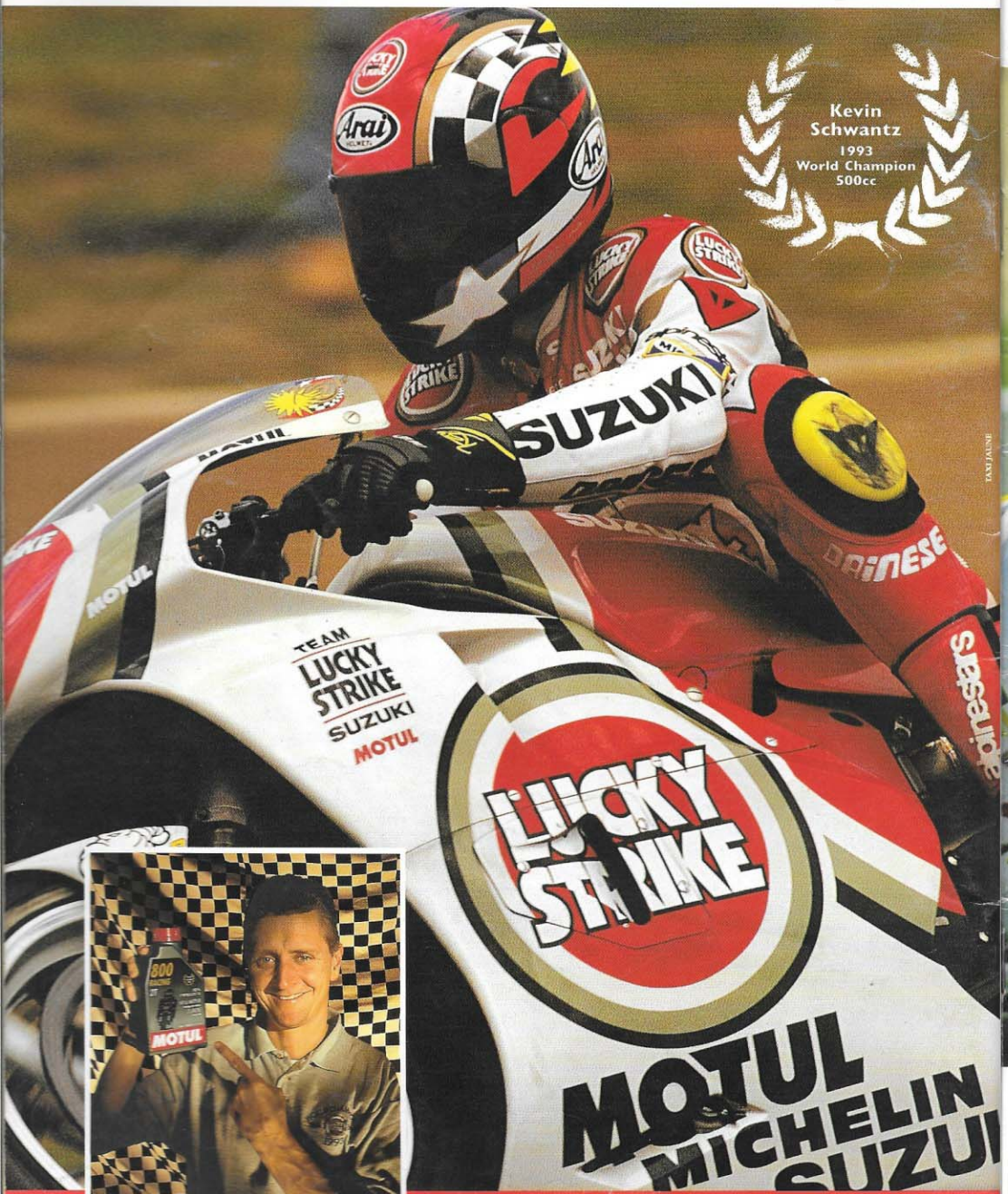
The Right Stuff !



MOTUL

AUSTRALIA	27 • 3	GERMANY	12 • 6	CZECH REPUBLIC	21 • 8
MALAYSIA	10 • 4	HOLLAND	25 • 6	USA	11 • 9
JAPAN	24 • 4	ITALY	3 • 7	ARGENTINA	25 • 9
SPAIN	8 • 5	FRANCE	17 • 7	EUROPE	9 • 10
AUSTRIA	22 • 5	BRITAIN	24 • 7		

FIM
WORLD CHAMPIONSHIPS

GRAND PRIX DEUTSCHLAND

HOCKENHEIM 10-12•6•94

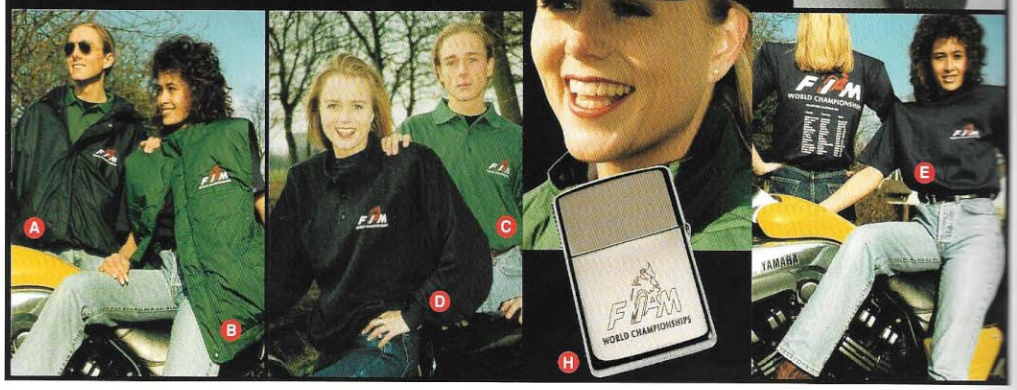
OFFIZIELLES PROGRAMM

FIM World Championships in association with Two Wheel Promotions, IRTA and DORNA.

10 DM

OFFICIAL FIM Worldchampionships Collection

FIM WORLD CHAMPIONSHIPS



ORDER FORM

HOW TO COMPLETE THE ORDER FORM: Please complete the Order Form in block capitals. The address on the order form must be the same as the address where the credit card bill is sent. If you require the goods to be sent to a different address, please enclose this on a separate piece of paper.

TERMS AND CONDITIONS: **1**. Please allow 28 days for delivery from receipt of order. **2**. If you are not satisfied, return the goods in the same condition within 14 days of receipt for a full refund or exchange. **3**. The offer is subject to availability. **4**. Prices include all taxes and delivery. Please note: additional import duties may be payable for orders dispatched to Australia, South Africa and Cyprus. If applicable these would be levied in the country of delivery. **5**. If you want goods delivered into a country other than that where this leaflet was distributed, you should check your liability for local import duties and other taxes.

NAME:

ADDRESS

COUNTRY POSTAL CODE

	SIZE	QTY	VALUE
A FIM WORLDCHAMPIONSHIPS JACKET NAVYBLUE POLYCOTTON SPORTSJACKET WITH 3 EMBROIDERIES. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US $ 82,50 INCL. Postage and handling.			
B FIM WORLDCHAMPIONSHIPS BODYWARMER GREEN/NAVY REVERSIBLE BODYWARMER WITH EMBROIDERED FIM LOGO. POLYCOTTON. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US $ 62,50 INCL. Postage and handling.			
C FIM WORLDCHAMPIONSHIPS POLOSHIRT GREEN POLYCOTTON POLOSHIRT WITH EMBROIDERED FIM LOGO. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US $ 35,- INCL. Postage and handling.			
D FIM WORLDCHAMPIONSHIPS POLO-SWEATER NAVYBLUE POLYCOTTON POLO SWEATER WITH EMBROIDERY. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US $ 42,50 INCL. Postage and handling.			
I SUB TOTAL $			

	SIZE	QTY	VALUE
E 1994 FIM WORLDCHAMPIONSHIPS T-SHIRT NAVYBLUE COTTON T-SHIRT WITH PRINTED FIM LOGO ON FRONT AND 1994 FIM WORLDCHAMPIONSHIPS CALENDAR ON BACKSIDE. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US $ 24,50 INCL. Postage and handling.			
F FIM WORLDCHAMPIONSHIPS BASEBALL CAP EMBROIDERED WITH FIM LOGO. ONE SIZE FITS. ALL. POLYESTER/WOOL. IN BLUE WITH GREEN PEAK. PRICE US $ 23,50 INCL. Postage and handling.			
G FIM WORLDCHAMPIONSHIPS WATCH In Box. Japanese Quartz Timepiece. PRICE US $ 67,50 INCL. Postage and handling.			
H FIM WORLDCHAMPIONSHIPS ZIPPO CHROME FIM ZIPPO PRICE US $ 29,50 INCL. Postage and handling.			
II SUB TOTAL $			
I SUB TOTAL $			
I AUTHORISE YOU TO DEBIT MY CREDIT CARD TOTAL $			

PLEASE TICK MasterCard VISA Diners Club American Express

NAME ON CREDIT CARD EXPIRY DATE /

CREDIT CARD NUMBER SIGNATURE DATE

Send your order to: **VADAM INTERNATIONAL MERCHANDISING,** P.O. BOX 241, 9400 AE ASSEN, HOLLAND. FAX (31)-5920-12614

FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

FIM World Championships in association with Two Wheel Promotions, IRTA and DORNA.

10-12 • 6 • 94
HOCKENHEIM

ORGANIZER
FORMEL EINS GMBH
Rheinstrasse, 17
6200 Wiesbaden,
Germany

ARTICLES

FRIEDEMANN KIRN
RALF WALDMANN: EIN NEULING WIRD ZUM STAR

GRANT LEONARD
125/250/500

FRIEDEMANN KIRN
GESPANNE: ROLF GEGEN RALPH

DESIGN AND PUBLISHED
BS SPORTS PUBLICATIONS
1 ROTHSAY STREET, LONDON SE1 4UD
TEL: (44) 71 378 6627

PRINT
PRINTCOM, INTERNATIONAL
PRINT MANAGEMENT
EUROPOINT CENTRE,
LAVINGTON STREET, LONDON SE1 ONZ
TEL: (44) 71 945 6040

PHOTOGRAPHS
GOLD & GOOSE FAX (44) 71 731 7185
SOLO MOTO

Grußwort

Zum Großen Preis von Deutschland für Motorräder begrüße ich im Namen der gastgebenden Stadt Hockenheim alle Teilnehmer und Zuschauer sehr herzlich. Ich darf Ihnen ein erfolgreiches, ein spannendes und vor allem auch ein unfallfreies Rennwochenende wünschen.

Der Motorrad-Rennsport hat in unserer Stadt bereits eine jahrzehntelange Tradition, der sich die Verantwortlichen bis in die heutige Zeit verpflichtet fühlen. Ich stelle dies auch im Hinblick auf die tragischen Ereignisse bei den Formel-1-Rennen in Imola und Monaco fest, die den Motorsport erschüttert haben.

Obwohl bei allen derzeitigen Grand-Prix-Rennstrecken viel für die Sicherheit von Fahrern und Zuschauern getan wurde - auch am Hockenheimring wurden in jen letzten Jahren dafür Millionen Mark ausgegeben - bleibt immer noch ein gewisses Restrisiko, das nun einmal dem Motorsport immanent ist. Dennoch ist es die Pflicht aller am Motorsport Beteiligten, dieses sowelt wie nur möglich zu minimieren. Dazu war Hockenheim in der Vergangenheit stets bereit - auch künftig werden wir uns dieser großen Verantwortung im Interesse der Motorsportler tagtäglich stellen.

Mögen die vielfältigen Bemühungen des Veranstalters und der Hockenheim-Ring GmbH um optimale Sicherheitsbedingungen beim Motorrad-Grand-Prix 1994 der Garant für ein ungetrübtes Renngeschehen sein. In diesem Sinne Ihnen allen nochmals ein herzliches Willkommen, den Rennfahrern viel Glück und Erfolg und den Zuschauern abwechslungsreiche und eindrucksvolle Stunden.

gez. Gustav Schrank
Bürgermeister der
Stadt Hockenheim

FIM GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND
DER MOTORRÄDER HOCKENHEIMRING
10.-12. JUNI 1994

Freitag 10.06.1994

09.00	10.00	Freies Training	250 ccm
10.15	11.15	Freies Training	500 ccm
11.30	12.30	Freies Training	125 ccm
12.45	13.15	Freies Training	Seitenwagen
13.30	14.30	1. Zeittraining	250 ccm
14.45	15.45	1. Zeittraining	500 ccm
16.00	17.00	1. Zeittraining	125 ccm
17.15	18.15	1. Zeittraining	Seitenwagen

Samstag 11.06.1994

09.00	10.00	Freies Training	250 ccm
10.15	11.15	Freies Training	500 ccm
11.30	12.30	Freies Training	125 ccm
12.45	13.15	Freies Training	Seitenwagen
13.30	14.30	2. Zeittraining	250 ccm
14.45	15.45	2. Zeittraining	500 ccm
16.00	17.00	2. Zeittraining	125 ccm
17.15	18.15	2. Zeittraining	Seitenwagen

Sonntag 12.06.1994

09.30	09.50	Warm up	250 ccm
10.00	10.20	Warm up	500 ccm
10.30	10.50	Warm up	125 ccm
11.00	11.20	Warm up	Seitenwagen
12.00	Rennen GP 2/250 ccm (16 Runden = 108,68 km)		
13.15	Rennen GP 1/500 ccm (18 Runden = 122,27 km)		
14.30	Rennen GP 3/125 ccm (15 Runden = 101,89 km)		
15.45	Rennen Seitenwagen (16 Runden = 108,68 km)		

Rundenlänge des Grand Prix Kurses = 6,79276 km

RALF WALDMANN: EIN NEULING WIRD ZUM STAR

Weltmeister Dirk Raudies kämpfte sich in der 125 ccm-Klasse durch eine unerwartete Krise. Dafür feierte 250 ccm-Aufsteiger Ralf Waldmann in Spanien bereits den vierten Platz - und wurde vom Neuling zum neuen Star.

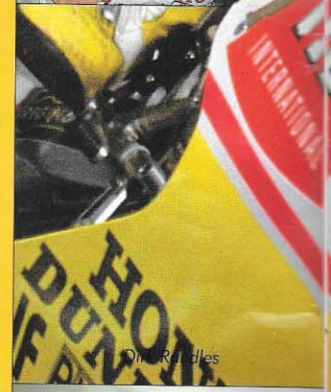
Ralf Waldmann

Als Vierter kam Ralf Waldmann aus der Auslaufrunde des Grand Prix von Spanien zurück, und obwohl ihn sein HB-Honda-Team nach dem bis dato besten Rennen seiner jungen 250 ccm-Karriere begeistert in die Arme nahm, war Waldi nicht ganz mit sich zufrieden. »Doriano Romboni hatte einen riesigen Rutscher direkt vor meiner Nase. Ich hätte überholen und Zweiter werden können. Statt dessen habe ich das Gas zugedreht und bin mit zuwenig Schwung auf die Gegengerade gekommen. So hat mich Tadayuki Okada noch erwischt«.

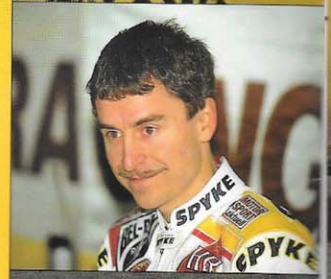
So turbulent wie dieses Finale war auch das nachspiel: Weil der Rennleiter eine Gruppe von Nachzüglern zu früh abgewunken hatte, annullierte man die letzte Rennrunde, Ralf Waldmann war plötzlich Dritter. Neun Tage später nah das FIM–Berufungsgericht diese Entscheidung auf einen Protest von Okadas Kanemoto–Honda–Team zurück, Waldi rutschte wieder auf Platz vier. »Sportlich ist das völlig richtig – und ich werde nooh öfter die Chance auf Platz deri haben«, kommentierte Ralf Waldmann voller Selbstvertrauen, weil er läugst endgültig wußte, daß seine Entscheidung vom September 1993 die richtige gewesen war.

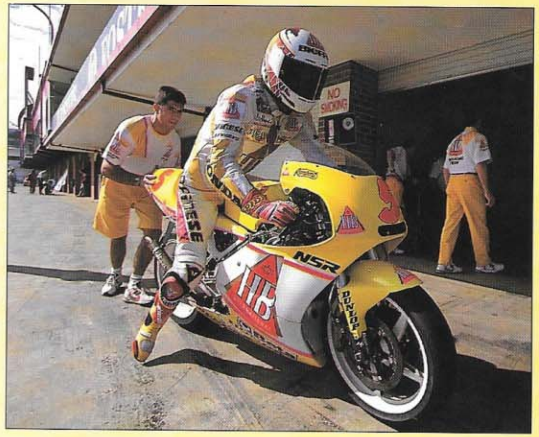
Damals hatte das HB-Honda-Team nach der fünfjährigen Ära von Helmut Bradl einen Neuanfang gesucht und dem sechsfachen Grand Prix-Sieger der 125 ccm-Klasse ein Angebot gemacht, das er nicht ausschlagen konnte: Einen Zwei-Jahres-Vertrag im größten deutschen Team, die exklusive Betreuung des erfahrenen Cheftechnikers Sepp Schlögl und, vor allem, ein Set der kostbaren Werks-Honda-NSR 250, die vor ihm noch kein Neuling dieser Klasse ohne mindestens einjährige Probezeit auf einem Production Racer erhalten hatte.

