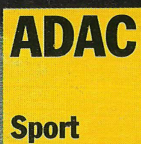


SBK SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP



25.7. R.

GERMAN ROUND NÜRBURGRING CIRCUIT 5-6-7 JUNE 1998



Corona **SUPERSPORT**
Extra **WORLD SERIES**
Programmheft DM 5,-



ADAC
Sport



Liebe Superbike-Freunde,

herzlich willkommen zum deutschen Superbike WM-Lauf auf dem Nürburgring. Eine Premiere steht an – erstmals können Sie auf dem Grand-Prix-Kurs hier in der Eifel die Asse der Superbike WM-Szene um Noriyuki Haga, Troy Corser, Carl Fogarty, Colin Edwards und Co. hautnah erleben. Sicherlich wird es ebenso interessant sein zu sehen, wie sich die Asse der deutschen Superbike-Szene, Jochen Schmid, Udo Mark und Christer Lindholm, die ja den Eifelkurs aus dem Effeff kennen, gegen die internationalen Größen schlagen, die erstmals hier antreten.

Diese seit 1988 existierende Weltmeisterschaft, die natürlich zunächst im Schatten der Motorrad-Straßen-WM stand, hat sich inzwischen prächtig entwickelt und zu einem ernsthaften Konkurrenten der Straßen-WM gemausert. Die Zuschauerzahlen bei den Rennen sowie die Einschaltquoten bei den attraktiven Live-Übertragungen auf Eurosport beweisen dies nachdrücklich.

Der besondere Reiz dieser WM, an der sich mit Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki und Ducati fünf Hersteller beteiligen, liegt darin, daß man sich – ähnlich wie bei den Supertourenwagen – mit den seriennahen Viertaktmaschinen und den Marken sehr gut identifizieren kann. Außerdem bieten die Rennen an Spannung und Dramatik alles, was das Herz eines Motorrad-sportfans höher schlagen läßt.

Für das bevorstehende Wochenende wünsche ich Ihnen viel Spaß und den Teilnehmern sportliche, faire und unfallfreie Rennen.

Herrmann Tomczyk,
ADAC Sportpräsident

DER INHALT

Zeitplan

Zeitplan für Freitag, Samstag und Sonntag / Seite 4

Superbike

Ein technischer Glaubenskrieg / Seite 6

Superbike-Weltmeister von 1988 bis 1997 / Seite 10

Super-Pole: das Einzelzeitfahren und die Regeln / Seite 10

Starterliste / Seite 14

Top-Rider

Fahrer und Favoriten im Portrait / Seiten 12-13

Portraits

Jochen Schmid und Udo Mark / Seite 16

Supersport Worldseries

Die Technik der Supersport Worldseries / Seiten 18-22

Starterliste / Seite 22

Yamaha Thunder Cup

Der Yamaha Thunder-Cup / Seiten 24-26

Starterliste / Seite 26

Supermono

Supermono, featuring Katja Poensgen / Seite 28

Starterliste / Seite 28

Sonstiges

Flaggenzeichen / Seite 30

Streckenplan / Seite 32

Organisation und Impressum / Seite 34

**MOTOR
SPORT
aktuell**

DER ZEITPLAN

SBK SUPERBIKE
WORLD CHAMPIONSHIP

Corona Extra **SUPERSPORT**
WORLD SERIES



SuperMono
Cup

MOTOR
SPORT
aktuell

Die Veranstalter:



ADAC e.V. · Bereich Jugend und Sport
Am Westpark 8 · D-81373 München
Telefon 0 89 / 76 76 - 22 28
Telefax 0 89 / 76 76 - 28 91



Nürburgring GmbH
D-53520 Nürburg / Eifel
Telefon 0 26 91 / 30 20
Telefax 0 26 91 / 30 21 55

Freitag, 5. Juni 1998

10.15 – 11.15 Uhr	W Supersport	(Freies Training)
11.30 – 12.30 Uhr	W SBK	(Freies Training)
12.45 – 13.15 Uhr	Yamaha Thunder Cup	(Freies Training)
14.00 – 15.00 Uhr	W Supersport	(Zeittraining)
15.30 – 16.30 Uhr	W SBK	(Zeittraining)
16.45 – 17.15 Uhr	Supermono	(Freies Training)

Samstag, 6. Juni 1998

09.30 – 10.00 Uhr	Yamaha Thunder Cup	(Zeittraining) 26
10.15 – 11.15 Uhr	W Supersport	(Freies Training) 22
11.30 – 12.30 Uhr	W SBK	(Zeittraining) 14
12.45 – 13.15 Uhr	Supermono	(Zeittraining) 28
14.00 – 15.00 Uhr	W Supersport	(Zeittraining)
15.15 – 15.45 Uhr	W SBK	(Freies Training)
16.00 – Uhr	W SBK	(Superpole)
16.50* – 17.20 Uhr	Yamaha Thunder Cup	(Zeittraining)
17.30 – 18.00 Uhr	Supermono	(Zeittraining)

* Startzeit ist abhängig von dem Ende „W SBK (Superpole)“

Sonntag, 7. Juni 1998

09.30 – 09.50 Uhr	W SBK	(Warm-up) 14
10.05 – 10.25 Uhr	W Supersport	(Warm-up) 22
10.50 – 11.20 Uhr		(Walk about)
12.00 – Uhr	W SBK	(Rennen 1) 14
13.00 – 13.30 Uhr	Yamaha Thunder Cup	(Rennen) 26
14.00 – Uhr	W Supersport	(Rennen) 22
15.30 – Uhr	W SBK	(Rennen 2) 14
16.30 – Uhr	Supermono	(Rennen) 26

Änderungen vorbehalten

Die Geschichte der Superbike-Weltmeisterschaft – Nürburgring-Gastspiel am 7. Juni

EIN TECHNISCHER GLAUBENSKRIEG



Hart am Limit: Carl Fogarty

Als die Superbike-Weltmeisterschaft 1988 ihre erste Saison erlebte, führte sie ein Mauerblümchen-Dasein. Zehn Jahre später pilgern bei allen WM-Meetings Zehntausende Fans an die Rennstrecke, und im Gegensatz zur viel gepriesenen

500er WM sind alle vier japanischen Giganten am Start: Honda, Yamaha, Suzuki und Kawasaki setzen je zwei Vierzylinder-Werksmaschinen mit 750 ccm und etliche Imports-unterstützte Mannschaften ein.

**MOTOR
SPORT**
aktuell



ACTION



Die Motorleistungen liegen bei knapp 170 PS, in Monza wurden mehr als 300 km/h Top-Speed erreicht.

Außerdem hat das glorreiche italienische Ducati-Werk bisher sechs von zehn WM-Titeln erobert, dank eines genialen technischen Konzepts: Ducati nützt die einzigartige Handicapformel aus und setzte von Beginn an anstelle von 750er Vier- die drehmomentstarken Zweizylinder ein, deren Hubraum auf 1000 ccm beschränkt ist.

Zweizylinder oder Vierzylinder (Mindestgewicht für beide: 162 kg), dieser Glaubenskrieg entzweit die Fans und Techniker. Ducati lackiert seine Renner traditionell in Ferrari-Rot; Die Anhänger dieser Bologneser Edelmarke nennen sich in Anlehnung an die Ferraristi natürlich Ducatisti und würdigen Erzeugnisse japanischer Machart keines Blickes.

Aber die Japaner haben die Zeichen der Zeit erkannt und gehen daran, Ducati mit deren eigenen Waffen zu besiegen: Honda entwickelt die VTR 1000 für die Superbike-WM 1999, und Suzuki setzt die TL 1000 R bereits in diesem Jahr in der US-Superbike-Meisterschaft und ab diesem Sommer auch in der Pro-Superbike-DM ein.

Auch Aprilia, in der 125er und 250er WM bereits mit insgesamt sechs WM-Titeln gesegnet, hat längst den Stellenwert der Superbike-WM erkannt, pumpt 1998 stattliche 50 Mio. Mark in den Rennsport und möchte noch in diesem Jahr mit einem Prototyp der Aprilia RSV Mille bei vereinzeltten Rennen auftauchen. Für die Weltmeisterschaft wird der Aprilia-Twin aber erst 1999 homologiert.

Auch das traditionsreiche MV Agusta-Werk, das in den 50er, 60er und 70er Jahren mit Fahrern wie Carlo Ubbiali, John Surtees,

Gary Hocking, Mike Hailwood und Giacomo „Ago nazionale“ Agostini insgesamt 33 WM-Titel abräumte.

Giacomo Agostini mimt jetzt mit erstaunlichem Erfolg jene Galionsfigur, die der Auferstehung von MV Agusta den nötigen professionellen Touch verleiht. Agostini: „Es wäre schade gewesen, eine Marke mit einem so ruhmreichen Image weiter brachliegen zu lassen.“

Deshalb hat Claudio Castiglioni, der die klangvollen MV-Markenrechte vor Jahren erworben und das ursprünglich als Cagiva F4 konzipierte Vierzylinder-750er-Superbike kürzlich als MV Agusta vorgestellt. Für 1999 sind die ersten Renneinsätze geplant. Agostini ist für die Sponsoren- und Fahrer-suche zuständig.

Interessant: Während sich Aprilia Viertakt-Knowhow beim renommierten Formel-1-Motorenhersteller Renault (sechs Marken- WM-Titel und fünf Fahrer- WM-Titel seit 1992) gesichert hat, kitzelt MV Agusta dank einer Kooperation mit Ferrari bald konkurrenzfähige 160 PS aus dem hochkarätigen V4-Motor.

