanese betrat 2010 die internationale Bühne und gab ihr mehr als beeindruckendes Debüt im FIM Superstock 1000 Cup. Schon damals auf der RR im Einsatz: Ayrton Badovini, der der Serie von Anfang an seinen Stempel aufdrückte. Der Italiener gewann neun der zehn Läufe, die meisten davon überlegen. Den Titelgewinn feierten er und BMW Motorrad Italia bereits Anfang August, drei Rennen vor dem Saisonende. Nach diesem eindrucksvollen ersten Jahr im internationalen Geschäft war für das Team der Aufstieg in die Superbike-Weltmeisterschaft ein konsequenter Schritt.

Für das erste Jahr in der Königsklasse verpflichtete BMW Motorrad Italia den zweimaligen Weltmeister James Toseland (GBR) als Teamkollegen von Badovini. Doch der Brite zog sich bereits im März 2011 bei einem Sturz bei Testfahren eine schwere Handgelenksverletzung zu. Toseland musste monatelang pausieren, versuchte im Spätsommer mehrfach ein Comeback, musste aber seine Karriere im September endgültig beenden. Als Ersatzpiloten für Toseland setzte BMW Motorrad Italia Lorenzo Lanzi (ITA), Javier Fores (ESP) und Barry Veneman (NED) ein.

Badovini übernahm die Rolle des Teamleaders und sorgte für eine gelungene Debütsaison seiner Mannschaft. Sein bestes Ergebnis war ein vierter Platz beim Heimspiel in Misano. Insgesamt fuhr der Italiener vier Mal in die Top 6 und erreichte ansonsten meistens einen Platz innerhalb der Top 10. Badovini beendete die Saison 2011 mit 165 Punkten auf dem zehnten Gesamtrang.

Im Jahr 2012 stehen umfassende Änderungen für das Team an: In GoldBet steigt ein österreichischer Wettanbieter als Titelsponsor ein, der den Auftritt des Teams maßgeblich mitgestalten wird. Darüber hinaus stellt das BMW Motorrad Italia GoldBet SBK Team Ayrton Badovini in Michel Fabrizio einen Landsmann zur Seite. Der 27-jährige Italiener fährt seit 2006 in der Superbike-Weltmeisterschaft und hat inzwischen vier Siege, 29 weitere Podiumsplätze sowie eine Poleposition auf seinem Konto. „Michel ist ein sehr talentierter Fahrer. Ich bin sicher, dass er mit unserer technischen und persönlichen Unterstützung sein ganzes Potenzial zeigen kann. In Michel und Ayrton haben wir ein starkes, rein italienisches Team aus Fahrern und Ingenieuren, kombiniert mit der herausragenden BMW Technologie", sagt Andrea Buzzoni.

BMW Motorrad Italia ist auch weiter im FIM Superstock 1000 Cup vertreten. 2011 belegten Lorenzo Zanetti (ITA) und Sylvain Barrier (FRA) den dritten und vierten Gesamtrang in dieser Serie. Barrier startet auch 2012 für BMW Motorrad Italia im Superstock 1000 Cup, sein neuer Teamkollege ist Lorenzo Baroni (ITA).


BMW Motorrad Italia
GoldBet SBK Team
GoldBet
La Gazzetta dello Sport
BMW Motorrad Italia
84
BMW Motorrad
GoldBet

# MICHEL FABRIZIO – STARTNUMMER 84.

Michel Fabrizio gehört mit seinen 27 Jahren zwar noch zu den „jungen Wilden“, doch der Italiener kennt die internationale Rennsportbühne bereits seit zehn Jahren. Der zweifache Familienvater startete in den vergangenen Jahren unter anderem im FIM Superstock 1000 Cup, in der Supersport-Weltmeisterschaft und in der Superbike-Weltmeisterschaft. Entsprechend groß ist sein Erfahrungsschatz.

Als Sechsjähriger bestritt Fabrizio seine ersten Rennen. Seine internationale Karriere begann 2002 in der 125er-Klasse der Motorrad-Weltmeisterschaft. 2003 wechselte er in den FIM Superstock 1000 Cup und sicherte sich dort gleich im Premierenjahr den Titel. 2004 startete Fabrizio in der MotoGP, hatte aber mit unterlegenem Material keine Chance auf vordere Platzierungen. 2005 wechselte er in die Supersport-Weltmeisterschaft.

2006 erfolgte der Aufstieg in die Superbike-WM, in der Fabrizio seitdem für verschiedene Teams und Hersteller fuhr. Außerdem gab er weitere Gastspiele in der MotoGP. Seine bisher erfolgreichste Saison war 2009, als er in der Superbike-WM drei Siege und 15 weitere Podiumsplatzierungen holte. Er beendete das Jahr auf dem dritten Gesamtrang. Damals arbeitete er auch mit mehreren Teammitgliedern zusammen, die heute zur Mannschaft von BMW Motorrad Italia gehören.

„Ich freue mich sehr über den Vertrag mit BMW Motorrad Italia und hoffe, dass ich mich für das Vertrauen, das das Team in mich setzt, revanchieren kann“, sagt Fabrizio. „Es ist schön, dass ich wieder mit Leuten zusammenarbeite, mit denen ich drei Jahre lang im selben Team war. Das gibt mir ein stabiles Umfeld und hilft mir, eine gute Performance abzuliefern. Ich bin sehr motiviert und möchte in dieser Saison meinen Teil zum Erfolg beitragen. Denn das Projekt ist sehr ambitioniert, und das Team ist sehr gut.“

Fabrizio begeistert seine Fans mit seinem beherzten Fahrstil, sie nennen ihn deshalb auch „den Zauberer“. Seine Startnummer 84 ist eine Anlehnung an sein Geburtsjahr. Dass Fabrizio einen französischen Vornamen hat, liegt an der Fußballleidenschaft seines Vaters, dessen großes Idol in den 1980er-Jahren Michel Platini war.

**Steckbrief.**

| | |
|---|---|
| Geburtstag: | 17. September 1984 in Frascati (ITA) |
| Wohnort: | Rom (ITA) |
| Familienstand: | Verheiratet, zwei Kinder |
| Größe: | 1,70 m |
| Gewicht: | 63 kg |
| Hobbys: | Motorrad fahren |
| Karrierehöhepunkte: | 2003 Titelgewinn FIM Superstock 1000 Cup, 2009 Gesamtdritter Superbike-Weltmeisterschaft |
| Webseite: | www.michelfabrizio.com |


BMW Motorrad Italia
86
GoldBet
BMW Motorrad
Italia
BOMBOOGIE
PIRELLI
BAGUTTI
PUBLISHING
Ingeteam
SBK

# AYRTON BADOVINI – STARTNUMMER 86.

Ayrton Badovini musste lange auf den ersehnten Durchbruch warten – doch seit er 2010 zu BMW Motorrad Italia stieß, verläuft seine Karriere in einer steilen Kurve nach oben. Der Italiener und die Mannschaft aus San Donato Milanese bestreiten 2012 ihr drittes gemeinsames Jahr. Badovini betrat die internationale Bühne 2003 im FIM Superstock 1000 Cup.

Mit unterlegenem Material kämpfte Badovini vergeblich um Erfolge. Erst 2006 gelangen ihm seine erste Poleposition und sein erster Sieg in der Serie. 2008 wechselte er in die Superbike-Weltmeisterschaft, doch er erlebte ein schwieriges Jahr. Badovini orientierte sich neu. 2009 bestritt er nur vereinzelte Rennen in der Weltmeisterschaft und im Superstock 1000 Cup – aber am Ende dieses Jahres kam die entscheidende Wende in seiner Karriere. BMW Motorrad Italia nahm den Italiener für die Saison 2010 unter Vertrag.

Es war der Beginn einer gemeinsamen Erfolgsgeschichte. 2010 dominierten Badovini und BMW Motorrad Italia den Superstock 1000 Cup mit einer beeindruckenden Siegesserie. Der Italiener fuhr mit seiner RR von Triumph zu Triumph und sicherte sich bereits drei Rennen vor Saisonende den Titel. Insgesamt holte er in zehn Rennen neun Mal den Sieg – die Serie riss erst beim Finale in Magny-Cours, wo Badovini knapp geschlagen Zweiter wurde. Nach diesem Erfolgsjahr stieg er mit BMW Motorrad Italia in die Superbike-WM auf.

Damit hatte der Italiener sein Anfang 2010 gestecktes Ziel erreicht: Er wollte zurück in die Königsklasse, und zwar mit konkurrenzfähigem Material. In den 26 Rennen der Superbike-Weltmeisterschaft 2011 fuhr er 19 Mal in die Top 10 und vier Mal in die Top 6. Sein bestes Ergebnis war Rang vier beim Heimspiel in Misano. In der Endabrechnung der Saison gehörte Badovini zu den besten zehn Piloten der Superbike-WM.

2012 soll der Weg für ihn weiter steil nach oben führen. Auf der neuen BMW S 1000 RR fühlte sich Badovini auf Anhieb wohl. „Das war Liebe auf den ersten Blick. Das neue Bike ist einfach zu fahren und ich mag es sehr“, sagt er über die neue Generation des Racebikes. Und seine Zielsetzung für die anstehende Saison lautet: „Wir möchten die Früchte unserer bisherigen Arbeit ernten.“ Sprich: Nun möchte er auch in der Superbike-WM auf dem Treppchen stehen.

**Steckbrief.**

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




# DIE BMW S 1000 RR:
# FÜR DEN RENNSPORT GEBOREN.

# EINE BAYERISCHE ERFOLGSGESCHICHTE.

Mit der BMW S 1000 RR stieg BMW Motorrad 2009 erfolgreich in das Segment der Supersportler ein. Die Serienversion feierte im November desselben Jahres ihr viel beachtetes Debüt – und entwickelte sich schnell zum dominierenden Motorrad im Superbike-Segment. In manchen Märkten erreichte BMW Motorrad auf Anhieb 30 Prozent Segmentanteil, weltweit ist die RR einer der meistverkauften Supersportler. Das Bike ist auf Rennsport getrimmt, bietet aber gleichzeitig den gewohnten Komfort, moderne Sicherheitsfeatures und ein exzellentes Preis-Leistungs-Verhältnis – und genau das schätzen die BMW Motorrad Kunden.

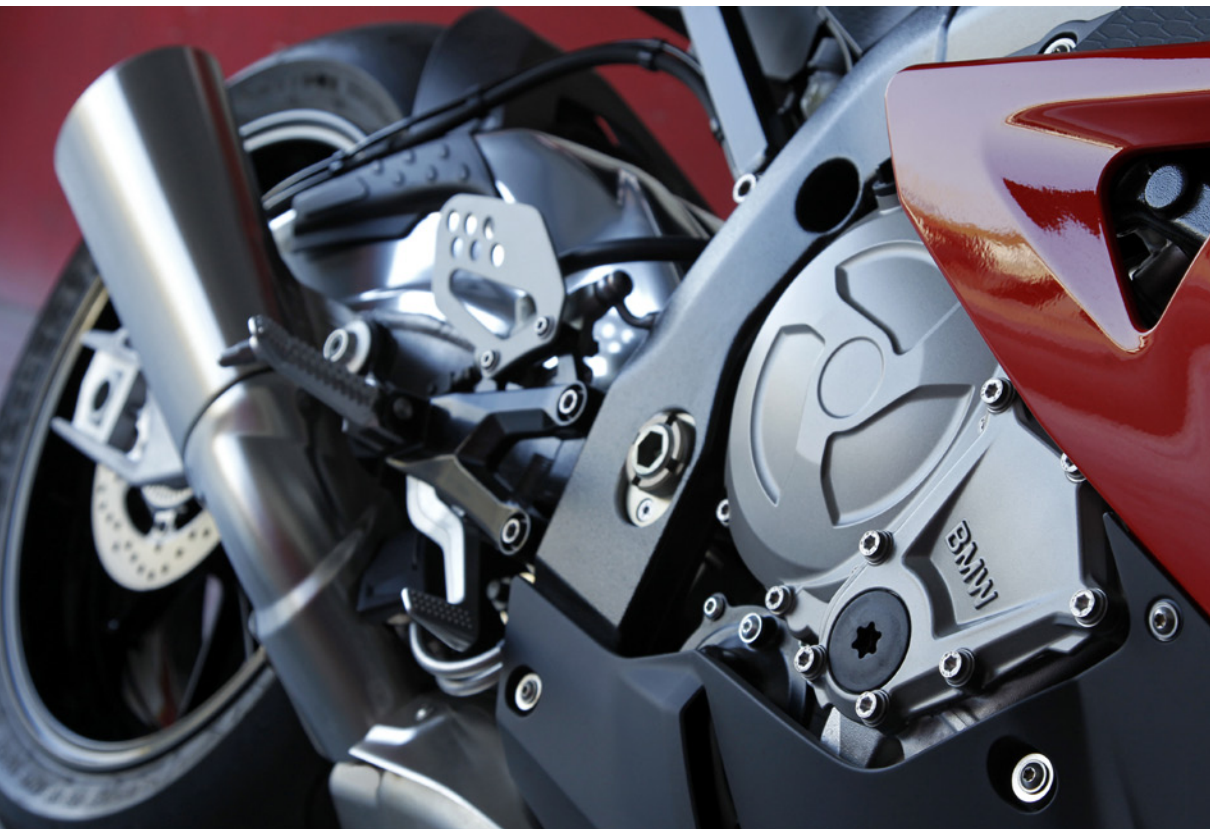
Für BMW Motorrad war es ein logischer Schritt, das Potenzial der RR auch auf der Rennstrecke zu demonstrieren und sich den direkten Mitbewerbern aus diesem Segment auch im Rennsport zu stellen. Deshalb beschloss die Geschäftsführung von BMW Motorrad, zur Saison 2009 in die Superbike-Weltmeisterschaft einzusteigen, die Königsklasse des seriennahen Motorsports.

Im Jahr 2007 begann die Motorsportabteilung, die erste Rennversion der BMW S 1000 RR zu entwickeln, die seither kontinuierlich optimiert wurde. Die Debütsaison 2009 in der Superbike-Weltmeisterschaft diente als Lern- und Aufbaujahr, bereits 2010 konnten die erste Poleposition und die ersten Podiumsplatzierungen gefeiert werden. Gleichzeitig setzten weltweit Kundenteams in anderen nationalen und internationalen Serien auf das Potenzial der BMW S 1000 RR. Sie bewiesen eindrucksvoll, dass die RR ein echtes Siegerbike ist. 2010 und 2011 konnten BMW Fahrer in zahlreichen nationalen Meisterschaften den Titel für sich verbuchen. Dazu überzeugte das Team BMW Motorrad France 99, das in der Langstrecken-Weltmeisterschaft 2011 mit der RR den ersten Sieg in einem WM-Lauf und die erste Weltmeisterschaftsführung holen konnte.

Motorsportabteilung und Serienentwicklung arbeiten Hand in Hand. Auf diese Art ist die RR zu einem echten Supersportmotorrad für die Straße geworden. Der kraftvolle Antrieb mit 193 PS, das hervorragende Fahrwerk, das Race-ABS, das Handling und die Traktionskontrolle, das niedrige Fahrzeuggewicht und das dynamische Design zeugen von den Rennsportgenen des Serienbikes. Die auf der Rennstrecke gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Weiterentwicklung der Serien-RR ein, in beide Richtungen findet ein tief greifender Wissensaustausch statt. Das galt auch bei der Entwicklung der neuen Generation der BMW S 1000 RR, die seit Januar 2012 auf den Straßen und auf den Rennstrecken anzutreffen ist.

Im Oktober 2011 präsentierte der bayerische Hersteller das neue und in vielen Bereichen überarbeitete 2012er-Modell der BMW S 1000 RR. Erneut waren Medien und Kunden auf Anhieb begeistert. Gleichzeitig hat auch die Motorsportabteilung die Rennversion des Motorrads für die Saison 2012 weiterentwickelt, in vielen Bereichen optimiert und dem Design der neuen Serien-RR angepasst.


RR


BMW

# MODELLJAHR 2012 – DYNAMIK UND SPORTLICHKEIT AUF HÖCHSTEM NIVEAU.

Die neue Serienversion der BMW S 1000 RR verfügt über den bewährten, 193 PS starken Reihenvierzylinder-Motor. Sie geht jedoch bei Design, Motorabstimmung und vor allem beim Fahrwerk einen konsequenten Schritt weiter. Mit der Modellüberarbeitung 2012 sind alle Voraussetzungen geschaffen, um die Erfolgsgeschichte der RR weiterzuführen. „Unser Hauptziel ist es, dem Fahrer ein noch besseres Fahrgefühl in jeder Situation zu geben. Sei es auf der Straße, der Rennstrecke oder sogar im Regen“, sagt Josef Mächler, Produktmanager der RR und selbst ehemaliger Rennfahrer. Um auf die verschiedenen Bedürfnisse der Zielmärkte eingehen zu können, wurden auch RR Kunden und Rennfahrer in den Entwicklungsprozess mit einbezogen.

Die Fahrbarkeit der neuen RR wurde deutlich optimiert. „Leistungs- und Drehmomentverlauf sind jetzt deutlich harmonischer.“ erläutert Mächler. „Zudem wurden Gasannahme und Gasbetätigung optimiert. Dies alles führt zu einem besseren Feedback.“

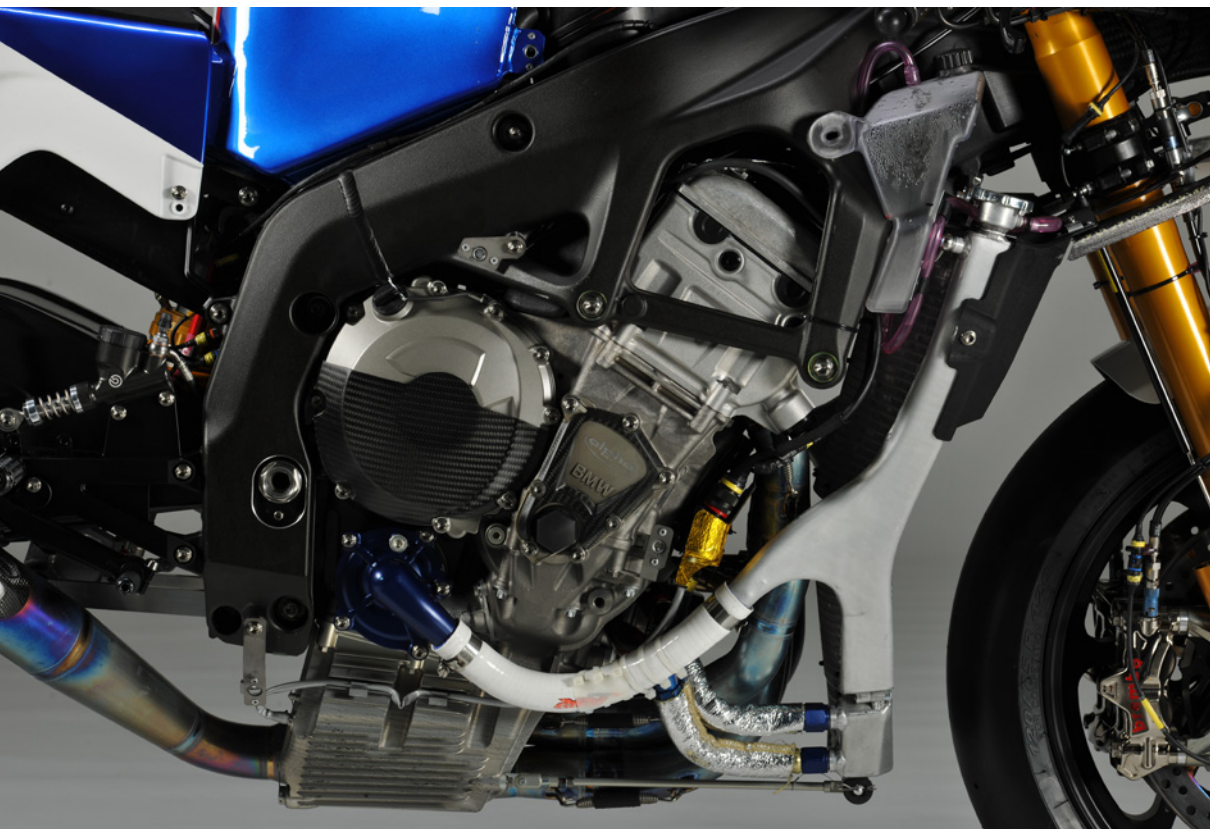
Die Abgasanlage wurde überarbeitet und ist nun noch kompromissloser auf Sportlichkeit ausgelegt. Die Modi in den Motorcharakteristiken „Rain“, „Sport“, „Race“ und „Slick“ wurden weiter verfeinert, um den Fahrern vor allem im Grenzbereich ein besseres Gefühl zu geben.