Doch das größte deutsche Talent rechtfertigte das in ihn gesetzte Vertrauen schon bei ausgiebigen Winter-Tests. Bei über 4000 Kilometern kam er auf allen Strecken in Spanien, Malaysia und Australien wenigstens auf eine Sekunde an die Rundenzeiten der Klassenbesten heran, stürzte kein einziges Mal und verblüffte seine Mechaniker durch treffende Analysen in der Box und durch seine Wißbegier, mit der er sich manchmal bis in die späte Nacht hinein die technischen Details seiner neuen Maschine erklären ließ. »Unglaublich,wie er die kleinsten Veränderungen an Motor



Dirk Raudies





Doriano Romboni

und Fahrwerk spürt und wie schnell und sicher er präzise Aussagen machen kann. Der packt das schon«, gab sich Sepp Schlögl zuversichtlich.

Als es dann mit dem ersten offiziellen Grand Prix-Training in Australien ernst wurde, litt Waldi unter Premierenfieber und blieb um eine Sekunde über seinem eigenen Bestwert auf der engen Eastern Creek-Piste. Trotzdem qualifizierte er sich als Achter für die zweite Reihe und fuhr nach einem Blitzstart Rad an Rad mit Loris Capirossi um die Wette, verbremste sich aber vor der ersten Spitzkehre und mußte etliche Kollegen passieren lassen. »Dann bin ich wieder herangekommen, erlebte aber einen gewaltigen Rutscher und wäre fast neben dem Motorrad gelegen«, erklärte er, warum er sich am Ende mit Platz sieben zufriedengab.

War das schon ein Superergebnis, so legte er in der Hitzeschlacht von Malaysia zwei Wochen später noch eins drauf. Kurzfristig Dritter, knallte ihm gleich nach dem Start ein Konkurrent ins Heck, worauf Waldi plötzlich keine Hinterradbremse mehr hatte. »Acht Runden bin ich immer wieder auf den Bremshebel getreten, dann ging sie plötzlich wieder. Wenn das nicht gewesen wäre, hätte es ein Bombenergebnis gegeben«, beteuerte er nach Platz sechs.

Worauf er in Japan etwas zu energisch versuchte, noch weiter nach vorn zu kommen. In Runde sieben klebte er im Kampf um Platz sechs bereits am Hinterrad seines italienischen Teamkollegen Doriano Romboni, landete aber kurz vor der nächsten Zieldurchfahrt im Kiesbett. »Ich habe ausgangs der Schikane ein bißchen zu früh ein bißchen zu viel Gas gegeben und wurde abgeworfen. Ein Riesenfehler«, trauerte er.

Doch mit seinem Husarenstück in Jerez, wo er vorab ein Dutzend Testtage absolviert hatte, bügelte Ralf Waldmann den Schnitzer wieder aus und sammelte das nötige Selbstvertrauen für die lange Europasaison. »Jetzt weiß ich, daß ich es kann«, meinte er nach der Wettfahrt gegen die weltbesten Könner der Kategorie, die sich bis zu den Ausfällen von Max Biaggi und Loris Capirossi zu sechst von Kurve zu Kurve

LUCKY STRIKE DUTCH GRAND PRIX ASSEN-HOLLAND

DUTCH TT ASSEN

FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

SAMSTAG 25 JUNI 1994

RENNEN:

11.00 Uhr	250 ccm
12.15 Uhr	500 ccm
13.30 Uhr	125 ccm
14.45 Uhr	Seitenwagen

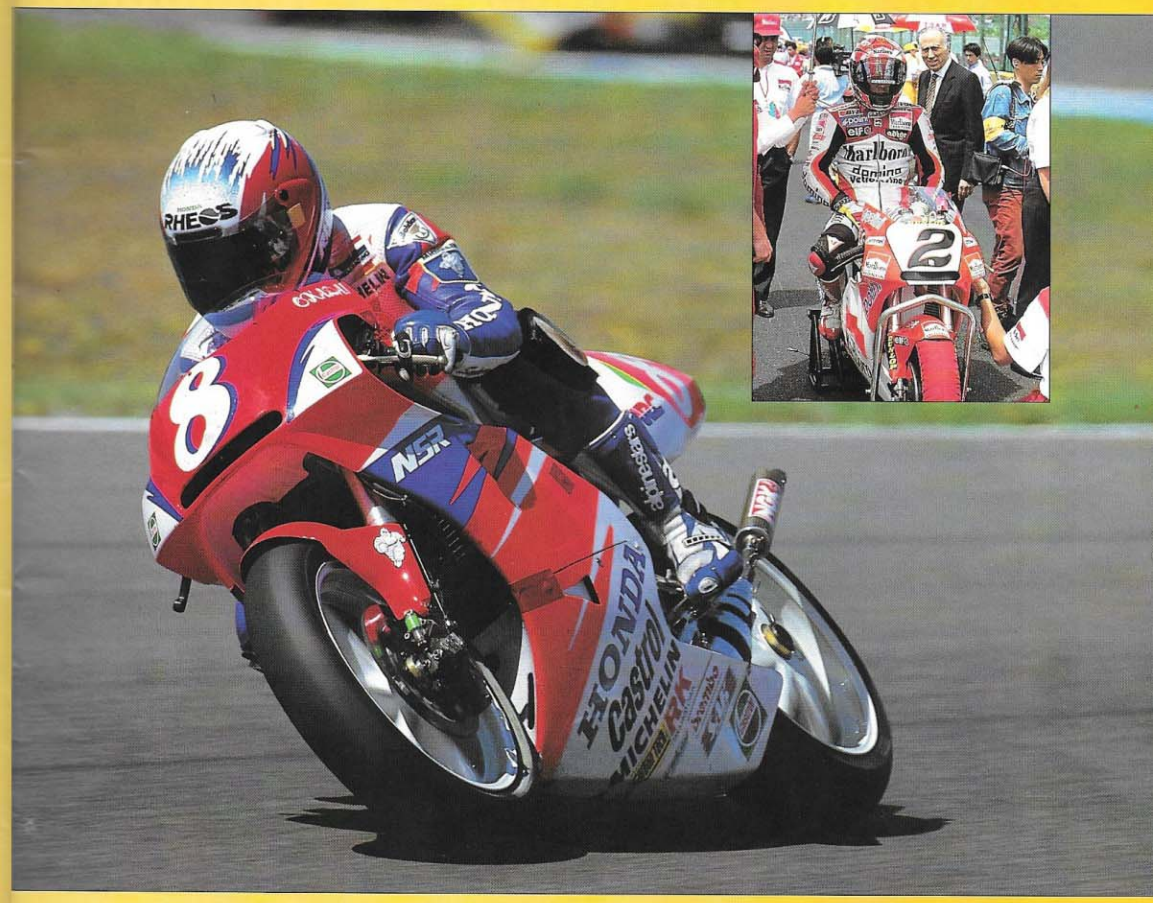
Vorverkauf:

Deutschland: ADAC Hansa, Amsinckstraße 39-41, D-20097 Hamburg 1, Tel. 040/2399260, Fax 040/2399290.
Int. Motorsport Agentur Klaus-D. Gerdes, Oldenburger Straße 4, D-26188 Edewecht-Portsloge, Tel. 04405/5407, Fax 04405/4109.

Veranstalter:

Stichting Circuit van Drenthe

TT Bureau - Postbus 150, 9400 AD Assen, Holland. Tel. 0031-5920-55000, Fax 0031-5920-56911.



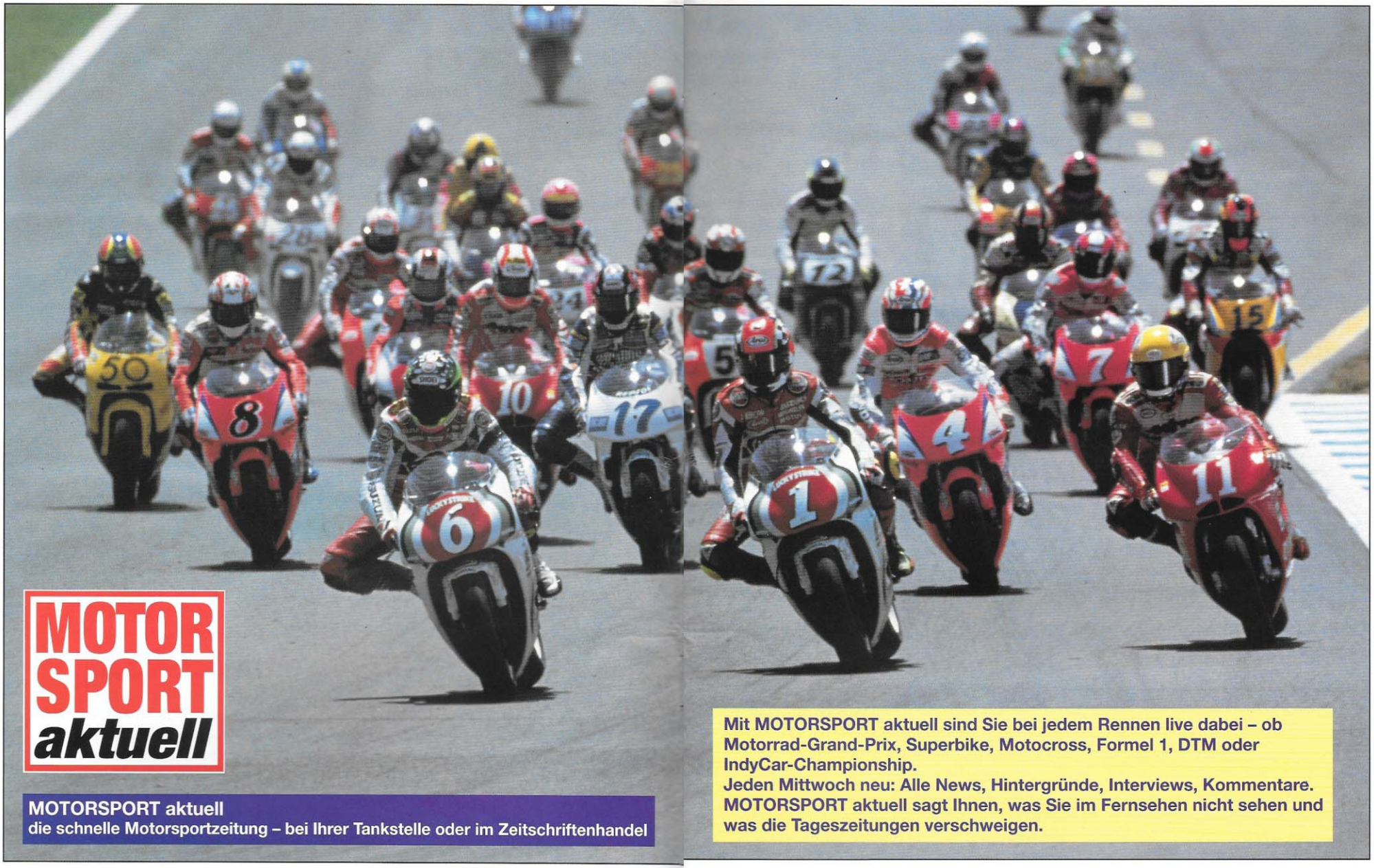
Tadayuki Okada
Loris Capirossi (2)

warfen und sich keinen Zentimeter gönnten. Seit diesem Rennen ist das Erbe von Weltmeister Toni Mang und den Vizeweltmeistern Reinhold Roth und Helmut Bradl Lust statt Last, und seit diesem Rennen freut er sich doppelt so sehr auf den Hockenheimring, wo er 1991 mit seiner Zwafink-Honda RS 125 seinen ersten Grand Prix gewann und vor der Opel-Kurve in seiner Begeisterung einen Kosakentanz aufführte.

Damals jubelten ihm 100000 Fans von den Tribünen zu, und natürlich wünscht sich Waldi nichts sehnlicher, als ein solches Fest wiederholen zu können. »Es wäre vermessen zu behaupten, daß ich nach fünf 250 ccm-Rennen schon Leute wie Capirossi und Biaggi besiegen kann, die jahrelange Erfahrung in dieser Klasse haben. Aber ich werde natürlich mein Bestes geben«, lächelt Waldi verschmitzt - und weiß, daß er außer auf sich selbst vor allem auf einen bauen kann: Den nach 25 Jahren Rennerfahrung mit allen Wassern gewaschenen Sepp Schlögl, der für die langen Geraden der ultraschnellen Strecke genügend Tricks an Vergaser und Auspuffanlage kennt, um Waldis Werks-Renner im Kampf gegen die schnellsten Honda-Stars Tadayuki Okada und Loris Capirossi, aber auch gegen das in Australien, Malaysia und Spanien siegreiche Aprilia-Werksteam mit Max Biaggi und Jean-Philippe Ruggia noch ein paar zusätzliche Stundenkilometer mehr zu entlocken.

Das glückte auch den deutschen Privatfahrern, die in diesem Jahr gegen ein Heer von 15 Werksmaschinen antreten müssen und sich die Hoffnung auf WM-Punkte

Ein schneller Sport braucht eine schnelle Zeitung



MOTORSPORT aktuell
die schnelle Motorsportzeitung – bei Ihrer Tankstelle oder im Zeitschriftenhandel

Mit MOTORSPORT aktuell sind Sie bei jedem Rennen live dabei – ob Motorrad-Grand-Prix, Superbike, Motocross, Formel 1, DTM oder IndyCar-Championship.
Jeden Mittwoch neu: Alle News, Hintergründe, Interviews, Kommentare.
MOTORSPORT aktuell sagt Ihnen, was Sie im Fernsehen nicht sehen und was die Tageszeitungen verschweigen.

trotzdem schon beim Saisonauftakt in Übersee erfüllten. So platzte Bernd Kassner in Australien zwar das Getriebe, worauf er mit dem Ziel in greifbarer Nähe zu Boden ging und sein Motorrad nahezu vollständig zertrümmert wurde. Gerade mal Rahmen, Schwinge und hinteres Federbein waren noch zu gebrauchen, worauf das Team mit Vater Horst jedoch keineswegs aufgab, sondern auf den geplanten Kurzurlaub verzichtete, die Maschine neu aufrichtete und als Lohn der Mühe beim Malaysia-Grand Prix Platz 14 feierte.

Als sei der Streß nicht genug, jettete Kassner anschließend mal eben nach Deutschland zurück, um in Speyer den ersten Lauf zur Deutschen Meisterschaft zu gewinnen. Wenig später war er schon wieder in Japan und fuhr auf Platz 19, obwohl ihm ein Konkurrent bei einer Kollision Fußraste und Bremshebel abgeknickt hatte. In Spanien wurde er schon wieder 13. und versprach, in Hockenheim mit mehr PS anzutreten: Mit Vater Horst hatte er im Winter etliche Teile wie ein zweistufiges pneumatisches Power Valve entwickelt, die nur aus Mangel an Zeit und Testmöglichkeiten noch nicht eingesetzt worden waren.

Auch Honda-Privatfahrer Adi Stadler schlug sich bei seiner Rückkehr ins Grand Prix-Geschäft tapfer. Betreut von Helmuts Bruder Max Bradl und Konrad Hefele, die als frühere Mechaniker des HB-Teams ihre ganze Erfahrung mit der Werksmaschine in die Waagschale warfen, erkämpfte Stadler nach einem Sturz in Australien den ersten WM-Punkt in Malaysia und bewies nach einem Jahr in der deutschen und der offenen spanischen Meisterschaft, daß er zu Recht ins Feld der Weltbesten gehört. In Japan wurde er sogar 14., in Spanien hatte er bereits Platz 13 im Visier, wurde aber von einem Konkurrenten schuldlos von der Piste geschubst.

Die Rückschläge, die 125 ccm-Weltmeister Dirk Raudies durchmachte, waren nicht minder deprimierend. Neun überlegene Grand Prix-Siege hatte der Oberschwabe im Jahr 1993 aufgehäuft und dabei stets auch vom

Max Baggi

125

Grant Leonard

Als die japanischen 125er Piloten sich nach Europa aufmachten, um die Motorrad-Weltmeisterschaft zu bestreiten, sorgten sie mit ihrem agressiven Fahrstil bald für Verwunderung in der Szene. Ihr furchtloses Agieren am absoluten Limit, daß sie sich in der hart umkämpften All Japan Championship angewöhnt hatten, schockte so manchen etablierten GP-Star. Auch untereinander gingen die Japaner alles andere als barmherzig um. Unvergessen das Duell zweier Schlitzaugen beim Donington-GP, bei dem erst in voller Fahrt Fußtritte und Fausthiebe ausgetauscht wurden, dann trat einer dem anderen beim Anbremsen der Schikane auf den Schalthebel, prompt ratterte dieser ins Kiesbett.

Der Japaner Takeshi Tsujimura vor Peter Öettl.

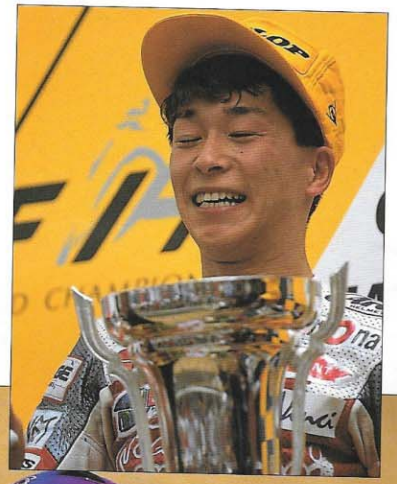
Kazuto Sakata: Star aus Fernost in Aprilia-Diensten.

Bevor Noboru Ueda 1991 den Japan-GP gewann, wurden japanische Piloten als WM-Kandidaten nicht sonderlich ernst genommen. Der überraschende Sieg von Ueda, der zuvor als Schweißer in einem Motorradgeschäft namens "Honda World" (mittlerweile berühmt als Tuning-Spezialbetrieb) gearbeitet hatte, veränderte sein Leben und verpaßte auch der 125er Klasse ein neues Make-Up. Im Schlepptau von Ueda, der hernach seine erste WM-Saison in Angriff nahm, wagten sich immer mehr Japaner ins große Grand-Prix-Abenteuer; jedes Jahr kamen neue furchtlose Reiter dazu.