Beim ersten Superbike-WM-Rennen der Geschichte auf dem Nürburgring werden die Stars Troy Corser, Carl Fogarty, Noriyuki Haga, Pierfrancesco Chili, Aaron Slight, Scott Russell, Akira Yanagawa und Co. mit erheblichem Widerstand seitens der deutschen Streitmacht zu rechnen haben. Superbike-DM-Leader Jochen Schmid (Kawasaki) und Superbike-Europameister Udo Mark (Suzuki) sowie der Schweizer



Noriyuki Haga: Fahren, als gäbe es kein Morgen

Roger Kellenberger (Honda), der schwedische DM-Titelgewinner Christer Lindholm (Yamaha) und der Österreicher Andreas Meklau (Ducati), der 1994 schon WM-Sechster war, machen sich berechnete Hoffnungen auf Spitzenplätze.

Deutschlands Beitrag zur Superbike-Weltmeisterschaft beschränkt sich aber nicht auf Fahrer alleine. Der zweifache deutsche 250-ccm-Meister Harald Eckl leitet das Kawasaki-Werksteam mit Akira Yanagawa und Neil Hodgson und hofft nach einem mässigen Saisonstart auf einen starken Auftritt seiner Schützlinge beim Nürburgring-Rennen.

Der 26jährige Yanagawa fuhr bei den ersten drei Rennen 1998 jeweils fünfte Plätze heraus, kollidierte aber in Lauf 2 in Donington mit dem Australier Troy Bayliss. „Unsere Kawasaki ZX-7RR wurde von Rennen zu Rennen besser. Schon in Donington hätte ich mit etwas Glück den zweiten Startplatz herausfahren können“, schildert Yanagawa, der 1997 bereits je einen WM-Lauf auf dem A1-Ring und in Sugo gewonnen und die WM als Gesamtvierter beendet hat.

Teamkollege Neil Hodgson (24), der den Nürburgring wie Chili und Russell aus



seiner GP-Zeit kennt, stand bisher meist im Schatten von Yanagawa. „In Donington war ich auf dem Tiefpunkt meiner Karriere. Ich stand nur auf dem 16. Startplatz, wurde im ersten Lauf Zwölfter und kam im zweiten nicht ins Ziel“, erzählt der gutaussehende Engländer. „Aber dann habe ich mir einiges durch den Kopf gehen lassen und festgestellt, daß ich langsam daran arbeiten muß, mein altes Selbstvertrauen zurückzugewinnen. Ich habe mir vor Augen gehalten, wie unermüdlich die ganze Kawasaki-Mannschaft für mich schuftet. Das hat mir die nötige Entschlossenheit und den nötigen Kampfgeist gegeben, um vorne mitzufahren. In Monza war ich schon fast wieder der alte. Ich habe einen vierten und einen siebten Platz herausgefahren und mir dadurch einen Platz unter den ersten Zehn der WM-Tabelle erkämpft.“

Auch Suzuki konnte bisher im Kampf gegen Ducati, Honda und Yamaha nicht ganz Schritt halten, aber der routinierte Peter Goddard (34), immerhin schon Langstrecken-Weltmeister, bleibt der Konkurrenz dank seiner Beständigkeit tüchtig auf den Fersen. Und beim Heimrennen auf Phillip Island hat er mit seiner 750er Vierzylinder sogar einen sauberen vierten Platz herausgefahren.



Troy Corser

Aber in Monza erlebte Haudegen Goddard eine Schrecksekunde: Sturz im Super-Pole-Qualifying am Samstag, Schulter ausgerenkt. Dann trotzdem Platz 7 im ersten Durchgang, und danach ein Ausritt im zweiten Monza-Rennen: „Ich bin mit 250 km/h zur ersten Schikane gekommen und spürte vorne absolut keine Bremswirkung. Der Hebel ließ sich bis zum Lenker ziehen. Ich bin mit hoher Geschwindigkeit ins Kiesbett gedonnert. Einer der gefährlichsten Momente meiner Laufbahn.“ Doch Goddard vermied einen Sturz und brachte die Suzuki noch auf Platz 8!

Teamkollege Jeremy Whitham, der sich von einer Krebserkrankung prächtig erholt hat, erzielte in Monza einen achten und einen fünften Platz. „Die Suzuki ist zuverlässig

und inzwischen so stark, daß ich Yanagawa in Monza aus dem Windschatten heraus austricksen konnte“, freut sich der kampfstarke Engländer.

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Das „Castrol Honda World Superbike Team“, 1997 Weltmeister mit John Kocinski, meldete sich in Monza mit zwei Laufsiegen durch Colin Edwards zurück und traut sich jetzt die erfolgreiche Titelverteidigung zu. „Nach den Siegen in Monza weiß ich, daß ich auch auf dem Nürburgring gewinnen kann“, gibt sich Edwards selbstsicher. „Ich bin überzeugt, daß ich 1998 noch weitere Siege herausfahren werde. Mir gefällt das neue System mit dem Super-Pole-Qualifying. Ich habe gehört, daß es auf dem Nürburgring nicht sehr viele Stellen zum Überholen gibt. Deshalb werde ich nichts unversucht lassen, um wieder in die erste Startreihe zu kommen.“

Der 32jährige Neuseeländer Aaron Slight, viermal WM-Dritter und einmal Vizeweltmeister, ist das zweite heiße Eisen im Feuer des Castrol-Honda-Teams. „Ich fahre jetzt die vierte Saison für Honda. Höchste Zeit, daß ich endlich Weltmeister werde“, meint der Dauerbrenner. „Ich habe bei den ersten sechs Läufen in diesem Jahr nur zwei Podestplätze herausgefahren und mir dann dringend vorgenommen, mich zu verbessern. Schließlich soll der WM-Zug nicht ohne mich abfahren.“

Als Sensationssieger darf man hingegen den Japaner Noriyuki Haga (22) bezeichnen, der sich bei den ersten vier Rennen drei Laufsiege sicherte und sich als Aussen-seiter zum Titelanwärter stempelte. Der Yamaha-Werksfahrer mit den grün gefärbten Haaren ist ein außergewöhnlicher Typ. „Er hat Pausbacken und einen Schmerbauch und fährt, als gäbe es kein Morgen“,



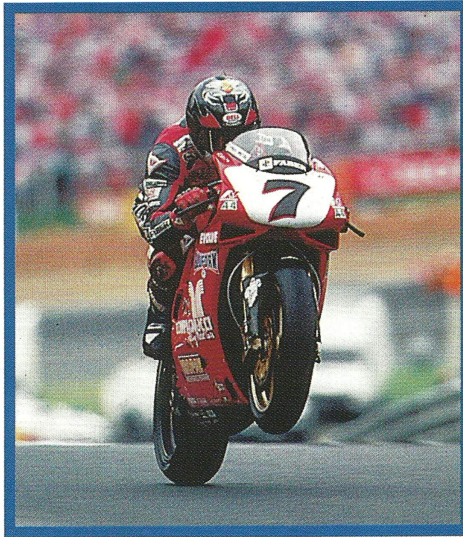
ist Ralf Waldmann beim Japan-GP aufgefallen, wo Haga mit einer Wild-Card im 500-ccm-Grand Prix den ausgezeichneten dritten Platz erkämpfte.

Haga fährt privat einen gelben Ferrari 512 tb und kommt aus einer rennsport-begeisterten Familie. Bruder Kensuke liegt in der japanischen Superbike-Meisterschaft, die Noriyuki 1997 überlegen gewonnen hat, unter den ersten sechs.

Besonders erstaunlich: Die Yamaha YZF 750 wurde im Vorjahr vom Amerikaner Scott Russell wegen angeblich mangelnder Konkurrenzfähigkeit nur auf den sechsten WM-Rang gesteuert. Yamaha überlegte sogar, das betagte YZF-750-Modell aus dem Rennverkehr zu ziehen und sich in der Weltmeisterschaft eine Kunstpause zu gönnen.

Doch dann kam Haga, der Schreckliche. Der Japaner flitzte mit der altmodisch wirkenden V4-Yamaha wie ein Derwisch über die WM-Strecken, überholte auf den seltsamsten Linien und zeigte nicht den geringsten Respekt vor großen Namen.

Da staunte sogar „King Carl“ Fogarty, die englische Superbike-Legende, die aber in den letzten Jahren von Gegnern wie Corser, Kocinski und Haga arg entzaubert wurde. „Ich bin nicht in Verliererlaune“, posaunte Foggy vor dem österlichen WM-Weekend in Donington und kündigte eine Großoffensive an. Aber der 32jährige Fogarty, nach zwei Honda-Jahren bereits 1997 wieder zu Ducati zurückgekehrt, kam selbst auf seiner Hausstrecke über die Ränge 7 und 3 nicht hinaus und muß sich gewaltig steigern, wenn er noch ernsthaft in den Titelkampf eingreifen will.



Very hot: Pierfrancesco Chili

DIE SUPERBIKE-WELTMEISTER

1988:	Fred Merkel	(USA)	Honda
1989:	Fred Merkel	(USA)	Honda
1990:	Raymond Roche	(F)	Ducati
1991:	Doug Polen	(USA)	Ducati
1992:	Doug Polen	(USA)	Ducati
1993:	Scott Russell	(USA)	Kawasaki
1994:	Carl Fogarty	(GB)	Ducati
1995:	Carl Fogarty	(GB)	Ducati
1996:	Troy Corser	(AUS)	Ducati
1997:	John Kocinski	(USA)	Honda

SUPER-POLE

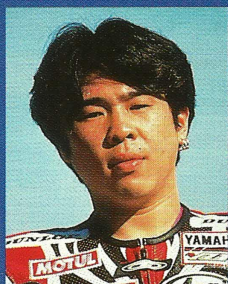
MOTORSPORT aktuell

Erst seit diesem Jahr gibt es in diesem Jahr die Super-Pole in der Superbike-WM, ein Einzelzeitfahren für die ersten 16 des Trainings, in dem die Positionen in den ersten vier Startreihen bestimmt werden. Jeder Pilot hat nur eine gezeitete Runde, wobei der 16. des Trainings als erster auf die Piste geschickt wird. Wer also in den zwei gezeiteten Trainings am Freitag nachmittag und Samstagmittag die beste Zeit hatte, steht am Sonntag in den beiden Rennläufen nicht unbedingt auf der Pole-Position. Vielmehr kann man durch eine schlechte Zeit (Fahrfehler, falsche Abstimmung) oder einen Sturz während der Super-Pole durchaus von der ersten in die vierte Startreihe abrutschen oder sich umgekehrt erheblich verbessern.