Viele innovative Ideen wurden auch im Bereich Fahrwerk umgesetzt. Dämpfer und Hauptrahmen sind neu konstruiert, Schwinge und Gabel deutlich überarbeitet – dadurch ist das Fahrwerk handlicher und stabiler. Der Lenkkopfwinkel wurde um 0,1 Grad reduziert, der Radstand um 9,3 Millimeter verringert. Das führt zu einer veränderten Fahrzeuggeometrie, die die Rückmeldung an den Fahrer deutlich verbessert. Zu den Stärken der BMW S 1000 RR gehörten immer schon die Ruhe und Präzision im Fahrverhalten – selbst im Grenzbereich. Hier konnte mit einer überarbeiteten Lenkkopflagerung, einem modifizierten Federbein und einem jetzt einstellbaren Lenkungsdämpfer eine weitere Optimierung erreicht werden.

„Das überarbeitete Cockpit hat innovative Funktionen wie zum Beispiel ‚Best Lap in Progress‘. Hier wird angezeigt, ob die aktuelle Sektionszeit einer Runde auf der Rennstrecke schneller ist als die bisher beste“, schildert Mächler weiter. „Außerdem gibt es ein ‚Speed Warning‘, das eingeschaltet werden kann, um den Fahrer zu warnen, wenn er eine definierte Geschwindigkeit überschreitet. Dazu kommen neue Sonderausstattungen wie eine zweistufige Griffheizung, eine HP Titan Abgasanlage, die 5,8 kg leichter ist als die Standardanlage und der HP Data Logger mit GPS – dem ersten im Supersport Segment.“

Auch optisch hat sich bei der neuen RR einiges getan. Die Heckpartie wurde deutlich schlanker gestaltet. Die asymmetrischen Seitenverkleidungen wurden dezent überarbeitet, das Airbox-Mittelcover mit seitlichen Öffnungsgittern versehen. Ein neues, prägnantes Erkennungsmerkmal stellen die beiden „Winglets“ am Verkleidungsoberteil dar. Das markante RR Logo wurde leicht überarbeitet.


33
3asy Ride.com
PIRELLI
Castrol
AKRAPOVIC
alpha racing


BMW

# DIE RENNVERSION 2012 – IN VIELEN BEREICHEN OPTIMIERT.

Zur Saison 2012 ließ BMW Motorrad Motorsport für die Superbike-Weltmeisterschaft eine neue Rennversion der BMW S 1000 RR homologieren. Dieses neue Rennbike ist dem Reglement entsprechend an die im Herbst präsentierte 2012er-Serienversion der RR angepasst. Zudem wurde das Motorrad in vielen Bereichen auf Basis der Erfahrungen aus der Superbike-WM weiterentwickelt und optimiert.

Dass an der aktuellen Rennversion der RR vieles neu ist, lässt sich bereits auf den ersten Blick erkennen. An der Verkleidung gibt es analog zum Serienmodell Veränderungen und, soweit im Rahmen des Reglements möglich, weitere Optimierungen. So ist zum Beispiel das Heck kürzer geworden, der Heckträger wurde der neuen Form der Verkleidung angepasst. Die Front der RR ist nun etwas steiler, um die Aerodynamik und die Fahrerergonomie zu optimieren. „Zudem gibt es an der Verkleidung nun eine Gabelabschottung. Das ist eine Optimierung aus den Windkanalversuchen heraus, die den rennaerodynamischen Beiwert verbessert", erläutert der Entwicklungsleiter von BMW Motorrad Motorsport, Stephan Fischer.

Die Fahrwerks- und Rahmengeometrie wurde dem neuen Rahmen und der neuen Geometrie des 2012er-Serienbikes angepasst. So wurde unter anderem der Winkel des Lenkrohrs analog zu den Modifikationen am Serienmotorrad geändert. „Im Zuge dessen haben wir auch die Position des Motors im Fahrzeug innerhalb der Toleranzen leicht versetzt, um die Gewichtsbalance des Bikes richtig abzustimmen", erklärt Fischer. Im Bereich Fahrwerk setzt BMW Motorrad Motorsport zudem verschiedene neue Komponenten ein, die das Handling des Fahrzeugs verbessern.

Der 220 PS starke Viertakt-Reihenvierzylinder-Motor der Rennmaschine wird von BMW Motorrad Motorsport konstant weiterentwickelt. Das FIM-Reglement erlaubt gewisse rennsportspezifische Modifikationen am Serienmotor. Bei der aktuellen Spezifikation wurde in diesem Rahmen das Innenleben des Triebwerks überarbeitet. „Die Weiterentwicklung des Motors ist ein kontinuierlicher Prozess. Wir haben nun den Brennraum neu gestaltet und damit die Verbrennung verbessert", berichtet Fischer. Insgesamt wurden mit den Modifikationen am Motor der Drehmomentverlauf und damit die Fahrbarkeit optimiert. Die serienidentischen Drosselklappen werden in der RR durch das Ride-by-Wire-System (RBW) gesteuert, das ebenfalls simultan zur Motorsteuerung fortwährend weiterentwickelt wird.

Das Steuergerät RSM5 ist ein von BMW Motorrad Motorsport selbst entwickeltes System und regelt die gesamte Elektronik des Bikes, unter anderem die Motorfunktionen wie Zündung, Einspritzung, Drehzahlerfassung- und -aufbereitung, das RBW-Drosselklappensystem sowie die Fahrdynamikfunktionen wie Launch Control und Traktionskontrolle. Zudem befindet sich in dem Steuergerät ein sehr leistungsfähiger Datenlogger, der alle internen Größen des Steuergerätes und externe Größen, die über den CAN-Bus gesendet werden, aufzeichnen kann. Das Team hat die Elektronik noch einmal umfangreich überarbeitet. Einerseits wurde Komplexität herausgenommen, andererseits wurden neue, zusätzliche Funktionen implementiert. Damit wurden das Datenhandling an der Strecke und die Fahrbarkeit des Fahrzeugs optimiert.


BMW Motorrad
Motorsport
AKRAPOVIČ
Thiel
frästechnik
ESJOT
TITAN


3asy Ride.com

# BEWÄHRTES TRIFFT NEUES.

Die 2012er-Rennversion der RR ist mit einem neuen, effektiveren Kühler versehen. Dessen veränderte Geometrie ist an die neue Verkleidung angepasst und sorgt gleichzeitig für einen effizienteren Wärmehaushalt des Kühlers. Zudem ist das Motorrad nun auch mit einem permanenten Ölkühler ausgestattet. Die lange Auspuffanlage, die das Team in der zweiten Saisonhälfte 2011 eingesetzt hat, hat sich bewährt und wurde – entsprechend der neuen Motorspezifikation leicht modifiziert – übernommen.

Die Ergonomie des Rennbikes wurde besser auf die Bedürfnisse der Fahrer angepasst. So wurden Tankform und Sitzposition im Rahmen der vom Reglement gegebenen Möglichkeiten leicht verändert. Silhouette und Erscheinungsbild des Tanks entsprechen der Serienversion der RR. Die Form wurde im Magenbereich der Fahrer etwas abgerundet, sodass die Piloten komfortabler sitzen, gleichzeitig beim Bremsen aber genügend Rückhalt bekommen. Ein etwas schmalerer Kniebereich sorgt für einen verbesserten Knieschluss. Das erleichtert den Fahrern die Positionsveränderungen bei Richtungswechseln und bringt aerodynamische Vorteile mit sich.

Die Vorderradgabel TRS-P 25 wurde von Öhlins optimiert. Die Serienschwinge der RR hat sich als optimale Basis erwiesen und kommt zunächst auch in der Rennversion des Bikes zum Einsatz. Im Zuge der konstanten Weiterentwicklung arbeitet das Team aber daran, die Schwinge auf die speziellen Anforderungen in der Superbike-Weltmeisterschaft anzupassen.

Aufgrund der neuen Ein-Motorrad-Regel stehen den Fahrern keine Ersatzmotorräder mehr zur Verfügung. Um in der Box noch schneller agieren zu können, hat BMW Motorrad Motorsport die Servicefreundlichkeit des Fahrzeugs weiter verbessert. „Zudem haben wir uns die Möglichkeit geschaffen, im Rahmen der neuen Homologationsregeln im Fahrzeug auch einen Starter einzusetzen zu können“, erläutert Entwicklungsleiter Fischer weiter. „Laut den Richtlinien im Reglement muss das Fahrzeug aus eigener Kraft zurück an die Box kommen, falls es liegengeblieben ist. Dabei kann es entweder angeschoben oder durch einen Starter neu gestartet werden.“ Ob ein Starter zum Einsatz kommt, entscheidet das Team je nach Bedingungen vor Ort an der Rennstrecke.


BMW
HAYDEN

# TECHNISCHE DATEN BMW S 1000 RR.

| | |
|---|---|
| **Hubraum:** | 999 ccm, Viertakt-Vierzylinder, flüssigkeitsgekühlt |
| **Getriebe:** | 6-Gang |
| **Leistung:** | 220 PS bei über 14.000 U/min |
| **Bohrung x Hub:** | 80 x 49,7 mm |
| **Verdichtungsverhältnis:** | 14,5 : 1 |
| **Kraftstoffsystem:** | Einspritzanlage Dellorto 48 mm |
| **Tankinhalt:** | 23,5 l |
| **Schmierung:** | Nasssumpf |
| **Trockengewicht:** | 165 kg |
| **Radstand:** | 1.440 mm |
| **Länge:** | 2.056 mm |
| **Breite:** | 532 mm |
| **Vorderradfederung:** | Öhlins Upside-Down-Teleskopgabel |
| **Hinterradfederung:** | Öhlins |
| **Vorderradbremsen:** | Doppelscheibe 320 mm, Brembo, 4-Kolben-Sattel |
| **Hinterradbremse:** | Einfachscheibe 220 mm, Brembo, 2-Kolben-Sattel |
| **Räder:** | Vorn 16,5" x 3,5“, hinten 16“ x 6,25“ |
| **Reifen:** | Pirelli |

# DIE KÖNIGSKLASSE FÜR SERIENNAHE BIKES.



# SPORTLICHES UND TECHNISCHES REGLEMENT.

Seit 1988 begeistert die Superbike-Weltmeisterschaft Fans auf der ganzen Welt. Die Zuschauer erleben packende Rennen und Action pur. Das Format der Rennwochenenden, mit mehreren Qualifikationen und zwei Läufen, sorgt für Spannung von der ersten Minute an. Gleichzeitig wird die Weltmeisterschaft ihrem Ruf als Königsklasse des produktnahen Motorsports gerecht. Die Verwandtschaft der Bikes mit ihren Geschwistern aus der Serienproduktion steht im Vordergrund und die Leistungsfähigkeit der unterschiedlichen im Feld vertretenen Modelle und Konzepte wird angeglichen.

**Ein-Motorrad-Regel.**
Das ist die wichtigste Regeländerung zur Saison 2012: Während der Rennwochenenden gibt es nur noch ein Motorrad pro Fahrer. Jedes Team darf ein Ersatz-Chassis dabei haben, Motor, Tank und Benzinsystem, Airbox, ECU und Auspuffsystem dürfen jedoch nicht montiert sein. Zudem darf das Ersatz-Chassis erst dann in die Box gebracht werden, wenn der Technische Direktor der FIM dies erlaubt hat. Bisher standen jedem Piloten zwei fahrbereite Bikes zur Verfügung. So konnten verschiedene Abstimmungen probiert werden, und im Falle eines Unfalls stand schnell ein Ersatzbike bereit. Mit der Ein-Motorrad-Regel gilt es für die Fahrer nun, mit dem zur Verfügung stehenden Material schonender umzugehen und manch zu riskantes Manöver zu vermeiden. Durch diese neue Regel können die Kosten für Material, Werkzeuge, Transport und Personal gesenkt werden.

**Startaufstellung.**
Die Startaufstellung für die beiden Rennen wird in mehreren Qualifyings ermittelt. Am Freitag und am Samstag stehen zunächst zwei jeweils 45-minütige Qualifikationstrainings auf dem Programm. Die 16 schnellsten Piloten aus diesen Qualifikationstrainings nehmen am Samstagnachmittag an der Superpole teil. Die übrigen Fahrer teilen sich ihrem Ergebnis entsprechend die hinteren Startreihen. Generell gibt es vier Startplätze pro Reihe.

Für die Superpole selbst gibt es ab der Saison 2012 zwei Modi – je nachdem, ob die Strecke trocken oder nass ist. Der Renndirektor entscheidet spätestens zehn Minuten vor dem Beginn, wie die Superpole klassifiziert wird. Im Falle einer „trockenen“ Superpole gibt es drei einzelne Abschnitte. Die zwölf schnellsten Piloten der Superpole 1 rücken in die Superpole 2 vor. Die besten acht dieser Session gelangen in die Superpole 3 und machen dort die ersten beiden Startreihen unter sich aus. Die vier schnellsten Fahrer aus der Superpole 3 stehen in der ersten Startreihe, Reihe zwei wird aus jenen Fahrern gebildet, die die Plätze fünf bis acht belegt haben. Die Piloten, die in der Superpole 2 Neunter bis Zwölfter wurden, stehen in der dritten Reihe. Reihe vier wird aus jenen Piloten gebildet, die in der Superpole 1 auf die Plätze 13 bis 16 gefahren sind.

Sollte eine Superpole als „nass“ deklariert werden, gibt es nur zwei einzelne Abschnitte, die jeweils 20 Minuten dauern. An der Superpole 1 nehmen wie auch bei trockener Strecke die 16 schnellsten Fahrer aus den Qualifikationstrainings teil. Aber nur die besten acht kommen weiter in die Superpole 2, in der dann über die Poleposition und die ersten beiden Startreihen entschieden wird.

Bei einer Zeitgleichheit in der Superpole entscheiden die Ergebnisse aus den Qualifikationstrainings.





# PACKENDE RENNWOCHENENDEN.

**Trocken- und Regenrennen.**
Plötzlicher Regen während eines Rennens kann zu gefährlichen Situationen führen. Eine ab 2012 gültige Änderung im Reglement baut für diesen Fall vor. Flag-to-Flag-Rennen gibt es nicht mehr. Der Renndirektor kann nun ein als „trocken" eingestuftes Rennen unterbrechen, falls sich die Streckenverhältnisse seiner Einschätzung nach so geändert haben, dass die Fahrer auf Regenreifen wechseln möchten. Der Wiederholstart (Re-Start) ist automatisch ein „Regenrennen".

Ein Rennen, das unter wechselhaften oder nassen Bedingungen gestartet wird, wird als „Regenrennen" klassifiziert. Hier führen veränderte Wetterverhältnisse nicht zu einer Unterbrechung. Fahrer, die Reifen wechseln oder Einstellungsänderungen vornehmen möchten, müssen dazu während des laufenden Rennens die Box ansteuern.

**Rote Flagge.**
Im Falle einer roten Flagge werden alle Fahrer für den Re-Start zugelassen, die zum Zeitpunkt des Abbruchs in der Wertung waren – vorausgesetzt, sie sind bereit dazu.

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

**Punktesystem.**

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

**Ablauf der Rennwochenenden.**

| | | |
|---|---|---|
| Freitag | 11.45 – 12.30 Uhr | Freies Training |
| | 15.30 – 16.15 Uhr | Qualifikationstraining |
| Samstag | 09.45 – 10.30 Uhr | Qualifikationstraining |
| | 12.30 – 13.15 Uhr | Freies Training |
| | 15.00 – 15.14 Uhr | Superpole 1 |
| | 15.21 – 15.33 Uhr | Superpole 2 |
| | 15.40 – 15.50 Uhr | Superpole 3 |
| oder | | |
| | 15.00 – 15.20 Uhr | Regen-Superpole 1 |
| | 15.30 – 15.50 Uhr | Regen-Superpole 2 |
| Sonntag | 09.20 – 09.35 Uhr | Warm-up |
| | 12.00 Uhr | Rennen 1 |
| | 15.30 Uhr | Rennen 2 |

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


BMW Motorrad
Motorsport
TEAM
3asyRide.com
ETAS
Triel
alpha



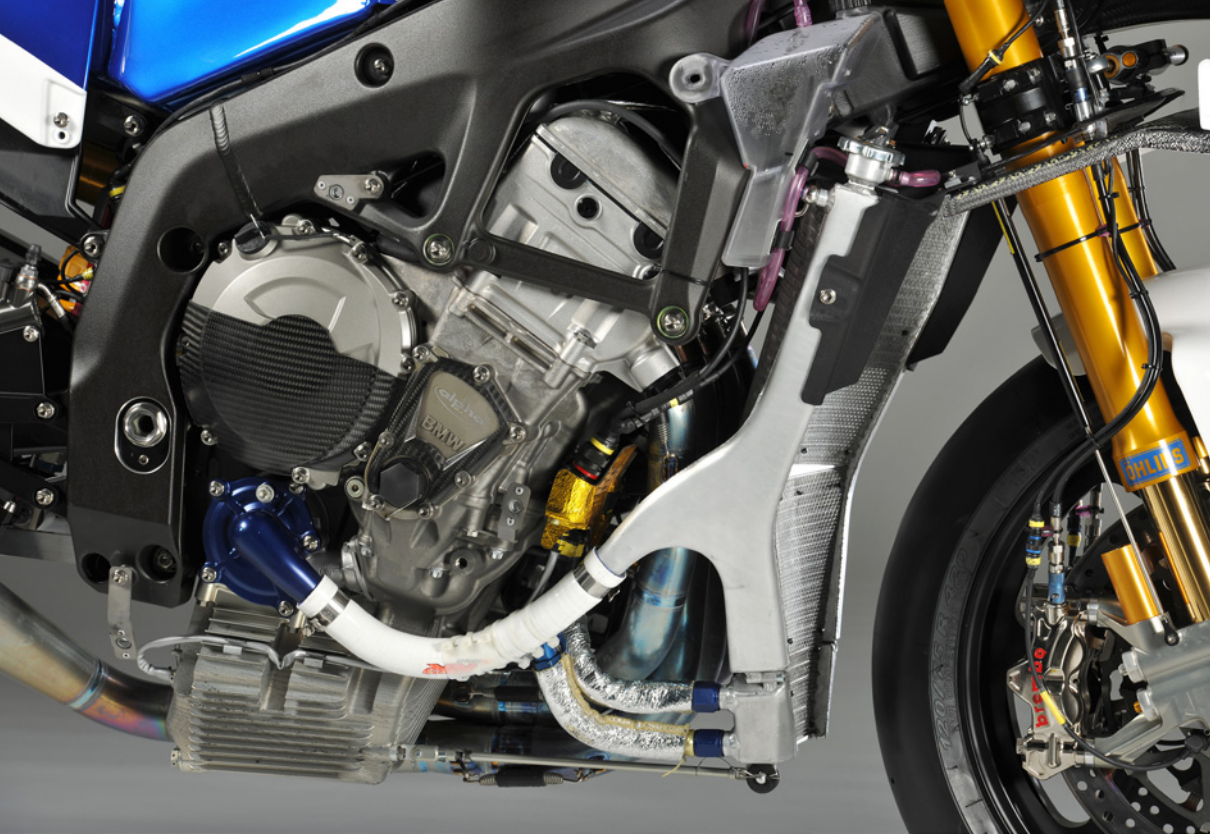
# SERIENNÄHE UND CHANCENGLEICHHEIT.