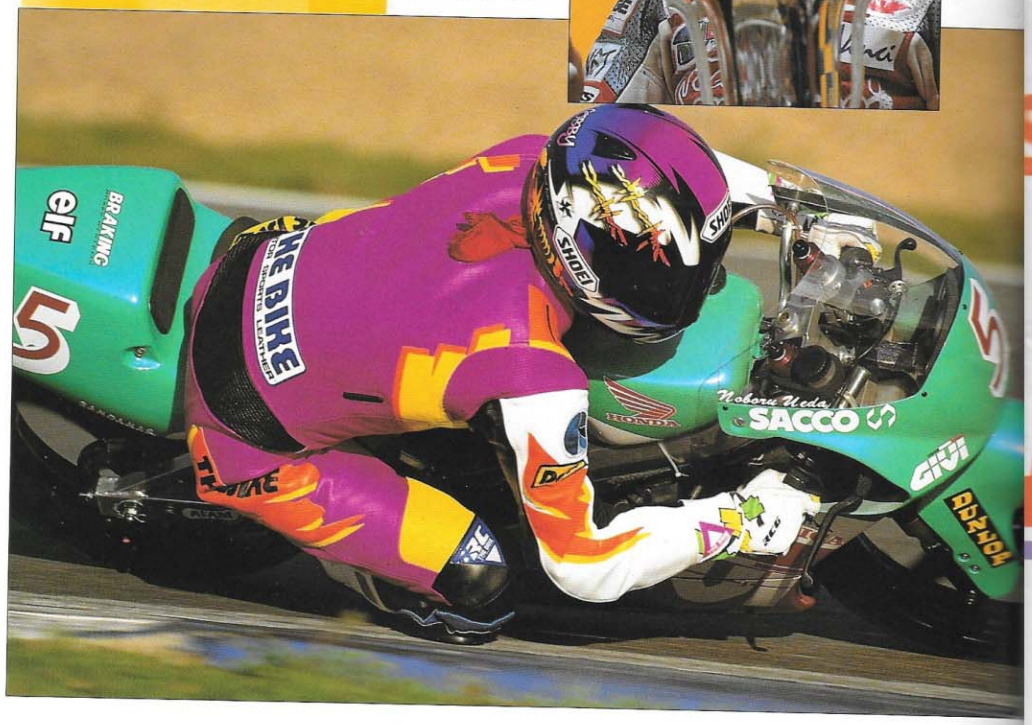
Mit Kalibern wie Sakata, Tsujimura, Katoh und Ueda haben die Japaner gute Chancen, den 125er WM-Titel abzusahnen. Allerdings müssen sie dafür erst einmal die eingesessenen Europäer schlagen – den vierfachen Weltmeister Jorge „Aspar" Martinez aus Spanien, den zweifachen Weltmeister Fausto Gresini aus Italien und natürlich den amtierenden Weltmeister Dirk Raudies aus Deutschland.

Nicht zu vergessen die anderen Top-Fahrer: Carlos Giro und Herri Torrontegui aus Spanien, Bruno Casanova aus Italien, Peter Öttl aus Deutschland, den Schweizer Oliver Petrucciani oder den Australier Gary McCoy. Dazu sind neuerdings zwei Damen mit von der Partie: Daniela Tognoli aus Italien und Tomoko Igata aus Japan.

In der 125er Klasse, auch GP 3 genannt, ist alles extrem. Vom Hubraum her ist es die kleinste Kategorie; wenig mehr als zwei Schnapsgläser Zylinderinhalt assoziiert man sonst höchstens mit Transportmitteln für Teenager. Und doch ist es die am härtesten umkämpfte Kategorie der Welt. Die Startfelder sind prall gefüllt (34 Fahrer sind zugelassen), die Materialunterschiede mehr als



Noburu "Nobby" Ueda inspirierte viele japaniche Piloten, bei den Grand Prix in Europa ihr Glück zu versuchen. Jetzt muß sich Titelkandidat Ueda neben den Europäern auch gegen seien eigenen Landsleute wehren...



BS SPORTS PUBLICATIONS LIMITED
1 ROTHSAY STREET, LONDON SE1 4UD
TEL: (44) 71 378 6627 FAX: (44) 71 407 2360

BS SPORTS PUBLICATIONS

BSSP SPORTS PUBLICATIONS
SPORT DESIGN
INTERNATIONAL PRINT MANAGEMENT
PRINTCOM
INTERNATIONAL PRINT MANAGEMENT

PRINTCOM
INTERNATIONAL PRINT MANAGEMENT SERVICES LTD
EUROPOINT CENTRE, LAVINGTON STREET, LONDON SE1 0NZ
TEL: (44) 71 945 6040 FAX: (44) 71 945 6046

Weltmeister Dirk Raudies (HB-Honda)

gering. Natürlich sind die 125er auf den Geraden langsamer als die 250er oder 500er, dafür erzielen sie in engen Ecken manchmal höhere Kurvengeschwindigkeiten. Die Motorrräder mögen klein sein, im krassen Gegensatz dazu sind Mut und Kampfgeist der 125er Piloten mehr als riesig.

Jedes Jahr gibt es in der WM neue Überraschungen, wenn 30jährige Veteranen, 17jährige Newcomer, Werks- und Privatfahrer miteinander raufen. Loris Capirossi brachte 1990 Millionen Teenager ins Schwelgen, als er als 17jähriger in seiner ersten WM-Saison gleich den Titel gewann. Dirk Raudies, der amtierende Weltmeister, zeigte eindrucksvoll, daß man auch ohne großen Sponsor und superexklusives Material allen davonfahren kann. Raudies holte sich den WM-Titel mit einer Honda mit B-Kit – mit Material also, daß jedermann käuflich erwerben kann. Mit geschicktem Do-it-yourself-Tuning, einer kleinen, aber cleveren Mannschaft und bewundernswertem fahrerischen Einsatz brachte der 29jährige Biberacher den WM-Titel als lupenreiner Privatfahrer unter Dach und Fach – eine Leistung, die weltweit allen Racern Inspiration sein dürfte, sich unverdrossen gegen die Goliaths dieser Welt zu versuchen.

In dieser Saison gilt es für Dirk Raudies, die WM-Lorbeeren zu verteidigen. Der Schwabe bleibt Honda treu, die RS 125 wird mit einem A-Kit aufgewertet (den etliche andere Fahrer allerdings auch bekommen), sein Team um Cheftechniker Uli Maier bleibt eine kleine, eingeschworene Truppe. Neu mit dabei ist (wieder, wie 1991) HB als Hauptsponsor, die dottergelbe Lackierung und die (rote) Startnummer 1 machen aus der kleinen Achtelliter-Honda ein richtig fesch anzuschauendes Schmuckstück.

DIE FAHRTECHNIK

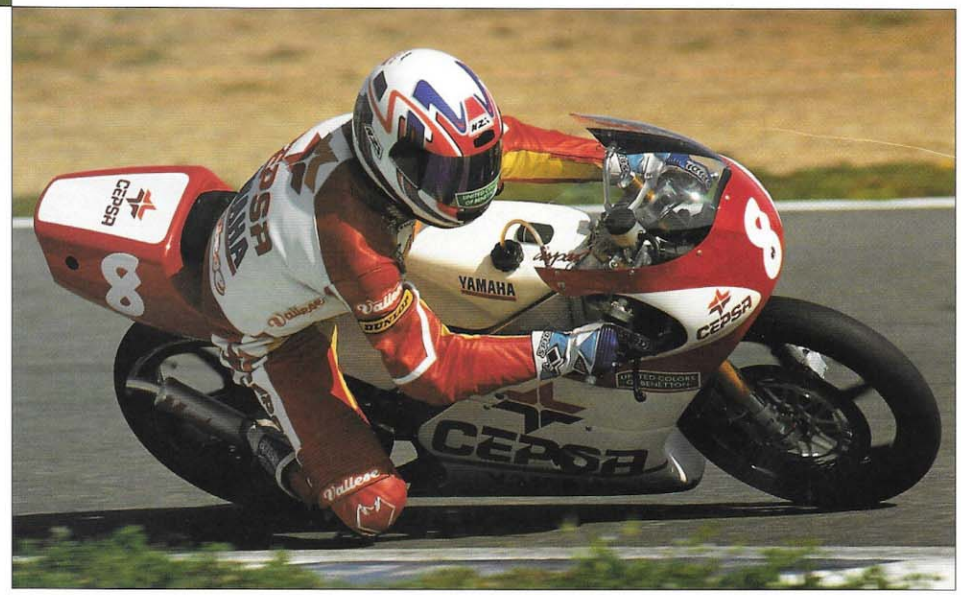
125er GP-Rennmaschinen sind ziemlich knifflig zu fahren: 70 Kilo schwer, rund 40 PS stark, etwa 225 km/h schnell. Statur und Gewicht des Fahrers kommt entscheidende Bedeutung zu. Groß- und normalwüchsige Piloten tun sich alles andere als einfach. Je kleiner und je leichter der Pilot, desto besser das Leistungsgewicht und desto einfacher wird es, Kopf, Arme und Beine hinter der schmal geschnittenen Verkleidung zu verstauen. Wer seinen Body ein kleines bißchen zu weit in den Fahrtwind hält, fährt unweigerlich hinterher, auch wenn er in den Kurven tüchtig Gas gibt. Natürlich sieht man in dichten Pulks schon mal den einen oder anderen Ellenbogen herausgespreizt, aber das hat andere, nicht unbedingt gentlemanhafte Gründe....

Das Hauptaugenmerk beim 125er Fahren liegt darauf, möglichst viel Schwung durch die Kurven mit auf die nächste Gerade mitzunehmen, da am Kurvenausgang nicht allzuviel überschüssige Power zur Verfügung steht, um kraftvoll zu beschleunigen. Deshalb werden Kurven in möglichst weitem Bogen genommen. Möglichst früh und möglichst schnell einbiegen und so früh wie möglich wieder das Gas aufziehen, unter dieser Prämisse wollen 125er um die Ecken gefeuert werden.

Windschattenfahren, in den großen Klassen vor allen auf schnellen Strecken von besonderer Bedeutung, ist für die 125er auf allen Pisten von enormer Wichtigkeit, auf allen Geraden, in allen schnellen Kurven. Wie die Kletten hängen die Fahrer aneinander, so eng wie nur möglich, um jeden Windschattenzipfel zur ihrem Vorteil auszunutzen oder in ein Überholmanöver umzusetzen.

Die leichtgewichtigen125er-Bikes verlangen den Fahrern in gerüttelt Maß an Konzentration ab, Fahrfehler gilt es tunlichst zu vermeiden. Jede Kurve, jeder Gangwechsel, jedes Bremsmanöver verlangt ein Höchstmaß an Präzision. Denn beim kleinsten Fahrfehler zischen umgehend drei, vier Konkurrenten vorbei. Kein Wunder, daß 125er Rennen an Spannung und Dramatik nicht zu überbieten sind. Die Pulks, in denen dichtgedrängt gekämpft wird, lassen sich meist mit einem Bettlaken zudecken.

Der Spanier Jorge "Aspar" Martínez und seine neue Werks-Yamaha 125.



125er Rennmaschinen gibt es heuer von Honda, Aprilia und Yamaha. Letztes Jahr waren Honda und Aprilia noch unter sich. Der Einstieg von Yamaha mit der TZ 125 F macht Honda (der zahlenmäßig bislang dominierenden Marke) und Aprilia (der WM-Siegermarke von 1992) Feuer unterm Hintern. Von den 34 Dauerstartern im 125er Feld sitzen fünf auf einer neuen Yamaha: Jorge Martinez, der 125er Weltmeister von 1988. Sein Teamgefährte im neugegründeten Yamaha-Cepsa-Team ist Yoshiako Katoh. Der japanische Achtelliter-Champion gewann voriges Jahr in der heimischen Meisterschaft nicht weniger als sechs von acht Rennen! Weitere Yamaha-Piloten sind der Österreicher Manfred Baumann, der Deutsche Stefan Prein sowie der Franzose Michel Petit.

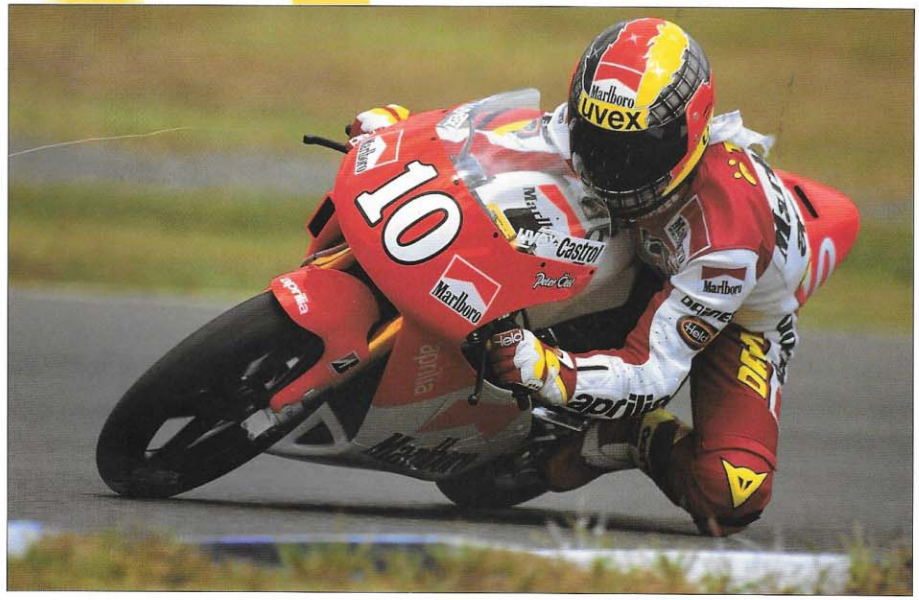
Der Wiedereinstieg von Yamaha findet allgemein Beifall (zuletzt holte die Marke mit den gekreuzten Stimmgabeln vor 20 Jahren den WM-Titel in der 125er Kategorie), denn damit kommt Abwechslung in das überwiegend von Hondas bevölkerte Feld.

Alle drei Marken statten ihre Renner mit Kastenrahmen aus Aluminium aus, in die von unten die Triebwerke eingehängt werden. Die Motoren sind wassergekühlte Einzylinder-Zweitakter. Bei Honda und Yamaha wählten die Techniker eine Membran-Einlaßsteuerung, bei Aprilia wird der Einlaß ins Kurbelgehäuse über eine Drehschieberplatte bewerkstelligt. Auch auslaßseitig wird getrickst, um mittels verändertem Auspuffvolumen das Drehmoment aus mittleren Drehzahlen heraus zu verbessern, ohne dabei die Spitzenleistung zu beschneiden – bei Honda ein elektronisch gesteuerter Schieber, bei Aprilia eine Vakuum-gesteuerte „Guillotine", bei Yamaha eine elektronisch gesteuerte zylindrische Walze.

Grundsätzlich sind 125er Motoren recht simple Konstruktionen. Eine gepreßte Kurbelwelle läuft in zwei Rollenlagern. Bohrung und Hub messen bei Honda und Aprilia 54 x 54,5 mm, bei der Yamaha 56 x 50,7 mm. Diese Zylinder-Abmessungen finden sich übrigens in vielen Viertelliter- und Halbliter-Maschinen von Cagiva, Suzuki und Yamaha wieder. Bei Prüfstand-Experimenten arbeiten der Einfachheit halber ja bekanntlich viele Techniker gerne mit Einzel-Zylindern, weil sich die Ergebnisse übertragen lassen. Was bei einem Single funktioniert, funktioniert auch bei Zwei- oder Vierzylinder-Motoren.

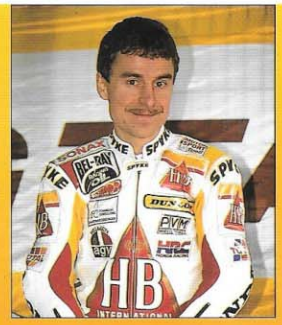
Bei Radaufhängungen und Bremsen trifft fast jeder eine andere Wahl: Fausto Gresini fuhr im Pileri-Team mit White-Power-Upside-Down-Gabel und Bitubo-Stoßdämpfer hinten. Die WM-Siegermaschine von Dirk Raudies war mit Ceriani-Gabel und Bitubo-Federbein ausgerüstet. Ralf Waldmanns Werks-Aprilia federte vorne und hinten mit WP-Elementen. Stetiges Tüfteln um eine optimale Abstimmung gehört bei allen mit dazu. Bremsanlagen werden entweder von Brembo, AP, PVM oder ISR zugeliefert, meistens mit Stahlscheiben, ab und zu mittlerweile sogar aus Karbonmaterial. Die meistverwendeten Felgen im GP-Fahrerlager kommen aus Italien von Marchesini, aber auch PVM ist gut im Geschäft. Die Räder sind aus Alu- oder Magnesiumguß, stabil und leicht, messen vorne in der Regel 2,5 x 17 Zoll und hinten 3,5 x 17 Zoll.

Peter Oettl.



Fausto Gresini, Ex-Weltmeister aus Italien (Honda)

Nobby Ueda im Gespräch mit Konkurrentin Tomoko Igata.



DIRK RAUDIES 125er WELTMEISTER

DIRK RAUDIES, 29 JAHRE, AUS BIBERACH/DEUTSCHLAND

In seiner fünften 125er WM-Saison schaffte Dirk Raudies den ganz großen Coup. In beneidenswerter Form fuhr der Honda-Pilot dem Feld immer wieder auf und davon und gewann neun von insgesamt 14 Grand Prix. Raudies schaffte das schier Unmögliche: Als astreiner Privatfahrer mit einer käuflichen B-Kit-Honda und äußerst bescheidenem Budget den WM-Titel zu erobern – gegen härteste (und reichere) Konkurrenz.