Die Super-Pole ist Pflicht für die qualifizierten Fahrer: Wer nicht pünktlich am Samstag um 16.00 Uhr zu diesem TV-Spektakel (Live-Übertragung in Eurosport) erscheint, wird an das Ende der Startaufstellung verbannt.

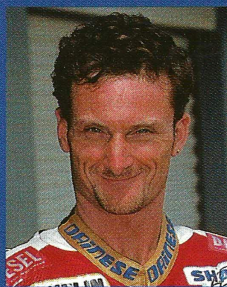
Die Fahrer sind geteilter Meinung über die Neuerung. Ex-Weltmeister Troy Corser (Ducati): „Ich finde sie zu gefährlich. Außerdem verlieren wir das ungezeitete Training am Samstagmorgen und damit eine ganze Stunde, in der man die Abstimmung des Motorrads verbessern kann.“ Suzuki-Werksfahrer Jamie Whitham schimpfte nach der Premiere in Australien: „Noch nie habe ich mich derart gefürchtet.“ Gleichzeitig gibt es Leute wie Monza-Doppelsieger Colin Edwards, die in der Super-Pole eine weitere Attraktion für die Zuschauer sehen.

Zum Roulette wird die Super-Pole, wenn sich die Witterungsverhältnisse ändern. In Donington am 12. April begann es nach fünf Piloten sogar zu schneien. Der deutsche Jury-Präsident Max Deubel tat das unter diesen Umständen einzig Richtige: Er brach das Einzelzeitfahren ab, es galt die Startaufstellung gemäss Qualifikationstraining. Doch natürlich hofft keiner, daß auch auf dem Nürburgring das Wetter umschlägt.



**Noriyuki Haga (J),
Yamaha**

Geboren am 22. März 1975. Der Japanische Superbike-Meister 1997 sprang beim WM-Rennen in Sugo/Japan im Oktober als Ersatz für den verletzten Werkspiloten Colin Edwards ein und schaffte in seinem achten WM-Auftritt den ersten Sieg. Damit endete für Yamaha eine Strähne der Siegeslosigkeit, die am 17. Oktober 1993 in Estoril (Fabrizio Pirovano) begonnen hatte. Haga, mit drei Siegen in den ersten zwei WM-Runden 1998, gilt als Geheimwaffe von Yamaha, die das 50-Jahre-Jubiläum von Honda vermasseln könnte. Doch er stürzt auch oft.



**Carl Fogarty (GB),
Ducati**

Geboren am 1. Juli 1966. In den Jahren 1994 und 1995 beherrschte Fogarty die Superbike-WM, seither rennt der Engländer der Rückeroberung des WM-Titels hinterher. Nach einem Seitensprung mit Honda (1996) kehrte er reumütig zu Ducati zurück, um im Titelkampf ausgerechnet gegen Honda und John Kocinski zu unterliegen. Der zweifache Vater denkt bereits an die Zeit nach seinem Rücktritt, doch mit einem Jahresgehalt um 1,5 Mio. Dollar gehört Fogarty weiterhin zu den Grossverdienern in der Superbike-WM. Betreut wird er 1998 von Ex-Europameister Davide Tardozzi, der Corser 1996 zum Titel führte.

Nachfolger von John Kocinski (ging in die Halbliter-WM) verpflichtete. In Monza 1998 schaffte er seine ersten beiden WM-Siege.



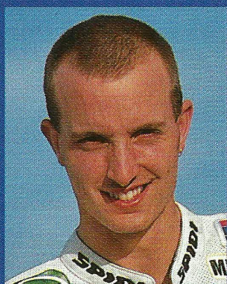
**Aaron Slight (NZ),
Honda**

Geboren am 19. Januar 1966. Einst galt Slight als mit Kawasaki verheiratet, dann wurde ihm 1993 Scott Russell vor die Nase gesetzt. Zornig verbandelte sich der Neuseeländer mit Castrol-Honda, wo er seit 1994 als Teil des Inventars, aber auch als ewiger Zweiter gilt. Bis 1997 hielt man ihm zugute, die Werks-RC45 an der Grenze des Möglichen zu bewegen und weniger fahrerisch denn materialmässig unterlegen zu sein. Dann kam John Kocinski und gewann den WM-Titel. 1998 hat Slight, der im Fahrerlager den ständig wechselnden Haarschnitt einführte, mit Edwards erneut einen ernstzunehmenden Gegner als Teamgefährte.



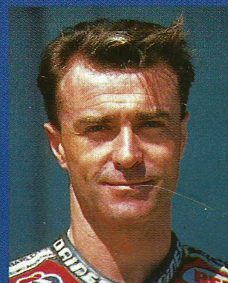
**Troy Corser
(AUS), Ducati**

Geboren am 27. November 1971. Gefördert vom zweifachen 500er Weltmeister Barry Sheene, heimste Corser bisher Superbike-Titel in Australien (1993), in den USA (1994) und in der WM (1996) ein. Aus dem erhofften Aufstieg in der Halbliter-WM wurde 1997 nichts, weil das österreichische Promotor-Yamaha-Team finanziell zugrunde ging und aufgekauft wurde. Nach seiner Rückkehr in die Superbike-WM und zu Ducati ersetzt Corser in der Werksmannschaft von Virginio Ferrari den zum Ducati Performance Team abgewanderten Carl Fogarty. Er gilt als überlegt fahrender Pilot.



**Colin Edwards
(USA), Honda**

Geboren am 27. Februar 1974. Der Texaner gewann 1992 die US-Viertelliter-Meisterschaft und wurde 1994 von Yamaha für die Superbike-WM verpflichtet. Aus dem erhofften Marsch in die 500er-WM wurde bisher nichts, und auch die erwarteten Siege mit Yamaha stellten sich nicht ein. Im Vorjahr wurde Edwards bei einer Kollision mit Jean-Philippe Ruggia in Monza derart verletzt, daß er bis Saisonende pausieren musste. Lange Zeit mußte er im Spätherbst um einen Arbeitsplatz zittern, ehe Castrol-Honda ihn als



**Pierfrancesco Chili
(I), Ducati**

Geboren am 20. Juni 1964. Chili gehört im WM-Fahrerlager zu den umgänglichsten Piloten, auf der Piste kennt er jedoch keine Freundlichkeit. 1998 ist er erstmals in einem Superbike-Werksteam untergebracht, nachdem er im Vorjahr im privaten Gattolone-Team mit Werks-996 ausgerüstet war. Viele Gegner schätzen

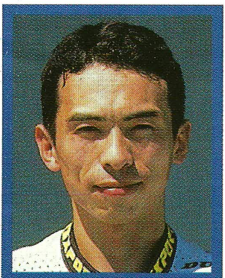
den früheren GP-Piloten als zwar schnell, aber unbeständig (Stürze) ein. Privat führt er zusammen mit seiner Frau einen Badestrand an der italienischen Adria, auf den er sich zurückziehen will, wenn seine Laufbahn beendet ist.



Peter Goddard
(AUS), Suzuki

Geboren am 28. Juni 1964. Jahrelang bemühte sich der Australier um einen Platz in der

Superbike-WM, für 1998 wollte er dem britischen Harris-Team sogar den Werksauftrag von Suzuki abspenstig machen, was die Japaner allerdings nicht zuließen. Dafür wurde Goddard als Ersatz für den entlassenen Amerikaner Mike Hale eingestellt, vor allem, weil er bekannt ist als Pilot, der ein Motorrad entwickeln kann. Genau dies benötigt Suzuki, die noch immer mit '97er GSX-R 750 R antreten, weil die Benzineinspritzung des '98er Modelles bisher nicht für den Rennbetrieb ausgereift ist.

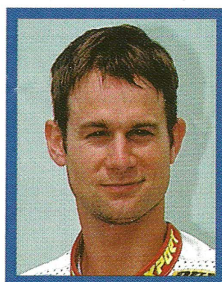


Akira Yanagawa
(J), Kawasaki

Geboren am 15. Juni 1971. Als erster Japaner schaffte Yanagawa im Vorjahr auf dem

A1-Ring einen Superbike-WM-Sieg außerhalb der Heimat. Für 1998 rechnete man ihn durchaus zu den Favoriten um den WM-Titel, doch zu Saisonbeginn kämpfte die Werksmannschaft von Harald Eckl

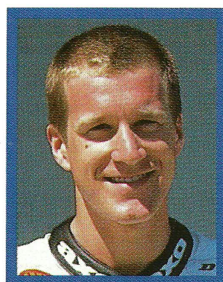
mit Fahrwerksproblemen. Derart verzweifelt war zum Beispiel die Situation beim Auftakt in Australien, daß die Mannschaft erwog, die '98er Öhlins-Federung gegen '97er Teile zu tauschen. Aber anders als Yamaha konnte man diesen Schritt nicht bewerkstelligen: Man hatte die Vorjahres-Federung nicht nach Phillip Island mitgenommen.



