

GP Mario Theissen**Willy Rampf****Fahrer**

1 AU „Wir freuen uns, dass Australien auch 2008 wieder den Saisonauftakt bildet. In Melbourne herrscht immer eine ganz spezielle Atmosphäre. Die Stadt pulsiert, die Zuschauer sind vom F1-Virus befallen. Im vergangenen Jahr haben wir im Albert Park gleich im ersten Rennen das im Nachhinein beste Qualifying-ergebnis der Saison verbucht: Nick startete als Dritter, Robert als Fünfter. Wir hoffen, dass wir 2008 ähnlich erfolgreich in die neue Saison starten.“

„Wo stehen wir im Vergleich zur Konkurrenz – das ist immer wieder die brennende Frage während der Winter-tests. Die endgültige Antwort darauf erhalten wir auch in diesem Jahr erst in Australien. Melbourne ist ein Stop-and-Go-Kurs, der die Bremsen stark beansprucht und gleichzeitig eine gute Traktion erfordert. Vor allem zu Beginn des Wochenendes ist das Grip-Niveau sehr niedrig. Durch den Wegfall der Traktionskontrolle wird dieser Aspekt eine ganz besondere Rolle spielen.“

Nick Heidfeld:
„Auf den GP Australien freue ich mich immer am meisten. Erstens, weil ich dem Auftakt entgegen fiebere, zweitens, weil Australien mein Lieblings-Reiseland ist und drittens, weil der Kurs im Albert Park anspruchsvoll ist. Wie auf allen nicht permanenten Strecken verändert sich der Grip-Level im Laufe des Wochenendes stark, damit muss man umgehen. Ich hoffe, wir sind gleich beim ersten Rennen wieder schnell und vor allem zuverlässig. Ein guter Saisonstart ist wichtig, zumal bis zum zweiten Rennen keine Zeit für Nachbesserungen ist.“

2 MY „Wir erleben seit 2006, welche Strahlkraft unser Premium Partner Petronas in Malaysia hat. Der euphorische Empfang unseres Teams in diesem Land ist immer wieder eine großartige Erfahrung. Die Veranstaltungen am Fuße der Petronas Twin Towers haben Magnetwirkung. Für uns ist der GP in Sepang das erste Heimrennen der Saison. Im Rahmen ihrer Asien-Strategie hat die BMW Group ihr Engagement in den vergangenen Jahren in Malaysia intensiviert. Der Einsatz in Kuala Lumpur ist für BMW und Petronas ein wichtiger Grand Prix – und wird in jedem Fall ein heißes Rennen.“

„Wegen der Vielfalt an unterschiedlichen Kurven stellt Sepang hohe Anforderungen an die Abstimmung der Autos. Die langsamen Passagen verlangen gute Traktion beim Herausbeschleunigen, während insbesondere in der Kurvenkombination vor der Gegengeraden hohe Stabilität wichtig ist. Eine gute aerodynamische Effizienz ist ebenfalls ein Muss. Außerdem werden in Sepang die Hinterreifen sehr stark beansprucht, was durch die fehlende Traktionskontrolle noch verschärft wird.“

Robert Kubica:
„Ich bin erst einmal in Sepang gefahren und finde die Strecke sehr interessant. Wegen des unbeständigen Wetters ist das Rennen immer eine Rechnung mit Unbekannten. Im Vorjahr hatten wir Glück, aber ich weiß, dass die Chance auf heftigen Regen groß ist. Hitze bringt auch oft eigene Probleme mit sich, und wir müssen sehen, inwiefern uns das mit dem neuen Auto betrifft. 2007 war der Test dort vor dem Rennen sehr hilfreich, aber diese Möglichkeit gibt es in diesem Jahr nicht.“