Unterstützt von seiner kleinen, aber effektiv arbeitenden Betreuertruppe wuchs der Schwabe förmlich über sich selbst hinaus. Wenig Wunder, daß aus den Reihen der deklassierten Weltklasse-Konkurrenz Verdächtigungen laut wurden, irgendetwas gehe bei Raudies nicht rechten Dingen zu. Benzinproben wurden gefordert und entnommen – natürlich war alles in bester Ordnung. „Wenn man so überlegen ist wie Dirk letztes Jahr", sagt dazu Jorge Martinez, selbst vierfacher Weltmeister, „ist es ganz normal, daß irgendjemand neidisch wird und unlautere Tricks vermutet. In diesem Fall jedoch blieb uns allen nichts anderes übrig, als zu akzeptieren, daß Raudies schlicht und einfach supergut gefahren und seine Honda optimal und zuverlässig gelaufen ist."

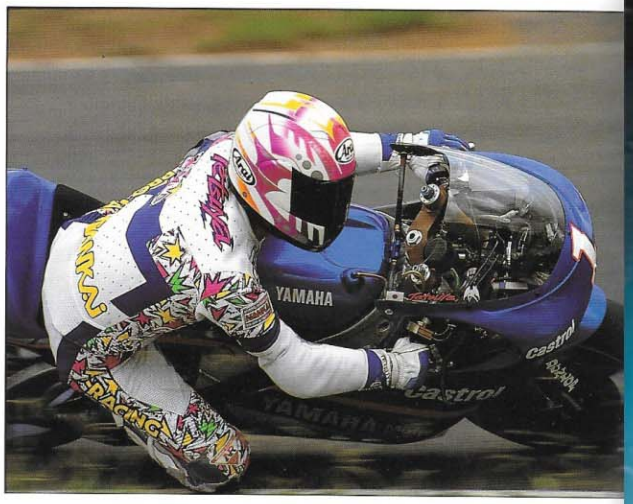
Neben der Weltmeisterschaft gewann Dirk Raudies auch noch die spanische Ducados Open Meisterschaft. Auch 1994 wird der wieder von HB unterstützte Honda-Pilot an einigen Rennen dieser Serie teilnehmen, „weil es eine gute Trainingsmöglichkeit ist. Da alle mit Production-Racern antreten, muß man sich ordentlich anstrengen und bleibt so fahrerisch gut in Form."

Der Saison-Auftakt verlief für Dirk Raudies noch nicht wunschgemäß: Das neue A-Kit-Material verlangt zusätzliche Eingewöhnung, dazu kamen Reifenprobleme in Australien.

250

Grant Leonard

Den Ausgang der 250er WM 1994 vorherzusagen, ist praktisch unmöglich. Favoriten gibt es viele, die Konkurrenz ist stärker denn je zuvor. Letztes Jahr setzte sich Tetsuya Harada die WM-Krone auf. In seiner ersten GP-Saison sicherte sich der Japaner den Titel in einem hochdramatischen Finale beim Jarama-GP. Harada schaffte dieses Kunststück im Sattel einer Werks-Yamaha; der letzte 250er Weltmeister auf Yamaha war 1990 John Kocinski. Die Startnummer 1 in der Saison 1994 erfolgreich zu verteidigen, wird für Tetsuya Harada sicher alles andere als einfach.



Yamaha-Pilot Tetsuya Harada zog sich im Training zum Australien-GP Knochenbrüche am rechten Handgelenk zu - keine guten Aussichten für eine erfolgreiche Titelverteidigung.

Die härtesten Konkurrenten kommen aus Italien. Loris Capirossi (Honda NSR 250), zweifacher 125er Weltmeister und 250er Vize-Champion, führt die Challenger-Gang an. Der leichtgewichtige und meistens fröhliche Italiener hatte den Titel 1993 schon fast in der Tasche, erst im letzten Moment unterlief ihm ein Fehler, der Harada den Titel zuspielte. Dennoch war Capirossi, ein durch und durch fairer Sportsmann, einer der ersten, der Harada gratulierte – da hat er überhaupt keine Probleme.

Flankiert wird Capirossi vom ungeheuer mutigen Max Biaggi (Werks-Aprilia) und vom absolut furchtlosen Doriano Romboni (HB-Honda NSR 250). Gegen dieses Italo-Trio werden sich Harada und Yamaha tüchtig wehren dürfen. GP-Veteran Christan Sarron und das Team von Yamaha Motor France betreuen dieses Jahr den Titelverteidiger; Harada tritt folglich in blauem Outfit an.

Loris Capirossi, zweifacher 125er Weltmeister und 250er Vize-Champion. Schafft er den Titel 1994.

Der Metzeler ME Z1 Steel-Radial.

WER NICHT LESEN WILL MUSS FAHREN.

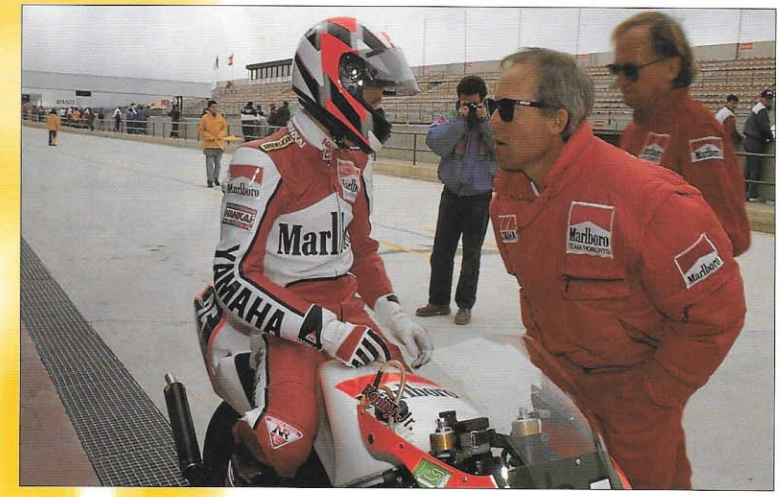
MOTORRAD

Großer Supersportler-Vergleich der Zeitschrift Motorrad Heft 4/94 (Auszug).
RUNDENZEITEN CALAFAT

	Ducati 888 Strada		Honda VFR 750 F		Kawasaki ZXR 750		Suzuki GSX-R 750 W		Yamaha YZF 750 R	
	Original[1]	Metzeler[6]	Original[2]	Metzeler	Original[3]	Metzeler	Original[4]	Metzeler	Original[5]	Metzeler
Fahrer 1	1.40.54	1.38.39	1.43.60	1.41.99	1.40.86	1.39.52	1.40.58	1.39.45	1.41.23	1.40.07
Fahrer 2	–	1.39.98	–	1.42.06	–	1.41.46	–	1.41.36	–	1.40.71

Originalbereifungen: [1] Michelin TX 11/23, [2] Dunlop D 202, [3] Dunlop Sportmax, [4] Dunlop Sportmax II, [5] Bridgestone BT 50
[6] Metzeler ME Z1

METZELER
Siegerreifen, die Sie kaufen können.



Kenny Roberts Junior hat ein Lehrjahr in Spanien verbracht. Nach einer Saison in der Ducados-Open-Serie peilt er jetzt seine erste 250er Grand-Prix-Saison im neuformierten Team Marlboro Rainey an.

Dazu wird Harada von seinen eigenen Landsleuten heftig unter Beschuss genommen – Okada und Aoki. Tadayuki Okada hat mit Harada in der Japanischen Meisterschaft schon viele heiße Duelle ausgefochten; er pilotiert 1994 eine 250er Werks-Honda und wird von Supertuner Erv Kanemoto betreut. Nobuatsu Aoki, der Sieger des Malaysia-GP '93, bekommt von Honda erneut eine NSR-Werksgranate untergeschoben.

Aprilia geht heuer entschlossener denn je auf den 250er WM-Titel los. Mit Max Biaggi, dem Franzosen Jean-Philippe Ruggia und Jean-Michel Bayle dreht ein schlagkräftiges Fahrer-Trio am Gasgriff. Biaggi ist nach einem Honda-Jahr zu Aprilia zurückgekehrt und gewann gleich einmal den Auftakt-GP in Australien nach einem haarsträubenden Duell gegen Capirossi. Ruggia, der berühmte Ellenbogen-Schleifer, lief Ende der letzten Saison mit zwei GP-Siegen zu Superform auf. Ex-Motocross-Star Bayle hat ein Lehrjahr auf Asphalt hinter und ein weiteres vor sich; seine Fans hoffen, daß der Franzose früher oder später zur absoluten Weltspitze aufschließt.

Helmut Bradl hat den Helm (gezwungenermaßen) an den Nagel gehängt und verdient seinen Lebensunterhalt nun als Motorradhändler im heimischen Zahling. Der Bayer wird diesen Grand Prix sicher als Zuschauer und Ehrengast verfolgen – Hi Helmut! Seinen Platz im HB-Honda-Team nimmt fortan Ralf Waldmann ein. Zahlreiche Testfahrten ermöglichten dem 125er Aufsteiger aus Wuppertal, sich an die von Sepp Schlögl betreute Werks-Honda NSR 250 zu gewöhnen. Der siebte Rang beim Australien-GP war ein sauberer Einstand – jetzt harren die deutsche Fans gespannt darauf, wie es mit Waldi weitergeht.

Vor allem die Schweizer Rennsport-Enthusiasten verfolgen aufmerksam das Abschneiden von Adrian Bosshard in seiner ersten Saison mit Honda-Werksmaterial. Welche unglaublichen Klimmzüge Bosshard unternahm, um die Finanzierung seiner NSR-Honda sicherzustellen, ist ohne Beispiel und verdient schon fast einen eigenen WM-Titel für Beharrlichkeit, Pfiffigkeit und Kreativität bei der Sponsorsuche. Jetzt stehen fast sämtliche Honda-Suisse-Dealer hinter ihm, sein Fan-Club, Michel Metraux mit seine Firmen elf und Thommen, sowie etliche weitere Unternehmen und Personen.

Kenny Roberts Junior, der 20jährige Sohn von Altmeister Kennny Roberts verletzte sich beim Dirt-Track-Training am linken Arm. Ob und wann der vielversprechende Youngster seine erste volle GP-Saison mit einer 250er Werks-Yamaha in Angriff nehmen kann, wird sich zeigen.

14 Werksmaschinen stehen 1994 in dieser Kategorie am Start. Ein Grund mehr, engagierten Privatfahrern die Daumen zu drücken: Adi Stadler (Honda RS 250 mit Kit), Bernd Kassner (Production Aprilia) oder dem Österreicher Andy Preining, der eine 93er Werks-Aprilia (Ex-Reggiani) privat einsetzt.

DIE FAHRTECHNIK

Beim Britischen Grand Prix in Donington 1993 war es soweit: eine 250er ist fast so schnell wie eine 500er. Sieger Ruggia mit der 250er Werks-Aprilia erzielte als schnellste Rennrunde 1.34,8 min. Luca Cadalora, Sieger in der 500er Klasse, wurde als Bestzeit 1.34,7 min gutgeschrieben. Rein theoretisch: Wäre Ruggia mit der Aprilia im Halbliterrennen mitgefahren, wäre er als Zweiter im Ziel eingelaufen. Mit der 250er. Wie ist so etwas möglich?

Die Antwort sagt mehr über 500er aus als über 250er. Ein 250er ist möglicherweise das ideale Rennmotorrad überhaupt. 90 Kilo Gewicht und über 90 PS Leistung ergeben ein wunderbar ausgewogenes, schlagkräftiges Renngerät. Anders als bei den völlig übermotorisierten 500ern können die 250er Fahrer ihre Maschinen bis auf das letzte Quentchen ausquetschen.

Der Schlüssel zu schnellen Rundenzeiten liegt genau in der Mitte zwischen den typischen 125er und 500er Anforderungen. Einerseits gilt es, möglichst viel Schwung beim Einbiegen in die Kurve mitzunehmen. Andererseits gilt es, möglichst früh und feurig auf die folgende Gerade zu beschleunigen. Bei den 500ern gilt das Motto „Slow in, fast out". Bei den 250er „Fast in, fast out".

Auf kurvenreichen Strecken sind die 500er Rundenzeiten in den letzten Jahren eher konstant geblieben, teilweise wurden sie sogar langsamer. Der Donington-Rundenrekord (1.33,5 min), erzielt von Kevin Schwantz, stammt aus dem Jahre 1991. Obwohl die Motoren seither kräftiger geworden sind. Bei den 500ern dreht sich mittlerweile alles darum, die Leistung kontrolliert zu dosieren und soviel wie möglich davon auf den Boden zu bringen. 250er können noch relativ einfach ausgewrungen werden, ohne daß der Fahrer befürchten muß, wie von einem wilden Pferd gleich abgeworfen zu werden.

Windschattenfahren spielt eine Rolle, wenn auch nicht in dem Maße wie bei den 125ern. Die meisten Überholmanöver spielen sich in den Bremszonen ab, sowie beim Herausbeschleunigen aus den Kurven. Wenn in der 250er Klasse in dichten Pulks gefochten wird, ist Killerinstinkt sicher wichtiger als taktisches Kalkül.

Max Biaggi und Aprilia haben wieder zusammengefunden, zum Schrecken der japanischen Konkurrenz. Hier kämpft Biaggi mit Doriano Romboni

Zwei Marken sind diese Saison nicht mehr dabei: Suzuki und Gilera sind ausgestiegen. Teilweise machte die Suzuki keinen schlechten Eindruck, vor allem Kocinskis zweiter Platz beim Australien GP ´93 gab zu Hoffnung Anlaß. Aber die RGV war alles andere als ein Hammer, in Assen schließlich kam es zum großen Knall, danach gingen Kocinski und Suzuki getrennte Wege. Gilera hatte in den Fünfziger Jahren die 500er Klasse beherrscht, schaffte es aber nicht, die 250er richtig konkurrenzfähig zu machen. Schließlich zog der Piaggio-Mutterkonzern einen radikalen Schlußstrich.

Nun also fechten Honda, Yamaha und Aprilia untereinander den 250er Strauß aus. Alle drei operieren mit zeitgenössischen Aluminium-Kastenrahmen und wassergekühlten 250er Zweitakt-Triebwerken in V-Anordnung. Die Motorleistung liegt etwas über 90 PS, die Spitzengeschwindigkeit um 250 km/h.

Yamahas TZ-M und Hondas NSR kommen mit einer Kurbelwelle aus, die Aprilia hat deren zwei. Die Yamaha hat 56 mm Bohrung und 50,7 mm Hub, bei Honda und Aprilia lauten die Maße 54 mm x 54,5 mm. Die Vergaserbestückung löst jeder anders: Yamaha verwendet zwei 39er Flachschieber-Mikunis, Honda 38er Keihins, Aprilia Oval-Flachschieber-Dellortos mit 35 x 42 mm Durchlaß. Der Einlaß ins Kurbelgehäuse erfolgt bei Aprilia über Drehschieber, die japanischen Firmen plazieren die üblichen Membran-Plättchen im Einlaßtrakt.

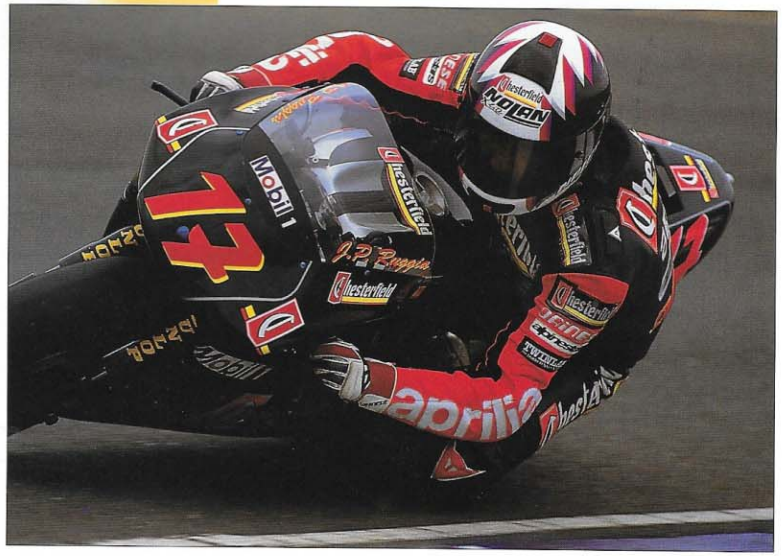
Auch bei den 250ern optimieren Auslaßsteuerungen den Durchzug, hier greifen die Firmen auf unterschiedlicher Methoden zurück. Yamaha operiert mit einer elektronisch gesteuerten zylindrischen Walze (bestens bekannt als Powervalve), Honda und Aprilia mit Schieber-Konstruktionen.

Die Zündungen sind vollelektronisch und programmierbar, damit im mittleren Drehzahlbereich, wenn die Auslaßsteuerung aktiviert ist, als auch im oberen Bereich stets die bestmögliche Motorleistung über Sechsganggetriebe und Rollenkette ans Hinterrad abgegeben werden kann.

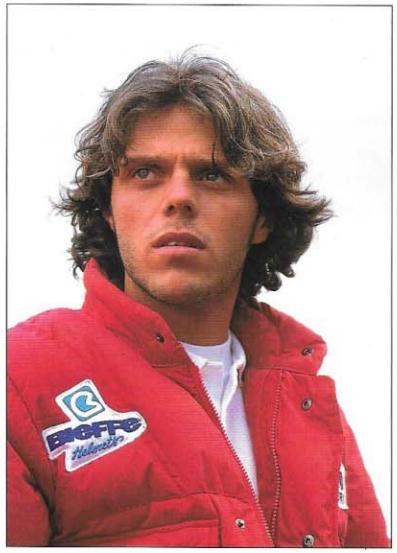
Sogenannte Cassettengetriebe erlauben schnelle Wechsel der jeweiligen Zahnradpaarungen, für jeden Gang stehen etliche Übersetzungsvarianten zur Auswahl. Schaltautomaten zum superschnellen Hochschalten gehören längst bei allen Teams zum Standard.