James Whitham
(GB), Suzuki

Geboren am 6. September 1966. In der Superbike-WM hat der Brite bisher erst einen

Sieg errungen, und der geschah 1994 in Indonesien mit einer Werks-Ducati. Den größten Sieg schaffte der Suzuki-Werksfahrer allerdings im folgenden Jahr, als er von Krebs geschwächt, pausierte und die Krankheit bezwang. 1997 kehrte er in die Superbike-WM zurück, weil Harris Suzuki einen Siegfahrer brauchte. Der Busenfreund von Ex-GP-Pilot Rob McElnea ist dafür bekannt, seine Meinung offen zu äußern. Zudem spielt er nebenher noch in einer Rock-Band, ohne bisher als förderungswürdiges Talent entdeckt worden zu sein.

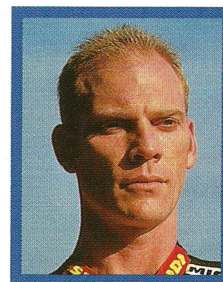


Neil Hodgson
(GB), Kawasaki

Geboren am 20. November 1973. Als zukünftiger Weltmeister wurde der Britische

125-ccm-Meister von 1992 von Ducati-Teammanager Virginio

Ferrari gefeiert, als er 1996 in das italienische Team eintrat. Doch bisher versank Hodgson meist im Mittelfeld und glänzte nur selten mit einer Pole-Position (Donington 1996) oder einem Podestplatz (Rang 3 in Laguna Seca 1996). Zur Saisonmitte 1997 kündigte sich die Trennung von Ducati an, weil das US-Management des italienischen Werkes lieber einen erfahrenen Spitzenfahrer wollten. Jetzt versuchen ihm Harald Eckl und Kawasaki das Siegen beizubringen.



Scott Russell
(USA), Yamaha

Geboren am 28. Oktober 1964. In Monza gab der Weltmeister von 1993 zu, keinen

Spaß an der Yamaha YZF 750 zu finden. „Sie entspricht nicht meinem Fahrstil“, sagt Russell, der sich nun Hoffnungen auf das für 1999 angekündigte Nachfolgemodell macht. Zudem verdaut er einen von ihm gewünschten Wechsel von Dunlop- zu Michelin-Reifen (Teamgefährte Haga fährt weiterhin Dunlop!), der nicht im ersehnten Erfolg mündete. Früher pflegte der fünffache Daytona-200-Gewinner zwischen den WM-Rennen nach Hause zu fliegen. Jetzt bleibt er in Europa und freut sich auf sein Heim in den Wäldern östlich von Atlanta.

Start
Nr.

Fahrer

12⁰⁰

Team

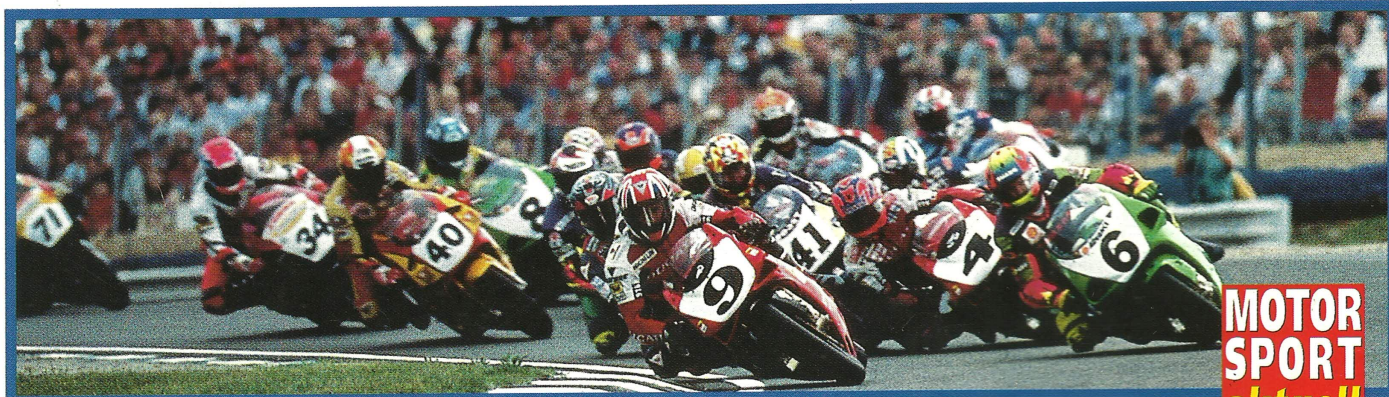
15⁰⁰

Nation

Motorrad

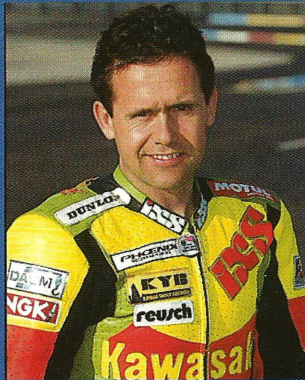
Start Nr.	Fahrer	Team	Nation	Motorrad
2	Fogarty, Carl	Ducati Performance	GB	Ducati
4	Yanagawa, Akira	Kawasaki Racing-Team	J	Kawasaki
5	Hodgson, Neil	Kawasaki Racing-Team	GB	Kawasaki
6	Goddard, Peter	Suzuki WSB	AUS	Suzuki
7	Chili, Pierfrancesco	Ducati Racing ADVF	I	Ducati
8	Whitham, James	Suzuki WSB	GB	Suzuki
9	Bontempi, Piergiorgio	Kawasaki Italy Bertocchi	I	Kawasaki
10	Stroud, Andrew	Andrew Stroud Racing	NZ	Kawasaki
11	Corser, Troy	Ducati Racing ADVF	AUS	Ducati
15	Jeman, Igor	Team Bertocchi	SLO	Kawasaki
19	Pedercini, Lucio	Team Pedercini	I	Ducati
21	Deletang, Jean-Marc	Yamaha Motors France	F	Yamaha
27	Protat, Frédéric	FP Racing	F	Ducati
35	Lavilla, Gregorio	De Cecco Racing	E	Ducati
39	Gramigni, Alessandro	Gattolone Racing Team	I	Ducati
41	Haga, Noriyuki	Yamaha WSBK	J	Yamaha
44	Russell, Scott	Yamaha WSBK	USA	Yamaha
45	Edwards, Colin	Castrol Honda	USA	Honda
46	Scatola, Bruno	Team Bruno Scatola	I	Kawasaki
48	Meklau, Andreas	Remus Racing Austria	A	Ducati
50	Mrkyvka, Jiri	SBK-Team JM	CZ	Honda
53	Karban, Vladimir	Karban Racing Team	SLO	Suzuki
71	Schmid, Jochen	Kawasaki Deutschland	D	Kawasaki
72	Mark, Udo	Suzuki Deutschland	D	Suzuki
73	Ekerold, Jonnie	Kawasaki Deutschland	SA	Kawasaki
74	Hueber, Robert	Heinrichmeyer Racing Team	D	Kawasaki
75	Manz, Norman	Motorradhaus Prienz Hüttljen	D	Suzuki
76	Lothar, Klaus		D	Kawasaki
77	Xaus, Ruben	Team Alpha Technik	E	Suzuki
78	Pollheide, Uwe	Mobil Hosstadde	D	Kawasaki
91	Heidger, Frank		D	
111	Slight, Aaron	Castrol Honda	NZ	Honda

STARTERLISTE



MOTOR
SPORT
aktuell

JOCHEN SCHMID

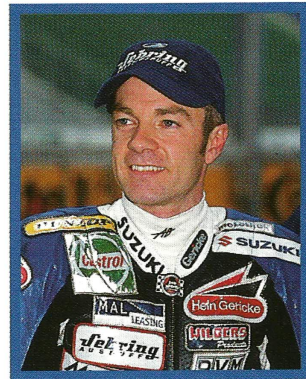
**MOTOR
SPORT
aktuell**

Jochen Schmid,
Superbike-DM-Favorit (Kawasaki)

„PLÄTZE IN DEN TOP-TEN“

Jochen Schmid (34) ist der erfolgreichste deutsche Superbike-Fahrer der letzten fünf Jahre. Er hat die Pro-Superbike-DM seit 1994 auf den Rängen 5, 1, 2 und 4 beendet und ist 1998 der seriöseste Titelanwärter. Der Backnanger wurde vor zehn Jahren als Toni-Mang-Nachfolger in der 250er WM gehandelt, fand aber nie einen großen Tabaksponsor und kehrte nach etlichen vierten, fünften und sechsten GP-Plätzen Ende 1993 der GP-Szene den Rücken zu und suchte sich bei den Superbikes ein neues Betätigungsfeld. „Nach einem Lernjahr habe ich mich 1995 auf der 750er Kawasaki optimal zurechtgefunden“, erzählt Schmid. Vor drei Jahren fuhr der Schwabe beim WM-Lauf in Hockenheim einen zweiten und einen dritten Laufrang heraus! „Dieses Jahr fahre ich die letztjährige Werks-Kawa von Simon Crafar. Da Meklau in Monza einen neunten und einen zehnten Platz erreicht hat, sollten mir in beiden Rennen Plätze zwischen 5 und 10 gelingen“, gibt sich Schmid zuversichtlich.

