



BMW Motorsport – Formel-1-Saisonrückblick 2006.

Media contact

Jörg Kottmeier
+49 170 5666112
joerg.kottmeier@bmw.de

Hanspeter Brack
+41 79 7701819
hanspeter.brack@
bmw-sauber.com

Heike Hientzsch
+49 172 6209904
bmw@heikehientzsch.de





BMW Motorsport – Formel-1-Saisonrückblick 2006. Inhaltsverzeichnis.

Die Saison 2006 im Rückblick.	2
Interview mit BMW Motorsport Direktor Mario Theissen.	3
Zitate der Saison.	7
Zahlen und Fakten.	11
GP Bahrain.	13
GP Malaysia.	13
GP Australien.	13
GP San Marino.	14
GP Europa.	14
GP Spanien.	14
GP Monaco.	14
GP Großbritannien.	15
GP Kanada.	15
GP USA.	16
GP Frankreich.	16
GP Deutschland.	16
GP Ungarn.	17
GP Türkei.	17
GP Italien.	17
GP China.	18
GP Japan.	18
GP Brasilien.	19
Ergebnisse und Statistik.	20



Die Saison 2006 im Rückblick.

Auf dem richtigen Weg.

München/Hinwil, 22. Oktober 2006. Auf den Tag genau 16 Monate nach der Verkündung der Neuausrichtung des Formel-1-Projekts – am 22. Juni 2005 hatte BMW in München den Erwerb der Mehrheitsanteile an Sauber bekannt gegeben – ist die erste Saison mit einem von BMW geführten Team bereits Geschichte: Das neue BMW Sauber F1 Team kann ein positives Fazit seines Debütjahres in der Königsklasse des Motorsports ziehen.

In der Konstrukteurswertung belegte die deutsch-schweizerische Mannschaft Platz fünf. Im Zweikampf mit Toyota setzte sich das BMW Sauber F1 Team knapp 36 : 35 durch. Der Mönchengladbacher Nick Heidfeld fuhr in den 18 Saisonrennen zehn Mal in die Punkteränge, sammelte 23 Zähler und belegte in der Fahrerwertung Platz neun. Der Pole Robert Kubica, der ab dem 13. Saisonrennen den Kanadier Jacques Villeneuve (7 Punkte) ersetzt hatte, steuerte 6 Punkte bei und kam am Ende auf Platz 16. Heidfeld sorgte in Budapest als Dritter für den ersten Podiumsplatz, Kubica wurde in Monza in seinem erst dritten Formel-1-Rennen ebenfalls Dritter.

Insgesamt schafften die Fahrer des BMW Sauber F1 Teams 19 Mal den Sprung in den dritten Durchgang des Qualifyings. Zusammen qualifizierten sich die Piloten sieben Mal in den Top-Ten.

Entsprechend positiv fällt das Fazit von BMW Motorsport Direktor Mario Theissen aus: „Das ist insgesamt mehr, als die Fachwelt einem neu aufgestellten Team zugetraut hat. Aber viel wichtiger ist die Tatsache, dass wir uns in der Saison kontinuierlich steigern und an die Konkurrenz heranpirschen konnten. Allmählich wird auf der Grand-Prix-Bühne sichtbar, wie intensiv und zielstrebig hinter den Kulissen gearbeitet wird.“

Noch 2005 wurde ein Auto für die Wintertests entwickelt. Es wurden starke Partner an Bord geholt. Seit Saisonbeginn läuft der Windkanal im Zwei-Schicht-Betrieb. Ende Oktober, schneller als erwartet, folgt die Umstellung auf drei Schichten. Der Ausbau der Teambasis in Hinwil schreitet voran. Von den 150 geplanten neuen Stellen sind bereits zwei Drittel besetzt. Mit dem Neubau in der Schweiz wurde begonnen, Ende 2007 erfolgt die Fertigstellung. Dann wird auch die zweijährige Aufbauzeit beendet sein und das Team die volle Schlagkraft erreicht haben. Die Basis für eine erfolgreiche Zukunft ist gelegt. Theissen ist überzeugt: „Wir sind auf einem guten Weg.“



Interview mit BMW Motorsport Direktor Mario Theissen.

Wie lautet Ihr Fazit nach der Debütsaison des BMW Sauber F1 Teams?

BMW Motorsport Direktor Mario Theissen: „Wir haben mit dem Erreichten unsere Erwartungen übertroffen. Wir haben es in unserem ersten Jahr bereits zwei Mal aufs Podium geschafft, das war nicht unbedingt zu erwarten. Aber viel wichtiger ist die Tatsache, dass wir uns im Laufe der Saison kontinuierlich gesteigert haben. Das zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Aber zufrieden sind wir erst, wenn wir die Lücke zur Spitze geschlossen haben.“

Was waren für Sie Highlights?

Theissen: „Wir haben viel auf den Weg gebracht. Wir haben schon im vergangenen Jahr ein Auto für die Wintertests auf die Beine gestellt, wir haben die Personalstärke erhöht und den Windkanal auf Zwei-Schicht-Betrieb umgestellt. Jetzt stellen wir schneller als erwartet schon Ende Oktober auf Drei-Schicht-Betrieb um. Das sind Maßnahmen, hinter denen großer Arbeitseinsatz steckt. Für die Öffentlichkeit sichtbar waren andere Höhepunkte. Natürlich vor allem die Podiumsplatzierungen. Was mich aber noch mehr freut, ist, dass das Team im neuen Verbund erstmals während einer Saison im Vergleich zur Konkurrenz stärker wurde, anstatt abzufallen. Das ist das beste Signal dafür, dass alle vorher genannten Maßnahmen anschlagen.“

Und die Tiefpunkte?

Theissen: „Die gab es in den Rennen, in denen wir mit sehr guten Aussichten an den Start gegangen sind und dann durch Kollisionen aus dem Rennen geworfen wurden. Das war in Indianapolis, Istanbul und Shanghai der Fall und hat uns eine Menge Punkte gekostet. Natürlich ist es auch nicht erfreulich, wenn man durch Technikdefekte ausfällt oder das Auto auf einer Strecke einfach nicht schnell genug ist. Das verbuchen wir allerdings unter der Rubrik Fehler, aus denen man lernen und Hinweise für die Weiterentwicklung ziehen kann.“

Wo lagen die Stärken des Teams?