**Homologation.**
Damit die Seriennähe der in der WM startenden Bikes sichergestellt ist, gelten für die Homologation strenge Auflagen. Ein Motorrad wird nur dann für die WM homologiert, wenn es aktuell als Serienversion in großen Stückzahlen produziert wird, international für den Straßenverkehr zugelassen und im freien Handel zu erwerben ist. Für die Homologation müssen, nach Fristen gestaffelt, festgelegte Mindest-Stückzahlen des Serienmotorrads produziert werden. Diese Stückzahlen variieren, je nachdem ob ein Hersteller ein Motorrad erstmals homologieren lässt oder ob ein bereits für die WM zugelassenes Bike neu homologiert wird. Eine solche Neu-Homologation wird nötig, wenn von bestimmten Komponenten mindestens zwei geändert werden. Dazu zählen zum Beispiel das Kurbelgehäuse, die Zylinder und der Zylinderkopf, die Kurbelwelle, die Airbox oder die Dimension, das Gewicht und die Technologie des Rahmens. Der Weltverband FIM kann jedoch gewisse Änderungen ohne neue Homologation genehmigen.

**Motorrad-Konzepte.**
In der Superbike-Weltmeisterschaft dürfen seriennahe Viertakt-Motorräder mit vier, drei oder zwei Zylindern an den Start gehen. Für Drei- und Vierzylinder gilt eine Hubraumbegrenzung von 1.000 Kubikzentimetern, Maschinen mit Zweizylinder-Motor haben ein Hubraumlimit von 1.200 Kubikzentimetern. Motorräder mit drei und vier Zylindern müssen mindestens 165 Kilogramm auf die Waage bringen. Für Zweizylinder gilt ein Mindestgewicht von zunächst 171 Kilogramm. Bei diesem Motorkonzept sind die Triebwerke zudem mit einem Luftmengen-Begrenzer versehen, dessen Durchlass-Durchmesser zu Saisonbeginn 50 Millimeter beträgt.

Das Mindestgewicht der Zweizylinder kann während der laufenden Saison durch die Superbike-Kommission modifiziert werden, falls sich anhand der bisherigen Rennergebnisse herausstellt, dass zwischen den verschiedenen Motorkonzepten keine Chancengleichheit mehr gewährleistet ist. Mittels einer komplexen Formel werden die bisherigen durchschnittlichen Rennergebnisse der einzelnen Motorkonzepte ermittelt. Sollten die Zweizylinder klar unterlegen sein, kann ihr Mindestgewicht in Drei-Kilogramm-Schritten bis auf 165 Kilogramm gesenkt werden. Im Falle einer deutlichen Überlegenheit der Zweizylinder wird ihr Mindestgewicht auf 174 Kilogramm erhöht. Sollte die „Balance of Performance“ dann immer noch nicht gewährleistet sein, kann der Durchlass-Durchmesser des Luftmengen-Begrenzers in Zwei-Millimeter-Schritten verändert werden.

**Reifen.**
Seit 2003 ist Pirelli der alleinige Reifenlieferant für die Superbike-Weltmeisterschaft. Pro Veranstaltung und Fahrer dürfen für die Trainings- und Qualifikations-Sessions maximal 13 Hinter- und neun Vorderreifen eingesetzt werden. Diese Gesamtzahlen schließen Trockenreifen, Intermediates und Regenreifen ein. Ab der Saison 2012 haben jedoch die Piloten, die sich für die Superpole qualifiziert haben, einen zusätzlichen Vorderreifen zur Verfügung. Während der Rennen ist die Anzahl der Reifen nicht limitiert.




BMW Motorrad
Motorsport
ETAS
2D

# VON DER STRASSE AUF DIE STRECKE.

**Antrieb.**
Das Motorgehäuse des Rennbikes muss mit dem des Serienmodells identisch sein. Die Form des Ölsumpfs darf ebenfalls nicht modifiziert werden, Benzinpumpen und Getriebe müssen im Wesentlichen mit der Serie identisch sein. Eine elektronische Steuerung der Drosselklappen, bekannt als Ride-by-Wire-System, kann hinzugefügt oder verändert werden. Sie darf aber keinen Einfluss auf die Funktionalität der Sicherheitssysteme haben. Variable Vorrichtungen im Ansaugtrakt müssen bereits bei der Homologation des Motorrads eingebaut sein. Die Zylinderköpfe dürfen nach der Homologation leicht verändert werden. Zudem ist das Verdichtungsverhältnis ebenso wenig reglementiert wie die verwendeten Kolben und Pleuel.

**Chassis.**
Auch hier ist Seriennähe Trumpf. Bei der Rennversion des Motorrads muss der gleiche Rahmen eingesetzt werden wie beim Serienmodell. Die Form der Verkleidung, der Windschutzscheibe und des Sitzes muss erhalten bleiben. Aussehen und Lage des Tanks müssen der Homologation entsprechen. Die Form des Tanks kann jedoch unterhalb der oberen Rahmenlinie und unter dem Sitz leicht modifiziert werden, um dem Fahrer eine komfortablere Sitzposition zu ermöglichen. Das Tankvolumen darf höchstens 24 Liter betragen. Gabel und Dämpfer sind hingegen frei gestaltbar. Die Verwendung von Titan für Rahmen, Vorderradgabeln, Lenker, Schwingen, Schwingen- und Radachsen ist verboten. Zudem ist der Einsatz von Leichtmetallen bei Radachsen nicht zulässig. Gestattet ist dagegen die Verwendung von Schrauben und Muttern aus Titanlegierungen. Elektronisch gesteuerte Dämpfungselemente sind verboten, es sei denn, sie wurden bereits beim Serienmotorrad verbaut. Der Einsatz von Kohlefaser-Bremsscheiben ist nicht gestattet.

**Testfahrten.**
Vom 1. Dezember bis zum 15. Januar des Folgejahres gilt für alle in der Superbike-WM vertretenen Hersteller und Teams ein absolutes Testverbot. Ansonsten kann außerhalb der Saison frei getestet werden. Nach Beginn der Saison sind Testfahrten auf Strecken, die im Rennkalender vertreten sind, untersagt. Es gelten aber einige Ausnahmen. So besteht die Möglichkeit, in den sechs Tagen vor jeder Veranstaltung private Tests auf dem jeweiligen Kurs zu organisieren, die allen Fahrern zugänglich sein müssen. Außerdem darf auf den Strecken der Superbike-WM getestet werden, sobald Rennen dort absolviert wurden. Jedes Team benennt zudem vor der Saison eine Heim-Teststrecke. Dort darf bis zu sechs Tage, bevor dort eine Rennveranstaltung stattfindet, gefahren werden.

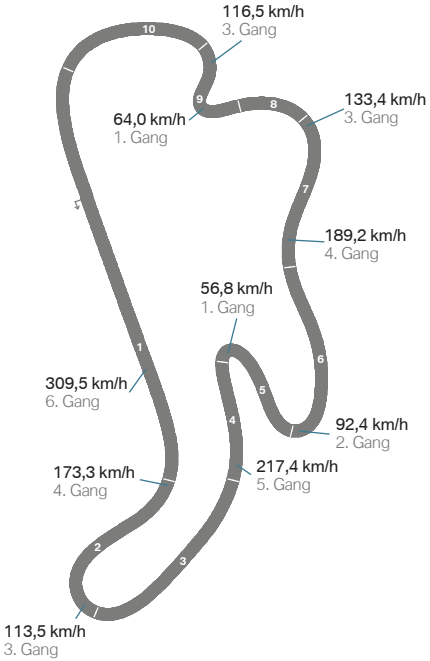
**Unsportliches Verhalten.**
Die Fans lieben die packende Action der Superbike-Rennen. Doch alles muss im Rahmen bleiben. Die Piloten sind sowohl auf der Strecke als auch in der Boxengasse zu einer verantwortungsbewussten Fahrweise verpflichtet. Aktionen, die andere Teilnehmer gefährden, sind verboten. Verstöße können mit den unterschiedlichsten Strafen geahndet werden. Dazu zählen eine Geldstrafe, die Rückversetzung in der Startaufstellung oder im Rennen, eine Durchfahrtsstrafe, eine Zeitstrafe, die Disqualifikation oder der Entzug von WM-Punkten. Im schlimmsten Fall droht sogar eine Sperre.

# SPANNENDE ACTION WELTWEIT.



# RENNKALENDER 2012.

| | Datum | Strecke | Ort |
|---|---|---|---|
|  | 26.02.2012 | Phillip Island Circuit | Phillip Island (AUS) |
|  | 01.04.2012 | Autodromo Enzo e Dino Ferrari | Imola (ITA) |
|  | 22.04.2012 | TT Circuit Assen | Assen (NED) |
|  | 06.05.2012 | Autodromo Nazionale di Monza | Monza (ITA) |
|  | 13.05.2012 | Donington Park Circuit | Donington (GBR) |
|  | 28.05.2012 | Miller Motorsports Park | Salt Lake City (USA) |
|  | 10.06.2012 | Marco Simoncelli Circuit | Misano (ITA) |
|  | 01.07.2012 | Motorland Aragón | Alcañiz (ESP) |
|  | 22.07.2012 | Automotodrom Brno | Brünn (CZE) |
|  | 05.08.2012 | Silverstone Circuit | Silverstone (GBR) |
|  | 26.08.2012 | Moscow Raceway | Volokolamsk (RUS) |
|  | 09.09.2012 | Nürburgring | Nürburg (GER) |
|  | 23.09.2012 | Autódromo Internacional do Algarve | Portimão (POR) |
|  | 07.10.2012 | Circuit de Nevers | Magny-Cours (FRA) |


116,5 km/h
3. Gang
133,4 km/h
3. Gang
64,0 km/h
1. Gang
189,2 km/h
4. Gang
56,8 km/h
1. Gang
309,5 km/h
6. Gang
92,4 km/h
2. Gang
173,3 km/h
4. Gang
217,4 km/h
5. Gang
113,5 km/h
3. Gang


MELBOURNE
MELBOURNE

# 26.02.2012, PHILLIP ISLAND CIRCUIT, AUSTRALIEN.

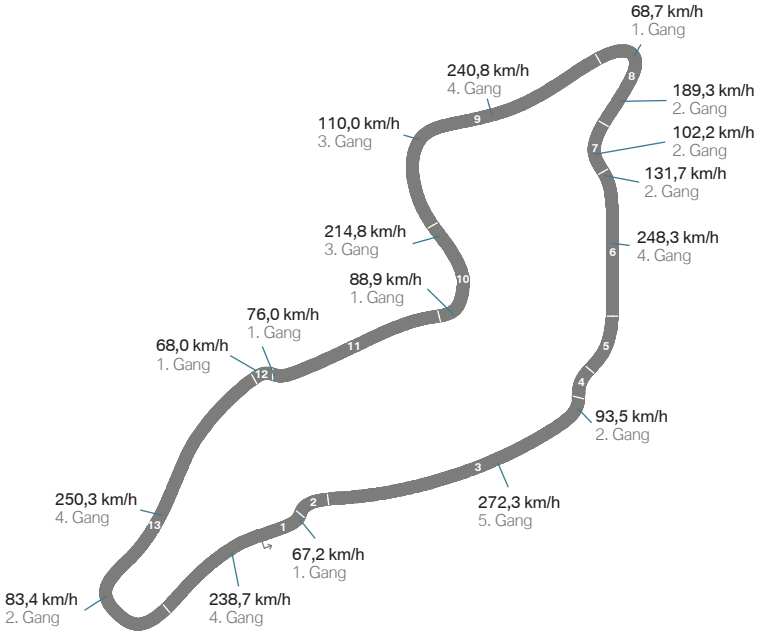
Die neue Saison startet Down Under: Der australische „Phillip Island Circuit“ ist auch im Jahr 2012 Schauplatz des Saisonauftakts der Superbike-Weltmeisterschaft. Die Rennstrecke liegt auf der gleichnamigen Insel im Bundesstaat Victoria, rund 120 Kilometer südöstlich von Melbourne. Phillip Island ist über eine 640 Meter lange Brücke direkt mit dem Festland verbunden. Die Rennstrecke wurde 1956 eingeweiht und seitdem mehrfach umgebaut. Eine der Besonderheiten ist die Lage: Der Kurs liegt direkt an der Küste – Meerblick inklusive. Die Superbike-Weltmeisterschaft gastiert mit Ausnahme von 1993 seit 1990 jährlich auf dem „Phillip Island Circuit“. BMW Motorrad Werksfahrer Leon Haslam feierte dort 2010 seine erste Poleposition und seinen ersten Sieg in der Superbike-Weltmeisterschaft sowie 2011 sein erstes Podium mit BMW. Seinem Teamkollegen Marco Melandri gelang dort 2011 sein erster Podiumsplatz in dieser Serie. Die meisten Phillip-Island-Siege in der Superbike-WM hat Troy Corser auf seinem Konto: sieben.

**Besondere Anforderungen.**
Phillip Island ist eine flüssige Rennstrecke mit großen Höhenunterschieden und interessanten Kurvenkombinationen. Vom nahen Meer fallen immer wieder wechselnd starke Windböen ein. Eine Schlüsselstelle für eine gute Rundenzeit ist die letzte Kurve, die im vierten Gang durchfahren wird. Hier gilt es, viel Geschwindigkeit mit auf die „Gardner Straight“ zu nehmen. Doch gleichzeitig müssen die Piloten wohldosiert Gas geben, um Wheelies oder zu stark durchdrehende Räder zu vermeiden. Auch die „Doohan Corner“ ist eine entscheidende Kurve. Nur wer hier die perfekte Linie trifft, verliert in der folgenden „Southern Loop“ keine Zeit. Danach geht es auf der „Bass Strait“ bergab in Richtung „Honda“, der ersten und äußerst wichtigen Haarnadel der Strecke.

**Fahrersicht.**
Leon Haslam: „Phillip Island ist eine meiner Lieblingsstrecken. Sie ist richtig schnell und flüssig. Und ich habe dort auf jedem Bike, mit dem ich bisher gefahren bin, einen Podiumsplatz geholt. Deshalb ist das eine Strecke, auf die ich mich wirklich freue. Es ist ein Naturkurs, und es gibt nicht zu viele Spitzkehren oder Stop-and-go-Abschnitte. Das gefällt mir an dieser Strecke so gut.“

**Streckendaten.**

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


68,7 km/h
1. Gang
240,8 km/h
4. Gang
189,3 km/h
2. Gang
110,0 km/h
3. Gang
102,2 km/h
2. Gang
131,7 km/h
2. Gang
214,8 km/h
3. Gang
248,3 km/h
4. Gang
88,9 km/h
1. Gang
76,0 km/h
1. Gang
68,0 km/h
1. Gang
93,5 km/h
2. Gang
250,3 km/h
4. Gang
272,3 km/h
5. Gang
67,2 km/h
1. Gang
83,4 km/h
2. Gang
238,7 km/h
4. Gang
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13


91
BMW
RR
BERCHER
EASY RIDE.com
Arai
alpha RACING
s1000rr.com

# 01.04.2012, AUTODROMO ENZO E DINO FERRARI, ITALIEN.

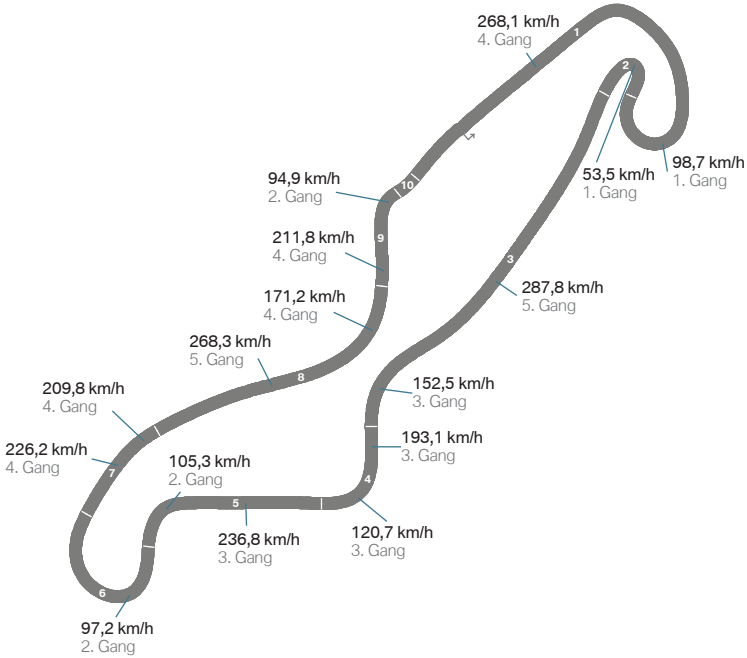
Das „Autodromo Enzo e Dino Ferrari“ ist eine der berühmten italienischen Traditionsstrecken. Der Kurs liegt in einem Park direkt am Stadtrand von Imola, rund 40 Kilometer südöstlich von Bologna. Die ersten Rennen in und um Imola wurden bereits in den 1940er-Jahren ausgetragen, damals allerdings noch auf öffentlichen Straßen. Die Grundsteinlegung für die Rennstrecke erfolgte 1950, zwei Jahre später wurde sie eröffnet. Seitdem wurden der Kurs und die Boxengebäude mehrfach umgebaut. Die bisher letzte umfangreiche Renovierung fand 2006 statt, später wurden Teile der Strecke abermals neu asphaltiert. Die Formel 1 gastierte über Jahrzehnte in Imola, erlebte dort 1994 aber eines ihrer traurigsten Wochenenden, als Roland Ratzenberger und Ayrton Senna tödlich verunglückten. Der erste Motorrad-Grand-Prix in Imola wurde 1967 ausgetragen. Die Superbike-WM startet seit 2001 auf dem oberitalienischen Kurs. 2012 gastiert sie zum insgesamt zehnten Mal in Imola.