UDO MARK



Udo Mark,
Superbike-Europameister (Suzuki)

„NAGEL IM MARK“

Der Schwarzwälder Udo Mark (34) war schon 1990 Zweiter der deutschen Superbike-Meisterschaft auf Yamaha, wurde 1991 deutscher Meister, fuhr zwischendurch auf Yamaha, holte auch in der 500er WM etliche WM-Punkte und gewann 1997 die Superbike-Europameisterschaft auf einer 750er Vierzylinder-Suzuki. In dieser Saison machte sich der Routinier aus Furtwangen und Vater von Zwillingen große Hoffnungen auf einen neuerlichen Titelgewinn in der Pro-Superbike-DM. Doch Mark zog sich zwei Wochen vor dem DM-Auftakt beim Dirt-Track-Training auf dem Übungsgelände von Kenny Roberts in Barcelona einen doppelten Schienbeinbruch und eine Fraktur des Wadenbeins zu und fiel für Zweibrücken aus. Inzwischen ist der Suzuki-Star wiederhergestellt, wie seine Bestzeit mit der Einspritz-Suzuki bei Tests in Oschersleben zeigt. Mark trägt einen 30 cm langen und 8 mm dicken Nagel im Schienbein und rechnet sich in der Eifel Chancen auf Top-Ten-Ränge aus.

**SUPERSPORT-
WELTSERIE:
VIERZYLINDER
BIS 600 CCM,
ZWEIZYLINDER
BIS 750 CCM**

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Anders als in der Superbike-WM sind in der Supersport-Weltserie nur wenige Änderungen an den Motorrädern gestattet. Zugelassen sind

Vierzylinder bis 600 ccm sowie Zweizylinder bis 750 ccm, das Mindestgewicht beträgt einheitlich 172 Kilogramm.



SPEED



Die wenigen zugelassenen Modifikationen machen allerdings aus Seriengeräten reine Rennfahrzeuge. Das zeigt sich am Beispiel der Ducati 748 des Schweizer Yves Briguet, der auch 1998 erneut zu den Favoriten gehört. 300 bis 700 km lang hält heute ein Ducati-996-Werksmotor in der Superbike-WM, und auch in der Weltserie sind die italienischen Zweizylinder weit von den Laufleistungen entfernt, die man von einem Serienmotorrad erwartet. Das ist allerdings kein Wunder, betrachtet man sich zum Beispiel die Änderungen an der Ducati 748 von Yves Briguet.

Um die Leistung gegenüber der Serie um 15 PS auf 115 PS (bei 12 300/min) zu erhöhen, wurde die Verdichtung von 10,5 auf 12,1 gesteigert. Das Endoug-Team paßte die Steuerung der Benzineinspritzung entsprechend an und baute eine Termignioni-Auspuffanlage sowie eine Kohlefaser-Airbox (zur Gewichtserleichterung) an. Da das Triebwerk höher dreht und dank eines eng abgestuften Renngetriebes meistens im oberen Drehbereich (ab 7500/min) werkelt, wurde ein größerer Wasserkühler eingebaut. Das soll Leistungsverlust (durch Überhitzung) verhindern. „Nach etwa 300 km beginnen die Motoren schwächer zu werden“, sagt Briguet.

Während die Verwendung der Originalgabel vom Reglement vorgeschrieben ist, dürfen die Federn gegen andere Produkte getauscht werden. Hinten darf man sogar den ganzen Dämpfer ersetzen und beispielsweise Öhlins, WP oder Kayaba anstelle der Originalteile fahren.

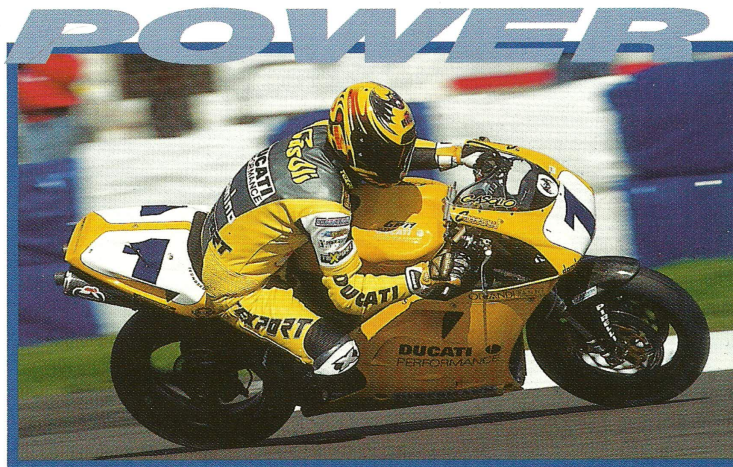
Ein besonderes Kapitel sind die Supersport-Reifen. Spätestens seit der Briten Phil Borley 1993 mit Avon-Pneus zu EM-Siegen düste, tauchen immer wieder Zweifel auf, ob in der Supersport-Klasse (wie eigentlich vorgeschrieben) ausschließlich mit

Serienreifen gefahren wird. Bei den Rennen tauchen ständig neue Mischungen auf, und ein in der Weltserie eingesetzter Pneu ist nach einer Rennstrecke (um 100 km) meistens zerschlagen. „Wären die Reifen nicht verbraucht, hätten wir Potential verschenkt“, sagt der deutsche Pirelli-Rennmanager Thomas Bischoff (41).

Dunlop-Techniker Reinhard Berier (50) erzählt offen, daß in der Supersport-Klasse heute Gummimischungen verwendet werden wie bei Superbike-Slicks. Dunlop und Michelin produzieren ihre Supersport-Reifen sogar am gleichen Ort, wo die Rennpneus gefertigt werden. Obwohl handelsübliche Reifen vorgeschrieben sind, kann der Weltverband FIM nicht wirklich kontrollieren, ob sich die Hersteller daran halten. „Wir zählen auf die Fairness der Werke“, sagt FIM-Techniker Steve Whitelock (51). Die Untersuchung eines Reifens in einem unabhängigen Labor wäre zu teuer; zudem ändert sich die Beschaffenheit von Karkasse und Lauffläche, sobald der Pneu einmal heiß geworden ist.

Andere Vorschläge wie die Verwaltung und Markierung der bei Rennen verwendeten Reifen durch FIM-Kommissäre klingen im ersten Moment zwar verlockend. „Aber der Aufwand an Personal, Zeit und Geld wäre zu gewaltig“, sagt Whitelock.

Eine Freigabe der Reifen kommt für Whitelock vorläufig nicht in Frage. „Die Supersport-Klasse soll möglichst nahe an der Serie bleiben“, sagt der Amerikaner. Immerhin sind nun spezielle Regenreifen ohne DOT-Markierung zugelassen. Auch



Teamname als Programm: Ducati Performance

hier soll das Wettrüsten kontrolliert werden: Die Hersteller mußten bis zum 15. Februar je einen Regenpneu bestimmen, der eingesetzt werden darf, sobald die FIM-Jury ein Regenrennen deklariert.

Whitelock: „Sollte ein Werk während der Saison herausfinden, daß ihre Konstruktion unterlegen ist, muß es bis 1999 warten, bevor eine andere erlaubt wird.“

Der einzige Deutsche, der die gesamte Weltserie bestreitet, ist der 17 Jahre alte Stefan Nebel, der im Vorjahr den ADAC-Junior-Cup 125 ccm gewann und von Kawasaki-Teammanager Harald Eckl für drei Jahre verpflichtet wurde.

Nebel soll in dieser Saison so viel wie möglich lernen und später zum Superbike-WM-Piloten reifen. Betreut wird der Jüngling vom früheren Superbike-Piloten Peter Rubatto, der 1996 mit Udo Mark die mittlerweile abgeschaffte Thunderbike-Trophy (600-ccm-Motorräder im Grand Prix-Rahmenprogramm) gewann.

In Donington verpaßte Nebel die Qualifikation für das Rennen um Sekundenbruchteile, ohne danach unglücklich zu wirken: „Ich habe innerhalb eines Wochenendes sehr viel

**MOTOR
SPORT
aktuell**



Stefan Nebel

gelernt.“ In Monza klappte die angestrebte Qualifikation bereits, allerdings war das Rennen für den Kawasaki-Junior wegen eines Massensturzes bereits in der ersten Schikane vorbei.

Der Deutsche Supersport-Meister Jörg Teuchert (25) benutzte den Weltserie-Auftakt in Donington, um sich auf den DM-Start zwei Wochen später in Zweibrücken vorzubereiten. „Jetzt werde ich auf dem Nürburgring mein möglicherweise letztes Weltserie-Rennen in diesem Jahr bestreiten“, kündigt der Yamaha-Pilot an. „Ich muss mich auf die nationale Meisterschaft konzentrieren. Der DM-Titel wird in diesem Jahr wahrscheinlich härter umkämpft als 1997, weil verschiedene Umsteiger aus der Superbike- und der 250er-Klasse hinzukommen sind. Zudem fährt auch Thomas Körner die ganze Supersport-DM.“

Teuchert rechnet mit einem Jahresbudget von 150.000 Mark, das ist gleichviel wie im vergangenen Jahr, als er fünfmal in der Weltserie auftrat. „Ich verwende die beiden '97er YZF 600, weil es kein neues Material von Yamaha gibt. Dazu habe ich ein Unfallmotorrad gekauft und es neu aufgebaut.“ 1999 will Teuchert endlich in die Weltserie

wechseln, wie er es schon 1997 und 1998 geplant hatte. „Ich kann mir einen Umstieg in die Superbike-DM ebenfalls vorstellen und habe mit Yamaha bereits darüber gesprochen. Ich hoffe jedenfalls, daß 1998 mein letztes Jahr in der Supersport-DM sein wird.“

Nach dem ersten Saison Drittel zeichnet sich in der Weltserie eine italienische Vorherrschaft ab. Zu den Sieganwärtern auf dem



Nürburgring gehören der letztjährige Gesamtsieger Paolo Casoli (Ducati Performance Team), Monza-Sieger Fabrizio Pirovano (Alstare-Suzuki), die Belgarda-Yamaha-Piloten Vittoriano Guareschi und Massimo Meregalli sowie Briguets Team-



geführte Cristiano Migliorati, der sich nach dem Wechsel aus der Viertelliter rasch mit den Viertakt-Eigenheiten der Zweizylinder-Ducati angefreundet hat.