Theissen: „Die sehe ich in mehreren Bereichen. Zunächst war noch 2005 das Management gefordert, einen Generalplan für die nächsten Jahre aufzustellen. Über den Winter ist es uns gelungen, starke Partner zu gewinnen, die dem jungen Team den nötigen Know-how- und Budget-Background geben. Im Laufe der Saison hat sich ein sehr viel versprechendes

Fahrerteam zusammen gefunden. Schließlich konnte man die ersten Früchte der Arbeit, die ein Jahr zuvor hinter den Kulissen begonnen hatte, auf der Rennbühne an den Ergebnissen ablesen.“

Und wo muss nachgebessert werden?

Theissen: „Wir befinden uns erst in der Mitte eines zweijährigen Aufbauplans, dessen Ziel es ist, die Schlagkraft der Topteams zu erreichen. Momentan sind wir auf der Entwicklungsseite noch nicht auf diesem Niveau. Das gilt sowohl für die Entwicklungsgeschwindigkeit als auch für die Zahl der Projekte. Mit dem kompletten Ausbau des Teams und der Fabrik werden wir diese Lücke bis Ende 2007 geschlossen haben.“

Haben Sie je an der Entscheidung, dieses Team zu gründen, gezweifelt?

Theissen: „Nein.“

Wie weit ist der Neubau in Hinwil?

Theissen: „Derzeit befindet sich zwischen der bestehenden Fabrik und dem Windkanal ein großes Loch. Mit dem Neubau wird in den nächsten Wochen begonnen. Bis Ende 2007 soll er bezogen sein.“

Wie viele neue Mitarbeiter sind an Bord – und wie viel fehlen noch?

Theissen: „Wir haben bereits 100 der vorgesehenen 150 neuen Mitarbeiter ins Team integrieren können und liegen damit im Plan.“

Seit wann wird am BMW Sauber F1.07 gearbeitet?

Theissen: „Die ersten Ideen wurden im Mai 2006 konzipiert. Seit August konzentriert sich die Aerodynamikabteilung in Hinwil auf die Arbeit am nächstjährigen F1.07. Im September begann dort die Hauptarbeit in der Konstruktionsabteilung.“

Wie beurteilen Sie den Umstieg auf V8-Motoren nach einer Saison?

Theissen: „Die Vorlaufzeit für die Umstellung war zu kurz. Alle Hersteller haben in der ersten Saisonhälfte mit Zuverlässigkeitsproblemen gekämpft, weil sich die Entwicklung zur Rennreife in die Saison hineinzog. Mittlerweile ist die Umstellung vollzogen. Bezüglich Zuverlässigkeit und spezifischer Leistung haben die V8-Motoren das Niveau der V10 erreicht.“

Sind Sie zufrieden mit dem Motor, den Sie der FIA zur Homologation gegeben haben?

Theissen: „Ja, die Techniker in München haben in der zweiten Saisonhälfte eine gute Kombination aus Leistung und Zuverlässigkeit entwickelt, mit der wir für die kommenden Jahre gut gerüstet sind.“

Profitiert das Unternehmen BMW durch das selbst geführte Team stärker von dem Formel-1-Projekt?

Theissen: „Wir haben die Formel 1 immer schon und wie kein anderes Team nicht nur als Marketing-Plattform gesehen, sondern als Technologiebeschleuniger im Unternehmen. Bis 2005 hat sich dies auf die Motorentechnik und Elektronik konzentriert. Im neuen Team kommen alle übrigen Bereiche, insbesondere die Aerodynamik, hinzu. Auch hier wird es einen engen Austausch zwischen Formel 1 und Serie geben.“

Mit welchen Fahrern tritt das BMW Sauber F1 Team 2007 an?

Theissen: „Wir gehen 2007 mit Nick Heidfeld und Robert Kubica ins Rennen. Zum regulären Testfahrer wird der erst 19-jährige Sebastian Vettel befördert.“

Wie beurteilen Sie dieses Trio?

Theissen: „Wir sind sehr zufrieden mit unseren Fahrern und diesbezüglich für die Zukunft gut aufgestellt. Nick ist der erfahrene Mann im Team, sowohl was die Laufbahn in der Formel 1 als auch die Zugehörigkeit zum Team angeht. Er ist für Sauber gefahren und bestreitet 2007 seine dritte Saison für BMW.

Er ist also mit dem Team und dessen Arbeitsweise bestens vertraut. Nick hat in der abgelaufenen Saison mehrere starke Rennen gezeigt, insbesondere bei Regen. Er hat den größten Teil der Punkte eingefahren, die uns von Platz acht auf Platz fünf in der Konstrukteurswertung vorgebracht haben.

Robert war bis zu seiner Nominierung als Testfahrer vor weniger als einem Jahr mit seinen damals gerade 21 Jahren noch ein unbeschriebenes Blatt. Er hat sich von Beginn an sowohl bei Testfahrten als auch in den Freitagstrainings eindrucksvoll in Szene gesetzt. Der Lohn war der Umstieg ins Renncockpit in Budapest, den er schon im dritten Grand Prix mit einer Podiumsplatzierung gerechtfertigt hat. Nach diesen Leistungen haben wir ihn für 2007 als Einsatzfahrer bestätigt. Nach dem Aufrücken von Robert hat ein mit 19 Jahren nochmals jüngerer Fahrer an die Tür geklopft – Sebastian Vettel. Bereits im Alter von sechs Jahren in den Motorsport eingestiegen, hat er im Nachwuchsbereich enorme Erfolge gesammelt.

In einem Formel-1-Auto hatte er bis zu seinem ersten Einsatz allerdings nur wenige Testkilometer. Trotzdem konnte er in den Freitagstrainings auf Anhieb an die Leistungen von Robert anknüpfen. Das bezieht sich nicht nur auf die Rundenzeiten, sondern auch auf die Abstimmungsarbeit. Dieser Einstieg war für uns Grund genug, ihn als Testfahrer zu bestätigen.“



Zitate der Saison.