**Besondere Anforderungen.**
Die Strecke ist stellenweise sehr uneben, und seit 2011 Teile des Kurses neu asphaltiert wurden, gibt es vier verschiedene Beläge. Generell muss das Bike exzellent bremsen, einlenken und beschleunigen, da mehrere Schikanen den Rhythmus unterbrechen. Gutes Lenkverhalten ist auch auf den Kuppen im schnellen und flüssigen Abschnitt mit den beiden Kurven „Acque Minerali“ wichtig. Eine Herausforderung sind auch die Randsteine in den Schikanen. Sie sorgen dafür, dass das Motorrad beim Überfahren unruhig wird. Da die Strecke in einigen Abschnitten sehr eng ist, ist das Überholen in Imola recht schwierig.

**Fahrersicht.**
Marco Melandri: „Ich bin ganz in der Nähe von Imola zu Hause, und ich würde meinen Fans gern mit einem guten Ergebnis eine Freude machen. Ich freue mich schon sehr darauf, dort anzutreten. Im vergangenen Jahr bin ich zum ersten Mal auf dem umgebauten Kurs gefahren, von daher war es eine neue Strecke für mich. Es gibt einige Belagwechsel, aber das war kein Problem für mich. Allerdings gibt es in Imola viele Bodenwellen. Und es geht viel bergauf und bergab, dazu kommen noch viele Richtungswechsel.“

**Streckendaten.**

| | |
|---|---|
| Länge: | 4,936 km |
| Kurven: | 16 |
| Start-Ziel-Gerade: | 358 m |
| Superbike-WM-Debüt: | 2001 |
| Erfolgreichste Fahrer: | Carlos Checa (3 Siege) |
| | Ruben Xaus (3) |
| | Regis Laconi (3) |


268,1 km/h
4. Gang
1
2
98,7 km/h
1. Gang
53,5 km/h
1. Gang
3
287,8 km/h
5. Gang
152,5 km/h
3. Gang
4
193,1 km/h
3. Gang
120,7 km/h
3. Gang
5
236,8 km/h
3. Gang
6
97,2 km/h
2. Gang
7
226,2 km/h
4. Gang
105,3 km/h
2. Gang
8
209,8 km/h
4. Gang
268,3 km/h
5. Gang
9
171,2 km/h
4. Gang
211,8 km/h
4. Gang
10
94,9 km/h
2. Gang


91

# 22.04.2012, TT CIRCUIT ASSEN, NIEDERLANDE.

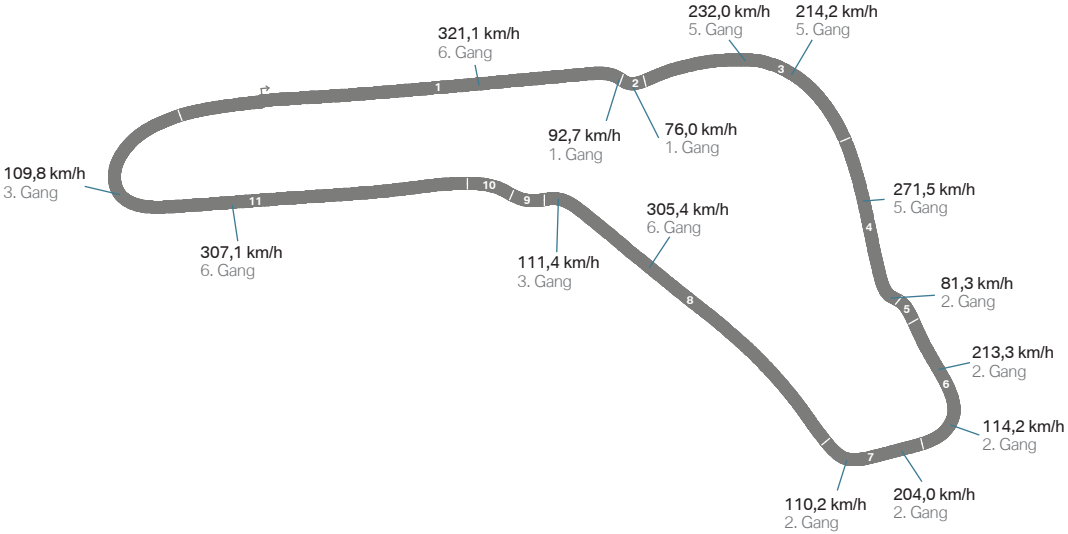
Die Motorradfans bezeichnen den „TT Circuit“ in Assen auch gern als „die Kathedrale“, die Fahrer schwärmen von der besonderen Atmosphäre an der berühmten Rennstrecke. Die Tribünen bieten rund 100.000 Zuschauern Platz, beste Stimmung ist hier immer garantiert. Assen liegt im Nordosten der Niederlande und ist die Hauptstadt der Provinz Drenthe. Der Motorradsport hat hier eine lange Tradition: Seit 1949 wird dort jährlich mindestens ein WM-Lauf ausgetragen. Zunächst wurden Straßenrennen durch die Ortschaften Borger, Schoonloo und Grollo gefahren. 1955 entstand in Assen die erste permanente Rennstrecke. Der zunächst knapp acht Kilometer lange Kurs wurde speziell auf die Anforderungen von Motorradrennen zugeschnitten. 2006 wurde die Streckenlänge auf 4,555 Kilometer gekürzt. Assen ist auch im Kalender der Superbike-WM ein Fixum: Die Serie gastiert dort seit 1992.

**Besondere Anforderungen.**
Der Kurs in Assen ist für seine hohen Geschwindigkeiten und einige wirklich schnelle Richtungswechsel bekannt. Von daher ist es sehr wichtig, das Bike gut zum Arbeiten zu bringen, wenn man an der Spitze mitkämpfen will. Die Strecke ist schnell und flüssig, aber man fährt viel in Schräglage, und auf den Piloten wirken enorme G-Kräfte. Generell muss das Bike so abgestimmt sein, dass es sich am Kurveneingang optimal verhält. Aus der Haarnadelkurve muss das Motorrad zudem gut herausbeschleunigen. Wichtig sind auch die vorletzte Kurve, in der das Bike stabil liegen muss, sowie die Schlussschikane, in der gute Bremsen gefragt sind.

**Fahrersicht.**
Leon Haslam: „Assen war immer schon eine meiner Lieblingsstrecken. Ich habe dort schon einige Podiumsplätze geholt. Jetzt freue ich mich schon darauf, dort mit der neuen BMW zu fahren. Das Layout der Strecke ist einmalig. Auf dem schnellen und flüssigen Kurs gilt es, einen guten Rhythmus zu finden. Und man muss dort wirklich mit Köpfchen fahren. Es bringt nichts, einfach nur auf Teufel komm raus Gas zu geben. Wer es zu aggressiv angeht, der ist eher langsamer.“

**Streckendaten.**

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


321,1 km/h
6. Gang
232,0 km/h
5. Gang
214,2 km/h
5. Gang
92,7 km/h
1. Gang
76,0 km/h
1. Gang
109,8 km/h
3. Gang
271,5 km/h
5. Gang
305,4 km/h
6. Gang
307,1 km/h
6. Gang
111,4 km/h
3. Gang
81,3 km/h
2. Gang
213,3 km/h
2. Gang
114,2 km/h
2. Gang
110,2 km/h
2. Gang
204,0 km/h
2. Gang
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11


WIND
Più vicini.
PIRELLI
YAMAHA
SHOEI
aprilia
Alitalia
BioStrada
CMB
Arai
Castrol
Pair
BMW
VOLVO

# 06.05.2012, AUTODROMO NAZIONALE DI MONZA, ITALIEN.

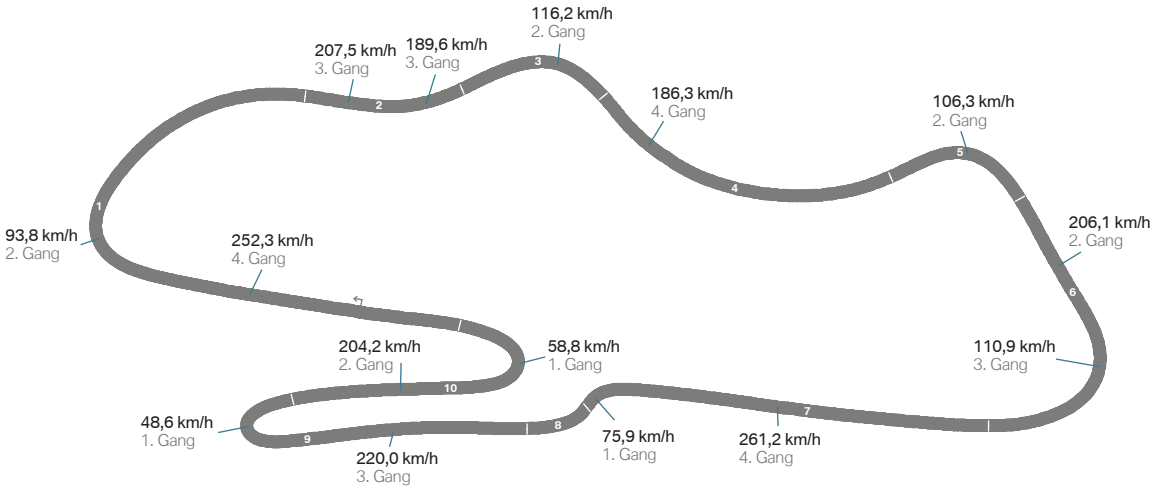
Der Hochgeschwindigkeitskurs im Königlichen Park von Monza ist eine der traditionsreichsten Rennstrecken der Welt. Kurvennamen wie „Parabolica“, „Lesmo“ und „Ascari“ lassen das Herz eines jeden Motorsportfans höherschlagen. Das „Autodromo Nazionale di Monza“ wurde bereits 1922 eröffnet, seitdem werden dort sowohl Automobil- als auch Motorradrennen ausgetragen. Noch heute erinnern die Überreste einer Steilwandkurve an die alten Zeiten, als zum Kurs noch ein Oval gehörte. Dieses wird aber seit 1967 nicht mehr befahren. Monza ist einer der großen Klassiker im Formel-1-Kalender, die Superbike-Weltmeisterschaft gastiert dort seit 1990. BMW Motorrad Motorsport hat besonders gute Erinnerungen an die nördlich von Mailand gelegene Strecke. 2010 gelang dort mit dem ersten Podiumsplatz durch Troy Corser der erste große Meilenstein. 2011 ist das Team mit Leon Haslam erneut auf das Monza-Podium gefahren.

**Besondere Anforderungen.**
Die Strecke ist fahrerisch nicht besonders anspruchsvoll, für das Bike jedoch eine echte Herausforderung. Auf den langen Geraden und in den ultraschnellen Kurven dreht sich alles um die Höchstgeschwindigkeit und damit um die Leistung des Motorrads. Doch es gibt auch mehrere Stop-and-go-Passagen. Auf die Bremsen wartet also ein echter Härtetest, das Bike muss stabil sein und auch bei niedrigem Tempo gut auf Verzögerungen reagieren. Die erste Schikane ist besonders langsam. Hier ist eine gute Beschleunigung gefragt. In den „Lesmo“-Kurven müssen die Fahrer den richtigen Bremspunkt finden, um keine Zeit einzubüßen. Und in der langgezogenen „Parabolica“ ist guter „Edge Grip“ wichtig, da dort lange auf der Reifenkante gefahren wird.

**Fahrersicht.**
Marco Melandri: „Monza ist eine sehr schöne Strecke. Sie hat eine völlig andere Charakteristik als die normalen Motorrad-Rennstrecken. Sie ist unheimlich schnell, es werden sehr hohe Geschwindigkeiten gefahren, und man muss extrem stark bremsen. Das ist cool. Im vergangenen Jahr hatte ich dort viel Spaß, und ich bin mit dem Kurs gut zurechtgekommen. Ich würde gern das nachholen, was ich dort im vergangenen Jahr in der letzten Kurve verloren habe, als ich noch überholt wurde – den Sieg. Aber so oder so: Es ist eine tolle Rennstrecke.“

**Streckendaten.**

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


116,2 km/h
2. Gang
207,5 km/h
3. Gang
189,6 km/h
3. Gang
186,3 km/h
4. Gang
106,3 km/h
2. Gang
206,1 km/h
2. Gang
93,8 km/h
2. Gang
252,3 km/h
4. Gang
204,2 km/h
2. Gang
58,8 km/h
1. Gang
110,9 km/h
3. Gang
48,6 km/h
1. Gang
220,0 km/h
3. Gang
75,9 km/h
1. Gang
261,2 km/h
4. Gang
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10


33
AKRAPOVIC
DELLORTO
NOLAN
X-802
RR
SPIDI
MW Motorrad
Motorsport
Xpd
Ride.com

# 13.05.2012, DONINGTON PARK CIRCUIT, EUROPA.

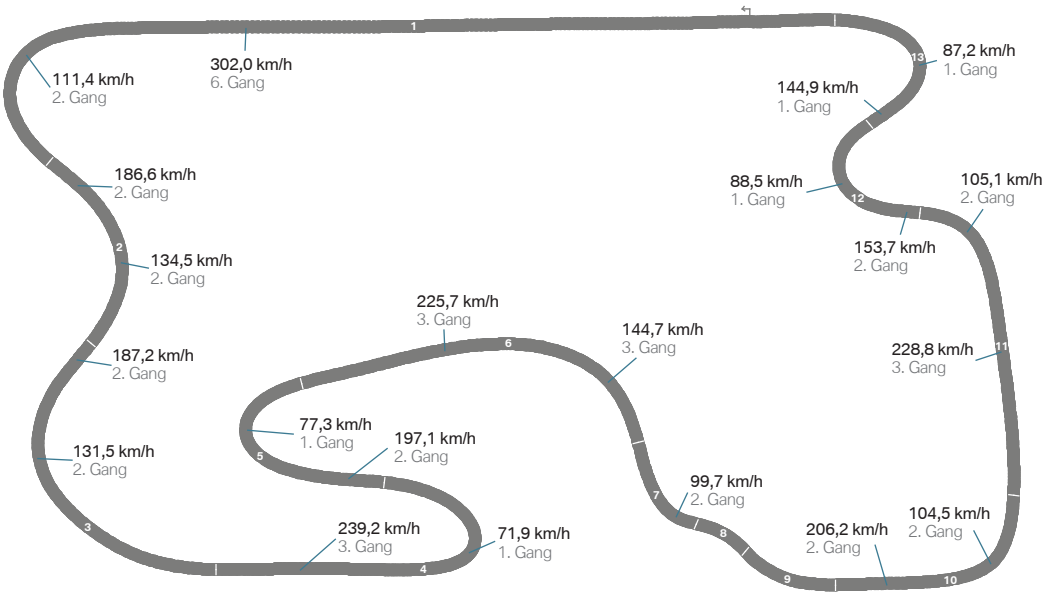
Der „Donington Park Circuit“ liegt im Herzen Englands, rund 25 Kilometer südwestlich von Nottingham. Der Traditionskurs wurde bereits 1931 eröffnet. Seitdem wurde er mehrfach umgebaut und erweitert. In den Anfangsjahren war die Strecke 3,525 Kilometer lang, heute sind es 4,023 Kilometer. Im Kalender der Superbike-Weltmeisterschaft ist Donington ein fester Bestandteil, die Serie gastierte dort bereits in ihrer Debütsaison 1988. BMW Motorrad Werksfahrer Leon Haslam kennt den Kurs so gut wie kein anderer, denn er ist hier zu Hause. Der Brite ist an der Strecke aufgewachsen und lebt auch heute noch in unmittelbarer Nähe. Für Marco Melandri ist Donington ebenfalls ein besonderer Kurs: Der Italiener feierte dort 2011 seinen ersten Sieg in der Superbike-WM. Und da er längere Zeit ganz in der Nähe gelebt hat, ist Donington für ihn wie für Haslam ein weiteres Heimrennen.

**Besondere Anforderungen.**
Donington ist ein schneller und flüssiger, aber technisch enorm anspruchsvoller Kurs. Schnelle Kurven wechseln sich ab mit einigen Stop-and-go-Abschnitten, in denen so hart gebremst werden muss wie auf keiner anderen Rennstrecke im Superbike-Kalender. Dazu gehören die erste Schikane, die „Melbourne“-Spitzkehre, die im ersten Gang durchfahren wird, und die Linkskurve „Goddards“. Die schnellste Kurve ist „Craner Curves“, durch die die Piloten mit über 190 km/h rasen. Hier muss das Motorrad stabil liegen. Ein unberechenbarer Faktor ist das Wetter: In der Mitte Englands können kühle Temperaturen und Regen für zusätzliche Herausforderungen sorgen.

**Fahrersicht.**
Leon Haslam: „Donington ist mein Heimrennen, die Strecke ist nur 20 Minuten von meinem Haus entfernt. Im vergangenen Jahr war es dort recht kalt, alle haben gefroren – sogar ich, der ja von dort kommt. Doch in diesem Jahr fahren wir ein paar Wochen später dorthin, und es sollte ein bisschen wärmer sein. Donington ist eine Strecke, auf der mir das Fahren großen Spaß macht. In manchen Abschnitten ist sie technisch sehr anspruchsvoll, und man muss dort so hart bremsen wie auf kaum einer anderen Strecke im Kalender.“

**Streckendaten.**

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


111,4 km/h
2. Gang
302,0 km/h
6. Gang
87,2 km/h
1. Gang
144,9 km/h
1. Gang
186,6 km/h
2. Gang
88,5 km/h
1. Gang
105,1 km/h
2. Gang
134,5 km/h
2. Gang
153,7 km/h
2. Gang
225,7 km/h
3. Gang
144,7 km/h
3. Gang
228,8 km/h
3. Gang
187,2 km/h
2. Gang
77,3 km/h
1. Gang
197,1 km/h
2. Gang
131,5 km/h
2. Gang
99,7 km/h
2. Gang
104,5 km/h
2. Gang
239,2 km/h
3. Gang
71,9 km/h
1. Gang
206,2 km/h
2. Gang
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13



# 28.05.2012, MILLER MOTORSPORTS PARK, USA.

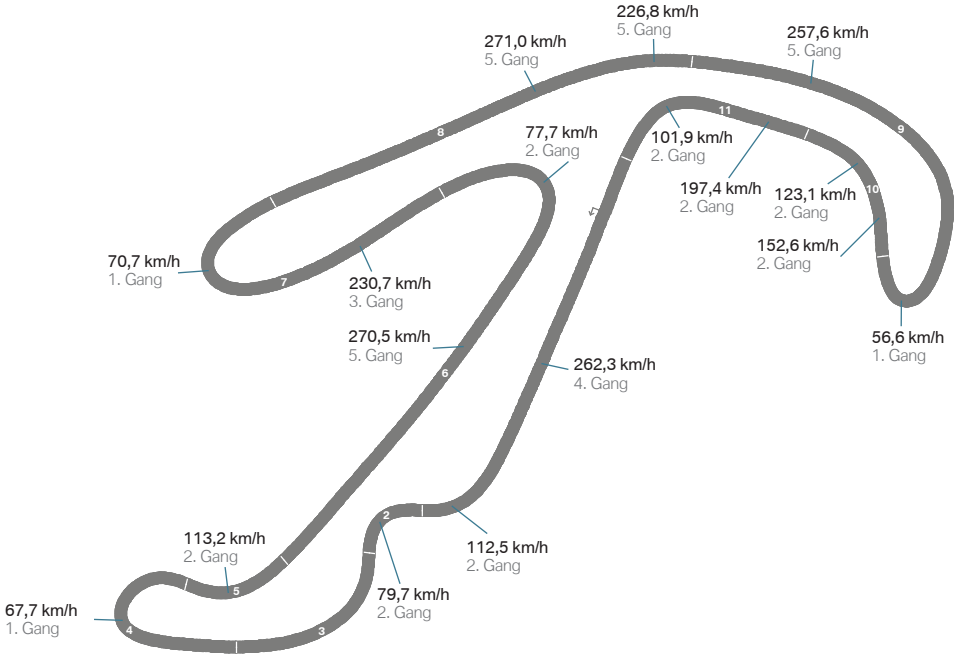
Der „Miller Motorsports Park“ zählt zu den modernsten Rennstrecken Nordamerikas. Der Kurs wurde 2006 eröffnet, seit 2008 gastiert dort auch die Superbike-Weltmeisterschaft. Die Hauptstadt des US-Bundestaats Utah, Salt Lake City, ist rund 30 Fahrminuten entfernt. Zum „Miller Motorsports Park“ gehört die 4,907 Kilometer lange Rennstrecke, das „Performance Training Center“, in dem auch Fans ihr Fahrkönnen verbessern können, und das „Larry H. Miller Museum“, das eine Sammlung der spektakulärsten Rennfahrzeuge der Welt bietet. Atemberaubend ist auch die Kulisse: Die Anlage wird von den Bergen Utahs umrahmt, auf denen auch Ende Mai Schnee liegen kann. Das US-Gastspiel der Superbike-WM findet traditionell am letzten Montag im Mai statt, dem „Memorial Day“. An diesem nationalen Feiertag wird in den vereinigten Staaten der im Krieg gefallenen Soldaten gedacht. Deshalb verschiebt sich der Zeitplan immer um einen Tag: Das erste Freie Training wird am Samstag gestartet, die Rennen selbst werden am Montag ausgetragen.