Was auffällt: Bisher fiel die „kleine Superbike-Klasse“ weniger durch Nachwuchsförderung auf denn als Auffangbecken für ehemalige Superbike- und GP-Piloten wie eben Casoli, Meregalli, Brigue, Migliorati und Jean-Philippe Ruggia (Bimota). Bisher

schaftete es auch kein erfolgreicher Supersport-Fahrer auf Spitzenplätze in der Superbike-WM. Guareschi könnte zur Ausnahme werden: Bereits zweimal in diesem Jahr durfte der Italiener eine Yamaha YZF 750 testen; Mitte Mai in Misano war er sogar schneller unterwegs als Superbike-WM-Pilot Peter Goddard (Suzuki). Die Yamaha-Mannschaft denkt bereits darüber nach, Guareschi ab 1999 in der Superbike-WM einzusetzen.

Zu den Weltserie-Favoriten gehörte vor dem Saisonauftakt auch das britische Castrol-Honda-Team, das mit einem Budget um 1,5 Mio. Mark neu in diese Serie einstieg. Doch schon beim zweiten Rennen in Monza (10. Mai) wurde die Mannschaft aufgegeben.



8
3
2
18
1
17
4
33

Zuerst verletzte sich der britische Nachwuchsfahrer James Toseland (17) am Freitag im Training, dann stürzte der Belgier Michael Paquay (26) am Samstagmorgen ebenfalls im Training tödlich. Der zweifache Europameister (1993 mit Honda,

1995 mit Ducati) war gegen das Heck des Italieners Antonio Calasso geprallt, von seiner CBR 600 F gepurzelt und von zwei nachfolgenden Piloten überfahren worden. Trotzdem macht Castrol-Honda weiter: Toseland kehrt auf dem Nürburgring ins

Geschehen zurück, nachdem er Albacete (24. Mai) ausgelassen hat.

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Start Nr.	Fahrer	Nation	Team	Motorrad
1	Casoli, Paolo	I	Ducati Performance	Ducati
2	Guareschi, Vittoriano	I	Yamaha Belgarda	Yamaha
3	Briguet, Yves	CH	Endoug Marchesi Corse	Ducati
4	Chambon, Stephan	F	Team Alstare Corona	Suzuki
5	Meregalli, Massimo	I	Yamaha Belgarda	Yamaha
6	Innamorati, Mario	I	Kawasaki Team Italia SS	Kawasaki
7	Di Maso, Ferdinando	I	Team Garella Racing	Ducati
8	Pirovano, Fabrizio	I	Team Alstare Corona	Suzuki
9	Zeelenberg, Wilco	NL	Dee Cee Jeans Yamaha Kobutex R. T.	Yamaha
10	Hinterreiter, Thomas	A	San Marino-Suzuki Mayer	Suzuki
11	Bussei, Giovanni	I	Suzuki Italia	Suzuki
12	Aerts, Albert	B	BKM Racing Team	Yamaha
14	Risitano, Marco	I	Kawasaki Team Italia SS	Kawasaki
15	Ruggia, Jean Philippe	F	Team Bimota Tamoil	Bimota
16	Charpentier, Sebastien	F	Honda Reflex Team	Honda
17	Riba, Pere	E	Team Garella Racing	Ducati
18	Migliorati, Christiano	I	Endoug Marchesi Corse	Ducati
19	Tortoroglio, Walter	I	Sacchi Corse	Suzuki
20	Daemen, Werner	B	Kawasaki Belgium	Kawasaki
21	Teneggi, Roberto	I	Team Falappa by Ghelfi	Ducati
22	Nebel, Stefan	D	Kawasaki Junior-Team	Kawasaki
23	Garde, Marc	F	Il Brothers Racing Team	Ducati
24	Garcia, Bernard	F	Il Brothers Racing Team	Ducati
25	Cogan, Christophe	F	Yamaha Motor France	Yamaha
26	Fisette, Marc	B	BKM Racing Team	Yamaha
27	Mariottini, Camillo	I	Team Bimota Arrow	Bimota
28	Rodriguez, Javier	E	Lozano Racing	Yamaha
33	Ulm, Robert	A	Sebring Yamaha Austria	Yamaha
34	Fiorilo, Giuseppe	I	Suzuki Italia	Suzuki
35	Lucchian, Mauro	I	De Cecco Racing	Ducati
37	Foti, Serafino	I	Team Bimota Tamoil	Bimota
52	Toseland, James	GB	Castrol Honda	Honda
54	Gallina, Michele	I	Mavi Racing	Ducati
55	Teuchert, Jörg	D	Emonts Yamaha Racing Team Köln	Yamaha
56	Koerner, Thomas	D	Team Ka Mototec Farwick	Kawasaki
58	Lindner, Gerhard	D	Motorrad Action Team	Kawasaki
64	Gomez, Erik	F	Suzuki Castrol Team	Suzuki
66	Steinbauer, Harald	D	Team Biker Box	Kawasaki
70	Kellner, Christian	D		Suzuki
71	Heydt, Dominik	D	Goebert Motorsport Berjkamen	Kawasaki
72	Petrovskis, Ralf	D		Kawasaki
73	Poensgen, Katja	D	Team Laux Racing	Suzuki
74	Kaufmann, Herbert	D	Yamaha Mo-Rennteam	Yamaha
75	Preussler, Peter	D		Kawasaki
96	Jaggi, Claude Alain	CH	Philippe Coulon Team	Ducati

STARTERLISTE

YAMAHA THUNDER-CUP

Bereits zum 21. Mal wird in diesem Jahr der Yamaha-Cup ausgetragen, in dem Talente wie Ex-GP-Pilot Martin Wimmer, der frühere Achtelliter-Weltmeister Dirk Raudies und die Deutschen Meister Jochen Schmid, Udo Mark (beide Superbike) und Jörg Teuchert (Supersport) ihre ersten Sporen verdienten.

Während 1978 noch mit der XS 400 gefahren wurde, haben die heutigen Cup-Fahrer das aktuelle Supersport-Modell YZF 600 R Thundercat zur Verfügung, und entsprechend heißt die Serie „Yamaha Thunder-Cup“.

Seit 1995 treten die Cup-Piloten mit der ungedrosselten Ausgabe der YZF 600R an, deren Vierzylinder-Viertaktmotor bereits serienmässig 98 PS (bei 11500/min) kräftig ist. In der Cup-Version leistet das Motorrad rund 103 PS, bei einem Leergewicht von 175 kg. „Durch die höhere Motorleistung der offenen Version sind die Rennen attraktiver geworden. Und ein bißchen Sound



Einheitliches Renngerät: Yamaha YZF 600R

gehört auf der Rennstrecke eben auch dazu“, sagt Cup-Organisator Martin Messmer.

Um aus einem handelsüblichen Gefährt ein Rennmotorrad herzustellen, werden verschiedene Änderungen vorgenommen. Soziusfußrasten, Blinker, Beleuchtung und Seitenständer werden abgebaut, die Verkleidung und Sitzbank gegen Borowitz-Anbauteile getauscht. Eine Termignioni-Auspuffanlage ersetzt das Serienteil, für die Endübersetzung sind beschränkte Änderungsvarianten erlaubt. Auch bei den Reifen gibt es kein teures Wettrüsten: Für alle Fahrer sind zwei Reifentypen des französischen Herstellers Michelin vorge-schrieben.

Überschaubare Kosten und Chancengleichheit sind oberste Gebote im Yamaha Thunder-Cup. Messmer: „Der fahrerisch beste Pilot soll gewinnen. Deshalb legen wir grössten Wert darauf, daß alle Fahrer beim Material die gleichen Voraussetz-

ungen haben.“ Die Einhaltung der Spielregeln garantieren erfahrene Yamaha-Techniker durch Überprüfungen vor Ort. Wer seine Kollegen betrügt, wird aus der Rangliste gestrichen. Bei jedem Rennen ist der deutsche Yamaha-Importeur mit einem Ersatzteile-Service, einer Werkstatt und einer Hospitality vertreten, um die Betreuung der Piloten zu gewährleisten.

Das Rennen auf dem Nürburgring im Rahmenprogramm der Superbike-WM ist das dritte in diesem Jahr nach dem Auftakt in Hockenheim (3. Mai) und dem Pfingst-Rennen auf dem Salzburgring. Insgesamt stehen 1998 sieben Cup-Veranstaltungen auf dem Programm; der Kreis schließt sich am 6. September wiederum in Hockenheim. Die Cup-Fahrer treten ausschließlich auf permanenten Rennstrecken an, um höchste Sicherheit zu garantieren.