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
3 BH	<p>„In Bahrain fühlt sich BMW zuhause. Aus gutem Grund: Zu der hochmodernen Anlage im Königreich gehört das BMW Performance Center mit dem BMW Fahrertraining und der Formel BMW Rennfahrerschule. Gerade für BMW als Hersteller im Premiumsegment ist die Region hochinteressant. Nick hat hier im Vorjahr Fernando Alonso spektakulär überholt und damit dem Team einen großen Motivations-schub gegeben. In Bahrain gilt es auch diesmal, den ersten Überseeblock der Saison positiv abzuschließen.“</p>	<p>„Die aerodynamische Abstimmung für Bahrain ist ein Kompromiss. Einerseits verlangen die zahlreichen langsamen Kurven hohen Abtrieb, andererseits ermutigt die außergewöhnliche Breite der Strecke die Fahrer zum Überholen, weshalb man die Höchstgeschwindigkeit nicht vernachlässigen darf. Auch gute Traktion ist wichtig, besonders in der Kehre nach Start und Ziel. Wegen des Sandes kann in Bahrain der Reifenverschleiß recht hoch sein. Das spielt bei der Rennstrategie eine wichtige Rolle.“</p>	<p>Nick Heidfeld: „Die Streckenführung und die ganze Anlage in Bahrain gefallen mir sehr gut. Alles ist modern und großzügig. Die schönste Passage ist die von der fünften bis zur vorletzten Kurve. Das Klima ist meistens angenehm, wobei durch die Lage mitten in der Wüste sowohl die Strecke als auch unser Material immer wieder versandet. Im vergangenen Jahr waren wir durch den Doppel-Test sehr gut vorbereitet, und ich hatte ein tolles Rennen in Bahrain.“</p>
4 ES	<p>„Das erste Europarennen nach der dreiwöchigen Pause ist fast wie ein zweiter Saisonauftakt. Da präsentiert sich die Formel 1 erstmals mit allem, was sie hat. Trucks und Hospitality-Einrichtungen bilden nicht nur einen imposanten Auftritt, sie sorgen vor allem für Arbeitserleichterung. Der Circuit de Catalunya ist eine Strecke mit vielfältigen Ansprüchen. Von den Teams wird der Kurs für Testfahrten häufig genutzt. Er war schon oft Gradmesser für die generelle Leistungsfähigkeit der Teams.“</p>	<p>„Von den vielen Testfahrten kennen die Teams diese Strecke in- und auswendig. Dennoch ist sie immer wieder aufs Neue eine Herausforderung. Tatsache ist, dass hier oft der Wind einen großen Einfluss hat. Deshalb muss man die Abstimmung immer wieder anpassen und kann sich dabei leicht verrennen. Die zahlreichen mittelschnellen und schnellen Kurven verlangen viel Anpressdruck. Entsprechend hoch ist die Belastung für die Reifen, weshalb man hier die härtesten Mischungen verwendet.“</p>	<p>Robert Kubica: „Ich war 2007 ein bisschen enttäuscht von den Streckenveränderungen, weil mir die neuen Kurven weniger Freude gemacht haben als die früheren. Es ist toll, mit viel Abtrieb durch schnelle Kurven zu fahren, aber leider wurden die beiden derartigen Kurven durch eine enge Schikane ersetzt, in der man nur rund 70 km/h fährt. Aber wir müssen an die Sicherheit denken, und auch wenn die alte Variante mehr Spaß gemacht hat, ist die neue viel sicherer. Wir kennen die Strecke alle sehr gut von den Testfahrten und haben entsprechend viele Daten zur Verfügung.“</p>