Eine aktive Hinterradfederung, die das Heck beim Beschleunigen und Bremsen ruhiger hält, gibt es nur bei Aprilia. Data-Recording wird selbstverständlich von allen Teams praktiziert. Bei den Radführungselementen kommen vorne Gabeln von Öhlins, White Power, Showa und Kayaba zum Einsatz. Bremsanlagen werden meistens von Brembo oder AP gestellt – in Stahl oder Karbon, manchmal auch gemixt. Die meisten Konkurrenten benutzen superleichte Magnesium-Gußfelgen von Marchesini oder PVM.

Möglichkeiten, ein Fahrwerk zusammen zu puzzeln und abzustimmen, gibt es unzählig viele. Deshalb gehören Testfahrten nicht nur vor, sondern auch während der Saison beinahe zum täglichen Brot eines jeden GP-Piloten.



Jean-Philippe Ruggia (Aprilia): Frankreichs größte WM-Hoffnung auf den 250er Titel seit Christian Sarron 1984.



Loris Capirossi.

TETSUYA HARADA 250er WELTMEISTER

TETSUYA HARADA, 24 JAHRE ALT, AUS CHIBA/JAPAN

Tetsuya Harada kam vor einem Jahr in die Grand-Prix-Szene. Außerhalb Japan kannte ihn kaum jemand. Ein paar Monate später wurde er Weltmeister, ein internationaler Superstar.

Die GP-Fahrkarte verdiente sich Harada mit dem Gewinn der Japanischen Meisterschaft in der 250er Klasse. Er bedankte sich mit einem Sieg gleich beim ersten Grand Prix. Nach Australien gewann der Japaner in Japan und Spanien, führte monatelang die WM-Wertung an. Endgültig brachte Harada den WM-Titel beim Finale in Jarama unter Dach und Fach, als Capirossi mit abgenutzten Reifen neben die Piste donnerte und einige Plätze einbüßte. Harada bekam das Drama hinter ihm gar nicht mit, erst im Ziel erfuhr er, daß er den Titel erobert hatte.

Für Insider kam Haradas superbe Leistung nicht überraschend. Als Yamaha-Testfahrer hatte er die Entwicklung der TZ-M-Werksmaschine maßgeblich beeinflußt. Der kleine Japaner kannte sein Motorrad in- und auswendig und hatte deshalb keine Mühe, bei Abstimmungsarbeiten stets goldrichtige Lösungen zu finden. Dazu kommt die seltene Begabung, sich sehr schnell auf neuen, unbekannten Rennstrecken zurecht zu finden. Mit Ausnahme von Suzuka kannte Harada vorher keine der GP-Pisten.

Kenny Roberts war von Haradas fantastischer erster WM-Saison wenig überrascht: „Yamaha schickte ihn vorher auf meine Ranch, um ein bißchen Dirt-Track zu üben. Tetsuya war sofort sehr schnell unterwegs. Als ich ihn fragte, wie lange er schon mit Gelände-Maschinen trainiere, antworte er: ´Jetzt eine halbe Stunde`. Harada ist ein Naturtalent, hochbegabt und sehr ehrgeizig. Je früher ihn Yamaha auf eine 500er setzt, desto besser."

Die Saison 1994, jetzt im Team von Yamaha-France, begann für Tetsuya Harada schlecht: Beim Training zum Australien-GP kam er zu Fall und brach sich mehrere Knochen in der rechten Mittelhand.

500

Grant Lenoard

Kevin Schwantz hat den Halbliter-Weltmeistertitel erobert. Jetzt liegt es an ihm, diesen Titel erfolgreich zu verteidigen. Wayne Rainey stürzte schwer beim Misano-GP, der Amerikaner ist seitdem querschnittgelähmt. Der Rainey-Unfall überschattet den Erfolg von Schwantz, das steht außer Frage.

1994 wird gewiss erneut eine aufreibende Saison. Kevin Schwantz will beweisen, daß ihm die Startnummer 1 zu Recht gebührt. Gleiches hat jedoch auch Mick Doohan im Sinn. Der Australier steuerte bereits 1992 zielstrebig den Titel an, als er in Assen zu Fall kam und sein rechtes Bein schlimm in Mitleidenschaft gezogen wurde. Dieser Sturz kostete ihn nicht nur letztendlich den Titel; die langwierige Heilung verpfuschte auch einen großen Teil seiner 93er Saison. Mittlerweile aber ist Doohan wieder rechtschaffen fit, der Honda-Pilot peilt erneut die WM-Krone an.

Doohan und Schwanz wissen inzwischen, daß sie den Titel nicht allein unter sich ausmachen werden. Cagiva und John Kocinski haben sich vorgenommen, ein ernsthaftes Wort im Titelkampf mitzureden. Kocinski hat bisher in jedem seiner 500er Jahre einen GP zu seinen Gunsten entschieden. 1994 landete er in Eastern Creek gleich zum Auftakt einen überzeugenden Start-Ziel-Sieg. Kevin und Mick mögen unterm Strich mehr Erfahrung haben. Aber wenn bei Kocinski alles paßt, ist er kaum zu schlagen. Wenn Cagiva weiter stark auftrumpft und Team-Manager Giacomo Agostini seinen kapriziösen Schützling weiter bei Laune hält – wer weiß, wie die Saison dann endet. Möglicherweise bedauern Suzuki, Yamaha und Honda dann ihre Entscheidungen, nicht weiter mit Kocinski zusammen zu arbeiten.

Gleich zwölf Werksfahrer stehen 1994 bei den Grand Prix am Start und keiner von ihnen sollte frühzeitig abgeschrieben werden, was den möglichen Gewinn des WM-Titels anbelangt. Werksfahrer sind Speerspitzen einer Multi-Millionen-Dollar-Kampagne, keiner von ihnen fährt auf die Piste, nur um sich schlagen zu lassen. Jeder einzelne will und kann auch gewinnen.

Das Roberts-Team ist und bleibt siegverdächtig. Luca Cadalora, ein für einen Italiener erstaunlich ruhig und besonnen wirkender Typ, entfaltet seinen unglaublichen Siegeswillen mittlerweile auch im Sattel der Halbliter-Yamaha, die zwei GP-Erfolge 1993 sprechen für sich. In Donington gewann er, sogar auf Kosten von Teamgefährte Rainey, auch in Misano holte er dann die Kohlen aus dem Feuer. So schnell ändern sich im Rennsport die Verhältnisse: In England war Luca kurz davor, geächtet zu werden – seit Misano ist er der neue Hoffnungsträger des Teams.

Kevin Schwantz sorgte mit seinem Alles-oder-Nichts-Fahrstil und etlichen Stürzen jahrelang für Furore. in seiner sechsten GP-Saison ging er besonnener ans Werk und gewann erstmals den WM-Titel. Jetzt will er die Krone natürlich verteidigen.

Mick Doohan möchte 1994 endlich 500er Weltmeister werden. 1992 war er bereits kurz davor - bis zum Assen-Crash. Jetzt ist Doohan soweit genesen, daß er einen erneuten Anlauf auf die WM-Krone unternehmen kann.

FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

GRAND PRIX DEUTSCHLAND

MANAGEMENT

RACE DIRECTOR	ROBERTO NOSETTO
TECHNICAL DIRECTOR	JACK FINDLAY
MEDICAL DIRECTOR	N. N.
PRESS OFFICER	DENNIS NOYES
IRTA DELEGATE	PAUL BUTLER
RENNLEITER	HEINZ WEBER
SRELLV. RENNLEITER UND RENNSEKRETÄR	MIROSLAV CADA
EVENT PRESS OFFICER	MICHAEL SONNICK
LEITER DER STRECKENSICHERUNG	KLAUS POSCHNER, LEONBERG
OBMANN DER TECHN. ABNAHME	WOLFGANG KANTEL, CRAILSHEIM
OBMANN DER ZEITNAHME	MANFRED ILLG, REMSECK
LEITENDER RENNARZT	DR. DETLEV REIMERS, KIRCHHEIM
TECH. KOMMISSARE	WOLFGANG KANTEL, CRAILSHEIM (OBMANN), RUDI BEDNARIK, AICHWALD, EMIL BRAUN, LEIBERTINGEN, WOFGANG SCHIDMAIR, AICHTAL, HARALD MEHNER, PHILIPPSBURG, JOSEF HORN, OBERHAUSEN
RENNBÜRO	JÜRGEN ILLIG, STUTTGART INGRID WÜRTZ, STUTTGART

INTERNATIONALES KOMITEE

FIM CHIEF STEWARD
JEAN-PIERRE MOUGIN

FIM STEWARD
IGOR ESKINJA/GUSTAV LUX

SAFETY OFFICER
HANS BAHMER

FIM REPRESENTATIVE
TORE KITTILSEN

CT &/or CMI OBSERVER
G. HADFIELD (CMI)

FIM MEDICAL OBSERVER
MACCHIAGODENA\

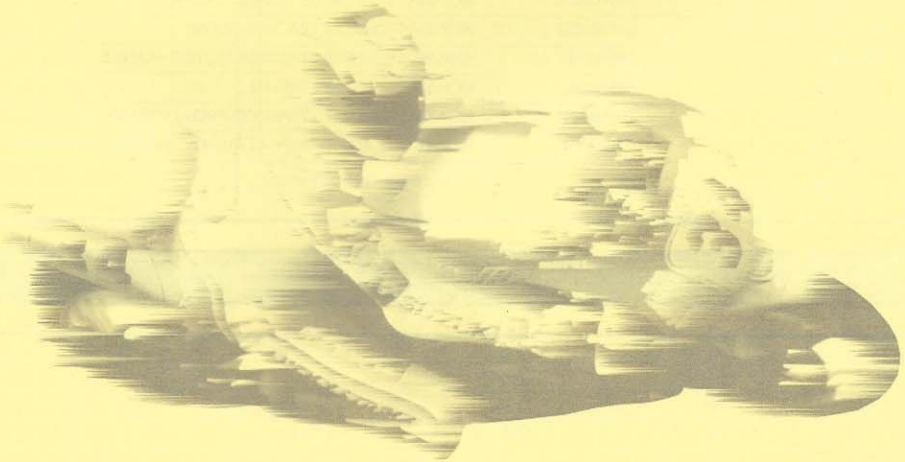
JURY-SEKRETÄR
JÜRGEN LAMBERTY

VERANSTALTER/PROMOTION

EVENT PROMOTER	GESELLSCHAFT FÜR DEN MOTORRADRENNSPORT MBH, HOCKENHEIM
SPORTLICHER VERANSTALTER	OBERSTE MOTORRADSPORT-KOMMISSION, FRANKFURT
SPORTLICHER AUSRICHTER	ADAC WÜRTTEMBERG E.V.,STUTTGART

INTERNATIONALE SPONSOREN

LONGINES	THE OFFICIAL TIMING/WATCH OF THE CHAMPIONSHIP
PEPSI	THE OFFICIAL DRINK OF THE CHAMPIONSHIP



125cc GRAND PRIX DEUTSCHLAND

15 RUNDEN • 101,89 kms • START 14.30

ROUND 6

FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

No.	RIDER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	DIRK RAUDIES	GERMAN	HONDA	HB TEAM RAUDIES
2	KAZUTO SAKATA	JAPANESE	APRILIA	TEAM SEMPRUCCI-KRONA
3	TAKESHI TSUJIMURA	JAPANESE	HONDA	FCC TECHNICAL SPORTS
4	YOSHIAKI KATOH	JAPANESE	YAMAHA	TEAM ASPAR CEPSA
5	NOBORU UEDA	JAPANESE	HONDA	GIVI RACING
6	AKIRA SAITO	JAPANESE	HONDA	ELF TEAM KEPLA
7	OLIVER PETRUCCIANI	SWISS	APRILIA	MARLBORO APRILIA
8	JORGE MARTINEZ	SPANISH	YAMAHA	TEAM ASPAR CEPSA
9	HERRI TORRONTEGUI	SPANISH	APRILIA	TEAM SEMPRUCCI-KRONA
10	PETER OETTL	GERMAN	APRILIA	MARLBORO APRILIA-ECKL
11	FAUSTO GRESINI	ITALIAN	HONDA	SCOT RACING TEAM
12	HARUCHIKA AOKI	JAPANESE	HONDA	MOTO BUM HONDA
14	OLIVER KOCH	GERMAN	HONDA	GP TEAM DITTER PLASTIC
15	STEFAN PREIN	GERMAN	YAMAHA	TEAM ENERGIZER-ELF & CO
16	MANFRED BAUMANN	AUSTRIAN	YAMAHA	TEAM BAUMANN
18	MASAFUMI ONO	JAPANESE	HONDA	TEAM UNEMOTO & HARC-PRO
19	GARRY McCOY	AUSTRALIAN	APRILIA	AGV-ATTAC RACING
20	DANIELA TOGNOLI	ITALIAN	APRILIA	IPA CORSE-FMI APRILIA
22	LUCIO CECCHINELLO	ITALIAN	HONDA	GIVI RACING
23	BRUNO CASANOVA	ITALIAN	HONDA	SCOT RACING TEAM
24	HANS SPAAN	DUTCH	HONDA	ARIE MOLENAAR RACING
25	NEIL HODGSON	BRITISH	HONDA	BURNETT RACING
26	EMILI ALZAMORA	SPANISH	HONDA	MARLBORO TEAM PILERI
28	HIDEYUKI NAKAJYO	JAPANESE	HONDA	Jha RACING
29	GABRIELE DEBBIA	ITALIAN	APRILIA	TEAM ELIT
30	MANFRED GEISSLER	GERMAN	APRILIA	MARLBORO APRILIA ECKL
32	STEFANO PERUGINI	ITALIAN	APRILIA	IPA CORSE-FMI APRILIA
33	VITTORIO LOPEZ	ITALIAN	HONDA	MARLBORO TEAM PILERI
35	LOEK BODELIER	DUTCH	HONDA	L. B. ZWAFINK RACING
36	MASAKI TOKUDOME	JAPANESE	HONDA	RACING SUPPLY
37	FREDERIC PETIT	FRENCH	YAMAHA	YAMAHA MOTOR FRANCE
39	NICOLAS DUSSAUGE	FRENCH	HONDA	TECH 3
62	STEFAN KURFISS	GERMAN	HONDA	TEAM VID-PRO U CREATIV DESIGN
63	MAIK STIEF	GERMAN	HONDA	AGV-ATTAC-RACING TEAM GERMANY

GEZEITETES TRAINING 1 TRAINING	2 TRAINING	No.
		1
		2
		3
		4
		5
		6
		7
		8
		9
		10
		11
		12
		14
		15
		16
		18
		19
		21
		22
		23
		24
		25
		26
		28
		29
		30
		32
		33
		35
		36
		37
		39
		62
		63

STARTAUFSTELLUNG

FLASH BACK

22•5•94

F.I.M. GRAND PRIX AUSTRIA

125cc

Pos	Rider	Motorad	Team
1	D Raudies (GER)	Honda	HB Team Raudies
2	N Ueda (JPN)	Honda	Givi Racing
3	G.McCoy (SPA)	Aprilia	AGV Attac Racing
4	P Oettl (GER)	Aprilia	Marlboro Aprilia Eckl
5	K.Sakata (JPN)	Aprilia	Team Semprucci-Krona
6	S.Perugini (ITA)	Aprilia	IPA Corse FMI Aprilia
7	A.Saito (JPN)	Honda	Elf Team Kepla
8	F.Gresini (ITA)	Honda	Scot S. Patrignano
9	E.Cuppini (ITA)	Aprilia	IPA Corse FMI Aprilia
10	O Koch (GER)	Honda	GP Team Ditter Plastic

DIE SAISON BISHER

GP3 - 125cc PUNKTESTAND

Pos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Pts	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	Total
1	K SAKATA	25	20	20	25	11										101
2	N UEDA	9	25	–	13	20										67
3	P OETTL	20	–	13	20	13										66
4	D RAUDIES	6	13	-	11	25										55
5	G McCOY	16	4	7	5	16										48
6	T TSUJIMURA	–	11	25	10	-										46
7	H TORRONTEGUI	8	7	8	16	2										41
8	A SAITO	10	8	11	-	9										38
9	J MARTINEZ	–	16	9	7	-										32
10	F.GRESINI	7	2	10	6	8										31

WEITERE PUNKTE-ERZIELER: H NAKAJYO 27; M.TOKUDOME 25; O PETRUCCIANI 24; O KOCH 21; L BODELIER 18; S.PERUGINI 14; B CASANOVA 11; H AOKI 8; E.CUPPINI 7 G SCALVINI 4; K AMANO 4; Y.KATOH 4; G.DEBBIA;3; T IGATA 2; M GEISSLER 2; S PREIN 1 / APRILIA 106; HONDA 101; YAMAHA 36

GRAND PRIX DEUTSCHLAND RESULTATE

1st	2nd	3rd	4th	5th
6th	7th	8th	9th	10th
11th	12th	13th	14th	15th
16th	17th	18th	19th	20th
ZEIT DES SIEGERS	km/h	SCHNELLSTE RUNDE: No.	ZEIT	km/h

RUNDENTABELLE

Lap/Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
1																											
2																											
3																											
4																											