„Es ist für unser Team noch ungewohnt, dem eigenen Fahrer bei der Siegerehrung zuzujubeln. Aber es ist ein tolles Gefühl!“ (Theissen in Monza)

„Ich kann mir kaum vorstellen, dass sich der Autor einen Scherz mit seinen Lesern erlaubt hat, also kann sich nur jemand einen Scherz mit dem Autor erlaubt haben.“ (Theissen auf einen Artikel im August, nach dem Ralf Schumacher zu BMW wechseln sollte)

„Vor ein paar Jahren in Indy hat eine Ordnerin am Eingang auf meinen Pass geschaut und mich gefragt, ob jedes Team seinen eigenen Doktor hat.“ (Theissen über seine Erfahrungen im Land der unbegrenzten Möglichkeiten)

„Das Gefühl, im falschen Film zu sein, mag ich gar nicht. Also konzentriere ich mich lieber auf das richtige Leben.“ (Theissen)

„Frühspor ist keine Pflicht, sondern das pure Vergnügen. Und Vergnügen sollte man niemandem verwehren.“ (Sportfan Theissen)

„Mit einem fastenden Mönch.“ (Theissen auf die Frage, mit wem er auf gar keinen Fall essen gehen wolle)

„Wenn der Teller einen Sprung hat.“ (Theissen auf die Frage, was er jedem Koch verzeihen würde)

„Wenn nichts auf dem Teller ist.“ (Theissen auf die Frage, welche Sünden er eben diesem Koch niemals nachsehen würde)

„Am Sonntag kenne ich die Lottozahlen.“ (Willy Rampf über Leute, die nach dem Rennen wissen, welche Strategie besser gewesen wäre)

„Spontan fällt mir nichts ein.“ (Rampf nach dem Rennen in Monza auf die Frage, wo sich Kubica noch verbessern könne)

„Unser Catering!“ (Rampf auf die Frage, was das Beste an der Formel 1 sei)

„Der ist größer als 1,80 Meter, man hat mir nicht die Wahrheit gesagt.“ (Peter Saubers erster Eindruck von Kubica)

„Ich erinnere mich noch an Fahrer, die am liebsten nur einen Knopf am Lenkrad gehabt hätten: den für die Hupe.“ (Sauber über Piloten, die mit der Technik nur begrenzt Schritt hielten)

„Wer sagt, er hätte damals schon die Entwicklung absehen können, schwindelt.“ (Sauber über Michael Schumachers erste Tests im Sauber-Mercedes Rennsportwagen Anfang 1990)

„Er war sehr überrascht, dass er das Hotelzimmer nicht mit einem Kollegen teilen musste.“ (Sauber über den gleichen Test)

„Ich hatte mit Autos überhaupt nichts am Hut.“ (Sauber über die Anfänge seiner Karriere)

„Es ist eine einmalige Mischung aus Sport, High-Tech und Zirkus.“
(Sauber über den Erfolg der Formel 1)

„Mein Puls schlägt höher.“ (Saubers Erfahrung als Formel-1-Fernsehzuschauer)

„Das war rührend. Ich habe das nicht erwartet. Viele dieser Dinge geschehen nur für die Medien. Aber das war einfach schön gemacht und hat mich berührt. In einer Welt, in der so viel Geld im Spiel ist, passiert es nicht oft, dass eine Sponsorenfläche für so etwas genommen wird. Das bedeutet schon viel. Sehr menschlich, das erwartet man nicht in der Formel 1.“ (Jacques Villeneuve, dem das Team für einen Tag „Just Married“ auf den Heckflügel geschrieben hatte)

„Wenn Du Glück hast, geht er Dir hier hoch.“ (Heidfelds Trost für Villeneuve, der vor dem Barcelona-Rennen bedauerte, dass er mit demselben Motor auch in Monaco würde fahren müssen)

„Jacques war der erste Teamkollege für mich, der noch sanfter als ich mit den Reifen umging.“ (Heidfeld)

„Ich war nervöser als bei jedem anderen Roll-out zuvor. Ich war mit Herzblut dabei.“ (Heidfeld über die ersten Kilometer im F1.06)

„So lange sie alleine auftreten, wirken Chinesen ruhig, fast scheu. Sobald sie in der Gruppe sind, und das gilt schon ab zwei oder drei Personen, bricht Hektik aus. Ich habe das schon öfter erlebt. Da wird man überrannt und hat am Ende das Hemd voller Edding-Spuren. In Japan ist das ähnlich.“
(Heidfelds Erfahrungen mit chinesischen Fans)

„Das sind Sachen, die man nicht braucht, aber die Männern Spaß machen. Zum Beispiel habe ich zu Hause einen Fernseher der sich auf Knopfdruck dreht, braucht kein Mensch, aber ich find's geil.“ (Heidfelds Definition von Gadgets)

„Patricia ist ganz zufrieden.“ (Heidfeld auf die Frage, ob er als F1-Fahrer sexy genug sei)

„Ich mag sie sehr. Aber wegen der schlechten Sicht sind sie die gefährlichste Situation in der Formel 1.“ (Heidfeld über Regenrennen)

„Ich habe mich beim Rasieren geschnitten.“ (Kubicas Standardantwort auf die Frage, wie er sich seine große Unfallnarbe am Arm zugezogen habe)

„In Krakau gab es keine Kartbahn. Wir mussten immer 150 Kilometer weit fahren. Das hat meinen Vater viel Zeit und Geld gekostet.“ (Kubica über seine Karriereanfänge)

„Diese fünf Jahre waren eine gute Schule fürs Leben.“ (Kubica, der 1998 als 13-Jähriger allein nach Italien ging)

„Die Formel 1 konnte gar nicht mein Ziel sein. Sie war mein Traum.“ (Kubica)

„Vielleicht sollte ich gar kein Formel-1-Fahrer sein. Ich sehe nicht aus wie einer.“ (Kubica selbst reflektierend vor der FIA-Presskonferenz in Shanghai)

„Das Cockpit war anfangs etwas zu klein für mich, unbequem. Aber natürlich bin ich reingesprungen und habe behauptet, ich säße perfekt! Ich wollte ja den Job.“ (Kubicas Probleme mit seiner Körpergröße)