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
5 TR	<p>„Der GP der Türkei ist aus dem Hochsommer auf diesen frühen Termin gerückt. Damit ändern sich die Anforderungen für Mensch und Material. Wir freuen uns auf die Reise an den Bosphorus. Auf der asiatischen Seite Istanbuls wurde eine hervorragende Anlage mit einer sehr gelungenen Streckenführung geschaffen. Die Stadt selbst bietet gerade für die Partner der Teams gute Möglichkeiten. Auch logistisch ist das Rennen herausragend: Es ist der am weitesten von Zentral-Europa entfernte GP, zu dem die Teams mit den Trucks und Motorhomes reisen.“</p>	<p>„Der Istanbul Park wird entgegen dem Uhrzeigersinn befahren und bietet auch sonst Abwechslung pur. Er weist langsame Passagen auf, wo gute Traktion gefragt ist. Aber im Gegensatz dazu gibt es auch die spektakuläre, aus vier Abschnitten bestehende Kurve acht, die in einem Zug mit rund 250 km/h gefahren wird. Weil es lange und zum Teil ansteigende Geraden gibt, darf der Luftwiderstand des Autos nicht zu hoch sein. Eine gute aerodynamische Effizienz ist der Schlüssel zu einer guten Rundenzeit.“</p>	<p>Nick Heidfeld: „Die Kurve acht ist eine meiner Lieblingskurven – sie ist schnell und schwierig. 2007 hatte ich ein gutes Rennen in Istanbul und bin Vierter geworden. Mittlerweile habe ich auch einiges von der Stadt gesehen. Sie hat viel zu bieten, und die Lage am Bosphorus ist fantastisch. Der Straßenverkehr ist allerdings chaotisch. Ich habe mir angewöhnt, zwischen unserem Hotel im europäischen Teil und der Rennstrecke in Asien mit dem Motorrad zu pendeln. Sich durch dieses Gewimmel durchzuarbeiten, ist schon die erste Trainingseinheit des Tages.“</p>
6 MC	<p>„Monaco ist eine der Säulen in der Formel 1 und zählt neben Spa, Monza und Silverstone zu jenen Strecken, die die F1 groß gemacht haben. Monaco ist Formel 1 hautnah. Nirgendwo kommen Zuschauer so dicht ans Geschehen heran wie auf den Straßen des Fürstentums. Kein Grand Prix ist so berühmt wie dieser und keiner so glamourös. Yachten, Partys und die Show drumherum gehören gerade in Monaco zur Formel 1 dazu. Sportlich zählen hoch präzise Fahrweise, ein gutes High-Down-force-Aeropaket und ein auch im niedrigen Drehzahlbereich gut fahrbarer Motor.“</p>	<p>„Aufgrund der fehlenden Traktionskontrolle wird Monaco für Fahrer und Ingenieure in diesem Jahr eine besonders delikate Aufgabe. Beim Herausbeschleunigen aus den vielen langsamen Kurven werden die Hinterreifen stark beansprucht, es ist vor allem gute Traktion gefragt. Monaco ist zudem der Grand Prix mit der niedrigsten Durchschnittsgeschwindigkeit, deshalb fährt man maximalen Abtrieb und maximale Kühlung. Hoher Anpressdruck ist hier wichtiger als die Effizienz. Es werden die weichsten Reifenmischungen verwendet.“</p>	<p>Robert Kubica: „Speziell – das ist für mich der beste Ausdruck, um die Strecke von Monaco zu beschreiben. Mit einem F1 ist sie eine Herausforderung, weil man sich nicht den kleinsten Fehler erlauben kann und die meiste Zeit am Limit fährt. Man fährt mit sehr viel Abtrieb, und das genieße ich sehr. 2007 bin ich dort zum ersten Mal ein F1-Rennen gefahren, und unser Auto war sehr stark. Okay, wir haben den Fehler gemacht, die üblichen Safety-Car-Phasen zu erwarten und somit war unsere Strategie nicht die richtige, aber wir haben unsere Lektion gelernt, und diese Strecke ist eine von denen, auf die ich mich am meisten freue.“</p>