250cc GRAND PRIX DEUTSCHLAND

16 RUNDEN • 108,68 kms • START 12.00

ROUND 6

FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

No.	RIDER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	TETSUYA HARADA	JAPANESE	YAMAHA	YAMAHA MOTOR FRANCE
2	LORIS CAPIROSSI	ITALIAN	HONDA	MARLBORO TEAM PILERI
4	MASSIMILIANO BIAGGI	ITALIAN	APRILIA	CHESTERFIELD APRILIA
5	DORIANO ROMBONI	ITALIAN	HONDA	HB RACING TEAM ITALY
6	ANDY PREINING	AUSTRIAN	APRILIA	DOLLY BUSTER/PREINING
8	TADAYUKI OKADA	JAPANESE	HONDA	KANEMOTO HONDA
11	NOBUATSU AOKI	JAPANESE	HONDA	HONDA RHEOS Jha RACING
12	WILCO ZEELENBERG	DUTCH	HONDA	DC RACING TEAM
13	FREDERIC PROTAT	FRENCH	HONDA	TECH 3
15	LUIS D'ANTIN	SPANISH	HONDA	REPSOL-MX ONDA-PEPSI
16	PATRICK vd GOORBERGH	DUTCH	APRILIA	RACING TEAM vd GOORBERGH
17	JEAN PHILIPPE RUGGIA	FRENCH	APRILIA	CHESTERFIELD APRILIA
19	ESKIL SUTER	SWISS	APRILIA	MOHAG APRILIA
22	JEAN MICHEL BAYLE	FRENCH	APRILIA	CHESTERFIELD APRILIA
23	CARLES CHECA	SPANISH	HONDA	GIVI RACING
25	KENNY ROBERTS JNR	AMERICAN	YAMAHA	MARLBORO TEAM RAINEY
26	BERND KASSNER	GERMAN	APRILIA	RACING TEAM MUNICH
27	ADI STADLER	GERMAN	HONDA	VEITINGER HONDA
28	RALF WALDMANN	GERMAN	HONDA	HB HONDA GERMANY
29	JUAN BORJA	SPANSH	APRILIA	TEAM HERNANDEZ
30	JOSE LUIS CARDOSO	SPANISH	APRILIA	PR2
31	ENRIQUE DE JUAN	SPANISH	APRILIA	TEAM DE JUAN
32	JURGEN vd GOORBERGH	DUTCH	APRILIA	TEAM FORZA LA MOTO
33	KRISTIAN KAAS	FINNISH	YAMAHA	KKN RACING
34	CHRISTIAN BOUDINOT	FRENCH	APRILIA	PROMOTO SPORT
36	ALAN PATTERSON	BRITISH	HONDA	TEAM COTONI
37	NOEL FERRO	FRENCH	HONDA	TECH 3
38	LUIS CARLOS MAUREL	SPANISH	HONDA	MAUREL COMPETICION
39	ALESSANDRO GRAMIGNI	ITALIAN	APRILIA	GRAMIGNI GASSS
40	GIUSEPPE FIORILLO	ITALIAN	HONDA	MARLBORO TEAM PILERI
43	MANUEL HERNANDEZ	SPANISH	APRILIA	TEAM HERNANDEZ
62	JURGEN FUCHS	GERMAN	HONDA	MO-RENNTEAM
63	PETER KOLLER	GERMAN	HONDA	BAYER-TEAM
44	HOMMA	Japan		
35	FEE	Canada		

GEZEITETES TRAINING 1 TRAINING	2 TRAINING	No.
		1
		2
		4
		5
		6
		8
		11
		12
		13
		15
		16
		17
		19
		20
		22
		23
		25
		26
		27
		28
		30
		31
		32
		33
		34
		36
		37
		38
		39
		40
		43
		62
		63

STARTAUFSTELLUNG

FLASH BACK

22•5•94

F.I.M. GRAND PRIX AUSTRIA

250cc

Pos	Rider	Motorad	Team
1	L.Capirossi (ITL)	Honda	Marlboro Team Pileri
2	M.Biaggi (ITA)	Aprilia	Chesterfield Aprilia
3	D.Romboni (ITA)	Honda	HB Racing Team Italy
4	T Okada (JPN)	Honda	Kanemoto Honda
5	R.Waldmann (GER)	Honda	HB Honda Germany
6	J.Ruggia (FRA)	Aprilia	Chesterfield Aprilia
7	L.D'Antin (SPA)	Honda	Repsol-MX Onda-Pepsi
8	P.V.D.Goorberg (NED)	Aprilia	Racing Team VD Goorbergh
9	J.V.D.Goorberg (NED)	Aprilia	Racing Team Forza La Moto
10	E Suter (SUI)	Aprilia	Mohag Aprilia

DIE SAISON BISHER

GP3 - 250cc PUNKTESTAND

Pos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Pts	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	Total
1	T OKADA	11	20	25	13	13										85
2	M BIAGGI	25	25	13	–	20										83
3	L CAPIROSSI	16	16	20	–	25										77
4	D ROMBONI	20	11	10	20	16										77
5	J RUGGIA	13	13	9	25	10										70
6	R WALDMANN	9	10	–	16	11										43
7	L D'ANTIN	8	8	6	10	9										41
8	J BAYLE	6	9	5	9	5										33
9	N AOKI	10	–	8	11	–										29
10	W ZEELENBERG	7	7-	7	–	–										21

WEITERE PUNKTE-ERZIELER: T UKAWA 16; T HARADA 16; JVD GOORBERGH 15; SUTER 14; C CHECA 12;T AOKI 11; PVD GOORBERGH 11; A PEINING 11;A GRAMIGNI 7; A BOSSHARD 7; A STADLER 6; B KASSNER 6; C CONNELL 5; M CASTILLA 3;J.CARDOSO 1/HONDA 110; APRILIA 108; YAMAHA 16

GRAND PRIX DEUTSCHLAND RESULTATE

1st	2nd	3rd	4th	5th
6th	7th	8th	9th	10th
11th	12th	13th	14th	15th
16th	17th	18th	19th	20th
ZEIT DES SIEGERS	km/h	SCHNELLSTE RUNDE: No.	ZEIT	km/h

RUNDENTABELLE

Lap/Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
1																											
2																											
3																											
4																											

NEWS

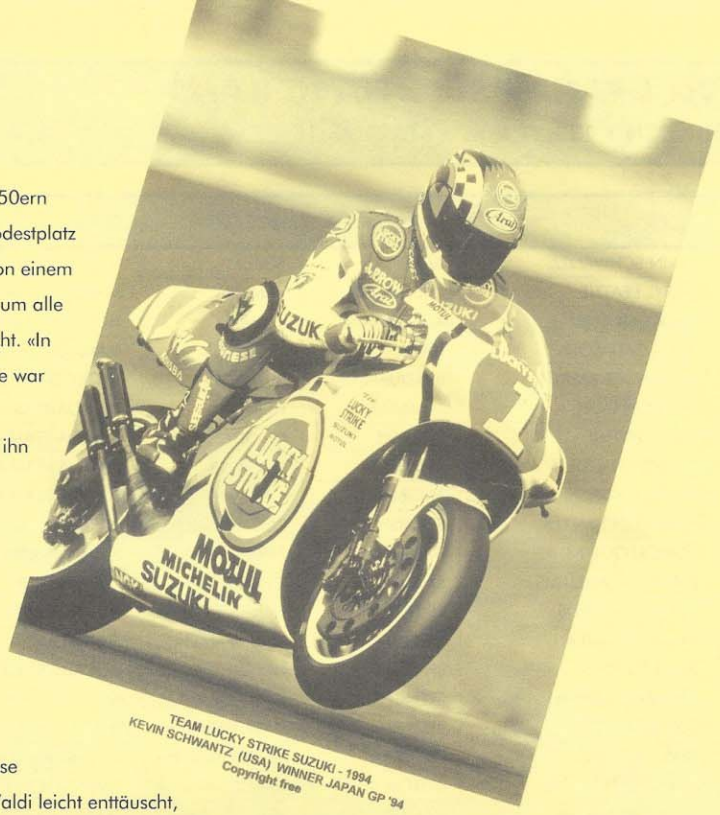
Vor 50000 jubelnden Fans auf dem Salzburgring meldete sich Dirk Raudies mit einer Weltklasseleistung als Champion zurück: Nach einem Blitzstart verteidigte er seine F¨hrung beim Motorrad- Grand Prix von Österreich nahezu unangefochten über 24 Runden hinweg und feierte den langersehnten ersten Sieg der Saison.

Schon beim Erreichen der Nocksteinkehre hatte Raundies einen Vorsprung von gut 30 Metern, der aber binnen zwölf von 24 Runden in sich Zusammenschmolz und das Rennen zur Zitterpartie für die zahlreichen aus Süddeutschland angereisten Raudies-Fans machte. «Mein Motor ruckelte bei Halbgas, so daß ich nicht so schnell durch die Kurven fahren konnte. Dafür hatte ich überlegenen Topspeed und gute Beschleunigung. Als mir Noboru Ueda und Garry McCoy nach der Hälfte des Rennens gefährlich nahekamen, habe ich nochmals alles gegeben und den alten Abstand wiederherhergestellt», schilderte Raundies, dessen Team wegen ständiger Wechsel zwischen zwei Motorvarianten schon im Training eiserne Nerven brauchte: Am ersten Tag war das Motorrad mit der neuen Honda- Vergaserairbox das schnellste, im Abschlußtraining lief die konventionelle Maschine flotter, im Warm-up am Sonntagmorgen war es wieder genau umgekehrt, so daß Raudies die Airbox erstmals auch in einem Rennen einsetzte.

Eien wichtigen Sieg feierte das Aprilia-Team von Peter Öttl schon vor dem Rennen: Hauptsponsor MArlboro verdoppelte das Budget, so daß endlich die zweite, längst bereitstehende Werksmaschine in Italien abgeholt werden Konnte. Jetzt muß Öttl nur noch seine Startprobleme lösen, denn in Salzburg ging das Losfahren wieder schief: «Ich habe versehentlich den zweiten Gang eingelegt und deshalb beim Losfahren den Motor abgewürgt. Ich mußte die Maschine wieder anschieben und bin als Vorletzter weggekommen», schilderte Öttl, der daraufhin mit der «Wut der Verzweiflung» am Gasgriff drehte, nach einer hinreißenden Aufholjaagd Vierter wurde und sogar noch den nach einem Trainingssturz angeschlagenen WM-Leader Kazuto Sakata auf Rang fünf verwies.

Der im schwäbischen agv-attac-Team fahrende Australier Garry McCoy schaffte mit seiner privaten Aprilia ein ähnliches Husarenstück: Unverdrossen hielt er sich am Hinterrad von Noboru Ueda, lag zu Rennmitte sogar einmal kurz in Führung und bescherte seinem kleinen Team zum zweiten Mal nach dem Saisonauftakt in Australien Platz drei.

Auch HB-Honda-Star Ralf Waldmann hatte im Dreikampf gegen Tadayuki okada und Doriano Romboni bei den 250ern bereits auf einen Podestplatz spekuliert, wurde von einem Nachzügler jedoch um alle Hoffnungen gebracht. «In der vorletzten Runde war ich hinter Doriano Romboni und hatte ihn mir bereits genau passend zurechtgelegt, als plötzlich der Uberrundete Giuseppe Fiorillo vor mir auftauchte und mich durch die Wiese schickte», meinte Waldi leicht enttäuscht, während Doriano Romboni als Dritter das Happy End eines schwierigen Wochenendes feierte. Im verregneten arsten Zeittraining war der Italiener eingangs der Fahrerlagerkurve spektakulär gestürzt und hatte beide Hände geprellt.



TEAM LUCKY STRIKE SUZUKI - 1994
KEVIN SCHWANTZ (USA) WINNER JAPAN GP '94
Copyright free

Aprilia-Star Max Biaggi und Honda-Werksfahrer Loris Capirossi hatten sich an der Spitze frühzeitig aus dem staub yemacht und eine beinhartes Duell angezettelt, in dem Biaggi trotz einer neuen, aerodynamisch optimierten Verkleidung im Schlußspurt den kürzeren zog. Er verbremste sich in der Fahrerlagerkurve, Capirossi huschte innen vorbei und feierte den ersten Sieg der Saison.
In der Halbliterklasse stürmte Honda-Star Michael Doohan mit einer ungefährdeten Alleinfahrt zum Sieg, Weltmeister Kevin Schwantz brauchte nach schlechtem Start vier Runden, um sich auf Platz zwei durchzuwühlen. Der spanische Honda-Werkspilot Alex Crivillé wurde erstaunlicher Dritter, Cagiva-Star John Kocinski rettete sich ohne Kühlwasser unmittelbar vor dem Kollaps seines Motors als Fünfter über die Linie.

Bester Yamaha-Pilot war Daryl Beattie auf Platz acht, wegen Reifensorgen legte Luca Cadalora einen Boxenstop ein und wurde abgeschlagen Letzter. Pech auch für Aprilia: Loris Reggiani fiel mit seiner Zweizylinder-RSV 400 wegen eines Kolbenklemmers aus.

FRIEDEMANN KIRN

500cc GRAND PRIX DEUTSCHLAND

18 RUNDEN • 122,27 kms • START 13.15

ROUND 6

FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

No.	RIDER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	KEVIN SCHWANTZ	AMERICAN	SUZUKI	LUCKY STRIKE SUZUKI
3	DARYL BEATTIE	AUSTRALIAN	YAMAHA	MARLBORO TEAM ROBERTS
4	MICK DOOHAN	AUSTRALIAN	YAMAHA	HONDA TEAM HRC
5	LUCA CADALORA	ITALIAN	YAMAHA	MARLBORO TEAM ROBERTS
6	ALEXANDRE BARROS	BRAZILIAN	SUZUKI	LUCKY STRIKE SUZUKI
7	SHINICHI ITOH	JAPANESE	HONDA	HONDA TEAM HRC
8	ALEX CRIVILLE	SPANISH	HONDA	HONDA TEAM HRC
10	DOUG CHANDLER	AMERICAN	CAGIVA	CAGIVA TEAM AGOSTINI
11	JOHN KOCINSKI	AMERICAN	CAGIVA	CAGIVA TEAM AGOSTINI
12	JUAN LOPEZ MELLA	SPANISH	ROC YAMAHA	LOPEZ MELLA RACING TEAM
13	LORIS REGGIANI	ITALIAN	APRILIA	APRILIA RACING TEAM
14	JEREMY McWILLIAMS	BRITISH	YAMAHA YZR	TEAM MILLAR
15	JOHN REYNOLDS	BRITISH	HARRIS YAMAHA	PADGETTS MOTORCYCLES
16	LAURENT NAVEAU	BELGIAN	ROC YAMAHA	EUROTEAM
17	ALBERTO PUIG	SPANISH	HONDA	DUCADOS HONDA PONS
18	BERNARD GARCIA	FRENCH	ROC YAMAHA	YAMAHA MOTOR FRANCE
19	SEAN EMMETT	BRITISH	HARRIS YAMAHA	SHELL HARRIS GRAND PRIX
20	KEVIN MITCHELL	BRITISH	HARRIS YAMAHA	M. B. M. RACING
21	CEES DOORAKKERS	DUTCH	HARRIS YAMAHA	TEAM DOORAKKERS
23	LUCIO PEDERCINI	ITALIAN	ROC YAMAHA	TEAM PEDERCINI
24	CRISTIANO MIGLIORATI	ITALIAN	ROC YAMAHA	TEAM PEDERCINI
25	MARCO PAPA	ITALIAN	ROC YAMAHA	TEAM ELIT
27	BERNARD HAENGGELI	SWISS	ROC YAMAHA	HAENGGELI RACING
28	JULIAN MIRALLES	SPANISH	ROC YAMAHA	TEAM ROC
29	ANDREAS LEUTHE	GERMAN	ROC YAMAHA	TEAM DOPPLER AUSTRIA
30	VITTORIO SCATOLA	ITALIAN	PATON	TEAM PATON
31	LOTHAR NEUKIRCHNER	GERMAN	HARRIS YAMAHA	SACHSEN RACING TEAM
34	BRUNO BONHUIL	FRENCH	ROC YAMAHA	M. T. D. OBJECTIF 500
36	JEAN FORAY	FRENCH	ROC YAMAHA	JEAN FORAY RACING TEAM
44	MARC GARCIA	FRENCH	ROC YAMAHA	D. R. TEAM SHARK
50	NIALL MACKENZIE	BRITISH	ROC YAMAHA	SLICK 50 TEAM WCM
51	JEAN PIERRE JEANDAT	FRENCH	ROC YAMAHA	J. P. J. RACING
62	MANFRED ERHARDT	GERMAN	HARRIS YAMAHA	
63	UDO MARK	GERMAN	HARRIS YAMAHA	SACHSEN-RACING-TEAM

GEZEITETES TRAINING 1 TRAINING	2 TRAINING	No.
		1
		3
		4
		5
		6
		7
		8
		10
		11
		12
		13
		14
		15
		16
		17
		18
		19
		20
		21
		23
		24
		25
		27
		28
		29
		30
		31
		34
		36
		44
		50
		51
		62
		63

STARTAUFSTELLUNG

FLASH BACK

22•5•94

F.I.M. GRAND PRIX AUSTRIA

500cc

Pos	Rider	Motorad	Team
1	M Doohan (AUS)	Honda	Honda Team HRC
2	K Schwantz (USA)	Suzuki	Lucky Strike Suzuki
3	A Criville (SPA)	Honda	Honda Team HRC
4	S. Itoh (JPN)	Honda	Honda Team HRC
5	J Kocinski (USA)	Cagiva	Cagiva team Agostini
6	A Puig (SPA)	Honda	Ducados Honda Pons
7	A Barros (BRA)	Suzuki	Lucky Strike Suzuki
8	D.Beattie (AUS)	Yamaha	Marlboro Team Roberts
9	N Mackenzie (GBR)	ROC Yamaha	Slick 50 Team WCM
10	J Reynolds (GBR)	Harris Yamaha	Padgetts Motorcycles

