

Vorschaustimmen.

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
1 AUS	<p>„Wir freuen uns, dass Melbourne 2007 wieder den Saisonauftakt bildet. Der Termin liegt 14 Tage früher als im Vorjahr, also noch mehr im australischen Spätsommer als im Herbst. Diesmal wird die Stadt auch wieder hungriger auf den Grand Prix sein, weil sie nicht gerade erst Gastgeber der Commonwealth Games war. Im vergangenen Jahr haben wir im Albert Park sehr gut abgeschnitten. Wir wollen auch 2007 am Sonntagabend etwas zu feiern haben.“</p>	<p>„Vor dem ersten Rennen der Saison ist die Spannung natürlich stets besonders groß, weil man wissen möchte, wo man im Vergleich zur Konkurrenz steht. Melbourne ist ein Stop-and-Go-Kurs, der die Bremsen stark beansprucht, weshalb man bei der Fahrzeugabstimmung besonders auf eine gute Bremsstabilität achtet. Typisch für die Strecke im Albert Park ist zudem, dass sie am Freitag noch recht schmutzig ist und sich das Grip-Niveau erst nach vielen Runden verbessert.“</p>	<p>Robert Kubica: „Der Albert Park ist einer meiner Lieblingsstrecken, weil er teilweise ein Straßenkurs ist. Es gibt auch ein paar Auslaufzonen, das macht es etwas einfacher. Es gibt wenig Grip und relativ viele Bodenwellen. Während des Wochenendes verbessern sich die Bedingungen enorm. Man muss das Auto verändern und verstehen, wie es reagieren wird. Ich mag den Kurs sehr, er ist eine Herausforderung. Enge Kurven und Vollgaspassagen folgen aufeinander.“</p>
2 MAL	<p>„Wir haben 2006 erlebt, welche Strahlkraft unser Premiumpartner Petronas in Malaysia hat. Der euphorische Empfang unseres Teams in diesem Land war eine großartige Erfahrung. Die Veranstaltungen am Fuße der Petronas Twin Towers hatten Magnetwirkung. 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 beide Unternehmen ein wichtiger Grand Prix – und wird in jedem Fall ein heißes Rennen.“</p>	<p>„Sepang bietet eine sehr interessante Mischung aus unterschiedlichen Kurven, weshalb sie vielfältige Anforderungen stellt. Die langsamen Passagen verlangen gute Traktion beim Herausbeschleunigen, während insbesondere in der Kurvenkombination vor der Gegengeraden hohe Stabilität wichtig ist. Zudem verlangt der Kurs eine gute aerodynamische Effizienz. Weil der Asphalt recht rau und die Außentemperaturen oft sehr hoch sind, werden die Reifen stark beansprucht.“</p>	<p>Nick Heidfeld: „Hitze und hohe Luftfeuchtigkeit machen diesen Grand Prix besonders anstrengend. Bislang hatte ich damit nie ein Problem. Ich habe auch nichts gegen tropische Wolkenbrüche, ich fahre prinzipiell gern auf nasser Strecke. Außerdem freue ich mich auf das Land. Wir haben dort schon in früheren Jahren mit Petronas eine Menge unternommen, und ich habe auch Urlaub in Malaysia gemacht. Von daher kenne ich mich einigermaßen aus.“</p>

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
3 BHR	<p>„Bahrain ist neben dem Nürburgring und Valencia eine der Rennstrecken, an denen BMW sozusagen zuhause ist. 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. In Bahrain gilt es, den ersten Überseeblock der Saison positiv abzuschließen.“</p>	<p>„Wegen des Sandes ist in Bahrain der Reifenverschleiß recht hoch. Die zahlreichen langsamen Kurven verlangen hohen Abtrieb, und besonders in der Kehre nach der Start- und Zielgeraden ist gute Traktion wichtig. Die außergewöhnliche Breite der Strecke ermutigt die Fahrer, zu überholen, deshalb darf man bei der aerodynamischen Abstimmung auch die Höchstgeschwindigkeit nicht vernachlässigen. Zum Schutz vor dem Wüstensand verwendet man feinmaschigere Luftfilter.“</p>	<p>Robert Kubica: „In Bahrain hatte ich 2006 meinen ersten Einsatz an einem GP-Wochenende. Das war ein sehr schönes Gefühl. Die Strecke war sehr rutschig, vor allem, wenn der Wind Wüstensand brachte. Mit den V8-Motoren ist der Kurs auf jeden Fall einfacher als früher mit den V10. Zwei, drei Kurven gehen nun mit Vollgas. Dort warten 2007 aber mit den neuen Reifen und weniger Grip wieder neue Herausforderungen. Generell ist Bahrain eine sehr schöne Strecke.“</p>