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
7 CA	<p>„An den GP Kanada 2007 haben wir spezielle Erinnerungen. Robert hat dort einen fürchterlichen Unfall nahezu unbeschadet überstanden. Nick hat als Zweiter das bisher beste Resultat für unser Team eingefahren. Für uns war dies wie ein gefühlter Doppelsieg. Der Kurs ist fahrerisch und technisch anspruchsvoll. Die langen Geraden verlangen den Motoren alles ab. Auch atmosphärisch ist dieser GP ein Höhepunkt. Der Circuit Gilles Villeneuve besticht durch seine Insel-Lage im Sankt-Lorenz-Strom. Die Menschen begeistern sich für die F1, auch der Anteil der BMW Fans ist traditionell hoch. Kanada ist für die BMW Group ein wichtiger Markt. Ohne den GP USA gibt es 2008 leider kein Doppelpack in Nordamerika.“</p>	<p>„Die Kombination aus langen Geraden und Schikanen macht den Kurs von Montréal zu einer so genannten ‚Medium Downforce‘-Strecke. Vor allem auf dem langen Vollgasabschnitt vor der letzten Schikane kann man gut überholen, wenn die Höchstgeschwindigkeit stimmt. Keine andere Strecke belastet die Bremsen so hoch wie diese. Dementsprechend verwendet man die größten Bremsbelüftungen sowie Brems Scheiben mit besonders hoher Standfestigkeit. Die Strecke verlangt von den Piloten konstant höchste Konzentration, denn sie bestraft die kleinsten Fahrfehler: Es gibt Mauern, und neben der Ideallinie ist die Strecke immer extrem verschmutzt.“</p>	<p>Nick Heidfeld: „Der zweite Platz im Vorjahr war ein tolles Erlebnis, und nachdem ich wusste, dass Robert soweit okay ist, habe ich mich auch wahnsinnig gefreut. In dem ganzen Chaos ist ein bisschen untergegangen, dass wir aus eigener Kraft so weit vorne waren. Das war eine starke Leistung. Der Kurs hat Charakter. Die Lage auf der Insel ist malerisch, und die Streckenführung mit den langen Geraden, aber auch engen Schikanen ist etwas Besonderes. Ich mag auch die Stadt Montréal sehr gern und gehe dort immer eine bestimmte Kunstgalerie und auch sehr gern essen.“</p>
8 FR	<p>„Nach Istanbul, Monaco und Montréal bildet die ländliche Idylle in Magny-Cours einen willkommenen Kontrast. Ich komme gern dorthin, mir gefällt diese Art Wagenburg-Mentalität, die dort im Fahrerlager herrscht. Alle Teams rücken durch die Anordnung der Motorhomes im Fahrerlager zusammen. Man konzentriert sich auf den Sport und die anspruchsvolle Rennstrecke. Dort haben wir 2001 unsere erste Poleposition nach dem Wiedereinstieg in die Formel 1 erzielt.“</p>	<p>„Der Circuit de Nevers verfügt über eine besonders ebene Fahrbahnoberfläche, deshalb kann man eine geringe Bodenfreiheit wählen. Gleichzeitig müssen die Piloten aber auch die Möglichkeit haben, aggressiv über die hohen Randsteine in der Schikane vor Start und Ziel zu fahren. Die Strecke bietet eine interessante Mischung aus langsamen und schnellen Kurven. Stark beansprucht werden die Hinterreifen, das muss man bei der Festlegung der Rennstrategie berücksichtigen.“</p>	<p>Robert Kubica: „Ich war eigentlich nicht traurig, als ich dachte, das Rennen im Vorjahr würde mein einziger Formel-1-Grand-Prix dort werden. Magny-Cours steht nicht auf der Liste meiner Favoriten. Ich bin dort in verschiedenen Klassen angetreten, und mit der Formel 1 hat man eindeutig am meisten Spaß. Vor allem in den Schikanen, weil man da das Potenzial des Autos wirklich spürt. Wenn ich meine Einstellung zu Magny-Cours in ein Wort fassen müsste, würde ich sagen, sie ist neutral.“</p>