DIE SAISON BISHER

GP3 - 500cc PUNKTESTAND

Pos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Pts	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	Total
1 M DOOHAN	16	25	20	25	25										111
2 K SCHWANTZ	18	10	25	20	20										88
3 J KOCINSKI	25	20	7	16	11										79
4 S ITOH	11	16	16	–	13										56
5 A CRIVILLE	10	8	9	11	16										54
6 A BARROS	9	8	11	13	9										50
7 A PUIG	9	11	8	10	10										48
8 L CADALORA	20	13	13	–	–										46
9 D CHANDLER	7	7	6	9	–										29
10 J REYNOLDS	6	4	4	6	6										26

WEITERE PUNKTE-ERZIELER: N MACKENZIE 20; D BEATTIE 14; T HONMA 10; B GARCIA 10; J McWILLIAMS 10; S EMMETT 9; L REGGIANI 7; C MIGLIORATI 7; J LOPEZ MELLA 7; H.MOINEAU 5; J.JEANDAT 5; S DOOHAN 4; L NAVEAU 3; L PEDERCINI 1 J MIRALLES 1 / HONDA 111; SUZUKI 88; CAGIVA 79; YAMAHA 59; ROC YAMAHA 30; HARRIS YAMAHA 26; APRILIA 7

GRAND PRIX DEUTSCHLAND RESULTATE

1st	2nd	3rd	4th	5th
6th	7th	8th	9th	10th
11th	12th	13th	14th	15th
16th	17th	18th	19th	20th
ZEIT DES SIEGERS	km/h	SCHNELLSTE RUNDE: No.	ZEIT	km/h

RUNDENTABELLE

Lap/Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
1																											
2																											
3																											
4																											

SEITENWAGEN GRAND PRIX DEUTSCHLAND

16 RUNDEN • 108,68 kms • START 15.45

No.	RIDER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	R BILAND/K WALTISPERG	CH/CH	LCR-SWISSAUTO/BRM	SCHLOSSGOLD RACING
2	S WEBSTER/A HANNI	GB/CH	LCR-KRAUSER	ARCO TECHNIQUES
3	K KLAFFENBOCK/C PARZER	A/A	LCR-BARTOL	OKM RACING TEAM
4	P GUEDEL/C GUEDEL	CH/CH	LCR-ADM	BP RACING TEAM SCHWEIZ
5	D BRINDLEY/P HUTCHINSON	GB/GB	LCR-HONDA	VAN KEMPEN RACING
6	S ABBOTT/J TAILFORD	GB/GB	WINDLE-KRAUSER	STEVE ABBOTT RACING
7	R BOHNHORST/P BROWN	D/GB	LCR-STEINHAUSEN	STEINHAUSEN RACING
8	Y KUMAGAYA/S PRIOR	J/GB	LCR-ADM	TEAM KUMAGAYA-NISSIN
9	M BOESIGER/J EGLI	CH/CH	LCR-ADM	PNEU BOESIGER RACING
10	D DIXON/A HETHERINGTON	GB/GB	LCR-YAMAHA	PADGETT'S RACING
11	T WYSSEN/K WYSSEN	CH/CH	LCR-KRAUSER	WYSSEN RACING
12	J LAUSLEHTO/J JOUTSEN	SF/SF	LCR-ADM	TEAM LAUSLEHTO
13	R KOSTER/O COMBI	CH/ITA	LCR-ADM	KROKO RACING TEAM
14	B GALROSS/S SMITH	S/GB	LCR-YAMAHA	GALROSS RACING
15	M REDDINGTON/T CRONE	GB/GB	LCR-ADM	REDDINGTON RACING
16	M EGLOFF/U EGLOFF	CH/CH	LCR-YAMAHA	EGLOFF RACING
17	B BRINDLEY/S WHITESIDE	GB/GB	LCR-YAMAHA	DENNIS TROLLOPE
18	B JANSSEN/FG v. KESSEL	NL/NL	LCR-YAMAHA	JANSSEN RACING
19	G KNIGHT/T HOPKINSON	GB/GB	WINDLE-KRAUSER	TEAM REDLINE
20	K KAVANAGH/M FINNEGAN	GB/GB	LCR-KRAUSER	KAVANGH RACING
21	D HOSKIN/D JAMES	GB/GB	LCR-YAMAHA	GORE RACING
22	K WEBSTER/A PEACH	GB/GB	LCR-KRAUSER	ARCO TECHNIQUES
32	B KOHLMAN/E THEUER	D/D	LCR-ADM	KOHLMANN RACING
33	M NEUMANN/U MÜLLER	D/D	STEINHAUSEN	NEUMWNN RACING

RUNDENTABELLE

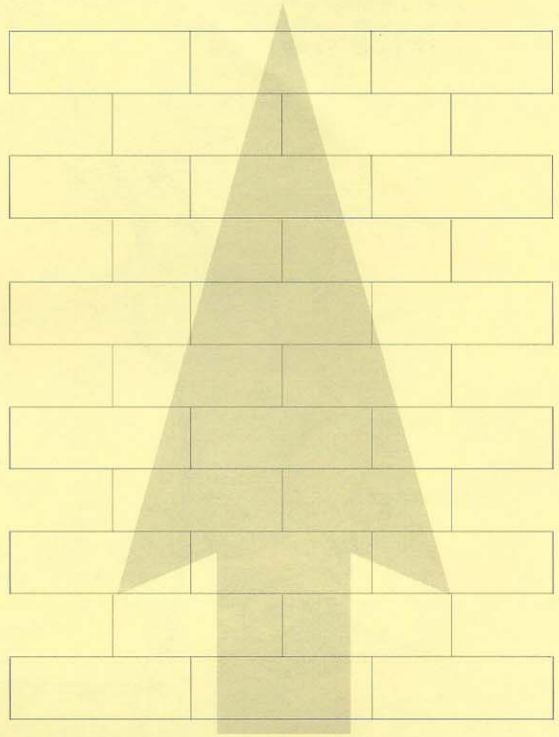
Lap/Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
1																										
2																										
3																										
4																										

GRAND PRIX DEUTSCHLAND RESULTATE

1st	2nd	3rd	4th	5th
6th	7th	8th	9th	10th
11th	12th	13th	14th	15th
16th	17th	18th	19th	20th
ZEIT DES SIEGERS	km/h	SCHNELLSTE RUNDE: No.	ZEIT	km/h

GEZEITETES TRAINING 1 TRAINING	2 TRAINING	No.
		1
		2
		3
		4
		5
		6
		7
		8
		9
		10
		11
		12
		13
		14
		15
		16
		18
		19
		20
		21
		22
		23
		32
		33

STARTAUFSTELLUNG



DIE SAISON BISHER

SEITENWAGEN

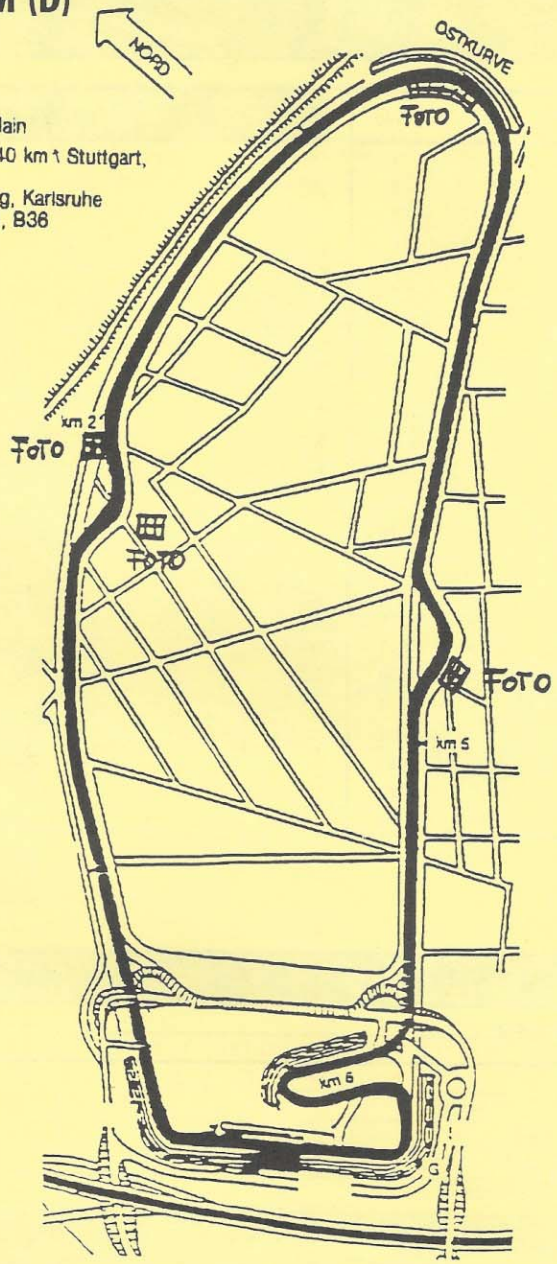
	1	2	3	4	Total
1 D BRINDLEY/P HUTCHINSON					
2 M BOESIGER/J EGLI					
3 S WEBSTER/A HANNI					
4 B BRINDLEY/S WHITESIDE					
5 P GUEDEL/C GUEDEL					
6 K KLAFFENBOCK/C PARZER					
7 J LAUSLEHTO/J JOUTSEN					
8 D DIXON/A HETHERINGTON					
9 T WYSSEN/K WYSSEN					
10 S ABBOTT/J TAILFORD					

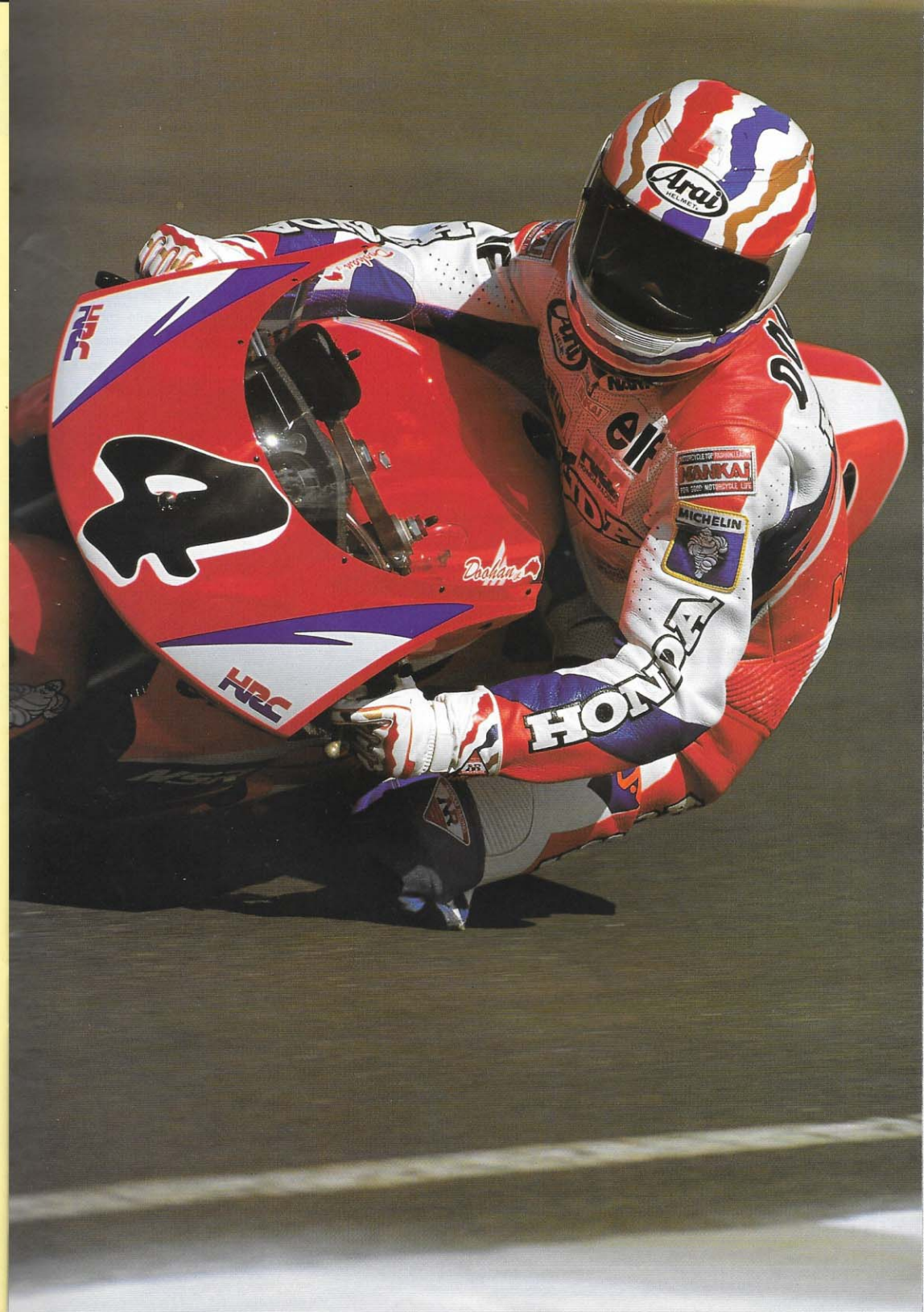
11 R KOSTER/O COMBI; 12 M REDDINGTON/T CRONE; 13 K WEBSTER/A PEACH;
14 B JANSSEN/FG v. KESSEL; 15 B GALROSS/S SMITH

HOCKENHEIM (D)

Frankfurt/Main

- 85 km ↓ Frankfurt, 140 km ↑ Stuttgart, 25 km ↙ Heidelberg
- Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe
- E12 (BAB), E4 (BAB), B36





Cadaloras neuer Teamgefährte ist Daryl Beattie. Der von Honda ins Yamaha-Camp übergewechselte Australier gewann letzte Saison einen Grand Prix (Hockenheim), vielleicht gelingt ihm ein ähnliches Kunststück erneut. Obwohl die Yamaha 500 als manchmal ziemlich biestiges und nicht gerade einfach zu fahrendes Halbliter-Bike gilt. Wie sich Beattie von der NSR auf die YZR umzustellen vermag, wird interessant zu beobachten sein.

John Kocinski ist möglichweise das größte fahrerische Naturtalent aus Amerika seit Kenny Roberts. Der junge Mann aus Arkansas hat sich mit dem Cagiva-Werk und dem 15fachen Weltmeister Giacomo Agostini verbündet, um zu versuchen, den 500er WM-Titel nach Italien zu holen.

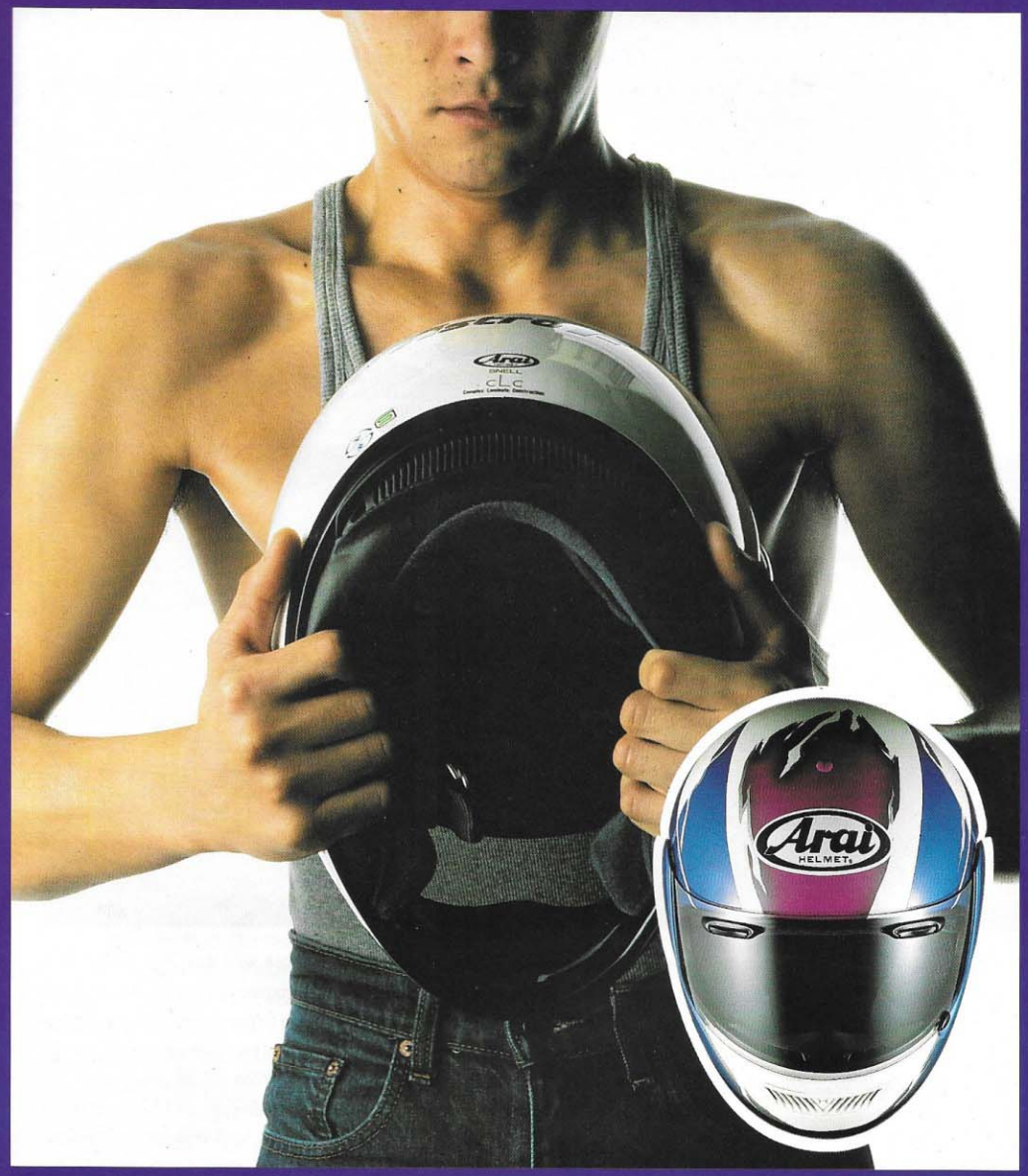
Auch Alexandre Barros blickt nicht gerade einfachen Zeiten entgegen. Der Brasilianer verfügt von allen 500er Jungstars über die meiste Erfahrung. Drei Jahre verbrachte er bei Cagiva, teils an der Seite von Eddie Lawson, jetzt absolviert er seine zweite Saison im Suzuki-Werks-Team, zusammen mit Weltmeister Schwantz. Alex Barros hat sich erstaunlich entwickelt und gibt mittlerweile tüchtig Gas. Vielleicht wird dies sein Jahr. Ob Schwantz sich damit dann einverstanden erklärt, ist wieder eine andere Frage. Teammanager Garry Taylor steht jedenfalls einiges bevor.