**Besondere Anforderungen.**
Der „Miller Motorsports Park“ liegt rund 1.350 Meter über dem Meeresspiegel. In dieser großen Höhe kommt der Motorleistung der BMW S 1000 RR eine besondere Bedeutung zu. Das Streckenlayout selbst ist technisch recht anspruchsvoll. Entscheidend ist dabei, dass das Bike gut auf Richtungswechsel reagiert. Insgesamt hat die Strecke 24 Kurven, so viele wie kein anderer Kurs im Kalender der Superbike-WM. Zudem bietet der Streckenbelag wenig Grip. Ziel der Ingenieure ist also, so viel mechanischen Grip wie möglich zu erzeugen.

**Fahrersicht.**
Leon Haslam: „Mit Miller verbinde ich gemischte Gefühle. 2010 stand ich dort auf dem Podium, hatte aber auch einen heftigen Unfall, der mich mehr oder weniger den Titel gekostet hat. Im vergangenen Jahr lief es dort für uns nicht gut. Deshalb habe ich mit Miller noch eine Rechnung offen. Ich mag die Strecke, und mit den Neuerungen an unserer RR sollten wir dort gut unterwegs sein. Der Asphalt bietet wenig Grip, und das Streckenlayout ist recht speziell. Das ist etwas, an das man sich gewöhnen muss. Im vergangenen Jahr hatten wir das Problem, dass das Wetter so wechselhaft war. Am Renntag hat es geschneit, am Tag zuvor geregnet und am ersten Tag war es heiß. Deshalb war es nicht einfach, eine Abstimmung zu finden, mit der man schnell ist. Hoffentlich haben wir dieses Mal konstantere Bedingungen.“

**Streckendaten.**

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


226,8 km/h
5. Gang
271,0 km/h
5. Gang
257,6 km/h
5. Gang
77,7 km/h
2. Gang
101,9 km/h
2. Gang
197,4 km/h
2. Gang
123,1 km/h
2. Gang
152,6 km/h
2. Gang
70,7 km/h
1. Gang
230,7 km/h
3. Gang
270,5 km/h
5. Gang
262,3 km/h
4. Gang
56,6 km/h
1. Gang
113,2 km/h
2. Gang
112,5 km/h
2. Gang
79,7 km/h
2. Gang
67,7 km/h
1. Gang
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11



# 10.06.2012, MARCO SIMONCELLI CIRCUIT, SAN MARINO.

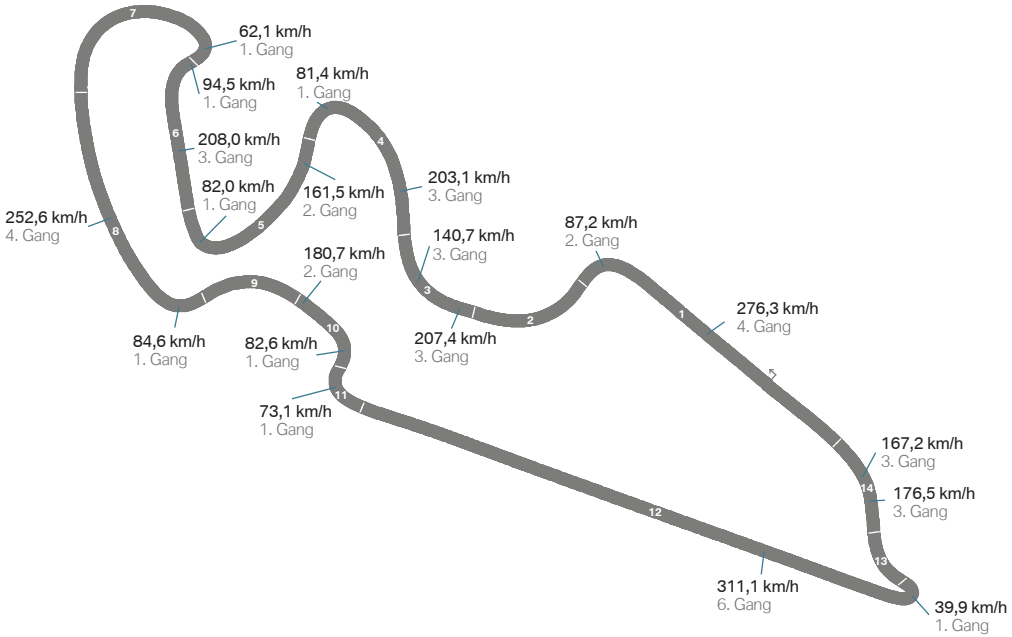
Die Rennstrecke an der italienischen Adriaküste war bisher als „Misano World Circuit“ bekannt. Doch nach dem tragischen Tod von Marco Simoncelli beim Großen Preis von Malaysia 2011 wurde der Kurs in „Marco Simoncelli Circuit“ umbenannt. Der Italiener hatte im nur wenige Kilometer entfernten Cattolica gelebt. Die Strecke liegt südlich von Rimini im Hinterland des Badeorts Misano Adriatico. Die Anlage wurde 1972 eröffnet und seitdem mehrfach umgebaut und erweitert. 2006 erfolgte ein Wechsel der Fahrtrichtung. Seitdem wird in Misano im Uhrzeigersinn gefahren. Dadurch sind die Auslaufzonen breiter. Die Superbike-Weltmeisterschaft gastiert seit 1991 in Misano. Das Rennen wird unter der Flagge des nahe gelegenen Stadtstaats San Marino ausgetragen. In der Geschichte des Teams BMW Motorrad Motorsport spielt der Kurs eine wichtige Rolle: 2010 holte Troy Corser dort die erste Poleposition und den zweiten Podiumsplatz für die junge Mannschaft.

**Besondere Anfordungen.**
Die Strecke in Misano bietet eine flüssige Mischung aus schnellen Abschnitten und zahlreichen Schikanen. Eine Schlüsselstelle ist die Gegengerade nach der „Tramonto“-Kurve, auf der es mit hohem Tempo in die schnelle „Curvone“ hineingeht. Diese Kurve verlangt den Piloten alles ab: Im fünften Gang und bei über 220 km/h muss die perfekte Linie erwischt werden. In Misano spielt zudem die Fitness der Piloten eine wesentliche Rolle, denn das Rennen ist körperlich sehr anstrengend. Die Fahrer haben nur auf der Gegengeraden rund vier Sekunden Zeit, sich zu erholen. Der restliche Kurs besteht rein aus Kurvenkombinationen.

**Fahrersicht.**
Leon Haslam: „In Misano hatte ich im vergangenen Jahr etwas Pech. Eigentlich hätte ich dort zwei Mal auf das Podest fahren sollen. Doch im ersten Rennen stürzte ich auf einer Podiumsplatzierung liegend und brach mir den Knöchel. Im zweiten Rennen habe ich es dann nur auf Rang vier geschafft. Ich mag den Kurs jedoch sehr, und es ist auch eine Strecke, auf der die BMW stark ist. Die Charakteristik des Kurses kommt dem Bike entgegen. Ich freue mich schon sehr auf dieses Rennen.“

**Streckendaten.**

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


62,1 km/h
1. Gang
94,5 km/h
1. Gang
81,4 km/h
1. Gang
208,0 km/h
3. Gang
82,0 km/h
1. Gang
161,5 km/h
2. Gang
203,1 km/h
3. Gang
252,6 km/h
4. Gang
140,7 km/h
3. Gang
87,2 km/h
2. Gang
180,7 km/h
2. Gang
276,3 km/h
4. Gang
84,6 km/h
1. Gang
82,6 km/h
1. Gang
207,4 km/h
3. Gang
73,1 km/h
1. Gang
167,2 km/h
3. Gang
176,5 km/h
3. Gang
311,1 km/h
6. Gang
39,9 km/h
1. Gang


PEÑA MOTERA "LOS TINTORROS"

# 01.07.2012, MOTORLAND ARAGÓN, SPANIEN.

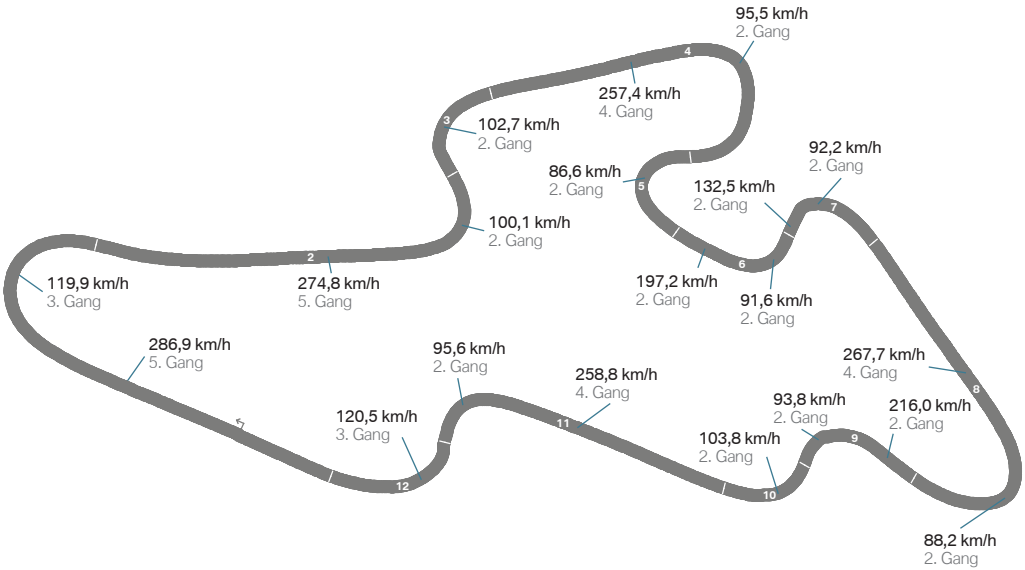
In der weitläufigen Landschaft der nordspanischen Provinz Aragón wurde 2009 ein hochmodernes Motorsportzentrum eröffnet: das „Motorland Aragón“, auf Spanisch „Ciudad del Motor de Aragón“. Die erste Herausforderung für Teams und Piloten ist bereits die Anreise. Der nächstgelegene Flughafen, der regelmäßig angeflogen wird, ist Barcelona. Von dort aus fährt man 250 Kilometer weit – vor allem über kurvenreiche Landstraßen – in die ländliche Gegend um Alcañiz. Hier jedoch wartet ein State-of-the-Art-Komplex mit zwei verschiedenen Rennstrecken-Varianten, einer Kartbahn, einem Technologie- und einem Freizeitzentrum. Für die Planung der Anlage zeichnete der deutsche Architekt Hermann Tilke in Zusammenarbeit mit dem britischen Architekturbüro Foster and Partners verantwortlich. 2010 wurde im „Motorland Aragón“ zum ersten Mal ein Motorrad-Grand-Prix ausgetragen, die Superbike-Weltmeisterschaft gab dort 2011 ihr Debüt. Dabei stand der heutige BMW Motorrad Werkspilot Marco Melandri auf der Poleposition und gewann das erste der beiden Rennen.

**Besondere Anforderungen.**
Die Strecke ist technisch recht anspruchsvoll, und es ist nicht einfach, die richtige Abstimmung für die verschiedenen Anforderungen des Layouts zu finden. Die blinden Kuppen, abfallenden Kurven und Höhenunterschiede erinnern an das portugiesische Portimão. Ultraschnelle Geraden führen in sehr enge Kurven, ergänzt wird die Mischung durch flüssige Kurvenkombinationen, in denen es gilt, die optimale Linie zu erwischen. Die Kurven sieben und acht sind der berühmten „Corkscrew“ in Laguna Seca (USA) nachempfunden. Eine Schlüsselstelle ist die letzte Kurve: Hier müssen die Fahrer früh Gas geben, um bergauf Schwung mitzunehmen auf die Start-Ziel-Gerade. An deren Ende wartet eine der vielen Überholmöglichkeiten. Der Streckenbelag bietet gute Haftung und ist sehr rau. Bei den sommerlich hohen Temperaturen ist deshalb auch ein schonender Umgang mit den Reifen wichtig.

**Fahrersicht.**
Marco Melandri: „Aragón ist eine Rennstrecke, die wie geschaffen ist für die Superbikes oder die MotoGP. Der Kurs ist sehr schnell, die Kurven sind breit, es gibt lange Geraden, und man kann die Leistung des Motors voll ausnutzen. Meiner Meinung nach ist das eine der besten Strecken im Kalender. Es macht richtig viel Spaß, dort zu fahren.“

**Streckendaten.**

| | |
|---|---|
| Länge: | 5,345 km |
| Kurven: | 18 |
| Start-Ziel-Gerade: | 630 m |
| Superbike-WM-Debüt: | 2011 |
| Erfolgreichste Fahrer: | Marco Melandri (1 Sieg)<br>Max Biaggi (1) |


95,5 km/h
2. Gang
257,4 km/h
4. Gang
102,7 km/h
2. Gang
92,2 km/h
2. Gang
86,6 km/h
2. Gang
132,5 km/h
2. Gang
100,1 km/h
2. Gang
119,9 km/h
3. Gang
274,8 km/h
5. Gang
197,2 km/h
2. Gang
91,6 km/h
2. Gang
286,9 km/h
5. Gang
95,6 km/h
2. Gang
267,7 km/h
4. Gang
258,8 km/h
4. Gang
93,8 km/h
2. Gang
216,0 km/h
2. Gang
120,5 km/h
3. Gang
103,8 km/h
2. Gang
88,2 km/h
2. Gang
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12


Max3
PIRELLI
SMRZ

# 22.07.2012, AUTOMOTODROM BRNO, TSCHECHISCHE REPUBLIK.

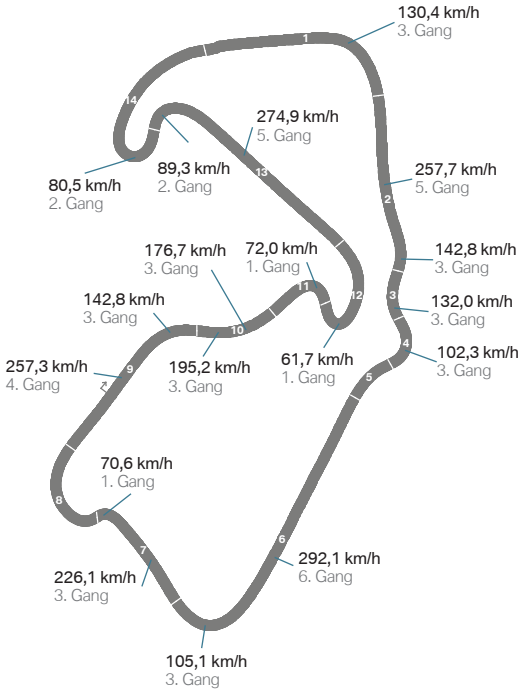
Brünn ist ein Klassiker im Kalender der Superbike-Weltmeisterschaft. Das liegt zum einen am einzigartigen Layout, zum anderen an der langen Geschichte der osttschechischen Berg-und-Tal-Bahn. Bereits 1930 fanden auf einer 29 Kilometer langen Naturrennstrecke in den Wäldern bei Brünn erste Wettbewerbe statt. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das „Automotodrom Brno“, auf Tschechisch auch „Masaryk-Ring“ genannt, auf knapp 18 Kilometer verkürzt. In den 1950er-Jahren entwickelte sich Brünn zu einem Mekka des Motorrad-Rennsports, ab 1965 gastierte dort auch die Motorrad-Weltmeisterschaft. Nach weiteren Umbauten endete 1986 die Ära der alten Strecke. 1987 wurde – etwa zehn Kilometer vom ursprünglichen Kurs entfernt – das neue „Automotodrom“ eröffnet. Die Superbike-Weltmeisterschaft fährt seit 1993 in Brünn. BMW Motorrad Werksfahrer Marco Melandri siegte dort im vergangenen Jahr im ersten Rennen, wurde im zweiten Lauf Zweiter und fuhr beide Male die schnellste Rennrunde.

**Besondere Anforderungen.**
Das Layout des Kurses folgt der hügeligen Waldlandschaft. Nach dem Start führt die Strecke durch breite Kurven bergab in einen Talkessel, bevor es wieder steil bergauf in Richtung Start-Ziel-Gerade geht. Diese Höhenunterschiede erfordern ein ausgefeiltes Set-up. Denn der Fahrer muss Vertrauen in sein Bike haben, egal ob er eine Kurve bergab oder bergauf anbremst. Insgesamt ist die Strecke flüssig zu fahren, und die Piloten mögen den ganz eigenen Charakter dieses Kurses, auf dem sie mit der richtigen Dosis aus Feingefühl und Attacke agieren müssen.