4 ESP	<p>„Das erste Europarennen ist fast wie ein zweiter Saisonauftakt. Da präsentiert sich die Formel 1 erstmals mit allem, was sie hat. Die 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. Deshalb war er schon oft Gradmesser für die generelle Leistungsfähigkeit der Teams.“</p>	<p>„Barcelona ist einer der beliebtesten Teststrecken, weshalb man meinen müsste, automatisch eine gute Abstimmung zu haben. Tatsache ist, dass dieser Parcours sehr stark auf Temperaturschwankungen reagiert und auch oft der Wind einen großen Einfluss hat. Deshalb ist die Strecke immer wieder eine neue Herausforderung. Die zahlreichen mittelschnellen und schnellen Kurven verlangen einen hohen Anpressdruck.“</p>	<p>Nick Heidfeld: „Die Rennstrecke von Barcelona kennen alle Fahrer aus dem Effe. Sie ist schnell und hat schöne Kurven. Dass dieses Rennen mittlerweile der Heim-Grand-Prix des Weltmeisters ist, hat es viel attraktiver gemacht. Für 2006 waren Zusatztribünen gebaut worden, und die waren auch voll. Vor so einer Kulisse zu starten, ist für jeden von uns Fahrern toll, nicht nur für Fernando.“</p>

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
5 MCO	<p>„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 und Partys sind Schmacksache, aber auf jeden Fall ein wichtiger Teil des Formel-1-Images. Sportlich zählen hoch präzise Fahrweise, ein gutes High-Downforce-Aeropaket und ein auch im niedrigen Drehzahlbereich gut fahrbarer Motor.“</p>	<p>„Monaco ist die Strecke mit der niedrigsten Durchschnittsgeschwindigkeit, deshalb fährt man maximalen Abtrieb. Hoher Apressdruck ist wichtiger als Effizienz. In Monaco sieht man Flügel-Varianten, die auf keiner anderen Strecke zum Einsatz gelangen. Aus den vielen langsamen Kurven heraus ist vor allem gute Traktion gefragt. Entscheidend ist zudem, dass das Auto absolut präzise und berechenbar reagiert, denn der kleinste Fehler bedeutet Kontakt mit Leitplanken und damit unweigerlich das Aus.“</p>	<p>Nick Heidfeld: „Das Gefühl, durch diese engen Häuserschluchten zu fliegen, ist absolut einmalig. Da kommt es auf Zentimeter an. Das ist ein unbeschreiblicher Thrill. Der Schall bricht sich, die Zuschauer sind nur ein paar Meter entfernt und können Speed und Sound fühlen. Die ganze Stadt vibriert. Auch nachts, wenn wir Fahrer schon schlafen. Ich habe einige Jahre in Monaco gelebt und komme immer gerne wieder.“</p>
6 CAN	<p>„Der Kurs in Montréal ist sowohl fahrerisch als auch technisch für Chassis, Aerodynamik und Motor sehr anspruchsvoll. Die langen Geraden verlangen den Triebwerken alles ab. Auch atmosphärisch ist dieser Grand Prix ein Highlight. Der Circuit Gilles Villeneuve besticht durch seine einzigartige Lage auf der Insel im Sankt-Lorenz-Strom, auf der schon eine Weltausstellung und Olympische Spiele stattfanden. Die Menschen begeistern sich für die Formel 1, und auch der Anteil der BMW Fans ist traditionell hoch. Kanada ist für die BMW Group ein wichtiger Markt.“</p>	<p>„Die Kombination aus langen Geraden und Schikanen macht Montréal zu einer sogenannten „Medium Downforce“-Strecke. Vor allem auf der langen Gerade vor der letzten Schikane kann man gut überholen, wenn die Höchstgeschwindigkeit dies zulässt. Montréal ist die Strecke, welche die Bremsen höher belastet als jede andere im Kalender. Dementsprechend verwendet man die größten Bremskühlungen und entsprechend standfeste Spezifikationen bei den Scheiben und Belägen. Die Strecke bestraft die kleinsten Fahrfehler.“</p>	<p>Robert Kubica: „Montréal ist diese Sorte von Straßenkursen, die einem nicht den kleinsten Fehler verzeihen. Das mag ich sehr! Ähnlich wie in Melbourne hat die Strecke vor allem zu Beginn des Wochenendes wenig Grip und ist uneben. Es gibt schöne, schwierige Kurven, etwas Stop-and-Go und Springen über Schikanen, an deren Ausgang eine Mauer wartet. Im vergangenen Jahr war unsere Wettbewerbsfähigkeit beim GP Kanada gut. Ich freue mich auf das Rennen.“</p>