„Ich habe das ganze Jahr Ferien! Ich reise in der Welt rum und tue, was mir Spaß macht.“ (Kubica auf die Frage, wann er Urlaub macht)

„Jaja. Machen Sie Urlaub in Polen, ihr Auto ist schon da usw. Ich kenne die ganzen Polenwitze. Wenn sie gut sind, lache ich auch.“ (Kubica)

„Gleich zwei Mal hintereinander in der F1-Boxengasse zu schnell gefahren zu sein.“ (Vettel nennt den frustrierendsten Moment seiner Karriere)

„Das ist eine ernste Angelegenheit. Das kann bis zu 20 000 Dollar kosten! Ich bin mit 3 500 Dollar davongekommen.“ (Vettel als ihm das Strafmaß bekannt war)

„Nachdem ich meine Formel-1-Strafzettel bezahlt hatte, musste ich meine Lieblingssachen verkaufen.“ (Vettel auf die Frage nach seinem liebsten Kleidungsstück)

„Eine Fahrt in einem Formel-1-Auto!“ (Vettel nennt sein tollstes Geschenk)

„Ich habe nicht viel geredet, aber hier versteht mich ja sowieso keiner.“ (Vettels Erfahrung beim Stadtrundgang in Shanghai)

„Ich weiß noch nicht, wo ich 2007 Rennen fahren werde. Auf jeden Fall will ich nicht aus der Formel 1 zurücktreten. Wir haben schon einen Deutschen, der das macht.“ (Vettel auf die Frage, was er in der kommenden Saison machen wird)

„Nein, ich habe zu viel gefehlt, weil ich an meiner Golf-Karriere gearbeitet habe.“ (Vettel auf die Frage, ob er in der Schule Auszeichnungen erhalten habe)

„Er ist mein Held, aber die Autos werden immer noch im Kreis fahren.“ (Vettel auf die Frage, wie die F1-Zukunft nach einem Rücktritt von Michael Schumacher aussieht)

„Hier könnte man nackt durchs Fahrerlager rennen, ohne dass es einer merken würde.“ (Vettel in Monza, als alle auf Schumachers Verkündung warteten)



Zahlen und Fakten.

22 281 Rennkilometer legte das BMW Sauber F1 Team 2006 zurück.

15 Mal fuhr ein BMW Sauber F1.06 in die Punkte.

19 Mal schaffte es ein Pilot des Teams ins Top-Ten-Qualifying.

43 659 Testkilometer sammelten sich bis Saisonende an.

2 992 Kilometer fuhr Kubica an den ersten zwölf Freitagen der Saison.

1 400 Kilometer legte sein Nachfolger Vettel zurück.

6 Mal markierte das Team freitags die Bestmarke (4 Mal Kubica, 2 Mal Vettel).

9 Chassis des BMW Sauber F1.06 kamen von der Präsentation bis zum Saisonfinale zum Einsatz. 6 davon waren im Renneinsatz, die Nummer 01 wurde ausschließlich im Windkanal verwendet, 06 und 07 beim Testen.

5 neue Aero-Packages brachte das Team während der Saison zum Einsatz, zu den GP in Imola, Silverstone, Montréal, Budapest und Monza.

37 signifikante aerodynamische Weiterentwicklungen erfuhr der F1.06 insgesamt während der 18 Rennen.

8 verschiedene Frontflügel wurden an GP-Wochenenden gefahren.

12 verschiedene Heckflügel kamen zum Renneinsatz.

6–8 Motoren hatte das Team pro GP im Gepäck.

1,275 Sekunden langsamer waren die schnellsten Rennrunden 2006 im Durchschnitt nach dem Wechsel von Dreiliter-V10- auf 2,4-Liter-V8-Motoren.

4 Chassis (3 plus Ersatz) waren immer vor Ort.

160 Felgen auch.

5 Lkw transportierten Fahrzeuge und Equipment in Europa.

7 Lkw transportierten die Hospitality.

4 von ihnen sind immanenter Bestandteil der cleveren Konstruktion.

37 Plasmabildschirme gibt es in der Hospitality.

40 Kilometer Kabel sind dort für Strom- und Netzwerkversorgung verlegt.

36 Stunden dauert der Aufbau der Hospitality.

12 Mann stark ist die Aufbautruppe.

120 Kilogramm Fleisch, 70 Kilogramm Fisch, 60 Kilogramm Pasta und 1600 Brötchen wurden durchschnittlich pro GP-Wochenende von Teammitgliedern und Gästen in der Hospitality verzehrt – unter anderem.

41000 Besucher am Wochenende waren Rekord des BMW Sauber F1 Team Pit Lane Parks in Montréal.

9 Sekunden hat es gedauert, bis Vettel seinen ersten F1-Strafzettel erhielt. Er vergaß bei seiner allerersten Ausfahrt in Istanbul, den Knopf für den Speedlimiter zu drücken und wurde in der Boxengasse mit 64 km/h gemessen.

1000 US-Dollar kostete Vettels Geschwindigkeitsübertretung in Istanbul.

3500 US-Dollar wurden für 74,3 km/h in Monza fällig.

2,6 Sekunden dauert die Beschleunigung des F1.06 von 0 auf 100 km/h.

5,5 Sekunden vergehen bis zum Erreichen von 200 km/h.

55 Meter bzw. zwei Sekunden brauchte der F1.06, um von Tempo 200 km/h zum Stillstand zu kommen.

100 Lagen Kohlefasermatten stark war stellenweise das Monocoque.

3 bis 4 Mal wird der Backvorgang im Autoclaven wiederholt.

6 Mikrometer stark ist eine einzelne Kohlefaser.

100 neue Mitarbeiter wurden 2006 für das BMW Sauber F1 Team eingestellt.



GP Bahrain.