**Fahrersicht.**
Marco Melandri: „Brünn ist eine tolle Strecke für Motorradrennen. Man kann die ganze Zeit über in hohen Gängen die volle Leistung des Motors nutzen. Die Kurven sehen zwar auf den ersten Blick alle gleich aus, doch in Wirklichkeit ist es ein sehr schwieriger Kurs. Keine Kurve ähnelt der anderen. Von daher ist es nicht einfach. Die Strecke ist recht breit, und man kann gut eine passende Linie finden. Ich mag den Kurs, er ist technisch sehr anspruchsvoll. Und in Brünn sieht man den Unterschied zwischen einem guten Fahrer und einem sehr guten Fahrer.“

**Streckendaten.**

| | |
|---|---|
| Länge: | 5,403 km |
| Kurven: | 14 |
| Start-Ziel-Gerade: | 636 m |
| Superbike-WM-Debüt: | 1993 |
| Erfolgreichste Fahrer: | Max Biaggi (4 Siege)<br>Troy Corser (3)<br>Yukio Kagayama (2)<br>Troy Bayliss (2) |


130,4 km/h
3. Gang
274,9 km/h
5. Gang
89,3 km/h
2. Gang
80,5 km/h
2. Gang
257,7 km/h
5. Gang
176,7 km/h
3. Gang
72,0 km/h
1. Gang
142,8 km/h
3. Gang
142,8 km/h
3. Gang
132,0 km/h
3. Gang
257,3 km/h
4. Gang
195,2 km/h
3. Gang
61,7 km/h
1. Gang
102,3 km/h
3. Gang
70,6 km/h
1. Gang
292,1 km/h
6. Gang
226,1 km/h
3. Gang
105,1 km/h
3. Gang



# 05.08.2012, SILVERSTONE CIRCUIT, GROSSBRITANNIEN.

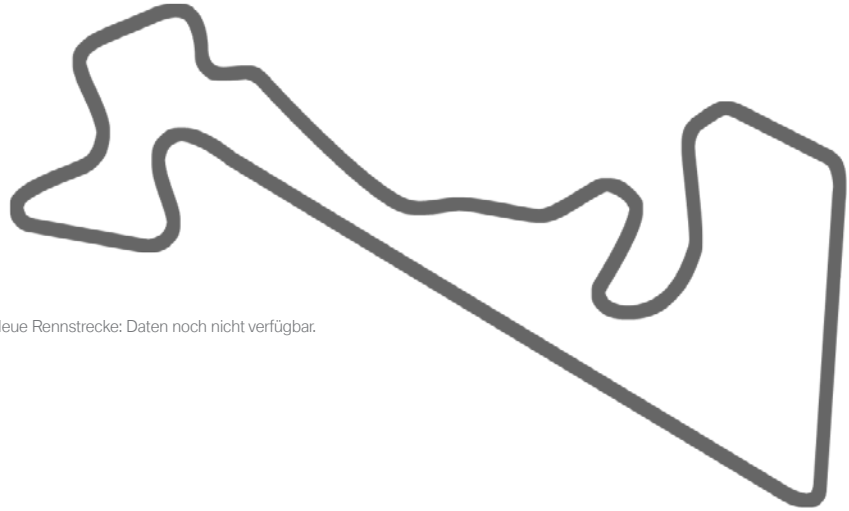
Silverstone – das steht für pure Motorsport-Tradition. Nicht umsonst wird der „Silverstone Circuit“ südlich von Northampton auch gern als „Home of British Motor Racing“ bezeichnet. 1950 fand dort der erste Formel-1-WM-Lauf überhaupt statt. Die Strecke entstand nach dem Zweiten Weltkrieg auf einer früheren Basis der britischen Luftwaffe, das erste Automobilrennen wurde dort 1948 ausgetragen. 2010 startete der Traditionskurs mit einem umfangreichen Umbau in eine neue Ära. Die Strecke ist nun eine Kombination aus bewährten und berühmten Kurven wie „Maggotts“, „Becketts“, „Copse“ und „Stowe“ und der neuen, stadionartigen „Silverstone Arena“. Deren Layout ist speziell auf die Anforderungen von Motorrädern ausgelegt. Im Frühjahr 2011 wurde zudem zwischen den Kurven „Club“ und „Abbey“ der imposante neue Boxenkomplex „Silverstone Wing“ eingeweiht. Die Start-Ziel-Gerade wurde entsprechend dorthin verlegt. Die Superbike-WM fuhr in den Jahren 2002 bis 2007 in Silverstone und ist seit 2010 wieder Gast auf dem britischen Traditionskurs. Für BMW Motorrad Werksfahrer Leon Haslam ist Silverstone das zweite Heimrennen des Jahres. Sein Vater Ron Haslam betreibt hier zudem eine Rennfahrerschule.

**Besondere Anforderungen.**
Der „Silverstone Circuit“ ist ein recht flacher Kurs mit mehreren langen Geraden, auf denen die Motorleistung der RR eine wichtige Rolle spielt. Insgesamt ist das Layout schnell und flüssig, bei der Abstimmung müssen jedoch einige Tücken beachtet werden. Es gibt einige Bodenwellen und mehrere langgezogene Kurven, in denen die Reifen einseitig belastet werden. In den neuen Abschnitten komplettieren Stop-and-go-Passagen die Mischung aus schnellen und langsamen, technischen Kurven. Eine sensible Gasannahme ist ebenso wichtig wie die Motorleistung. Die neue erste Kurve, „Abbey“, ist recht eng und uneben. Deshalb ist es nun noch wichtiger, von einem vorderen Startplatz aus in die Rennen zu gehen.

**Fahrersicht.**
Marco Melandri: „Silverstone ist eine tolle Strecke, ähnlich wie Aragón. Es gibt viele schnelle Kurven, deshalb kann man flüssig fahren und oft die volle Leistung des Motors nutzen. Allerdings gibt es aus meiner Sicht ein paar Bodenwellen zu viel. Trotzdem: Die Strecke hat mir im vergangenen Jahr viel Spaß gemacht. Ich mag sie sehr.“

**Streckendaten.**

| | |
|---|---|
| Länge: | 5,902 km |
| Kurven: | 18 |
| Start-Ziel-Gerade: | 466 m |
| Superbike-WM-Debüt: | 2002 |
| Erfolgreichste Fahrer: | Troy Bayliss (5 Siege) |
| | Cal Crutchlow (2) |
| | Neil Hodgson (2) |
| | Carlos Checa (2) |



Neue Rennstrecke: Daten noch nicht verfügbar.



# 26.08.2012, MOSCOW RACEWAY, RUSSLAND.

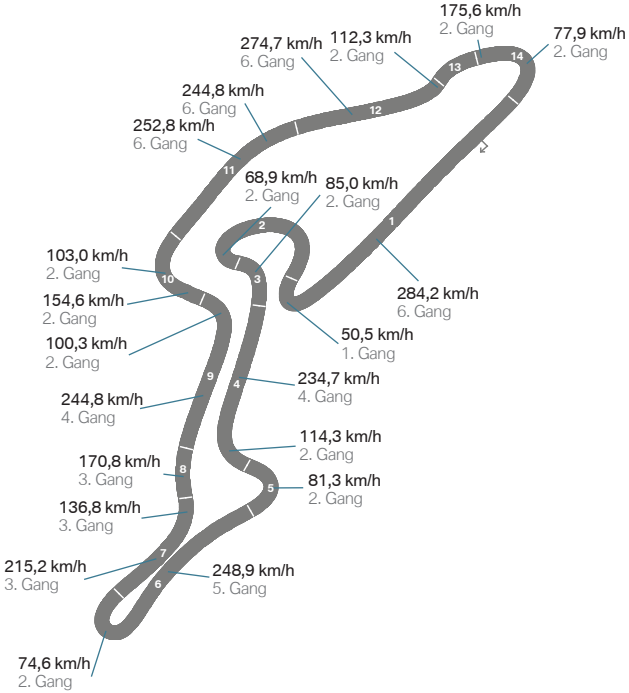
Die Superbike-WM betritt 2012 Neuland. Knapp 80 Kilometer westlich der russischen Hauptstadt Moskau entsteht derzeit der „Moscow Raceway“, die erste Formel-1-taugliche Rennstrecke Russlands. Die Grundsteinlegung erfolgte am 1. Oktober 2008, am 14. und 15. Juli 2012 soll der Kurs mit einem Rennen der World Series by Renault offiziell eröffnet werden. Die ersten Weltmeisterschaftsläufe auf dem „Moscow Raceway“ stehen dann am 26. August auf dem Programm – mit dem ersten Gastspiel der Superbike-WM in Russland. Die Anlage liegt bei Volokolamsk, direkt an der New-Riga-Autobahn, die Moskau mit der lettischen Hauptstadt Riga verbindet. Sie umfasst neben der 4,070 Kilometer langen Rennstrecke auch Geschäfts- und Unterhaltungseinrichtungen. Auf den Tribünen finden im Eröffnungsjahr bis zu 30.000 Fans Platz. Die Tribünenkapazitäten können variabel ausgeweitet werden. Verantwortlicher Architekt ist der deutsche Experte Hermann Tilke. Die Finanzierung des rund 120 Millionen Euro teuren Projekts wird von einem russischen Privatinvestor gestemmt. Der Besuch der Superbike-Weltmeisterschaft hat für Russland enorme Bedeutung. Der Vertrag läuft zunächst über zehn Jahre.

**Besondere Anforderungen.**
Der „Moscow Raceway“ liegt an einem Hang, und das Layout folgt dem natürlichen Gelände mit einigen Bergauf- und Bergabpassagen. Die Strecke ist kurvenreich und bietet eine technisch anspruchsvolle Mischung aus schnellen und langsamen Abschnitten. Dazu kommt eine einen Kilometer lange Gerade, die leicht bergauf in eine Linkskurve auf die Start-Ziel-Gerade führt.

**Fahrersicht.**
Leon Haslam: „Wir werden dort direkt vor dem Rennwochenende testen. Es ist für alle eine neue Strecke, und es ist wichtig, den Kurs schnell kennenzulernen. Ich finde es wirklich sehr spannend, auf neue Kurse zu kommen. Ich war auch noch nie in Russland, geschweige denn bin ich dort Rennen gefahren. Es ist für mich also eine neue Strecke – und ein weiterer Kurs, auf dem mir noch eine Podiumsplatzierung fehlt. Ich freue mich schon sehr darauf.“

**Streckendaten.**

| | |
|---|---|
| Länge: | 4,070 km |
| Kurven: | 15 |
| Start-Ziel-Gerade: | stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest |
| Superbike-WM-Debüt: | 2012 |
| Erfolgreichste Fahrer: | – |


175,6 km/h
2. Gang
77,9 km/h
2. Gang
274,7 km/h
6. Gang
112,3 km/h
2. Gang
244,8 km/h
6. Gang
252,8 km/h
6. Gang
68,9 km/h
2. Gang
85,0 km/h
2. Gang
103,0 km/h
2. Gang
154,6 km/h
2. Gang
100,3 km/h
2. Gang
284,2 km/h
6. Gang
50,5 km/h
1. Gang
234,7 km/h
4. Gang
244,8 km/h
4. Gang
114,3 km/h
2. Gang
170,8 km/h
3. Gang
81,3 km/h
2. Gang
136,8 km/h
3. Gang
215,2 km/h
3. Gang
248,9 km/h
5. Gang
74,6 km/h
2. Gang
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14



# 09.09.2012, NÜRBURGRING, DEUTSCHLAND.

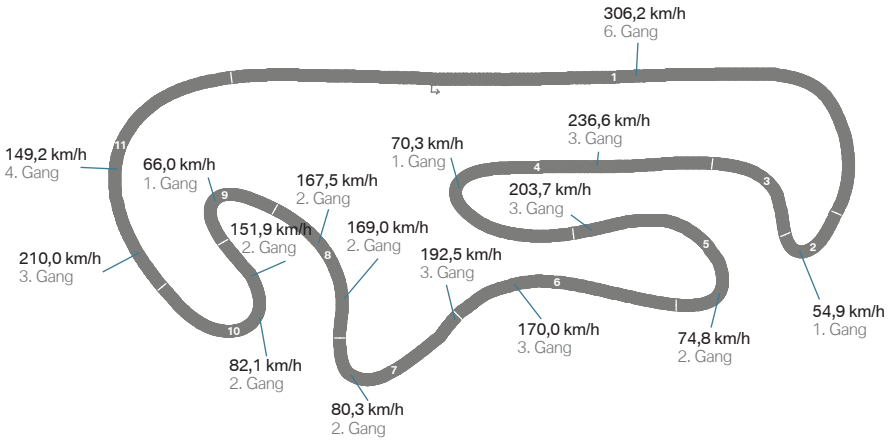
Das Heimspiel von BMW Motorrad Motorsport findet auf der ältesten permanenten Rennstrecke Deutschlands statt. Der Nürburgring wurde 1927 eröffnet und gehört zu den berühmtesten europäischen Traditionsstrecken. Bis in die 1970er-Jahre hinein wurden die Rennen auf der über 20 Kilometer langen Nordschleife ausgetragen. Diese als „Grüne Hölle" bekannte lange Streckenvariante ist auch heute noch Schauplatz zahlreicher Langstreckenrennen. 1984 wurde die Grand-Prix-Strecke eingeweiht, die inzwischen mehrfach umgebaut und modernisiert wurde. Die Superbike-Weltmeisterschaft gab 1998 ihr Debüt auf dem Eifelkurs. BMW Motorrad Werksfahrer Leon Haslam feierte dort 2004 seinen ersten Podiumsplatz in der Superbike-WM, Teamkollege Marco Melandri wurde im vergangenen Jahr Zweiter in der Eifel.

**Besondere Anforderungen.**
Der Nürburgring hat ein einmaliges Layout mit einigen Bergauf- und Bergabpassagen und vielen Richtungswechseln. Entsprechend wichtig ist ein gutes Einlenkverhalten des Bikes. Zudem gibt es Bereiche, in denen nach schnellen Abschnitten sehr stark gebremst werden muss. Dies gilt vor allem für die erste Kurve, das „Yokohama-S". In der folgenden „Mercedes-Arena" warten Kurven, deren Radien bei der Durchfahrt immer enger werden, auf die Piloten. Eine Schlüsselstelle ist auch die „Bit"-Kurve. Wer sie gut erwischt, nimmt genügend Tempo in den folgenden Highspeed-Bereich mit. Der Nürburgring bietet viele Überholmöglichkeiten, was spannende und spektakuläre Rennen garantiert.

**Fahrersicht.**
Leon Haslam: „Der Nürburgring ist eine der Strecken im Kalender, die ich am meisten mag. Zudem ist es die Heimstrecke von BMW, deshalb möchte man sich dort besonders stark präsentieren und ein gutes Ergebnis holen. Im vergangenen Jahr war es dort schwierig. Im ersten Rennen hätte ich locker Zweiter werden können, wenn ich nicht von der Strecke abgekommen wäre. Und im zweiten Rennen bin ich gestürzt. Ich hatte die ganze Saison über nur drei Stürze, und einer davon war am Nürburgring. Das war recht frustrierend für mich, denn auf kaum einer anderen Strecke wäre es so einfach gewesen, auf das Podium zu fahren. Doch wegen ein paar kleinerer Fehler hat das nicht geklappt. Dazu kam das Wetter, das das Wochenende wirklich sehr speziell gemacht hat. Doch dies ist eine der Strecken, von der ich sicher bin, dass wir dort ein gutes Tempo gehen können."

**Streckendaten.**

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


306,2 km/h
6. Gang
1
236,6 km/h
3. Gang
70,3 km/h
1. Gang
4
203,7 km/h
3. Gang
3
149,2 km/h
4. Gang
11
66,0 km/h
1. Gang
9
167,5 km/h
2. Gang
151,9 km/h
2. Gang
169,0 km/h
2. Gang
8
192,5 km/h
3. Gang
5
2
54,9 km/h
1. Gang
210,0 km/h
3. Gang
6
170,0 km/h
3. Gang
74,8 km/h
2. Gang
10
82,1 km/h
2. Gang
7
80,3 km/h
2. Gang



# 23.09.2012, AUTÓDROMO INTERNACIONAL DO ALGARVE, PORTUGAL.

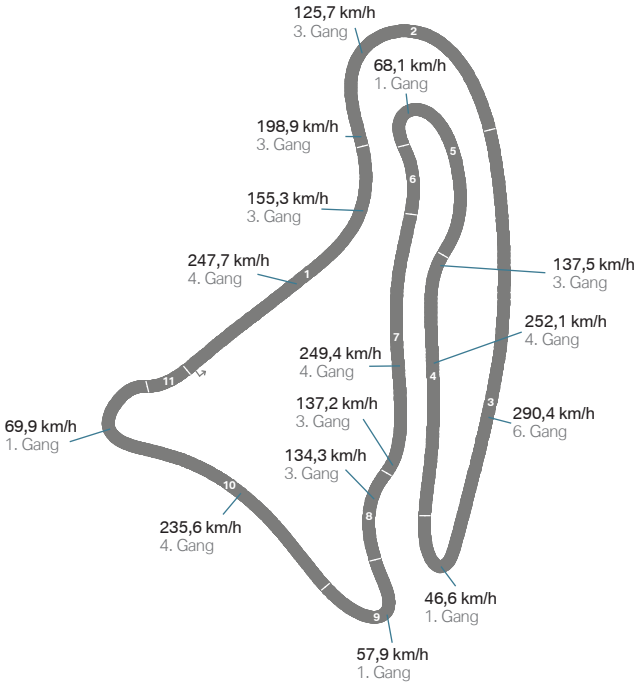
Das „Autódromo Internacional do Algarve“ liegt im hügeligen Hinterland von Portimão, einem beliebten Touristenort an der malerischen Algarve-Küste im Südwesten Portugals. Der Kurs wurde im Oktober 2008 fertiggestellt und wenige Wochen später mit dem Saisonfinale der Superbike-Weltmeisterschaft offiziell eingeweiht. Die Rennstrecke ist Teil des hochmodernen „Algarve Motor Parks“, zu dem auch eine Kartbahn, ein Technologiepark, eine Rennfahrerschule und ein Fünf-Sterne-Hotel gehören. Portimão hat sich schnell einen Namen gemacht, und neben der Superbike-WM tragen zahlreiche andere Motorrad- und Automobilmeisterschaften dort ihre Rennen aus. Aufgrund des anspruchsvollen Layouts und der meist guten Wetterbedingungen ist Portimão auch eine beliebte Teststrecke. BMW Motorrad Werksfahrer Marco Melandri hat gute Erinnerungen an den Algarve-Kurs: Er beendete dort seine Debütsaison 2011 mit einem weiteren Sieg und dem zweiten Rang in der Gesamtwertung.

**Besondere Anforderungen.**
Der Kurs in den Hügeln der Algarve vereint Bergauf- und Bergabpassagen, viele Richtungswechsel, langgezogene Kurven und ein verwinkeltes Infield. Die große Herausforderung ist, für all diese Eigenheiten die richtige Abstimmung zu finden. Zudem gibt es einige Kuppen, auf denen bei den PS-starken Superbikes das Vorderrad leicht den Bodenkontakt verliert. Auch das muss beim Set-up beachtet werden. Um in Portimão schnell zu sein, braucht man ein Bike mit gutem Lenkverhalten, das auch beim Herausbeschleunigen aus den Kurven perfekt liegt. Eine Schlüsselstelle ist die letzte Kurve, aus der die Piloten genügend Tempo mit auf die lange Start-Ziel-Gerade nehmen müssen.