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
7 USA	<p>„Wir haben mit Indianapolis noch eine Rechnung offen. Vor allem aufgrund von Unfällen haben wir dort noch nicht die Ergebnisse erzielt, die wir wollten. Für die Motoren bedeutet der Oval-Abschnitt maximale mechanische Belastung. Die Fahrer geben über 20 Sekunden lang Vollgas. Die USA sind für die BMW Group, gemessen an Absatzzahlen, der wichtigste Markt. Dort befinden sich auch die größten Produktionsstätten außerhalb Deutschlands.“</p>	<p>„Als einzige F1-Strecke besitzt Indy eine überhöhte Kurve. Wie Montréal verlangt der Kurs mittleren Abtrieb, hat jedoch eine ganz andere Charakteristik. Einerseits gibt es den sehr langen Vollgasabschnitt, wo man gerne flache Flügel mit minimalem Luftwiderstand verwenden würde, andererseits wird das Infield von zahlreichen engen Kehren geprägt. Hier hätte man gerne maximalen Abtrieb. Der Kompromiss liegt in der Mitte. Wichtig ist eine gute mechanische Abstimmung für die Traktion in den langsamen Kurven.“</p>	<p>Nick Heidfeld: „2001 bin ich in Indy eines meiner besten Rennen gefahren. Mir sind der erste, zweite und siebte Gang ausgefallen, und ich bin trotzdem Sechster geworden. 2006 war mein Rennen nach ein paar Metern vorbei. Ich wurde in eine Kollision verwickelt und habe mich mehrfach überschlagen. Für uns F1-Fahrer ist es etwas Besonderes, durch die Steilwand zu fahren. Obwohl das im Grunde eine einfache Aufgabe ist – man gibt Vollgas.“</p>
8 FRA	<p>„Nach dem Grand-Prix-Doppelpack in Übersee-Großstädten bildet die ländliche Idylle in Magny-Cours einen willkommenen Kontrast. 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. Anschließend geht es gleich weiter nach England. Zwei GP in acht Tagen sind eine große Belastung. Viele Teammitglieder kommen gar nicht nach Hause. Auf- und Abbau sowie die Rennvorbereitungen stehen unter großem Zeitdruck.“</p>	<p>„Magny-Cours bietet eine interessante Mischung aus langsamen und schnellen Kurven. Eine besondere Herausforderung birgt der Belag, der extrem auf Temperaturschwankungen reagiert. Eine Abstimmung, die am Morgen passt, muss nicht auch zwangsläufig am Nachmittag gut sein. Diese Tatsache muss man bei der Arbeit stets berücksichtigen, wenn man Veränderungen am Auto vornimmt. Stark beansprucht werden die Hinterreifen, was bei der Wahl der optimalen Rennstrategie eine Rolle spielt.“</p>	<p>Robert Kubica: „Magny-Cours stehe ich neutral gegenüber. Das ist keine meiner Lieblingsstrecken, aber ich kann auch nicht sagen, dass ich den Kurs nicht mag. Ich habe nichts an ihm auszusetzen. Mit einem F1-Rennwagen macht Magny-Cours viel mehr Spaß als mit den kleineren Autos, die ich vorher aus anderen Kategorien dort gefahren bin. Vor allem in den Schikanen sieht man das Potenzial eines F1-Autos. Ich denke, dass viele Fahrer recht neutral über Magny-Cours denken, wenn sie nicht gerade spezielle Erlebnisse oder Erfolge dort hatten.“</p>

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