Das neu formierte BMW Sauber F1 Team hatte beim Saisonstart im März in Bahrain einen harten Winter hinter sich: Es war ein Interimsfahrzeug zur Aufnahme des BMW P86-V8-Motors auf die Räder gestellt, Sponsoren verpflichtet und ein umfangreiches Testprogramm absolviert worden, ehe am 17. Januar 2006 in Valencia der BMW Sauber F1.06 präsentiert wurde. Nach viel versprechenden Trainingsleistungen und dem ersten Qualifying nach dem neuen und überaus spannenden, dreigeteilten Format lief das Auftaktrennen in Bahrain nicht wie erhofft. Von den Plätzen zehn und elf gestartet, erreichten weder Heidfeld noch Villeneuve die Punkteränge. Heidfeld kam nach einem Zwischenfall in der ersten Kurve (von Nico Rosberg getroffen) als 19. aus der ersten Runde zurück und holte später noch bis auf Position zwölf auf. Villeneuve fiel in der 30. von 57 Runden an neunter Position fahrend mit Motorschaden (Defekt im Kurbeltrieb) aus.

GP Malaysia.

Freude und Enttäuschung lagen dicht beieinander: Villeneuve bescherte dem BMW Sauber F1 Team in Sepang von Startplatz zehn aus die beiden ersten WM-Punkte. Der Kanadier belegte im Rennen Platz sieben. Heidfeld schied sieben Runden vor Schluss an fünfter Stelle liegend aus – auch ihn ereilte ein Motorschaden. Er war als Elfter gestartet. Doch bei ihren Startplätzen hatten beide von Rückstufungen (insgesamt gab es sieben außerplanmäßige Motorenwechsel) profitiert. Die BMW Sauber F1 Team Fahrer hatten im Qualifying nur die Plätze 14 und 15 belegt, waren allerdings, wie bereits in Bahrain, mit guten Starts aufgefallen.

GP Australien.

In einem der turbulentesten Rennen der F1-Geschichte, unterbrochen von vier Safety-Car-Phasen, brachte die deutsch-schweizerische Mannschaft nicht nur erstmals beide BMW Sauber F1.06 ins Ziel, sondern auch beide in die Punkte. Heidfeld war nach einem guten Start von Platz acht aus über die gesamte Distanz im Vorderfeld dabei und belegte im Albert Park von Melbourne Platz vier. Villeneuve war mit vollem Tank von Startplatz 19 losgefahren und erreichte Platz sechs. Grund für seinen schlechten Startplatz war ein außerplanmäßiger Motorwechsel, der ihn zehn Positionen gekostet hatte. Die Analyse der Motorschäden bei den ersten beiden GP hatte ergeben, dass bei der Produktion eines Teils im Kurbeltrieb Toleranzgrenzen überschritten worden waren. Es ging um Fehler im Bereich der 1000stel Millimeter bei einem Zulieferteil. Neue Teile waren in der Kürze der Zeit nicht zu produzieren, so erhielten beide Fahrer Motoren mit den besten verfügbaren Teilen. Diese hielten und überstanden auch noch den GP San Marino.

GP San Marino.

Zum Europa-Auftakt reiste das BMW Sauber F1 Team mit augenfällig neuen Aerodynamikkomponenten und einer viel beachteten neuen Hospitality. Nachdem die freien Trainings sehr viel versprechend verlaufen waren, wurde das Qualifying enttäuschend. Villeneuve landete auf Platz zwölf. Heidfeld wollte mit der Brechstange ins Top-Ten-Qualifying und landete in den Reifenstapeln – Startplatz 15. Im Rennen gingen Villeneuve und Heidfeld leer aus, sie belegten die Plätze zwölf und 13.

GP Europa.

Das BMW Heimspiel auf dem Nürburgring begann mit der Eröffnung des BMW Sauber F1 Team Pit Lane Parks – und drei unzufriedenen Fahrern am Freitag. Im Verlauf des Wochenendes bekam das Team die Balance der Autos jedoch immer besser in den Griff. Villeneuve ging von Startplatz neun ins Rennen, Heidfeld von Platz 13. Beide hatten glänzende Starts und verbesserten sich um einige Plätze. Villeneuve konnte sich aus eigener Kraft über zwei Drittel des Rennens in den Punkterängen halten, musste beim zweiten Stopp einige Konkurrenten ziehen lassen und wurde schließlich Achter. Heidfeld geriet ebenfalls unter Druck und kam als Zehnter ins Ziel. Technische Probleme gab es während des gesamten Wochenendes nicht. In beiden BMW Sauber F1.06 arbeitete eine neue Motorenspezifikation des BMW P86. Der eine WM-Punkt war hart erarbeitet.

GP Spanien.

Aus Barcelona nahm das BMW Sauber F1 Team den nächsten WM-Zähler mit. Beide Autos kamen problemlos ins Ziel. Heidfeld hatte es erneut ins Top-Ten-Qualifying geschafft und fuhr im Rennen von Startposition zehn auf Platz acht vor. Sein Start war diesmal nicht gut gewesen. Für den WM-Zähler entscheidend waren ein gelungenes Überholmanöver gegen Barrichello und eine gute Boxenstrategie. Villeneuve hatte von Startplatz 22 ein hartes Los. Er hatte sich zwar für Position zwölf qualifiziert, aber an seinem Auto musste außerplanmäßig der Motor gewechselt werden. Schuld war ein Handlingsfehler, der einem Mechaniker schon am Sonntagabend auf dem Nürburgring unterlaufen war und der das Pneumatiksystem beschädigt hatte. Villeneuve fuhr in einem ansonsten an Überholmanövern armen Grand Prix mit einer Einstopp-Strategie bis auf Platz zwölf vor.

GP Monaco.

Im siebten und berühmtesten Saisonrennen punktete das BMW Sauber F1 Team erneut. Die zwei Zähler für Heidfelds siebten Platz waren mühsam verdient. Nachdem die Mannschaft tagelang von Elektronikproblemen

gebeutelte worden war, hatte Heidfeld auf dem engen monegasischen Stadtkurs mit Startplatz 15 Vorlieb nehmen müssen. Ein hervorragender Start, gute Überholmanöver, aber auch Ausfälle brachten ihn auf Platz sieben. Villeneuve startete als 14., kam nicht gut weg, wurde später noch wegen zu frühen Überholens beim Restart nach einer Safety-Car-Phase mit einer Durchfahrtsstrafe belegt und kam so als wiederum 14. ins Ziel.

GP Großbritannien.