**Fahrersicht.**
Marco Melandri: „Mein Sieg im vergangenen Jahr in Portimão war einer der besten Siege in meiner Karriere überhaupt. Das Layout dieses Kurses ist einfach unglaublich. Es geht so bergauf und bergab wie auf keiner anderen Rennstrecke. Die Kurven sind unheimlich schnell. Allerdings ist der Streckenbelag nicht mehr im besten Zustand. Es wäre nötig, hier einmal neu zu asphaltieren.“

**Streckendaten.**

| | |
|---|---|
| Länge: | 4,445 km |
| Kurven: | 12 |
| Start-Ziel-Gerade: | 835 m |
| Superbike-WM-Debüt: | 2008 |
| Erfolgreichste Fahrer: | Troy Bayliss (2 Siege) |
| | Ben Spies (1) |
| | Michel Fabrizio (1) |
| | Cal Crutchlow (1) |
| | Max Biaggi (1) |
| | Carlos Checa (1) |
| | Marco Melandri (1) |


125,7 km/h
3. Gang
68,1 km/h
1. Gang
198,9 km/h
3. Gang
155,3 km/h
3. Gang
247,7 km/h
4. Gang
137,5 km/h
3. Gang
252,1 km/h
4. Gang
249,4 km/h
4. Gang
137,2 km/h
3. Gang
290,4 km/h
6. Gang
69,9 km/h
1. Gang
134,3 km/h
3. Gang
235,6 km/h
4. Gang
46,6 km/h
1. Gang
57,9 km/h
1. Gang
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11


3asy Ride.com
DELLORTO
91
BMW Motorrad
www.honhasiam.com

# 07.10.2012, CIRCUIT DE NEVERS, FRANKREICH.

In der Saison 2012 bestreitet die Superbike-Weltmeisterschaft bereits zum siebten Mal ihr Finale auf dem „Circuit de Nevers“ bei Magny-Cours. Der Kurs liegt im französischen Département Nièvre, rund 250 Kilometer südlich von Paris. Die Rennstrecke wurde 1961 gebaut, 1988 wurde sie umfassend renoviert und erweitert. Im Jahr 1989 wurde die Strecke als „Circuit de Nevers“ offiziell wiedereröffnet, im Herbst 2002 erfolgte ein weiterer größerer Umbau. Zur Gesamtanlage gehören neben dem GP-Kurs auch eine Kurzstrecke, eine Kartbahn, ein Industriepark, ein Museum und ein Golfplatz. Die Superbike-WM bestritt 1991 zum ersten Mal Rennen in Magny-Cours, seit 2003 gastiert sie dort jährlich. Ein berühmter Klassiker im Veranstaltungskalender der französischen Strecke ist das Motorrad-Langstreckenrennen „Bol d’Or“.

**Besondere Anforderungen.**
Die Mischung aus schnellen Schikanen und engen Spitzkehren verleiht dem Kurs einen einzigartigen Stop-and-go-Charakter. Die Piloten müssen hier aus hohem Tempo die langsamsten Kurven der gesamten Saison anbremsen. Stabilität, Höchstgeschwindigkeit, Lenk- und Bremsverhalten des Bikes sowie eine dosierte Leistungsabgabe sind deshalb in Magny-Cours wichtige Faktoren. Dies gilt zum Beispiel in der „Adelaide“-Haarnadel am Ende der Gegengeraden, in der die Fahrer von 280 km/h auf unter 50 km/h herunterbremsen. Beim Herausbeschleunigen aus dieser Spitzkehre ist es nicht einfach, das Vorderrad auf dem Boden zu halten. Ein Faktor, der bei der Abstimmung ebenfalls beachtet werden sollte, ist das Wetter. Im Herbst kann es in der französischen Provinz windig, kühl und regnerisch sein. Bei Regen wird die glatte Oberfläche der Strecke schnell rutschig.

**Fahrersicht.**
Marco Melandri: „Magny-Cours ist eine anspruchsvolle Rennstrecke. Im vergangenen Jahr hatte ich dort im ersten Teil des Rennens Schwierigkeiten, die langsamen Kurven richtig anzubremsen. Doch ab der Rennmitte hatte ich dann ein ganz gutes Gefühl und konnte recht schnell fahren. Manche Linien habe ich erst gegen Ende des Rennens gefunden. Es ist keine einfache, aber eine schöne Strecke, zudem ist der Belag sehr eben. Ich mag den Kurs.“

**Streckendaten.**

| | |
|---|---|
| Länge: | 4,441 km |
| Kurven: | 20 |
| Start-Ziel-Gerade: | 250 m |
| Superbike-WM-Debüt: | 1991 |
| Erfolgreichste Fahrer: | Noriyuki Haga (5 Siege) |
| | Doug Polen (2) |
| | James Toseland (2) |
| | Troy Bayliss (2) |
| | Carlos Checa (2) |




# DER WEG NACH OBEN.




©Speedbrain/Kel Edge

# DIE SAISON 2009: BÜHNE FREI FÜR BMW MOTORRAD MOTORSPORT.

Willkommen in der Superbike-Weltmeisterschaft: 2009 stellt sich BMW Motorrad Motorsport erstmals den Herausforderungen der Königsklasse für seriennahe Motorräder. Die Meisterschaft wird seit 1988 ausgetragen und befindet sich zum Zeitpunkt des Einstiegs von BMW Motorrad in einer besonders konkurrenzstarken Phase. Die junge Mannschaft aus München und Stephanskirchen tritt als Neueinsteiger gegen nicht weniger als sechs namhafte Hersteller an.

Im zweimaligen Weltmeister Troy Corser (AUS) und dem Katalanen Ruben Xaus (ESP) bringen zwei erfahrene Piloten ihr Wissen in das Projekt mit ein. Die Debütsaison 2009 legt das Team BMW Motorrad Motorsport klar als Lern- und Aufbaujahr aus. Am Jahresende fällt die Bilanz des jungen Teams positiv aus: An 14 Rennwochenenden mit 28 Rennen gelingen 17 Top-10-Platzierungen.

Die Straßenversion der BMW S 1000 RR feiert Ende 2009 ihr viel beachtetes Debüt. Die Resonanz sowohl der Fachpresse als auch von Kunden fällt äußerst positiv aus. Der Supersportler aus München gehört auf Anhieb zu den Bestsellern im Superbike-Segment.

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


3asy Ride


P 1
3asy Ride
3asy Ride.com
BMW Motorrad
PIRELLI
EAR

# DIE SAISON 2010: DIE ERSTEN ZIELE WERDEN ERREICHT.

Die Debütsaison 2009 war als Lehrjahr ausgelegt, für die Saison 2010 steckt sich das Team nun neue Ziele. Die junge Mannschaft will in der Superbike-Weltmeisterschaft mit Troy Corser und Ruben Xaus im Kampf um die vorderen Plätze mitmischen. Konkret bedeutet dies: BMW Motorrad Motorsport will 2010 erstmals auf dem Podium stehen. Und dieses Ziel wird bereits am fünften Rennwochenende der Saison in Monza erreicht: Corser wird Dritter. Eine weitere Podestplatzierung feiert das Team mit Corser in Misano, wo der Australier zudem die erste Poleposition für BMW Motorrad Motorsport holt. Diese Erfolge stellen das Potenzial der BMW S 1000 RR eindrucksvoll unter Beweis. Insgesamt sammeln Corser und Xaus 201 Punkte, 60 mehr als im Jahr zuvor.

Auch in anderen internationalen und nationalen Serien feiern BMW Fahrer Erfolge, allen voran Ayrton Badovini. Der Italiener ist der dominierende Mann im FIM Superstock 1000 Cup und gewinnt neun der zehn Saisonrennen. Den Titel kann er sich bereits im siebten Lauf vorzeitig sichern. In nationalen Meisterschaften können Fahrer der BMW S 1000 RR insgesamt 13 Titel gewinnen – eine beeindruckende Bilanz.

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


3asy Ride
Pair
Castrol


3asy Ride
3asy Ride.com
Castrol
PIRELLI
ALTRAN
alpha
s1000rr.com

# DIE SAISON 2011: ERFOLGE UND RÜCKSCHLÄGE.

Für sein drittes Jahr in der Superbike-WM verstärkt sich BMW Motorrad Motorsport mit einem jungen, ambitionierten Fahrer: Leon Haslam (GBR) wird neuer Teamkollege von Routinier Troy Corser. Die Saison 2011 beginnt dann auch mit einem Paukenschlag. Beim Auftakt in Phillip Island fährt Haslam in seinem ersten Rennen auf der BMW S 1000 RR als Dritter gleich auf das Podest.

Die Mannschaft mischt immer wieder im Kampf um die vordersten Plätze mit, und es scheint nur noch eine Frage der Zeit, bis der lang ersehnte erste Sieg gefeiert werden kann. Doch es gibt auch immer wieder Rückschläge, die diesen Triumph verhindern. Insgesamt fährt Haslam noch zwei weitere Male auf das Podest. Einen besonders herben Rückschlag muss Corser hinnehmen: Der Australier bricht sich bei einem Sturz im Motorland Aragón den linken Arm und muss mehrere Wochen pausieren. Nach der Saison beendet der zweimalige Weltmeister seine lange und erfolgreiche Karriere.

Den ersten Sieg der RR in einem WM-Lauf kann BMW Motorrad 2011 aber dennoch feiern: Das Team BMW Motorrad France 99 siegt im Rahmen der Langstrecken-Weltmeisterschaft im spanischen Albacete. Später sorgt die Mannschaft auch für die erste WM-Führung der BMW S 1000 RR. Am Ende einer spannenden Langstreckensaison wird das Team nur knapp geschlagen Gesamtzweiter. Auch in anderen internationalen und nationalen Serien sammeln die BMW Fahrer Erfolge, darunter zahlreiche weitere nationale Titel.

| **Saison 2011** | **Troy Corser** | | | **Leon Haslam** | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Qualifying | Rennen | Punkte | Qualifying | Rennen | Punkte |
| Phillip Island | 7. | 10. / 19. | 6 | 4. | 3. / 5. | 27 |
| Donington | 10. | 9. / 13. | 10 | 2. | 4. / 4. | 26 |
| Assen | 10. | 6. / DNF | 10 | 12. | 12. / 5. | 15 |
| Monza | 4. | 7. / 5. | 20 | 6. | 3. / DNF | 16 |
| Salt Lake City | 6. | 13. / DNF | 3 | 12. | 8. / 13. | 11 |
| Misano | 6. | DNF / DNS | – | 5. | DNF / 5. | 11 |
| Motorland Aragón | 16. | 10. / DNF | 6 | 14. | 9. / 9. | 14 |
| Brünn | DNS | DNS / DNS | – | 13. | 8. / 7. | 17 |
| Silverstone | 17. | 9. / DNF | 7 | 9. | 4. / 8. | 21 |
| Nürburgring | 17. | 15. / 12. | 5 | 7. | 5. / 9. | 18 |
| Imola | 15. | 12. / DNF | 4 | 6. | DNF / 5. | 11 |
| Magny-Cours | 12. | 9. / 9. | 14 | 7. | 3. / 4. | 29 |
| Portimão | 18. | 14. / 16. | 2 | 11. | 9. / 15. | 8 |




## ERFOLGREICHES ENGAGEMENT WELTWEIT.



# TEAM BMW MOTORRAD FRANCE – SIEGERTYPEN AUF LANG- UND RUNDSTRECKE.

Diese Mannschaft ist mit der BMW S 1000 RR erfolgreich im Ausdauerbereich und auf der Rundstrecke aktiv: Das Team BMW Motorrad France gehört zum Spitzenfeld der FIM Langstrecken-Weltmeisterschaft und sicherte sich bereits zwei Mal den Titel in der Französischen Superbike-Meisterschaft. 2011 sorgte die Mannschaft um Teamchef Michael Bartholemy für weitere Meilensteine mit der RR und verpasste den ersten Weltmeistertitel auf der Langstrecke nur knapp.

Als Team BMW Motorrad France 99 startete die französisch-belgische Equipe 2010 bei ausgewählten Läufen zur FIM Langstrecken-Weltmeisterschaft, 2011 bestritt sie dort mit Unterstützung von BMW Motorrad ihre erste volle Saison. Und die junge Mannschaft überzeugte dabei auf ganzer Linie. Bereits beim Saisonauftakt, dem berühmten „Bol d'Or" im französischen Magny-Cours, gelang dem Team mit den drei Piloten Sébastien Gimbert (FRA), Erwan Nigon (FRA) und Damian Cudlin (AUS) der Sprung auf das Podium. Schon beim nächsten Rennen im spanischen Albacete stand das Team auf dem obersten Treppchen – und sicherte BMW Motorrad und der RR damit den ersten Sieg bei einem Weltmeisterschafts-Lauf.

Beim mit zahlreichen Werksteams stark besetzten Acht-Stunden-Rennen in Suzuka (JPN) fuhr das BMW Team auf einen hervorragenden vierten Rang und setzte sich damit zwischenzeitlich an die Spitze der WM-Tabelle. Es war die erste Führung für die BMW S 1000 RR in einer Weltmeisterschaft. Im Endspurt der hart umkämpften Saison rutschte das Team bei den 24 Stunden von Le Mans (FRA) mit knappem Punkterückstand auf den zweiten Gesamtrang zurück und reiste mit der Chance auf den ersten Weltmeistertitel zum Finale nach Doha (QAT). Am finalen Rennwochenende auf dem „Losail International Circuit" dominierten Gimbert, Nigon und Cudlin die Trainings und die Qualifikation. Doch nach nur zwölf Rennrunden riss ein stürzender Pilot den in Führung liegenden Gimbert mit ins Kiesbett. Mit einer beeindruckenden Aufholjagd fuhr das BMW Trio vom 24. wieder bis auf den zweiten Platz nach vorn, doch es reichte nicht ganz. Auf den Sieg, der gleichzeitig auch den Titelgewinn bedeutet hätte, fehlten am Ende gerade einmal 30 Sekunden.

„Wir sind sehr stolz auf das, was wir in unserer ersten vollen Saison in der Langstrecken-WM erreicht haben. Auch der zweite Platz in der Gesamtwertung war ein Riesenerfolg für unser noch junges Team", sagt Marcel Driessen, Direktor von BMW Motorrad France. Für die Saison 2012 ist das Ziel klar: BMW Motorrad France möchte den ersten Weltmeistertitel im Langstreckensport feiern.

In der Französischen Superbike-Meisterschaft ist die Mannschaft in Sachen Titelfeiern bereits geübt. 2010 wurde Nigon, 2011 wurde Gimbert jeweils auf seiner RR nationaler Champion. In beiden Jahren rundete der Doppelgewinn der Meisterschaft die erfolgreiche Saison für das BMW Team ab: 2010 wurde Gimbert, 2011 wurde Nigon Gesamtzweiter. Gimbert möchte nun 2012 mit der Mannschaft in Frankreich den Titel-Hattrick feiern. Nigon startet in der kommenden Saison mit BMW Motorrad in der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft IDM. Beide gehören aber natürlich auch weiter zum Aufgebot von BMW Motorrad France in der Langstrecken-WM.




©Speedbrain/Eliseo Miciu

# OFFROAD-RENNSPORT – ÜBER STOCK UND STEIN.

Das Thema Offroad ist ein wesentlicher Bestandteil in der Historie von BMW Motorrad. Bereits in den 1920er-Jahren nahm BMW an Geländefahrten teil – damals noch mit Straßenmaschinen. Die ersten Motorräder mit spezieller Geländeausrüstung wurden in den 1930er-Jahren gebaut. Und seitdem konnten BMW Offroad-Fahrer immer wieder legendäre Erfolge feiern. Unvergessen sind die Siege bei der Rallye Dakar in den 1980er-Jahren sowie 1999 und 2000.

Mit Beginn des neuen Jahrtausends entschied man sich in München, diese Tradition wieder aufleben zu lassen. Es war die Geburtsstunde der 450er-Sportenduro, und die Rückkehr in den Offroad-Rennsport war beschlossene Sache. Für dieses Engagement wurde 2006 „speedbrain race management" gegründet. Die Mannschaft um Geschäftsführer Wolfgang Fischer wurde mit den besten Profis aus der Offroad-Szene besetzt.

2006 und 2007 holte das BMW Motorrad Offroad Team bereits erste Einzelerfolge, zum Beispiel am berüchtigten Erzberg und am Pikes Peak in den USA. 2008 kehrte BMW mit der BMW G 450 X endgültig in den professionellen Endurosport zurück. In diesem Jahr holte der Finne Simo Kirssi gleich den Deutschen und Europäischen Meistertitel im Cross Country Sport. Bei der Enduro-Weltmeisterschaft WEC sorgte Kirssi für die erste Podiumsplatzierung – eine echte Sensation in der ersten vollen WM-Saison für BMW Motorrad.

Pünktlich zur Saison 2009 zog das BMW Motorrad Offroad-Team in das Motorsport Competence Center in Stephanskirchen, und einige der besten Endurofahrer der Welt gingen für die Bayern an den Start: David Knight, Marko Tarkkala, Simo Kirssi und Juha Salminen, mit dem das Speedbrain Team 2009 in der Klasse E2 der Enduro-Weltmeisterschaft den zweiten Gesamtrang holte.

Ab der Saison 2010 wurde das Know-how von BMW Motorrad und der Konzerntochter Husqvarna Motorcycles systematisch gebündelt. Husqvarna Motorcycles gehört seit Herbst 2007 zur BMW Group. Das Team startete unter dem Namen „BMW Husqvarna Motorsport" in der Enduro-Weltmeisterschaft, zunächst mit der BMW G450 X, später mit der Husqvarna TE 449. Dieses Bike wurde von Husqvarna Motorcycles in Zusammenarbeit mit Spezialisten von BMW Motorrad und Speedbrain entwickelt.

Seit der Saison 2011 verantwortet die BMW Group Marke Husqvarna Motorcycles die Einsätze in der Enduro-WM, der MotoCross-WM (MX2), der Supermoto-WM und weiteren Offroad-Serien. Das Speedbrain-Team konzentriert sich auf den Rallyesport und startet bei mehreren Langstrecken-Rallyes. Das wichtigste Projekt ist dabei die legendäre Rallye Dakar, zu der BMW Motorrad 2011 mit Speedbrain zurückkehrte. Dabei konnte das Team BMW Motorrad by speedbrain mit der BMW G 450 RR auf Anhieb wieder Etappensiege feiern.



©Speedbrain/Eliseo Miciu


©Speedbrain/Theo Ribeiro

# RALLYE DAKAR – DER ULTIMATIVE HÄRTETEST.

Nach den viel versprechenden Etappensiegen bei der Rallye Dakar 2011 begann Speedbrain mit Unterstützung von BMW Motorrad und Husqvarna Motorcycles mit der Planung des Dakar-Projekts 2012. Die Mannschaft um Geschäftsführer und Teamchef Wolfgang Fischer legte in Stephanskirchen Sonderschichten ein und entwickelte das Motorrad, mit dem der ultimative Härtetest in diesem Jahr in Angriff genommen wurde: die Husqvarna TE 449 RR by Speedbrain. Das Bike vereint die bewährten Stärken der Husqvarna TE 449 und der BMW G 450 X, von der unter anderem das Rahmenkonzept übernommen wurde. Für die Power sorgt der starke TE 449 Motor, zudem ist das Motorrad ein wahres Leichtgewicht und sowohl auf schnellen als auch auf technisch anspruchsvollen Abschnitten leicht zu kontrollieren.

Als Husqvarna Rallye Team by Speedbrain schickte die Mannschaft am 1. Januar 2012 fünf Piloten über die Dakar-Startrampe im argentinischen Mar del Plata: Paulo Goncalvez (POR), Zé Hélio (BRA), Joan Barreda (ESP), Ike Klaumann (BRA) und José Manuel Pellicer (ESP), der kurzfristig für den verletzten Franzosen David Frétigné einsprang. Vier dieser Fahrer sahen nach 14 Etappen und über 8.000 Kilometern das Ziel in Lima. Das Team stand sechs Mal auf dem Podium der Tageswertung, Barreda sorgte am zehnten Tag für den historischen ersten Etappensieg der Husqvarna TE 449 by Speedbrain. Der Spanier kam als Elfter und damit bestplatzierter Speedbrain Pilot ins Ziel, Zé Hélio als 19., Pellicer als 21. und Goncalves auf Rang 26. Klaumann stürzte auf der dritten Etappe und musste aufgeben.