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
9 GB	<p>„Silverstone ist ein echter Klassiker im Rennkalender. Die Fans dort sind aus einem speziellen Holz geschnitzt. Es gibt viele Rennsport-Enthusiasten, die weniger auf Stars und Show fixiert sind, sondern sich für den puren Sport begeistern. England ist der einzige Markt für die BMW Group mit Produktionsstätten für alle drei Konzernmarken: In Oxford wird der MINI produziert, in Goodwood der Rolls-Royce, und in Hams Hall entstehen Motoren für BMW Automobile. Großbritannien ist nach den USA und Deutschland der drittgrößte Markt für die BMW Group.“</p>	<p>„Wer in Silverstone eine schnelle Runde fahren will, braucht ein Auto mit sehr guter aerodynamischer Balance. Die Strecke wird durch die vielen mittelschnellen und schnellen Kurven geprägt, aus denen die Piloten möglichst viel Tempo mitnehmen müssen. Maggots-Becketts-Chapel ist eine der schönsten Kombinationen, die es im gesamten Kalender gibt. Der Streckenbelag ist recht rau, was die Reifen entsprechend hoch beansprucht. Deshalb kommen hier die härtesten Mischungen zum Einsatz.“</p>	<p>Nick Heidfeld: „Das Besondere an dem GP in Silverstone sind die Fans, sie sind echte Racer. Die Strecke ist abwechslungsreich und anspruchsvoll. Maggots-Becketts-Chapel direkt nach Start-und-Ziel ist eine der tollsten Kurvenkombinationen überhaupt. Gelegentlich hat man dort mit Wind zu kämpfen. Das Wetter ist in Silverstone eh oft Thema. Zwar kennen wir den Kurs recht gut, aber der Test vor dem Grand Prix 2008 wird trotzdem wichtig. 2007 lief mein Qualifying nicht gut, ich war nur Neunter. Aber im Rennen bin ich noch Sechster geworden.“</p>
10 DE	<p>„Hockenheim ist im Zuge der Rotation mit dem Nürburgring wieder Austragungsort des Großen Preises von Deutschland und 2008 gleichzeitig das einzige in unserer Heimat ausgetragene F1-Rennen. Diesem Wochenende fiebern wir entgegen. Dabei darf man sich nicht aus der Konzentration bringen lassen. Denn bei Heimrennen gibt es auch nicht mehr Punkte als anderswo. Der Hockenheimring hat durch den Wegfall der Waldgeraden etwas von seiner Faszination eingebüßt, aber die Stimmung dort dürfte nach einem Jahr ohne Formel 1 wieder hervorragend sein.“</p>	<p>„Der Hockenheimring ist eine Strecke mit zahlreichen langsamen und mittelschnellen Kurven, die hohen Abtrieb erfordern. Gleichzeitig ist die Parabolika ein langer Vollgasabschnitt, wo Höchstgeschwindigkeit gefragt ist, denn beim Anbremsen der folgenden Spitzkehre bietet sich die Möglichkeit zum Überholen. Das setzt neben hohem Top-Speed eine gute Bremsstabilität und optimale Traktion beim Herausbeschleunigen voraus. Das Rennen am Hockenheimring findet alternierend mit dem am Nürburgring statt, das ist anscheinend eine ganz gute Lösung so.“</p>	<p>Nick Heidfeld: „Die Vorfreude auf das Heimrennen ist immer mächtig, vor allem, weil ich dort so viele von meinen Fans sehe. Es sind in den vergangenen Jahren immer mehr geworden, und das ist eine tolle Unterstützung. Insofern war es für mich super, als wir noch zwei GP in Deutschland hatten. Der aktuelle Hockenheimring ist nicht mehr so charakteristisch wie der alte mit den langen Waldgeraden, aber die neue Variante hat viele Vorteile: Die Zuschauer sehen mehr, der Kurs ist sicherer, und ausgangs der Parabolika kann man sehr gut überholen.“</p>

GP Mario Theissen**Willy Rampf****Fahrer**

- 11 HU „Wir haben sehr gute Erinnerungen an Budapest: Nick holte 2006 in einem turbulenten Regenrennen als Dritter den ersten Podestplatz für unser Team. Robert gab gleichzeitig sein beeindruckendes GP-Debüt. 2007 war es wiederum Nick, der erneut als Dritter aufs Podium fuhr. Robert steuerte vier weitere Punkte bei, damit kamen wir auf zehn Zähler. Nirgendwo sonst haben wir bislang in einem GP mehr Punkte geholt. Der winklige Hungaroring liegt bezüglich des Volllastanteils im unteren Bereich. Im Sommer hatten wir dort aber schon oft extreme thermische Bedingungen für die Motoren, weil sich die Hitze in den Senken staut und lange Geraden zur Kühlung fehlen.“
- 12 EU „Der GP von Europa rund um den Hafen von Valencia ist neu im Programm. Wir freuen uns auf das Rennen und die Stadt. Denn auch dort hat BMW Anknüpfungspunkte: Das Formel BMW Racing Center dient als Ausbildungsstätte für unsere Nachwuchspiloten in den Formel BMW Serien weltweit. Traditionell erfolgt in Valencia der Roll-out unseres neuen F1-Fahrzeugs. Stadttrennen bedeuten immer eine besondere Atmosphäre. Wir sind sehr gespannt auf diesen neuen Kurs.“

„Der Hungoring ist nach dem Kurs von Monaco die Strecke mit der niedrigsten Durchschnittsgeschwindigkeit. Eine Kurve folgt der nächsten, und die Start-Zielgerade ist relativ kurz. Entsprechend fährt man maximalen Abtrieb. Überholen ist sehr schwierig, das muss man bei der Rennstrategie berücksichtigen. Die Piste ist jeden Tag aufs Neue sehr sandig, der Grip-Level entsprechend niedrig. Untersteuern kann die Folge sein. Bei der Abstimmung des Autos konzentriert man sich vor allem auf den Mittelsektor, der aus vielfältigen Kurvenkombination besteht.“