Um die Neulinge nicht gleich beim ersten Rennen ins kalte Wasser zu werfen, wurde zuvor am Osterwochenende auf der franzö-



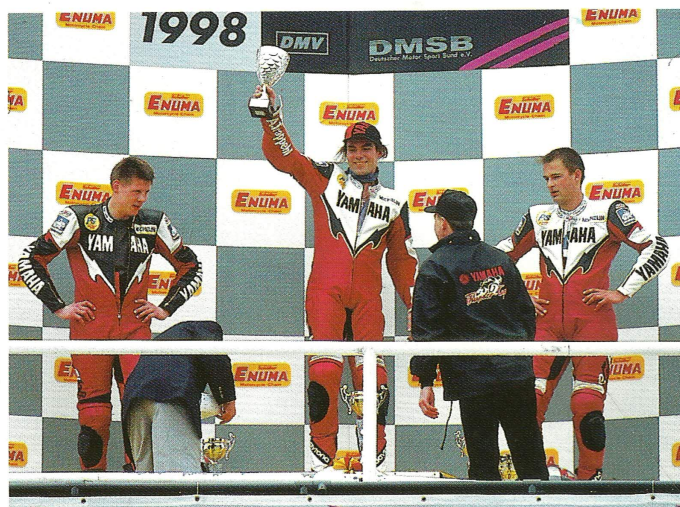
**Hohe Leistungsdichte durch
strenges Reglement**

sischen Piste von Val de Vienne ausgiebig trainiert. Die 45 Yamaha-Cup-Fahrer erleben nach der Anreise allerdings, daß der Motorradsport nicht nur Sonnenseiten hat: Dauerregen und Temperaturen um fünf Grad machten ihnen das Leben schwer. Ex-Superbike-Pilot Hayri Winter, der heute als Yamaha-Sportchef arbeitet: „Die Jungs sind die Sache erfreulich vernünftig angegangen. Im Vergleich zu den Vorjahren gab es nur ein paar harmlose Ausrutscher.“

Den heftigsten Schaden am Gefährt mußte Rolf Kasten hinnehmen, und dies bereits während der Anreise. Denn wegen eines gerissenen Haltegurts löste sich seine YZF 600 vom Anhänger, purzelte auf die Straße und traf schließlich arg ramponiert im Fahrerlager ein. Bis zum Trainings-

beginn war das kostbare Motorrad dank kollegialer Hilfe wieder einsatzbereit. Siegen lohnt sich im Thunder-Cup. In diesem Jahr stehen insgesamt rund 80 000 Mark an Geld- und Materialprämien bereit. Bei jedem Rennen werden für die Plätze 1 bis 15 insgesamt 3 300 Mark an Preisgeld ausgeschüttet; weitere 22 500 Mark werden nach Saisonende gemäß Gesamtwertung vergeben. Dabei beträgt der Preis für das komplette Cup-Paket (rennfertiges Motorrad, Fahrerausrüstung, Bekleidung für Fahrer

und Mechaniker) 16 990 Mark, nicht eingerechnet eine einmalige Einschreibegebühr von 1460 Mark.



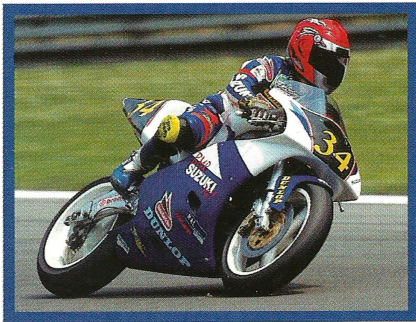
**MOTOR
SPORT
aktuell**

STARTERLISTE

Start Nr.	Fahrer	Ort	Team	Start Nr.	Fahrer	Ort	Team
1	Wehran, Ronny	Hohenstein-E.	Schirm-Racingteam	23	Beinlich, Knut	Freienorta	Motorrad Poschner
2	Göppner, Christian	Mainleus	Zweirad-Drewe GmbH	24	Nickel, Falk	Solingen	Motok-Racingteam
3	Näcke, Mirko	Meißen	Näcke Racing-Team	26	Martensen, Jan	Goldeland	J. Dohrn Yamaha-Vertr.
5	Sluka, Peter	Münster	Naabi-Center	27	Schaaf, Heinz	Limburg	Schaaf, Heinz
6	Hemmerlein, Tom	Großlangheim	hmf-Motorräder GmbH	28	Port, Michael	Lich	Rathgeber Motorsport
7	Mizera, Steve	Dresden	Motorrad Geyer	29	Fritz, Dirk	Kertschutz	Motorradradtke Racing
8	Pfeffer, Patrick	Großenstein	Motorradtke	30	März, Timo	Mainhausen	Motorrad B&S GmbH
9	Klügl, Enrico	Spora	Motorrad Geyer	31	Stamm, Jörg	Obertiefenbad	Team Diego Romero
10	Fuchs, Harald	Jeging (A)	Motorrad Stadler	32	Mink, Michael	Limburg	Schwager Racing Limbg.
11	Bauer, Peter	Arnstorf	MOR Racing	33	Bittner, Onno	Rüthen	Lappe Motorentchnik
12	Naujokat, Dirk	Malchow	Naujokat, Dirk	34	Rath, Martin	Düsseldorf	Team Diego Romero
13	Kasten, Rolf	Meckelstedt	Firma S. Maske Yamaha	35	Trappehl, Achim	Bad Ems	Team Ebert-Heuchmer
14	Guldenschuh, Markus	Zürich (CH)	Yamaha-Team Dörfler	36	Löhr, Uli	Reichenborn	Motorradhaus Kolisch
15	Ludwig, Philipp	Borna	Motorrad Geyer	38	Schlochtermeier, Mario	Osnabrück	Motor-Center Harenburg
16	Riha, Vladimir	Bremen	Natuschke-Lange Racing-T.	39	Eckert, Hubertus	Alsweiler	Motorrad-Reifen Eckert R.
17	Götz, Michael	Hadamar	Götz, Michael	40	Schulz, Klaus	Velen	Naabi-Center
18	Ochsendorf, Jürgen	Ellwangen	Team Scheiterlein	41	Rolauf, Norbert	Königswinter	Yamaha Ebert Bad Ems
19	Palmer, Alexander	Welzheim	Motorcorner PS-Challenge-T.	42	Niklas, Nico	Aschaffenburg	Yamaha Seubert GmbH
20	Maher, Roger	Gera	Motorradtke	44	Günther, Dietmar	Hasbergen	Motor-Center Harenburg
21	Behringer, David	Freiburg	Bike-Shop Lahr	45	Lang, Jarno	Hüttikon (CH)	MTT Motorradtechnik
22	Seidel, André	Raschau	Yamaha-Merkel	50	Winter, Hayri	Wegberg	Yamaha-Deutshl. GmbH



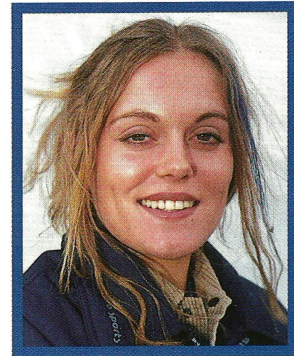
Gemäß Supermono-Koordinator Neil Spalding ist die Einzylinder-Klasse die letzte für wirkliche Ingenieure: „Ein Mann baut sich selbst seine Maschine und fährt Rennen damit.“ Tatsächlich gibt es wenige technische Regeln im Europacup, außer daß die Motorräder einen Viertakt-Einzylindermotor mit höchstens 800 ccm Hubraum und eine Airbox haben müssen. Im vergangenen Jahr dominierten der Japaner Makoto Suzuki und Over-Yamaha den Cup, der seit 1996 bei sämtlichen europäischen Superbike-WM-Rennen ausgetragen wird. Doch weil die Kosten für die japanische Mannschaft



Katja Poensgen in Aktion

untragbar wurden (berechnet wurde ein Budget von 200 000 Mark für 1998), zog sich der Europacup-Sieger zurück. Das gilt auch für MuZ, die mit Ellie Bindrum und André Friedrich 1997 immer wieder Makoto Suzuki das Leben schwer machten. Jetzt fährt das ostdeutsche Werk lieber in der Halbliter-WM.

Selbst Spalding muß zugeben, daß der Europacup im Vorjahr möglicherweise seinen Höhepunkt erlebte. In den ersten drei Veranstaltungen 1998 füllten jedenfalls vor allem Briten das Feld; in Monza kamen nur sieben Piloten ins Ziel. Darunter die Deutsche Katja Poensgen (21), die mit einer BMR-Suzuki ihren ersten internationalen Sieg schaffte. Üblicherweise fährt die ADAC-Junior-Cup-Siegerin von 1995 in der Super-sport-DM, doch ihr Vater Bert kündigte schon nach dem Monza-Sieg an: „Wenn es einen Titel zu gewinnen gibt, werden wir ihn bestimmt nicht ausschlagen.“ In Italien verdiente sich Katja Poensgen auch ein Mobil-



Katja Poensgen

telefon, das dritte ihres jungen Lebens insgesamt, denn zwei hatte sie zuvor schon verloren. Bert Poensgen, im zivilen Leben Vertriebsleiter bei Suzuki Deutschland, wollte ihr kein weiteres kaufen, denn: „Katja muß lernen, sorgfältig mit Besitztümern umzugehen.“ Der Sieg in Monza brach den väterlichen Widerstand. Seither darf Katja,



die auch auf dem Nürburgring zu den Favoriten gehört, wieder telefonieren.