9 GBR	<p>„Silverstone ist ein Klassiker. Die Fans dort sind etwas Besonderes. Es gibt viele echte Rennsport-Enthusiasten, die weniger auf Personen 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>„Silverstone wird geprägt durch seine vielen mittelschnellen und schnellen Kurven, in denen es für die Piloten entscheidend ist, möglichst viel Speed mitzunehmen. Maggots-Becketts-Chapel ist wohl eine der schönsten Kombinationen, die es im gesamten Kalender gibt. Wer eine gute Rundenzeit erreichen will, braucht ein Auto mit einer sehr guten aerodynamischen Balance. Der Streckenbelag ist recht rau, was die Reifen entsprechend hoch beansprucht. Relativ harte Mischungen sind die Folge.“</p>	<p>Robert Kubica: „Das Charakteristische an Silverstone sind die große Streckenbreite und die langen Kurven, die unterschiedliche Linien zulassen. Es ist nicht ganz einfach, die beste zu finden. Der erste Sektor ist sehr schnell, die Kurven eins bis drei fahre ich fast mit Vollgas. Silverstone ist ein schneller und anspruchsvoller Kurs. Im vergangenen Jahr war die Bahn sehr rutschig, aber wir waren ziemlich gut. Das Wetter kann in England eine entscheidende Rolle spielen.“</p>
10 DEU	<p>„Der Nürburgring ist wieder Austragungsort des GP Deutschland und 2007 gleichzeitig das einzige in unserer Heimat ausgetragene F1-Rennen. Diesem Wochenende fiebern wir entgegen. Dabei darf man sich nicht aus der Konzentration bringen lassen. Bei Heimrennen gibt es auch nicht mehr Punkte als anderswo. Unsere Beziehung zum Ring ist sehr eng. BMW hat dort grandiose Tourenwagen-Erfolge gefeiert, unterhält das BMW Performance Center, einen Stützpunkt des Fahrertrainings, das Ring-Taxi für die Nordschleife, und in der Erlebniswelt gibt es die einzige permante Rennwagenausstellung unserer Marke.“</p>	<p>„Aufgrund der Streckencharakteristik neigen die Autos auf dem Nürburgring zum Untersteuern. Die zentrale Frage lautet also: Wie stimmt man das Auto ab, dass es nicht zu stark über die Vorderräder schiebt? Erreichen kann man das mittels optimaler Aero-Balance in Kombination mit einer entsprechenden mechanischen Abstimmung. Weil der Streckenbelag viel Grip bietet, kann man weiche Gummimischungen verwenden.“</p>	<p>Nick Heidfeld: „Ich freue mich immer sehr auf den Nürburgring. Dort habe ich als Dreijähriger Fahrrad fahren gelernt, bin sogar auf der Norschleife Schlitten gefahren und mit acht Jahren das erste Mal in einem Kart. Das sind sehr schöne Erinnerungen. Ich bin Formel Ford-, Formel 3-, Formel 3000- und Formel-1-Rennen dort gefahren und habe einige Siege gefeiert. 2005 habe ich auf dem Ring meine erste Formel-1-Poleposition geholt und bin im Rennen Zweiter geworden. Nirgendwo kommen so viele meiner Fans zusammen, das ist eine tolle Unterstützung.“</p>

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
11 HUN	<p>„Das turbulente Rennen 2006 wird uns unvergesslich bleiben. Dort holte Nick den ersten Podestplatz für unser neues Team. Gleichzeitig gab Robert sein beeindruckendes GP-Debüt. Traditionell war der GP Ungarn ein Hitzerennen, das kühle Schmuddelwetter im Vorjahr war ungewohnt. Der winklige Hungaroring liegt bezüglich des Volllastanteils im unteren Bereich. Bei Hitze allerdings hatten wir dort schon oft extreme thermische Bedingungen für die Motoren, weil sich die Hitze in den Senken staut und lange Geraden zur Kühlung fehlen.“</p>	<p>„Nach Monaco ist der Hungaroring die Strecke mit der niedrigsten Durchschnittsgeschwindigkeit. Eine Kurve folgt der nächsten, und die Start- und Zielgerade ist relativ kurz. Entsprechend fährt man maximalen Abtrieb. 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.“</p>	<p>Nick Heidfeld: „Ich habe sehr gute Erinnerungen an den Hungaroring. Der GP 2006 war phantastisch. Da ist so viel passiert. Zum Schluss war mein Auto beschädigt, weil mir Michael Schumacher ins Heck gefahren ist, als ich ihn überholt hatte. Aber ich habe es aufs Podium geschafft. 1999 habe ich in Budapest vorzeitig meinen Formel-3000-Titel gewonnen. Durch die vielen Kurven ist die Strecke körperlich anstrengend, und Überholen ist schwierig. Ich freue mich auch auf die Stadt Budapest, sie hat viel Charme.“</p>