Das strahlende Sommerwetter war das einzig unvorhergesehene Ereignis in Silverstone. Das gesamte Wochenende lief reibungslos für das BMW Sauber F1 Team. Ein neues Aero-Paket funktionierte prima, beide Fahrer zogen ins Top-Ten-Qualifying ein, und die junge Mannschaft brachte zum zweiten Mal nach Australien beide Autos in die Punkte, und zwar ohne von Ausfällen zu profitieren. Heidfeld (Startplatz neun) wurde erneut Siebter, Villeneuve (Startplatz zehn) diesmal Achter. Heidfeld hatte sich beim Start um drei Plätze nach vorn katapultiert. Bei seinem ersten Boxenstopp verlor er einen Platz, weil sich der erste Gang nicht einlegen ließ. Dem frisch verheirateten Villeneuve hatte die Boxen-Crew bei dessen zweitem Stopp mit flinker Arbeit einen Platzgewinn beschert.

GP Kanada.

Ehe sich in Montréal ein Rad auf der Insel Notre Dame drehte, wurde Villeneuve von seinen Landsleuten gefeiert. Beim Vorstellen seiner ersten Single ebenso wie im Pit Lane Park in der pulsierenden Innenstadt. Der High-Tech-Themenpark verbuchte bei seinem vierten Einsatz nach den Stationen Nürburgring, Barcelona und Silverstone mit 41000 Besuchern einen Rekord. Und zur Saisonhalbzeit holte das BMW Sauber F1 Team zum fünften Mal in Folge und zum siebten Mal in bis dato neun GP WM-Punkte. Heidfeld belegte Platz sieben. Und das, obwohl er nach einem schlechten Qualifying vom 13. Startplatz ins Rennen gegangen war. Die Leistungsdichte war immens: Heidfeld fehlten sieben Hundertstelsekunden auf den Einzug in die Top Ten, Villeneuve als Elfter nur 18 Tausendstel. Ein guter Start und couragierte Überholmanöver in der ersten Runde halfen Heidfeld. Auch Villeneuve war super gestartet und hatte lange vor seinem Teamkollegen gelegen. Probleme beim Boxenstopp führten zum Tausch der Reihenfolge. Danach an achter Position fahrend, rutschte Villeneuve auf einer von Gummiabrieb extrem verdreckten Strecke zehn Runden vor Schluss in eine Mauer und schied aus. Dass Kubica freitags erneut Bestzeiten fuhr, war schon ein gewohntes Bild.

GP USA.

Bei flimmernder Hitze im Betonkessel von Indianapolis begann ein Zwischentief für das BMW Sauber F1 Team. Nach guten freien Trainings und einem starken Qualifying ging die Mannschaft leer aus. Heidfeld lag nach dem Start an siebter Stelle, als er in der ersten Kurve unverschuldet in eine Kollision verwickelt wurde. Der Deutsche überstand einen mehrfachen Überschlag unverletzt. Villeneuve fiel in der 24. Runde, ebenfalls an siebter Position fahrend, mit Motorschaden aus. Zuvor waren beide Piloten so souverän wie noch nie ins Top-Ten-Qualifying gefahren. Heidfeld war dann zwar wegen versagender Stromversorgung am Angriff innerhalb der Top Ten gehindert worden und blieb auf Startplatz zehn, aber Villeneuve konnte zeigen, was mit dem BMW Sauber F1.06 möglich war: Er wurde Sechster.

GP Frankreich.

Nach guten Trainings war das Qualifying für das Team enttäuschend verlaufen. Der Rennverlauf war typisch für Magny-Cours: relativ langweilig für die Zuschauer, fesselnd für die Strategen. Positionswechsel fanden vor allem anlässlich der Boxenstopps statt. Im BMW Sauber F1 Team stimmte die Strategie, und beiden Fahrern gelangen bei tropischen Temperaturen auch gute Überholmanöver. Heidfeld schaffte es, vom elften Startplatz einen Punkt nach Hause zu fahren. Es hätte vielleicht noch einer mehr sein können, wären ihm nicht zu Unrecht blaue Flaggen gezeigt worden, weshalb er Pedro de la Rosa passieren ließ. Villeneuve, von Position 16 gestartet, machte fünf Plätze gut und wurde Elfter. Die BMW Sauber F1.06 waren die meistfotografierten Autos in Frankreich – sie trugen zwei senkrechte Flügel auf dem Vorderbau. Diese nicht gerade hübschen, aber effektiven Nose Wings wurden zum nächsten GP verboten.

GP Deutschland.

In Hockenheim wartete das Team zwar mit neuen seitlichen Flügeln auf, doch die Aerodynamikrestriktionen, die sowohl einen innovativen Heckflügel als auch die Nose Wings verbannt hatten, machten sich bemerkbar. Die Qualifying-Plätze 14 und 16 für Villeneuve und Heidfeld waren ein Rückschlag. Zwar durften beide noch um zwei Startpositionen aufrücken, doch im Rennen kam es noch ärger: Im Getümmel nach dem Start berührten sich die Autos von Heidfeld und Villeneuve. Beide mussten zur Reparatur an die Box. In Folge der Unfallschäden hatte Heidfeld Bremsprobleme und musste nach zehn Runden aufgeben. Villeneuves Wagen

übersteuerte nach dem notwendigen Wechsel des Frontflügels, sein Rennen endete kurz vor Halbzeit mit einem heftigen Einschlag in die Streckenbegrenzung. Es war sein letzter Einsatz für das Team. Kubica hatte zum vierten Mal mit der Trainingsbestzeit am Freitag geblitzt.

GP Ungarn.