Robert Kubica:
„Die Strecke, auf der ich mein erstes Formel-1-Rennen gefahren bin, bleibt für mich immer etwas Besonderes. Aber ich mag den Hungaroring auch noch aus anderen Gründen: Man fährt fast die ganze Zeit mit Lenkeinschlag, Verschnaufpausen gibt es kaum, weil die Geraden sehr kurz sind. Der Kurs ist schwierig, aber schließlich geht es in der Formel 1 um Herausforderungen. Außerdem ist Budapest der nächstgelegene Austragungsort zu meiner Heimat Polen, und es ist großartig, so viele von meinen Fans auf den Tribünen zu sehen und zu hören.“

Robert Kubica:
„Ich freue mich sehr auf Valencia. Ich liebe Stadtkurse. Wenn es nach mir ginge, würden wir wohl nur auf Straßenkursen fahren. Ich denke auch, dass viele Fans kommen werden. Als wir dort 2007 unser Auto vorgestellt haben, fuhren auch die McLaren in der Stadt, und ich habe gesehen, welche Menschenmengen da zu mobilisieren sind. Wir müssen uns den Streckenplan erstmal ansehen, aber unser Team ist sehr gut in der Simulation, von daher rechne ich nicht mit unangenehmen Überraschungen vor Ort.“

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
13 BE	<p>„Das Rennen in Spa 2007 hat gezeigt, dass der GP Belgien in den Kalender gehört – eine fantastische Naturrennstrecke, die in eine wunderschöne Landschaft eingebettet ist. Die Bilder aus den Ardennen sind spektakulär. Der Streckenverlauf folgt den landschaftlichen Gegebenheiten und nicht umgekehrt. Seit der Anpassung der Eau-Rouge-Kurve wird diese bei Trockenheit voll gefahren, woraus sich eine extrem lange Vollgaspassage ergibt. Da diese zudem kräftig ansteigt, sind Motorleistung und Standfestigkeit besonders gefordert. Wetterumschwünge in den Ardennen haben oft für extrem spannende Rennen gesorgt.“</p>	<p>„Spa ist eine Naturrennstrecke im klassischen Sinn. Die meisten Piloten lieben sie, und das nicht umsonst. Die Eau Rouge ist eine der spektakulärsten Kurven in der Formel 1, wenngleich sie nun mit den V8-Motoren bei trockener Piste Vollgas gefahren werden kann. Am Ende der langen Geraden kann man überholen. Spa erfordert ein mittleres Abtriebslevel, vergleichbar mit Montréal. Eine große Unbekannte ist in Spa stets das Wetter, das in kürzester Zeit umschlagen kann, manchmal auch nur auf einzelnen Streckenabschnitten.“</p>	<p>Nick Heidfeld: „Spa ist nicht meine absolute Formel-1-Lieblingsrennstrecke, das ist Suzuka, aber auf jeden Fall einer der besten Kurse im Kalender. Es macht Spaß, dort zu fahren. Den ultimativen Thrill, den früher die Kurven Blanchimont und Eau Rouge gebracht haben, hat man heutzutage aber nicht mehr. Seit dem Wechsel von den früheren V10-Motoren auf die heutigen V8 gehen beide Kurven im Trockenen problemlos voll. Die Kehre La Source spielt als erste Kurve nach dem Start eine besondere Rolle. Da muss das Feld erstmal heil durchkommen.“</p>
14 IT	<p>„Monza ist die klassische Motoren-Rennstrecke. Mit dem Umstieg auf V8-Motoren ist der Volllastanteil pro Runde weiter gestiegen. Robert erzielte 2007 im Königlichen Park mit 351,7 km/h den höchsten Top-Speed aller Piloten. Nick und Robert holten dort im Vorjahr neun WM-Punkte und sorgten damit für unser zweitbestes Saisonresultat. Der Große Preis von Italien bildet 2008 wieder den Abschluss der Europasaison.“</p>	<p>„Monza ist Tradition pur und die einzige Hochgeschwindigkeitsstrecke, die im Kalender verblieben ist. Wegen der vier langen Geraden entwickeln wir ein spezielles ‚Low-Downforce‘-Aerodynamik-Paket, das dank geringem Luftwiderstand hohe Geschwindigkeiten erlaubt. Aufgabe von Fahrern und Ingenieuren ist es zudem, eine mechanische Abstimmung zu finden, die eine gute Bremsstabilität garantiert und aggressives Fahren über die Randsteine ermöglicht. Das ist für eine gute Rundenzeit zwingend erforderlich.“</p>	<p>Robert Kubica: „Ich bin ein großer Italien-Fan und genieße es, dort zu fahren. In Monza habe ich 2006 meinen ersten Podestplatz geholt, und ich hoffe, ich muss nicht bis zum GP Italien 2008 auf meinen nächsten warten. Der Kurs ist einzigartig, und ich mag Passagen mit Charakter. In den vergangenen Jahren hat unser Paket für diese Hochgeschwindigkeits-Strecke gut funktioniert. Die Abstimmung ist ein Kompromiss. Sie muss für die schnellen und die langsamen Abschnitte passen, viel Grip bieten und maximalen Speed auf den Geraden. Der Kurs ist nicht einfach.“</p>