12 TUR	<p>„Der GP der Türkei ist eine Bereicherung. 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 sehr gute Veranstaltungsmöglichkeiten. Auch logistisch ist dieses Rennen etwas Besonderes: Es ist der am weitesten von Zentral-Europa entfernte GP, zu dem die Teams mit den Trucks und Motorhomes reisen. Die Pause vor dem GP entzerrt die Situation.“</p>	<p>„Der Istanbul Park bietet alles, was eine interessante Strecke ausmacht. Er weist langsame Passagen auf, wo gute Traktion gefragt ist, aber es gibt beispielsweise auch die berühmte Kurve 8, die aus vier Abschnitten besteht, jedoch in einem Zug mit rund 250 km/h gefahren wird. Weil es lange, zum Teil ansteigende Geraden gibt, darf der Luftwiderstand nicht zu hoch sein. Eine gute aerodynamische Effizienz ist deshalb der Schlüssel zu einer guten Rundenzeit.“</p>	<p>Robert Kubica: „Eine schöne neue Strecke, deren Kurve acht bereits Berühmtheit erlangt hat. Die meisten Fahrer finden diese Kurve sehr anspruchsvoll. Sie ist sehr lang und besteht eigentlich aus vier verschiedenen Kurven. Sobald man seine Linie gefunden hat, macht sie richtig Spaß. Die Strecke ist tückisch, weil das Auto manchmal aufsetzt, du den Grip verlierst und das Auto instabil wird. 2006 waren wir dort nicht sehr schnell. Ich hoffe, 2007 sehen wir besser aus.“</p>

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
13 ITA	<p>„Monza ist die klassische Motoren-Rennstrecke. Mit dem Umstieg auf V8-Motoren ist der Volllastanteil pro Runde von 67 auf 76 Prozent gestiegen. Der Toppespeed im Rennen betrug 350 km/h und war damit mit Abstand Saisonrekord. Anders als in den Vorjahren bildet der GP Italien diesmal nicht den Abschluss der Europasaison. 2006 waren wir in Monza sehr gut aufgestellt. Nick qualifizierte sich für die zweite Startreihe, und Robert fuhr aufs Podium.“</p>	<p>„Monza ist die einzige verbliebene Hochgeschwindigkeitsstrecke im Kalender. Allein für diese Veranstaltung entwickeln wir ein spezielles ‚Low-Downforce‘-Aerodynamik-Paket mit entsprechend flachen Flügeln. Das ist uns im vergangenen Jahr besonders gut gelungen. Zweiter wichtiger Faktor ist die mechanische Abstimmung, die eine hohe Bremsstabilität einerseits und ein vergleichsweise ruhiges Fahrverhalten über die Randsteine andererseits garantiert.“</p>	<p>Robert Kubica: „Der Italien GP ist etwas ganz Besonderes für mich, weil ich einige Jahre nahe Monza gewohnt habe. Das war während der Kartzeit und als ich in Nachwuchsserien fuhr. So lange es keinen polnischen GP gibt, werde ich Monza als mein Heimrennen betrachten. Wenig Abtrieb, hartes Bremsen, extrem hohe Geschwindigkeiten – wir fahren dort mit einem komplett anderen Aero-Paket und mit spezieller Abstimmung. 2006 bin ich dort in meinem dritten GP Dritter geworden.“</p>
14 BEL	<p>„Wir freuen uns sehr, dass diese Naturrennstrecke mit ihren einzigartigen Anforderungen wieder einen Platz im F1-Kalender hat. Dort folgt der Streckenverlauf den landschaftlichen Gegebenheiten und nicht umgekehrt. Schwer vorhersagbare Wetterumschwünge in den Ardennen haben oft für extrem spannende Rennen gesorgt. Die Steigungen stellen besondere Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Motoren.“</p>	<p>„Vor allem nach dem Wegfall von Suzuka ist Spa die Lieblingsstrecke vieler Piloten, und das nicht umsonst. Die Eau Rouge ist wohl eine der spektakulärsten Kurven in der Formel 1, wenngleich sie nun mit den V8-Motoren wahrscheinlich Vollgas gefahren werden kann. Die Strecke erfordert ein mittleres Abtriebslevel, vergleichbar mit Indy und Montréal. Eine große Unbekannte ist in Spa stets das Wetter, das in kürzester Zeit umschlagen kann.“</p>	<p>Nick Heidfeld: „Spa ist für mich eine der schönsten Strecken. Eau Rouge ist eine ganz besondere Kurve. Ich würde jedem empfehlen, sich diese Stelle einmal vor Ort anzuschauen. Die Kompression ist zwar körperlich kein Problem, aber eben etwas Spezielles. Wir sind sonst eher g-Kräfte durch Querbeschleunigung oder Bremsen gewohnt. Ich bin in Spa noch nicht so oft gefahren. Die Formel Ford und die Formel 3 hatten dort zu meiner Zeit keine Rennen, und den letzten GP 2005 musste ich auslassen.“</p>