Ende des Zwischentiefs in Budapest: Im Regenchaos holte Heidfeld den ersten Podiumsplatz für das neue BMW Sauber F1 Team. Anstelle von Villeneuve fuhr Kubica den zweiten F1.06. Auf einen Freitagsfahrer verzichtete das Team. Der erste polnische GP-Pilot der Geschichte startete unmittelbar vor Heidfeld von Platz neun. Kubica unterlief bei den extrem schwierigen Bedingungen zwei Ausrutscher. Ein Reparaturstopp warf die Strategie über den Haufen. So fuhr er 51 Runden auf Intermediates, in der Schlussphase auf trockener Bahn. Dies führte zu extremem und unerwartetem Gummiverschleiß, sodass sein Auto letztlich zwei Kilogramm untergewichtig war. Der Pole hatte sich bis zum Ziel auf Platz sieben vorgekämpft, bekam seine zwei ersten WM-Punkte aber gleich wieder aberkannt. Regenrennen-Fan Heidfeld pflügte durchs Feld, profitierte von erstklassigen Stopps und wurde Dritter, obwohl sein Auto beschädigt war, nachdem ihm Michael Schumacher in der Schlussphase unnötigerweise ins Heck gefahren war.

GP Türkei.

Nach dem bis dato besten Qualifyingergebnis und den Startplätzen fünf und acht für Heidfeld und Kubica hatte das BMW Sauber F1 Team in Istanbul auf Punkte gehofft. Doch am Sonntag ging das Team leer aus. Bei Kubica bereute das Team die Entscheidung für die weichere Reifenmischung. Er kämpfte mit stumpfen Waffen und schlidderte letztlich als Zwölfter ins Ziel. Heidfeld startete wie vom Bogen geschossen, wurde aber vom sich drehenden Giancarlo Fisichella getroffen. Er musste zur Box, fuhr als Letzter weiter und brachte ein an allen Ecken und Enden beschädigtes Auto noch als 14. über die Ziellinie. Ein dritter Fahrer des Teams wurde indes gefeiert: Der erst 19 Jahre junge Vettel debütierte als jüngster Teilnehmer eines GP-Wochenendes am Freitag mit der Trainingsbestzeit im dritten F1.06.

GP Italien.

Mit den Qualifyingplätzen drei (Heidfeld) und sieben (Kubica) toppte das BMW Sauber F1 Team in Monza die erst vor 14 Tagen aufgestellte eigene Bestmarke. Mit 348,4 km/h wurde Heidfeld als Schnellster von allen gemessen. Im Rennen, dem Tag der Rücktrittsverkündung von Michael Schumacher, schrieb auch Kubica F1-Geschichte: Er stand als erster Pole als Dritter auf dem Podium. In seinem erst dritten GP startete er

brillant und hielt über die Distanz vor allem dem Druck von Massa meisterlich stand. Auch Heidfeld war gut gestartet, geriet aber in Bedrängnis und verlor mit verschmutzten Reifen Positionen. Später folgte noch eine Durchfahrtsstrafe wegen Überschreitens des Tempolimits in der Boxengasse. Dennoch holte auch er als Achter noch einen Punkt. Es war der krönende Abschluss eines fantastischen Wochenendes für das junge BMW Sauber F1 Team, das in der Hersteller-WM wieder an Toyota vorbei auf Platz fünf zog. Gute Vorbereitung beim Test in Monza, ein hervorragendes Low-Downforce-Aeropaket für den Hochgeschwindigkeitskurs, eine neue Motorenausbaustufe, perfekte Reifenwahl und Boxenstopps sowie eine erneut ausgezeichnete Arbeit von Vettel am Freitag (wieder Bestzeit) waren Erfolgsfaktoren.

GP China.

Die Erwartungen waren zurückhaltend, die Leistungsfähigkeit dann doch beeindruckend, aber das Ergebnis bescheiden. In Shanghai brachte das Team mit den Startplätzen acht und neun für Heidfeld und Kubica zum sechsten Mal insgesamt und zum dritten Mal in Folge beide Autos ins Top-Ten-Qualifying. Im Rennen kam Kubica nach einer Startkollision als 21. aus der ersten Runde zurück. Er arbeitete sich eindrucksvoll bis auf Platz fünf hinter Heidfeld vor, traf dann aber beim ersten Boxenstopp zu früh die Entscheidung für Trockenreifen. Er musste wieder zurückwechseln und kam letztlich als 13. ins Ziel. Heidfeld bog als Vierter in die letzte Runde ein. Fünf Punkte schienen so gut wie sicher, dann wurde der Deutsche von Überrundeten blockiert, in der Folge auch noch von Barrichello gerammt und letztlich Siebter. Mit zwei weiteren WM-Punkten stabilisierte das BMW Sauber F1 Team seinen fünften WM-Rang vor Toyota.

GP Japan.

Nachdem ein überwiegend verregneter Freitag einen echten Vergleich der beiden Michelin-Reifenmischungen sowie eine gründliche Abstimmungsarbeit durch Vettel vereitelt hatte, entschied sich Heidfeld für die weichere Variante, Kubica für die härtere. Im Qualifying verpasste Kubica nach einem Ausrutscher erstmals die Top-Ten, Heidfeld ging als Neunter ins Rennen. Im trockenen und zumindest vorerst letzten Grand Prix in Suzuka kamen die beiden auf den Plätzen acht und neun ins Ziel. Heidfeld holte noch einen WM-Zähler und ermöglichte dem BMW Sauber F1 Team damit die Verteidigung des fünften Platzes in der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft mit einem Zähler Vorsprung auf Toyota.

GP Brasilien.

Nachdem es dem BMW Sauber F1 Team zum siebten Mal gelungen war, beide Fahrer in den letzten Durchgang des Qualifyings zu bringen, war die Zuversicht groß. Insgeheim hatte man sich zwar noch etwas mehr erhofft als die Startpositionen acht und neun, doch die Gründe dafür waren offensichtlich: Kubica hatte auf seiner schnellen Runde einen Verbremser und konnte danach keinen neuen Reifensatz mehr benutzen. Heidfeld hatte lange Zeit Probleme mit der Balance seines Autos. Im Rennen ging es im Duell mit Toyota um Platz fünf in der Herstellerwertung. Als beide Toyota schon früh ausfielen, war dem BMW Sauber F1 Team Platz fünf nicht mehr zu nehmen. Das Rennen lief danach jedoch nicht wie erhofft. Zwischenzeitlich hatte Kubica in den Punkterängen gelegen, doch verpasste er diese als Neunter letztlich knapp. Heidfeld schied sechs Runden vor dem Ende an elfter Stelle liegend nach einem Unfall aus. Dennoch: Das BMW Sauber F1 Team war sehr zufrieden mit seiner Debüt-Saison.