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
15 SG	<p>„Singapur ist nach Valencia die zweite Unbekannte im Kalender. Wir freuen uns auf ein weiteres Rennen in einer boomenden Region. Für zusätzliche Spannung und Attraktivität wird wohl das erste Nachtrennen der F1 sorgen. Man braucht sich nur die spezielle Atmosphäre eines Fußballspiels unter Flutlicht anzusehen: Die Umgebung tritt in den Hintergrund, das eigentliche Geschehen rückt ins Zentrum. Die Funktionsfähigkeit der Beleuchtung muss gewährleistet sein, weil sonst sofort fahrsicherheitskritische Situationen auftreten würden.“</p>	<p>„Aus Sicht der Zuschauer wird das Rennen in Singapur ein Highlight im Wortsinne. Es wird voraussichtlich das erste Nachtrennen in der Geschichte der Formel 1 werden. Für die Arbeit der Techniker hat das kaum Auswirkungen, mit Ausnahme der Tatsache, dass man in der Nacht weniger Kühlung für den Motor benötigt. Dennoch wird das gewiss eine interessante Erfahrung für die ganze Mannschaft werden. Was die Abstimmung betrifft, werden wir uns im Vorfeld ganz auf unsere Simulationsprogramme verlassen.“</p>	<p>Nick Heidfeld: „Wenn es tatsächlich zum ersten Nachtrennen der Formel 1 kommt, wird das garantiert ein Erlebnis. Ich habe nichts dagegen, bei Flutlicht zu fahren – sofern es garantiert nicht ausgeht. Aber das sollte darstellbar sein, Singapur ist eine hochmoderne Metropole und kein Entwicklungsland. Ich freue mich, dass ein weiterer neuer Kurs im Kalender ist und bin sehr gespannt auf die Strecke und das ganze Ambiente. Ich mag asiatische Großstädte.“</p>
16 JP	<p>„Es war 2007 ein gelungenes Comeback des Fuji Speedway im F1-Kalender. Die Rennstrecke liegt malerisch in den japanischen Alpen, im Hintergrund erhebt sich majestätisch der Mount Fuji. Im Vorjahr war der heilige Berg nur am Freitag zu sehen und bei Sonnenschein das wohl meistfotografierte Motiv. Dann verschwand er leider hinter einer dichten Wand aus Nebel und Regen und tauchte nicht mehr auf. Das Wetter hat das ganze Rennwochenende 2007 sehr beeinflusst. Wir haben in Japan nicht unser wahres Leistungsvermögen gezeigt und wollen es 2008 besser machen.“</p>	<p>„Auf dem Fuji Speedway sind wir im vergangenen Jahr zwar erstmals gefahren, allerdings vor allem unter schweren Niederschlägen bei nasser Strecke. Mit rund 1,5 Kilometern Länge hat Fuji die längste echte Gerade aller Grand-Prix-Strecken. Überholen ist also durchaus möglich, wenn die Höchstgeschwindigkeit dies zulässt. Gleichzeitig benötigt man in den mittelschnellen und schnellen Kurven ausreichend Abtrieb. Entsprechend ergibt sich bei der aerodynamischen Abstimmung ein Kompromiss.“</p>	<p>Robert Kubica: „In diesem Jahr wissen wir besser, was uns auf dieser Strecke erwartet. Mit ihren blinden Kurven ist sie tückisch, bei einigen kann man den Scheitelpunkt nicht sehen. Man muss viel bremsen und beschleunigen. Mir gefällt es, in Japan zu fahren, weil die Fans eine sehr spezielle Mentalität haben. Sie warten schon auf uns, wenn wir morgens kommen und gehen abends, wenn es schon dunkel ist, nicht vor uns nach Hause. Sie sind enthusiastisch und freuen sich an allem, was auf der Strecke fährt. Es tat mir Leid, dass wir 2007 so viel hinter dem Safety Car gefahren sind. Ich hoffe 2008 auf besseres Wetter.“</p>