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
15 JPN	<p>„Nach 30 Jahren kehrt die Formel 1 nach Fuji zurück. Die Vorbereitung auf eine Rennstrecke, für die man noch keinerlei eigene Daten und Erfahrungswerte besitzt, ist eine hoch interessante Angelegenheit. Da sind gründliche Recherche und eine ausgefeilte Simulation gefragt. Auf jeden Fall wartet der Kurs mit einem Superlativ auf – der längsten Gerade aller Grand-Prix-Kurse.“</p>	<p>„Fuji ist für uns alle Neuland. Das heißt, dass wir uns ganz auf die Simulation verlassen. Mit fast 1,5 Kilometern Länge hat Fuji eine sehr lange Gerade. Überholen sollte also kein Problem sein. Gleichzeitig ist klar, dass es in den zum Teil schnellen Kurven ausreichend Abtrieb braucht.“</p>	<p>Robert Kubica: „Es ist immer spannend, auf eine neue Rennstrecke zu kommen. Keiner der Formel-1-Fahrer dürfte sie wirklich gut kennen. Ich finde mich normalerweise ziemlich schnell auf neuen Kursen zurecht. Wie die meisten Fahrer habe ich Suzuka sehr gemocht und würde mich freuen, wenn wir auch dort mal wieder fahren würden.“</p>
16 CHN	<p>„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. 2006 hat BMW über 40 Prozent Zuwachs gegenüber dem Vorjahr verzeichnet. BMW verfügt in China auch über eine eigene Produktionsstätte, in der BMW 3er und BMW 5er Modelle hergestellt werden.“</p>	<p>„Shanghai gehört zu jenen Strecken, die eine hohe aerodynamische Effizienz verlangen. Sie erfordert viel Abtrieb in den Kurven, erlaubt aber dank langer Geraden und breiter Fahrbahn Überholmanöver. Vor allem in der ersten Kurve ist eine gute Balance gefragt. Die Piloten haben dort eine sehr hohe Eingangsgeschwindigkeit und bremsen in der Kurve herunter. In der Vergangenheit war das Körnen der Reifen oft ein Thema, doch dürfte dies jetzt weniger kritisch sein.“</p>	<p>Nick Heidfeld: „Obwohl der Kurs so neu ist, wirkt er überhaupt nicht synthetisch. Er hat Charakter. Die erste Kurve ist sehr ungewöhnlich. Man kommt mit hohem Tempo an, und der Eingang geht auch noch mit Vollgas. Aber dann macht die Kurve immer weiter zu. Man muss bis in den zweiten Gang runterschalten. Die boomende Stadt ist faszinierend, die Kontraste teilweise bitter. Die hypermoderne Bauten beeindrucken, aber ein paar Meter weiter herrscht schlimmste Armut.“</p>

GP	Mario Theissen	Willy Rampf	Fahrer
17 BRA	<p>„In Interlagos fiel 2006 die Titelentscheidung. Ich hoffe, dass sie auch 2007 bis zum Finale offen bleibt und die Welt einen vergleichbaren Thriller erlebt. Die Strecke ist abwechslungsreich, das Wetter allerdings auch. Die Motoren werden auf der nicht nur langen, sondern auch ansteigenden Start- und Zielgeraden 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>„Der wichtigste Sektor in Interlagos ist zweifelsohne 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 Geraden viel Motorleistung erfordert. Ein Thema ist in Interlagos nach wie vor der Streckenbelag, denn obwohl er immer wieder ausgebessert wurde, ist der Kurs nach wie vor eine ziemliche Buckelpiste. Dies gilt es bei der mechanischen Abstimmung zu berücksichtigen.“</p>	<p>Robert Kubica: „Mit seinen vielen Bodenwellen erinnert mich Interlagos an manch einen Straßenkurs. Der Streckenbelag ist der schlechteste im gesamten Formel-1-Kalender. Man muss eine gute Fahrzeugbalance finden und braucht viel Abtrieb in den langsamen Kurven. Aber es gibt auch die lange und ansteigende Gerade, wo man es auf einen guten Topspeed bringen muss. Ich habe gute Erinnerungen an Interlagos. Mein erstes Rennen dort habe ich in einem Formel Renault 2000 gewonnen.“</p>