FIA Formel-1-Weltmeisterschaft 2006. Fahrerwertung.

Fahrer	BHR	MAL	AUS	SMR	EUR	ESP	MCO	GBR	CDN	USA	FRA	DEU	HUN	TUR	ITA	CHN	JPN	BRA	Gesamt
1. Fernando Alonso (ESP)	10	8	10	8	8	10	10	10	10	4	8	4	NC	8	NC	8	10	8	134
2. Michael Schumacher (DEU)	8	3	NC	10	10	8	4	8	8	10	10	10	1	6	10	10	NC	5	121
3. Felipe Massa (BRA)	0	4	NC	5	6	5	0	4	4	8	6	8	2	10	0	NC	8	10	80
4. Giancarlo Fisichella (ITA)	NC	10	4	1	3	6	3	5	5	6	3	3	NC	3	5	6	6	3	72
5. Kimi Räikkönen (FIN)	6	NC	8	4	5	4	NC	6	6	NC	4	6	NC	NC	8	NC	4	4	65
6. Jenson Button (GBR)	5	6	0	2	NC	3	0	NC	0	NC	NC	5	10	5	4	5	5	6	56
7. Rubens Barrichello (BRA)	0	0	2	0	4	2	5	0	NC	3	NC	NC	5	1	3	3	0	2	30
8. Juan Pablo Montoya (COL)	4	5	NC	6	NC	NC	8	3	NC	NC									26
9. Nick Heidfeld (DEU)	0	NC	5	0	0	1	2	2	2	NC	1	NC	6	0	1	2	1	0	23
10. Ralf Schumacher (DEU)	0	1	6	0	NC	NC	1	NC	NC	NC	5	0	3	2	0	NC	2	NC	20
11. Pedro de la Rosa (ESP)											2	NC	8	4	NC	4	0	1	19
12. Jarno Trulli (ITA)	0	0	NC	NC	0	0	0	0	3	5	NC	2	0	0	2	NC	3	NC	15
13. David Coulthard (GBR)	0	NC	1	NC	NC	0	6	0	1	2	0	0	4	0	0	0	NC	NC	14
14. Mark Webber (AUS)	3	NC	NC	3	NC	0	NC	NC	0	NC	NC	NC	NC	0	0	1	NC	NC	7
15. Jacques Villeneuve (CDN)	NC	2	3	0	1	0	0	1	NC	NC	0	NC							7
16. Robert Kubica (POL)													DQ	0	6	0	0	0	6
17. Nico Rosberg (DEU)	2	NC	NC	0	2	0	NC	0	NC	0	0	NC	NC	NC	NC	0	0	NC	4
18. Christian Klien (AUT)	1	NC	NC	NC	NC	0	NC	0	0	NC	0	1	NC	0	0				2
19. Vitantonio Liuzzi (ITA)	0	0	NC	0	NC	0	0	0	0	1	0	0	NC	NC	0	0	0	0	1

NC = Not Classified/Nicht gewertet

DQ = Disqualifiziert

FIA Formel-1 -Weltmeisterschaft 2006.
Teamwertung.

Team	BHR	MAL	AUS	SMR	EUR	ESP	MCO	GBR	CDN	USA	FRA	DEU	HUN	TUR	ITA	CHN	JPN	BRA	Gesamt
1. Mild Seven Renault F1 Team	10	18	14	9	11	16	13	15	15	10	11	7	NC	11	5	14	16	11	206
2. Scuderia Ferrari Marlboro	8	7	NC	15	16	13	4	12	12	18	16	18	3	16	10	10	8	15	201
3. Team McLaren Mercedes	10	5	8	10	5	4	8	9	6	NC	6	6	8	4	8	4	4	5	110
4. Honda Racing F1 Team	5	6	2	2	4	5	5	0	0	3	NC	5	15	6	7	8	5	8	86
5. BMW Sauber F1 Team	0	2	8	0	1	1	2	3	2	NC	1	NC	6	0	7	2	1	0	36
6. Panasonic Toyota Racing	0	1	6	0	0	0	1	0	3	5	5	2	3	2	2	NC	5	NC	35
7. Red Bull Racing	1	NC	1	NC	NC	0	6	0	1	2	0	1	4	0	0	0	0	0	16
8. Williams F1 Team	5	NC	NC	3	2	0	NC	0	0	0	0	NC	NC	0	0	1	0	NC	11
9. Scuderia Toro Rosso	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
10. Spyker M F1 Team	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NC	0	DQ	0	NC	0	0	0	0	0
11. Super Aguri Formula 1	0	0	0	NC	NC	0	0	0	0	NC	0	NC	0	NC	0	0	0	0	0

Position	1	2	3	4	5	6	7	8
Punkte	10	8	6	5	4	3	2	1

Ergebnisse BMW Sauber F1 Team 2006.

	Nick Heidfeld			Jacques Villeneuve			
	Q	R	Pkt	Q	R	Pkt	WM-Pos Team
BHR	10.	12.	–	11.	Ausfall	–	–
MAL	15.	Ausfall	–	14.	7.	2	6.
AUS	8.	4.	5	9.	6.	3	5.
SMR	15.	13.	–	12.	12.	–	5.
EUR	15.	10.	–	9.	8.	1	5.
ESP	10.	8.	1	14.	12.	–	5.
MCO	16.	7.	2	15.	14.	–	5.
GBR	9.	7.	2	10.	8.	1	5.
CDN	13.	7.	2	11.	Unfall	–	5.
USA	10.	Unfall	–	6.	Ausfall	–	5.
FRA	12.	8.	1	18.	11.	–	6.
DEU	16.	Ausfall	–	14.	Unfall	–	6.
	Nick Heidfeld			Robert Kubica			
HUN	11.	3.	6	10.	DSQ (7.)	–	6.
TUR	6.	14.	–	9.	12.	–	6.
ITA	3.	8.	1	7.	3.	6	5.
CHN	8.	7.	2	9.	13.	–	5.
JPN	9.	8.	1	12.	9.	–	5.
BRA	8.	Unfall	-	9.	9.	-	5.