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
17 CN	<p>„Nur eine Woche nach dem Rennen in Japan steht in China Teil zwei des Asien-Doppelpacks auf dem Programm. Die Dimensionen der Anlage in Shanghai sind unübertroffen, und die Streckenführung ist anspruchsvoll. Aus Sicht von BMW als Automobilhersteller und all unserer Partner ist der Große Preis von China kommerziell von größtem Interesse. Dieser Markt hat enormes Wachstumspotenzial. BMW verfügt in China auch über eine eigene Produktionsstätte, in der BMW 3er und BMW 5er Modelle hergestellt werden.“</p>	<p>„Der Kurs von Shanghai gehört zu jenen Strecken, die eine hohe aerodynamische Effizienz verlangen. In den Kurven ist viel Abtrieb gefordert, aber dank langer Geraden und breiter Fahrbahn erlaubt die Strecke durchaus Überholmanöver. Vor allem in der ersten Kurve ist eine gute Fahrzeugbalance gefragt. Die Piloten haben dort eine sehr hohe Eingangsgeschwindigkeit und bremsen lange in die Kurve hinein. Eine Herausforderung stellt Shanghai in Bezug auf die Reifenwahl dar, denn in der Vergangenheit war Graining – Körnen – oft ein Thema.“</p>	<p>Nick Heidfeld: „Shanghai ist beeindruckend, und die Strecke hat Charakter. Am besten sind die ersten drei Kurven. Man kommt mit hohem Tempo an der ersten an, der Eingang geht auch noch voll, aber dann macht der Bogen immer weiter zu. Man muss bis in den zweiten Gang runterschalten. In diesem Jahr wird es noch interessanter, da gut rauszukommen, weil wir ja keine Traktionskontrolle mehr haben. 2007 war unser Wochenende verkorkst. So etwas ist bei uns zum Glück die Ausnahme.“</p>
18 BR	<p>„2007 fiel in Interlagos die Titelentscheidung in einem Thriller. Ich hoffe, dass sie auch 2008 bis zum Finale offen bleibt und die Welt einen vergleichbaren Krimi erlebt. Das Finale findet diesmal zwei Wochen später statt. Die Strecke ist abwechslungsreich, das Wetter allerdings auch. Die Motoren werden auf der langen und ansteigenden Start- Ziel-Geraden besonders gefordert. Die Steigung macht auch den Start sehr spannend. Eine Besonderheit ist die Höhenlage von São Paulo: Aufgrund der geringeren Luftdichte leisten die Motoren ca. acht Prozent weniger als auf Meereshöhe.“</p>	<p>„Zusammen mit dem Istanbul Park ist Interlagos die einzige Strecke, auf der entgegen dem Uhrzeigersinn gefahren wird. Der wichtigste Sektor ist der mittlere, wo Kurve auf Kurve folgt. Gefragt sind hier viel Abtrieb, eine gute Traktion und Balance. Im ersten und dritten Sektor ist Top-Speed wichtig, wobei vor allem der Anstieg der Start-Ziel-Geraden viel Motorleistung erfordert. Im vergangenen Jahr wurde die Strecke neu asphaltiert, wodurch viele Unebenheiten verschwunden sind. In Interlagos verwendet man die weichsten Gummimischungen.“</p>	<p>Robert Kubica: „2007 wartete eine schöne Überraschung auf uns – die Strecke war neu asphaltiert und die ewigen Bodenwellen waren weg. Früher haben sie immer die Balance des Autos gestört. Zu dieser Arbeit muss ich den Verantwortlichen gratulieren. Die Strecke hat ihre Tücken, und für die Bergaufpassage nach der letzten Kurve braucht man viel Leistung. Ein Problem ist das Körnen der Reifen, das spielt eine entscheidende Rolle bei der Rennstrategie. Ich mag Interlagos. Mein erstes Rennen dort habe ich gewonnen. Das war 2002 in der Formel Renault 2000.“</p>