Barreda und Goncalves sorgten bereits ab der zweiten Etappe für Top-3-Platzierungen. Damit hatten sie alle Chancen, das ehrgeizige Ziel der Mannschaft zu erreichen – nämlich in Lima auf dem Gesamtpodium zu stehen. Doch die Rallye Dakar schlug einmal mehr mit all ihrer Härte zu. Barreda verlor auf der dritten Etappe viel Zeit, als ihm die Kette heruntersprang und sich verklemmte. Nur einen Tag später verlor er wegen eines Hinterradschadens weiter an Boden. Aber Goncalves machte weiter Jagd auf das Gesamtpodium und lag zwischenzeitlich auf Rang vier. In der zweiten Woche fiel er jedoch wegen einer Sechs-Stunden-Zeitstrafe weit zurück. Die Rallyeleitung warf ihm vor, auf der achten Etappe unerlaubte Hilfe in Anspruch genommen zu haben. Damit endeten die Hoffnungen des Teams auf einen der vorderen Plätze im Gesamtklassement.

Dennoch zieht das Husqvarna Rallye Team by Speedbrain zufrieden Bilanz. Das neue Bike hat sich bei seinem ersten Dakar-Einsatz bewährt, und die Mannschaft fuhr ohne einen einzigen technischen Ausfall um die vorderen Ränge mit. „Fahrerisch konnte Joan mit den Topleuten im Rennen mithalten, was die Resultate in den Tageswertungen klar beweisen. Joan hätte es eigentlich verdient gehabt, mit auf dem Gesamtpodium zu stehen“, bilanziert Teamchef Wolfgang Fischer. „Und Paulo Goncalves wäre ohne die für das Team unverständliche Entscheidung der Rennleitung wohl auch unter den Top 5 im Endklassement gelandet.“

Barreda wurde von vielen Seiten als die Entdeckung der diesjährigen Dakar bezeichnet. Pellicer erwies sich als hervorragende Teamergänzung. Obwohl er sehr spät ins Team nachgerückt war, war er schnell in die Mannschaft integriert. Zé Hélio fuhr ein konstantes und sicheres Rennen in den Top 20.




# BMW MOTORRAD MOTORSPORT: DIE ERFOLGSGESCHICHTE.

Foto: BMW Group Archiv

# ERFOLGREICH SEIT FAST 90 JAHREN.

BMW Motorrad ist seit der frühesten Phase seiner Historie eng mit dem Motorsport verbunden. Die aktuellen BMW Motorrad Werksfahrer Marco Melandri und Leon Haslam treten in die Fußstapfen von Legenden wie Ernst Jakob Henne (GER) und Georg „Schorsch“ Meier (GER), die vor fast 90 Jahren den Grundstein für die erfolgreiche Geschichte von BMW Motorrad im Rennsport legten.

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

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

Zu besonderer Berühmtheit bringt es Ernst Jakob Henne: Seit seiner ersten Geschwindigkeits-Bestmarke auf einem BMW Motorrad, die er am 19. September 1929 aufgestellt hat, kann er seinen Rekord mehrfach verbessern. Am 28. November 1937 gelingt dem zu diesem Zeitpunkt 33-Jährigen sein Meisterstück: Auf der Autobahnstrecke bei Frankfurt am Main erreicht er auf einer vollverkleideten 500 ccm BMW mit 108 PS einen neuen Weltrekord – 279,503 km/h. 14 Jahre lang schafft es kein Fahrer, diese Höchstgeschwindigkeit zu überbieten.

1939 macht Georg Meier bei der legendären „Tourist Trophy“ auf der Isle of Man auf sich aufmerksam. Als erster ausländischer Pilot gewinnt der BMW Werksfahrer das berühmte „Senior Race“ – die Königsklasse des damals populärsten Rennens der Welt. In der Nachkriegszeit wird er in Deutschland zum Volkshelden. Auf BMW Boxer-Motorrädern erringt er bis 1953 nicht weniger als sechs Motorrad-Meistertitel.

Auch im Seitenwagensport ist BMW mit dem Königswellen-Boxer lange Jahre das Maß aller Dinge. Zwischen 1954 und 1974 gewinnen BMW Piloten in dieser Disziplin 19 Weltmeistertitel. Mit dem zweiten Platz des mehrmaligen deutschen Meisters Walter Zeller (GER) hinter John Surtees (GBR) in der 500-ccm-Motorrad-Weltmeisterschaft geht 1956 der erste Abschnitt des BMW Motorrad Werksengagements im Motorsport auf die Zielgerade.












Fotos: BMW Group Archiv

# DIE ERFOLGSGESCHICHTE GEHT WEITER.

Auch ohne Werksunterstützung bleiben private Rennfahrer auf BMW Motorrädern in der Erfolgsspur. Vor allem in der Deutschen Geländemeisterschaft beweisen die Piloten die Sportlichkeit der BMW Maschinen. 1963, 1964 und 1965 siegt Sebastian Nachtmann (GER) auf der BMW R69S, 1966 tut es ihm Kurt Tweesmann (GER) gleich.

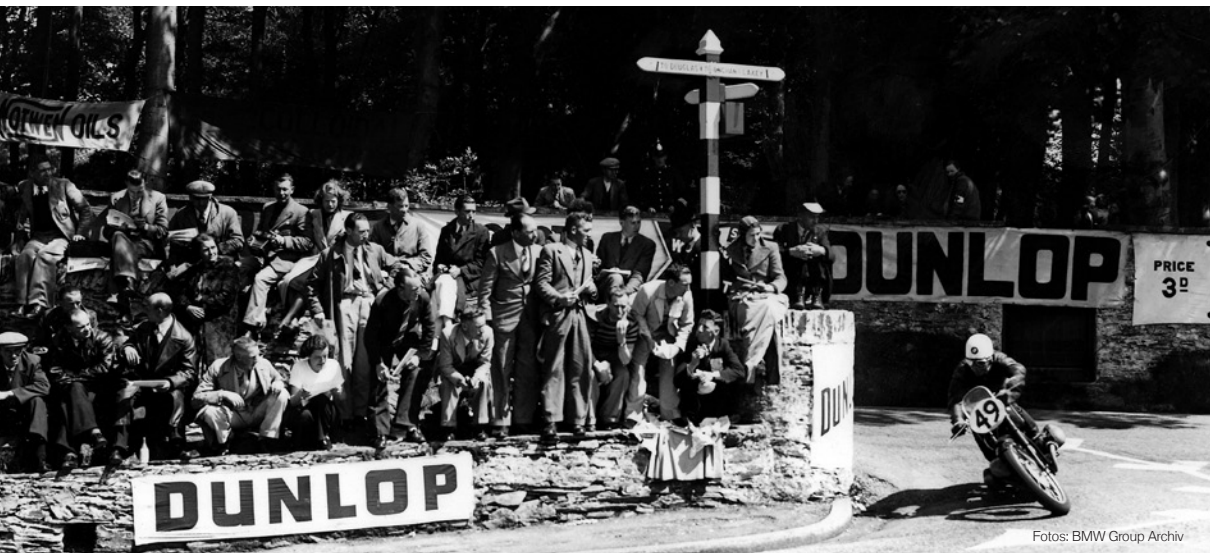
Auch Herbert Schek (GER), Richard Schalber (GER) und Werner Schütz (GER) sammeln auf den Vorläufern der GS-Modelle Titel um Titel. Rolf Witthöft (GER) kann 1980 sogar die Europameisterschaft gewinnen. Im Anschluss geht die BMW R 80 GS in Serie – und schreibt so das erste Kapitel in der Enduro-Geschichte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

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

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

Sein Comeback in den werksseitigen Motorsport gibt BMW Motorrad jedoch zunächst im Langstreckenbereich: Seit 2007 sammeln Endurance-Teams bei ausgewählten 24-Stunden-Klassikern und im Rahmen der Langstrecken-Weltmeisterschaft Erfolge – zunächst mit dem Boxer HP Sport, dann auch mit der BMW S 1000 RR. Zudem schickt BMW Motorrad Motorsport seit 2008 die BMW G 450 X in der Enduro-Weltmeisterschaft an den Start. 2011 folgt mit dem Team „BMW Motorrad by speedbrain“ auch die Rückkehr zur Rallye Dakar. Seit 2009 ist BMW Motorrad Motorsport offiziell in der Superbike-WM engagiert. Im zweiten Jahr kann die junge Mannschaft bereits die erste Poleposition und die ersten beiden Podiumsplätze feiern, 2011 folgen weitere Podestplatzierungen.




Fotos: BMW Group Archiv

# MEILENSTEINE 1923 BIS 2000.

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

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

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

**1926.**
Gewinn einer Goldmedaille bei der Internationalen Sechs-Tage-Fahrt in England durch Rudolf Schleicher.

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

**1933 bis 1935.**
Dreimaliger Gewinn der Nationenwertung der Internationalen Sechs-Tage-Fahrt auf BMW.

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

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

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

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

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

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

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

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

**1999 und 2000.**
Zwei Siege bei der Rallye Paris–Dakar durch Richard Sainct.


CORSER
P1
3asy Ride


YAMAHA
3asy Ride


©Speedbrain/Willy Weyens

# MEILENSTEINE 2000 BIS HEUTE.

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

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

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

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

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

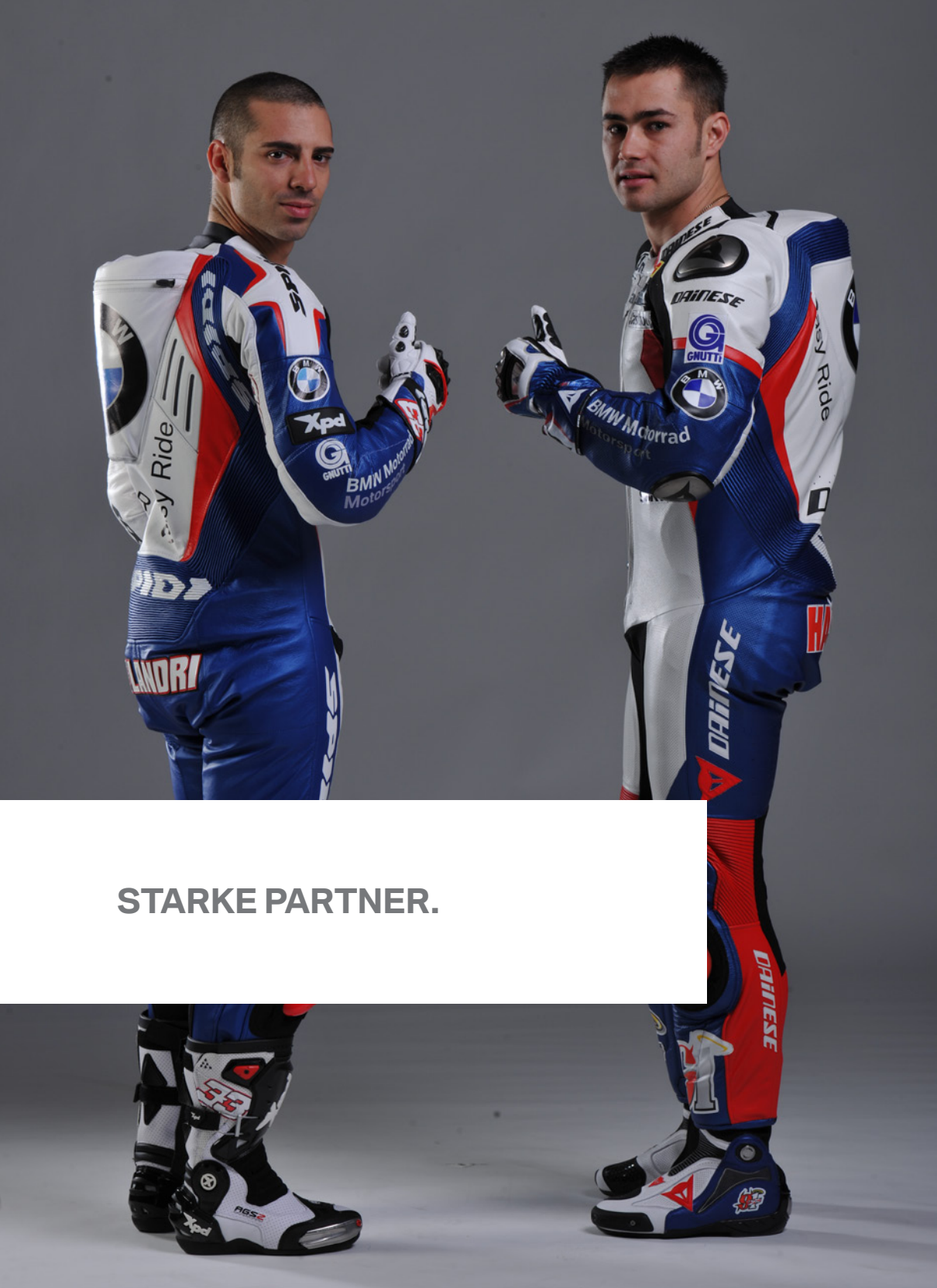
**2009.**
Am 17. Februar präsentiert sich das neue Superbike-WM-Team BMW Motorrad Motorsport mit den Piloten Troy Corser und Ruben Xaus in München. Am 1. März bestreitet das Team seine Debütrennen in der Serie im australischen Phillip Island. Dabei fährt Corser mit der BMW S 1000 RR auf Anhieb die schnellste Rennrunde. Insgesamt erreichen Corser und Xaus im Debütjahr 17 Mal die Top 10.

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

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

**2011.**
Am 21. Mai sorgt das Team BMW Motorrad France 99 beim Rennen der Langstrecken-Weltmeisterschaft in Albacete (ESP) für den ersten Sieg einer BMW S 1000 RR bei einem Weltmeisterschafts-Lauf. Am 29. Juli übernimmt die Mannschaft im japanischen Suzuka die Gesamtführung in der Langstrecken-WM – es ist die erste Führung der BMW S 1000 RR in einer Weltmeisterschaft.

**2012.**
Wie bereits bei der 2011er-Ausgabe der Dakar steht das deutsche Speedbrain Team, diesmal mit offizieller Husqvarna Werksunterstützung, am Start. Teamchef Wolfgang Fischer und seine Crew entwickeln für diesen Einsatz auf Basis der Husqvarna TE 449 RR ein eigenständiges Rallye-Rennmotorrad: die Husqvarna TE 449 RR by Speedbrain. Der historische erste Dakar-Etappensieg dieses neuen Motorrads wird auf der zehnten Etappe der Rallye gefeiert, dazu holt die Mannschaft in fünf weiteren Tageswertungen einen Podiumsplatz.




## STARKE PARTNER.

**Premium Partner.**

3ASY RIDE

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

**Official Partner.**

alpha RACING

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

ALTRAN TECHNOLOGIES

Altran versteht sich als hochwertiges und innovatives Technologie-Beratungsunternehmen, das qualifizierte Beratung mit der Kompetenz, Großprojekte in eigener Verantwortung bearbeiten zu können, paart. Am Herzschlag der Innovation verfolgt Altran einen generalistischen Ansatz, der es ermöglicht, Technologien und Know-how von einer Branche zur nächsten zu transferieren. Altran ist der Avantgardist unter den High Tech- und Innovations-Beratungsunternehmen für alle anspruchsvollen Forschungs-, Entwicklungs- und Beratungsprojekte, weil es mit seiner Leidenschaft für Fortschritt ausgetretene Wege verlässt und neue wegweisende technologische Entwicklungen anstößt. Leidenschaft heißt für uns, mit Benzin im Blut unsere tiefgehende Ingenieurskompetenz zur Beherrschung der stetig komplexer werdenden Technologie unserer Automotive Kunden immer aufs Neue zu erweitern. Altran ist seit 2009 „Official Partner of BMW Motorrad Motorsport“.

# PARTNER.

**Official 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.




Exklusive Komponenten fürs Motorrad. Edle Teile, die jede Maschine einzigartig machen. Das ist High Performance – eine Zubehörlinie von BMW Motorrad. Das High Performance Programm besteht aus den edelsten Komponenten: Carbon, Titan, Aluminium, verarbeitet in aufwendigen Herstellungstechniken: gewoben, gegossen, gefräst. Die High Performance Parts bilden eine perfekte Symbiose aus Form und Funktion für Leichtigkeit, Festigkeit und eine elegante Optik. Carbon mit seiner deutlich sichtbaren textilen Struktur und aus dem Block gefräste Aluminiumteile verleihen jedem Motorrad einen ganz individuellen und exklusiven Look.




Nach Umsatz gemessen ist Pirelli Tyre der fünftgrößte Reifenhersteller der Welt – und das mit Rentabilitätsniveaus, die zu den höchsten im gesamten Markt zählen. Im Jahr 2010 erwirtschaftete Pirelli Tyre einen Umsatz von ca. 4,85 Milliarden Euro. Seit 2003 ist Pirelli der alleinige Reifenausrüster der Superbike-WM.

**Technical Partner.**

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

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

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

Dellorto stellt seit drei Generationen mechanische Drosselklappenstutzen, elektronische Steuereinheiten, Brennstoffmodule, Auslassventile, Schaltsaugrohre, Vergaser und Zubehörteile für Motorräder und Autos her. Das italienische Unternehmen mit Sitz in der Nähe von Mailand ist im Rahmen der MotoGP-Weltmeisterschaft exklusiver Ausrüster der Moto3 für elektronische Steuereinheiten. Seit 2006 produziert Dellorto auch in Indien.

# PARTNER.

**Technical Partner.**

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

Gnutti Carlo ist in Europa und Nordamerika führend in der Entwicklung und der Herstellung von Ventiltrieben und hochpräzisen Motorkomponenten. Das Unternehmen hat seinen Hauptsitz in Italien und verfügt über Produktionsstätten in Italien, Schweden, Kanada, England und Indien. Gnutti ist seit 1920 ein Familienunternehmen und erreicht heute einen Gesamtumsatz von 250 Millionen Euro.

Die ETAS GmbH wurde 1994 als Tochtergesellschaft der Robert Bosch GmbH gegründet und bietet umfassende Tool und Hardware Systeme zur Funktionsentwicklung, Validierung und Applikation von Steuergeräten an. ETAS Tools und Hardware sind an das automotive Einsatzfeld angepasst und erfüllen die besonderen Anforderungen der Zweiradentwicklung. Mit Hauptsitz in Stuttgart (GER) und zahlreichen internationalen Standorten ist ETAS ist allen Regionen vertreten.

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

**Technical Partner.**

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

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

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

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




## SERVICE.

# SERVICE.

BMW Group
Konzernkommunikation und Politik
Sportkommunikation
Benjamin Titz
D-80788 München
Telefon: +49 (0) 89–382 229 98
Mobil: +49 (0) 179–7438 088
Telefax: +49 (0) 89–382 285 67
E-Mail: benjamin.titz@bmw.de

**Presseinformationen** können Sie in Deutsch und Englisch erhalten.

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

**Vorschau-Berichte** werden in der Regel zu Wochenbeginn vor einem Superbike-WM-Rennwochenende verschickt.

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

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

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

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

**Leon Haslam** und **Marco Melandri** geben nach Ende der letzten Sitzung des Tages **Gruppeninterviews** vor den Presse-Rückwänden hinter der Teamgarage.