Start Nr.	Fahrer	Ort	Team	Motorrad
1	Reisky, Frank	Heilshorn (D)	Reisky, Frank	OV 20
3	Marlow, Steve	(GB)	Team James Racing	Norton
4	Cutts, Richard	(GB)	Moto Cinelli	Ducati 540
5	Ruth, Steve	(GB)	PFM Tigcraft	Tigcraft
7	Lawes, Mark	(GB)	Lawes, Mark	Bakker
9	Manning-Morton, Nigel	(GB)	Rascals Racing	Tigcraft BMW
11	Cotterell, Gary	(GB)	Norton Motors (D)	Norton
12	Kehrmann, Manfred	Mülheim a.d.R. (D)	Kehrmann, Manfred	Pami
13	Cairo, Enrico	(I)	C.R. Racingteam	Rapp PCL
14	Kleine-Niermann, Günter	Lübbecke (D)	Kleine-Niermann, Günter	Yamaha
18	Schaper, Jan	(NL)	Beets Parmerand	BMW
20	Schluckebier, Jan	Oberursel (D)	Schluckebier, Jan	IRS
21	Stringer, Adrian Mark	(GB)	Stringer Racing	Harris / Yamaha
23	Shepherd, Richard	(GB)	Shepherd, Richard	Shepherd 795
25	Barry, Lawrence M.	(GB)	Slipstream Tuning	Slipstream
31	König, Tesfai	(S)	Solna MC Racing	Ducati 572
32	Smees, Hans	(NL)	Team A.R.G.	Yamaha 660
33	Goldstein, Perry	(GB)	Team Smith/KTM	KTM
34	Poensgen, Katja	Heppenheim (D)	Team Suzuki	Pami / Suzuki
36	Fischer, Michael	Leinfeldern (D)	Fischer, Michael	BMW F 650
37	Van Gompel, Lambert	(NL)	MONO van Gompel	Suzuki 800
40	Müller, Robert	(A)	Müller, Robert	AWS Rotax
55	Bugges, Elliot	(GB)	Slipstream Tuning	Slipstream

STARTERLISTE

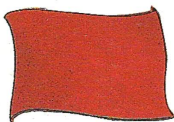
DIE FLAGGEN- ZEICHEN

Ende des Rennens: **Schwarz-weiß-karierte Flagge.**



Wird diese Flagge gezeigt, so ist das Rennen beendet.

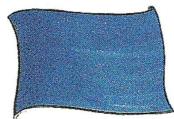
Abbruch des Rennens:



Rote Flagge.

Sobald der Rennleiter die rote Flagge zeigt, signalisieren die Posten an der Strecke ebenfalls mit der roten Flagge, daß das Rennen abgebrochen wird.

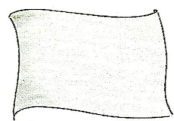
Überholen:



Blaue Flagge.

Stillgehalten: Ein Teilnehmer folgt dicht auf und kann oder will überholen.
Geschwenkt: Dem Überholenden ist Platz zu machen.

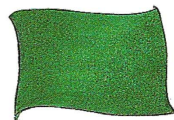
Achtung!



Weiße Flagge.

Ein langsames Fahrzeug befindet sich auf der Strecke.

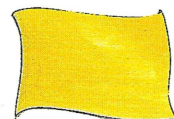
Gefahr vorüber:



Grüne Flagge.

Wird diese Flagge gezeigt, so bedeutet dies das Ende einer zuvor angezeigten Gefahr.

Gefahr:



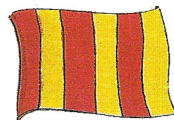
Gelbe Flagge.

Flagge stillgehalten: Gefahr, Überholverbot

Flagge geschwenkt: Ernste Gefahr, Überholverbot. Geschwindigkeit herabsetzen.

Flagge gekreuzt: Schwere Gefahr. Zum Anhalten bereit sein. Überholverbot.

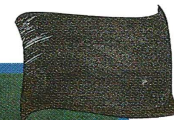
Fahrbahn verschmutzt:



Gelbe Flagge mit senkrechten roten Streifen.

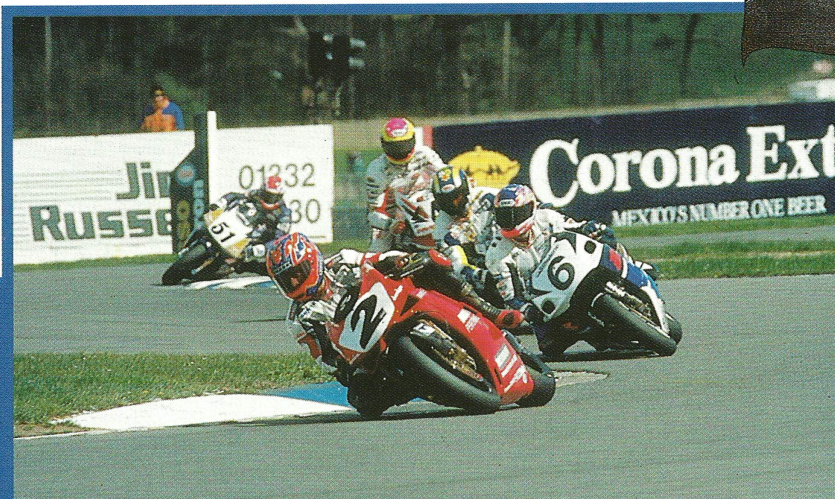
Diese Flagge wird gezeigt, wenn Öl oder Schmutz auf der Fahrbahn ist. Bei einsetzendem Regen heben die Streckenposten zusätzlich die Hand.

Fahrer hat sich un-sportlich verhalten:



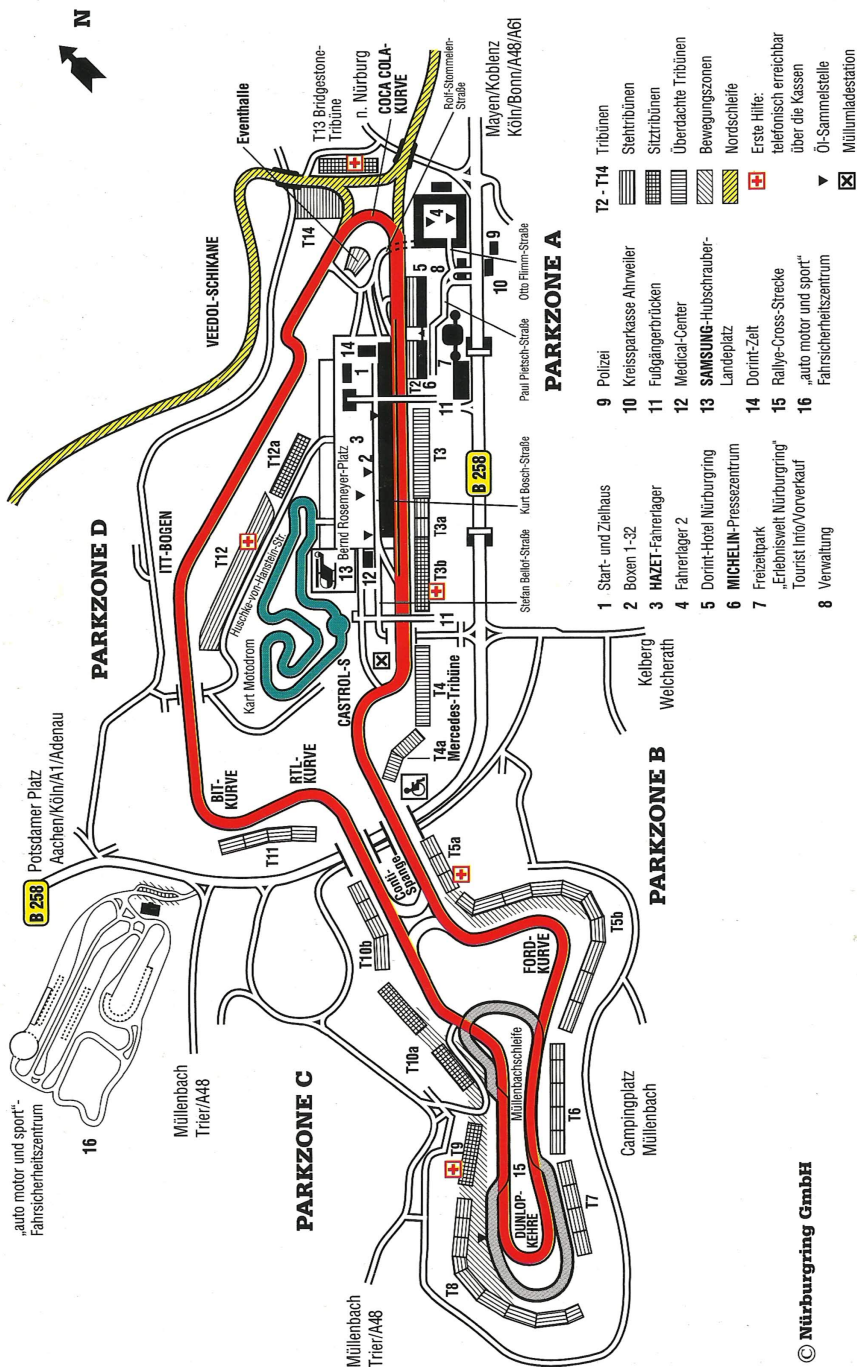
Schwarze Flagge.

Wird diese Flagge mit einer bestimmten Startnummer gezeigt, so muß das betreffende Fahrzeug in der nächsten Runde bei Start und Ziel halten.



**MOTOR
SPORT
aktuell**

DIE RENN-STRECKE



Der Grand-Prix-Kurs

Längen:

GP-Strecke 4,556 km

Ideallinie 4,508 km

Sprint-Strecke 3,043 km

Breite:

mindestens 10 m

Kurven:

14, davon 6 links und 8 rechts

Kurvenradien:

mindestens 30 m bei km 0,5

maximal 650 m bei km 1,4 – 1,8

Geraden:

11, längste ca. 750 m

(Start- und Zielgerade)

Randstreifen:

je 10 m links und rechts an den Geraden, bis zu 100 m in den Außenkurvenbereichen (Sturzräume)

Schutzeinrichtungen:

an den Geraden: links und rechts Doppel- bzw. Dreifach-Leitplanken, dahinter Schutzzaun
in den Kurven: verstärkter Schutzzaun, teilweise Reifenstapel, dahinter Dreifach-Leitplanken

Steigung:

maximal 8,8% bei km 2,26

Gefälle:

maximal 6,5% bei km 3,15

© Nürburgring GmbH

**MOTOR
SPORT
aktuell**