Honda wird gewiss wieder ein superschnelles Motorrad auf die Räder stellen und Doohan wird sich alle Mühe geben, das ungeheure HRC-Investment in Siege umzumünzen. Gleiches gilt für den jungen Spanier Alex Crivillé, der vom Pons-Team direkt zu HRC gewechselt hat, sowie für den schnellen Japaner Shinicho Itoh. Nach dem Abgang von Rothmans sind alle drei NSR 500-Werksrenner in den typischen Honda-Farben rot, weiß und blau lackiert. Alberto Puig steigt von der 250er in die 500er Kategorie auf, unter den Fittichen von Sito Pons steuert er ebenfalls ein Honda-NSR-Kraftpaket.

Das italienische Cagiva-Werk gewann Ende 1993 den Laguna-Seca-GP mit John Kocinski. Und wenn John nicht von Shinicho Itoh in Jarama aus dem Sattel geholt worden wäre, hätte es wahrscheinlich zwei Siege in Folge für die roten Renner aus Varese gesetzt. Der 26jährige aus Little Rock in Arkansas hat das Zeug dazu, 1994 für die Italiener den ganz großen Coup zu landen. Zweiter Mann im Cagiva-Team ist Doug Chandler. Der Amerikaner konnte '93 keinen allzu großen Erfolg einfahren. Ob ihm dies gelingt, nachdem man ihm nun Kocinski vor die Nase gesetzt hat, bleibt abzuwarten. Zündstoff ist im Cagiva-Camp jedenfalls reichlich vorhanden.

Insgesamt elf neue Fahrer sind 1994 in der

Sicherheit is nicht teuer,



sie ist unbezahlbar!

Arai HELMET

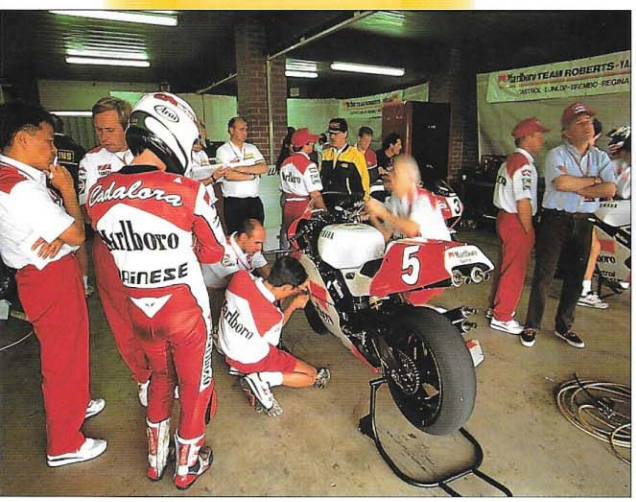
there is a difference

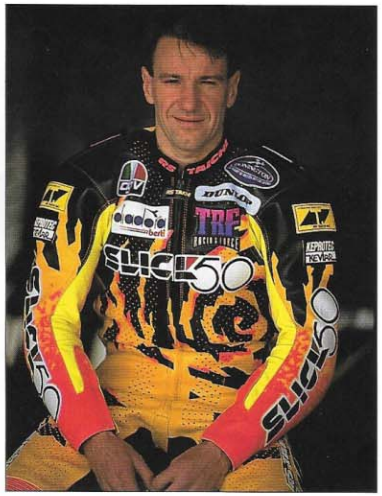
ARAI Helmet (Europe) B.V. P.O.Box 112
3870 CC Hoevelaken, The Netherlands

500er WM mit von der Partie. Besonders interessant wird das Abschneiden von Loris Reggiani mit der neuen 400er Aprilia-Zweizylinder. Diese aufgebohrte 250er ist ein mutiges Experiment gegen die superpotenten V4-Bikes. Dreizylinder sind seit seligen Honda-NS/RS-Zeiten ja schon lange von der Bildfläche verschwunden. Als Zweizylinder-Maschine darf die Aprilia laut Reglement erheblich leichter sein als die Vierzylinder.

Der Rest des Starterfeldes besteht aus privat eingesetzten Harris- und ROC-Production-Racern mit Yamaha-V4-Triebwerk. Aber nur wenige Teams verfügen über neuzeitliche Big-Bang-Motoren. Zur stärkeren Privatfahrer-Gilde zählen Fahrer wie der Schotte Niall Mackenzie, der Spanier Juan Lopez-Mella und der Franzose Bernard Garcia. Erstmals in der Halbliter-KLasse mit dabei: Lothar Neukirchner vom Team Sachsen mit einer Harris-Yamaha. Ein interessante Maschine ist die italienische Paton, die von Vittorio Scatola pilotiert wird.

Bester Privatfahrer im Halbliter-Feld: Der Schotte Niall Mackenzie heizt weiter manchen Werks-Pilot ein und träumt davon, noch einmal eine Chance auf einer Werks-500er zu erhalten.





Kenny Roberts 500er Marlboro-Team hat 1994. Aber siegverdächtige Piloten, die alles geben werden.

DIE FAHRTECHNIK

Die Halbliter-Renner werden jedes Jahr stärker. Kein Wunder, daß die 180 PS-Monster kaum noch zu bändigen sind. Wie die Ideallinie ausgangs der Kurven verläuft, laßt sich nach jedem Training mit freiem Auge feststellen – dort wo die Hinterradreifen schwarze Striche auf den Asphalt gemalt haben. Die Kunst beim 500er Fahren besteht daraus, soviel Leistung wie möglich in Vortrieb umzusetzen. Da sich das Gas aber nur voll aufziehen läßt, wenn die Maschine aufgerichtet ist, gilt es den Schräglagen-Anteil in Kurven möglichst gering zu halten.

Also wird so spät und so weit wie möglich in jede Kurve hineingebremst. Nach kurzer Schräglagenphase wird das Bike aufgerichtet, das Gas aufgezogen und mit durchdrehendem Hinterrad auf die folgende Gerade beschleunigt. Auch in schnellen Kurven wird mittels durchdrehendem Hinterrad gelenkt.

Diese Fahrtechnik hört sich furchterregend an. Sie ist es auch. Und wird nur von wenigen Weltklasse-Könnern perfekt beherrscht. Diese spezielle Fahrtechnik ist auch der Grund, warum 125er oder 250er punkto Geschwindigkeit in Kurvenmitte mitunter ein höheres Tempo erzielen. Aber beim Beschleunigen danach ist gegen eine 500er kein Kraut der Welt mehr gewachsen.

Glücklicherweise macht die Technik weiter

John Kocinski und die italienische Cagiva sind für die Japaner die stärksten Herausforderer in der 500er Kategorie, seit Agostini und Yamaha der MV-Augusta-Ära 1975 ein Ende setzten.

Fortschritte. Hondas Big-Bang-Motorkonzept mit eng gebündelter Zündfolge ließ die Motorräder fahrbarer werden. Big-Bang-500er sind in der Beschleunigungsphase leichter zu beherrschen. Die Haftgrenze des Hinterradreifens reißt nicht mehr mit einem Schlag ab, sondern kündigt sich ungleich gutmütiger an. Dazu wird mehr Traktion und Vortrieb produziert.

Das Big-Bang-Konzept kam vielen Fahrern zu Gute. Neben Kocinski auch Europäern wie Cadalora, Crivillé, Puig oder Mackenzie, die mit den extrem giftigen Motoren der alten Generation Probleme hatten, das „Back-Wheel-Steering" perfekt in die Praxis umzusetzen. Mit den neuen, benutzerfreundlichen Big-Bangs fällt dies leichter. Vor diesem Hintergrund ist langjährige Dirt-Track-Praxis nicht mehr unbedingt erforderlich, um in der 500er Klasse ganz vorne mitzuhalten.

DIE MASCHINEN

Punkto Prestige geht nichts über die 500er Klasse. Die Werke investieren Millionen-Beträge, um hier konkurrenzfähig zu sein. Erfolg oder Nichterfolg schlägt sich nicht nur in Verkaufszahlen nieder. Das Gefühl technologisch fortschrittlich und überlegen zu sein, bedeutet den Japanern sehr viel. Es macht sie stolz.

Anders als bei 125ern und 250ern, wo meistens nur Mehrleistung gefragt ist, steht bei 500ern längst die Fahrbarkeit im Vordergrund. Schwantz und Suzuki zum Beispiel halten den Rundenrekord in Donington Park, aufgestellt im Jahre 1991. Dieser ist jedoch ist eine ganze Sekunde besser als die Bestzeit von 1993. In den letzten beiden Jahren sind 500er zwar rund 20 PS stärker geworden, die Rundenzeiten aber nicht kürzer.

Das Big-Bang-Konzept ist eine Lösung auf das immer deutlichere Verlangen vieler Fahrer nach sanfter, praxisgerechter Leistungsentfaltung anstatt nach noch mehr Power.

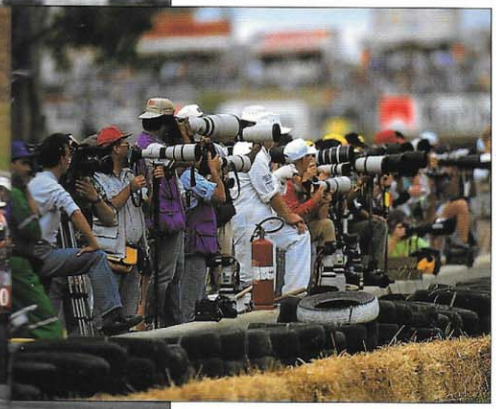
Auf der gleichen Linie, unter zusätzlicher Ausnutzung des vom Reglement eingeräumten Gewichtvorteils, gedenkt auch Aprilia mit dem neuen 400er Twin erfolgreich zu sein. Auf kurvenreichen Strecken wird Aprilia wahrscheinlich sehr konkurrenzfähige Rundenzeiten erzielen. Ob

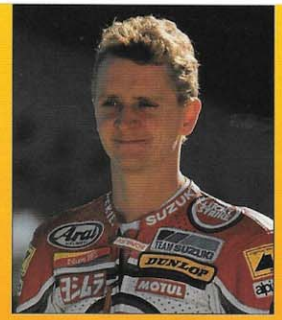
das dann auch im Rennen reicht, an den superpotenten V4-Rennern vorbeizuziehen, ist wieder eine andere Frage.

Abgesehen vom Aprilia-Twin sind alle 500er Triebwerke von Honda, Yamaha, Suzuki und Cagiva in V4-Bauweise ausgeführt. Natürlich handelt es sich um Zweitakter – mit Membran-Einlaßsteuerung. Die Honda unterscheidet sich von den übrigen Konstruktionen, im Gehäuse rotiert nur eine einzelne Kurbelwelle. Vorteil dieser Bauweise: weniger rotierende Massen, weniger Leistungsverlust durch innere Reibung. Die Konkurrenten aus Japan und Italien verbauen dagegen zwei Kurbelwellen, was für sanfte Leistungsentfaltung förderlich ist.

Honda hat entwicklungstechnisch meistens die Nase vorn; die 1993 eingeführte elektronische Benzineinspritzung für einen Rennzweitakter hält diese Tradition aufrecht. Die Honda NSR ist dazu mit einem speziellen Airbox-System ausgerüstet, daß mit Sensoren nur so gespickt ist. Cagiva verwendet ebenfalls eine Ram-Air-ähnliche Airbox, allerdings in Zusammenhang mit herkömmlichen Vergasern. Die Maße für Hub und Bohrung betragen bei der Honda 54 x 54,5 mm, bei Yamaha, Suzuki und Cagiva hingegen 56 x 50,6 mm.

Die Fahrwerke gleichen sich fast durch die ganze Boxengasse: Kastenrahmen aus Aluminium. Lediglich Cagiva hat in Zusammenarbeit mit Ferrari ein Chassis entwickelt, bei dem Teile aus Karbonfiber gefertigt sind. Auch die Felgen sind bei der Cagiva C 594 aus diesem Material. Die japanischen Konkurrenten verwenden durchweg Felgen aus Magnesium-Legierungen. Gabeln und Bremsen stammen von unterschiedlichen Zulieferern: Suzuki verwendet Aufhängungsteile von Kayaba, Honda von Showa, Yamaha und Cagiva von Öhlins. Einzig Suzuki hat keine Vierkolben-Bremszangen von Brembo ausgewählt, sondern Sechskolbenkneifer (plus jeweils Karbon- oder Stahlscheiben) von AP Lockheed.





KEVIN SCHWANTZ 500er WELTMEISTER

KEVIN SCHWANTZ, 30 JAHRE ALT, AUS PAIGE, TEXAS/USA

Kevin Schwantz´ Lieblings-Startnummer war traditionell die 34. Denn damit fuhr schon sein Onkel Dirt-Track-Rennen. Kevin sagte immer, daß er diese Nummer gegen keine andere tauschen würde - mit Ausnahme der Nr. 1.

Schwantz heimste zwar etliche GP-Siege, Trainingsbestzeiten und Rundenrekorde ein, aber lange Zeit sah es so aus, als würde der schlaksige Texaner bei der Titeljagd als ewiger Zweiter in die Motorradsport-Geschichte eingehen. Seit er 1988 zum GP-Zirkus stiess, schnappten ihm entweder Eddie Lawson oder Wayne Rainey die WM-Krone vor der Nase weg. An manchen Tagen waren Kevin und seinen Suzuki RGV 500 unschlagbar, bei anderen Gelegenheiten setzte es Stürze oder kamen mechanische Defekte dazwischen. Jedenfalls fuhr Schwantz nie konstant genug vorne mit in die Punkte.

1993 jedoch klappte es endlich. Suzuki stellte ihm eine konkurrenzfähige und zuverlässige RGV 500 hin. Kevin riß sich ordentlich zusammen, verzichtete auf Gewaltakte und Alles-oder-Nichts-Aktionen. Vier Siege, drei zweite und zwei dritte Plätze lautete die makellose Bilanz nach den neun WM-Läufen.

Nach dem Massensturz in Donington in der ersten Runde, in den Schwantz unschuldig verwickelt wurde, sah fast so aus, als sollte ihm der Titel erneut durch die Lappen gehen.

Wayne Raineys fürchterlicher Unfall in Misano entschied die Weltmeisterschaft endgültig zugunsten von Schwantz. Rainey gratulierte dem neuen Champion ein paar Wochen später telefonisch: „Vor dem Donington-Crash lief alles auf einen Erfolg von dir hinaus. Laß dir von niemand einreden, dieser Titel sei nicht verdient. Du hast gesiegt. Jetzt liegt es an dir, den Titel zu verteidigen."

Die Vorbereitungen auf die neue Saison gerieten etwas aus dem Fahrplan. Drei Wochen vor Eastern Creek zog sich Schwantz beim Mountainbike-Fahren einen Knochenbruch am linken Arm zu. Der Weltmeister begann die Saison mit einer Stützmanschette aus Fiberglas.

SONAX
BEL-RAY
DUNLOP
HB
INTERNATIONAL
agv
KLING
TOTAL
HONDA
AUTOMATEN
Esch
MOTOR
SPORT
aktuell
Baufinanzierung
D. Raudies

GESPANNE: ROLF GEGEN RALPH

Weltmeister Rolf Biland und Metzgermeister Ralph Bohnhorst haben zwei Dinge gemeinsam: Den Ausfall beim Saisonauftakt der Gespanne in England - und den Ehrgeiz, ihn durch einen Triumph in Hockenheim wieder auszubügeln.

Rolf Biland/Kurt Waltisperg

Ralf Bohnhurst/Peter brown

Rolf Biland

Mit 70 Grand Prix-Siegen und sechs WM-Titeln gilt Rolf Biland längst als lebende Legende des Seitenwagen-Geschäfts, ist aber trotz seiner 43 Jahre alles andere als ein Museumsstück. Noch immer wird er von seinen Kollegen respektvoll als der Beste von allen gerühmt, wie in seiner ersten Weltmeisterschaftssaison 1974 treibt ihn mit seinem langjährigen Beifahrer Kurt Waltisperg noch immer die Freude am Fahren und die Freude am Gespannsport vorwärts, der in den letzten Jahren aus Mangel an Interesse bei Sponsoren und Veranstalter durch schlimme Krisen ging. »Aber wir haben überlebt«, grinst Rolf Biland, weil wie 1994 wieder acht Rennen auf dem Programm stehen, weil die Preisgelder gesichert sind und weil die Gespanne mit halbstündigen Zusammenfassungen der einzelnen Läufe im Montagsprogramm von »Eurosport« wieder im Rampenlicht des Interesses stehen.

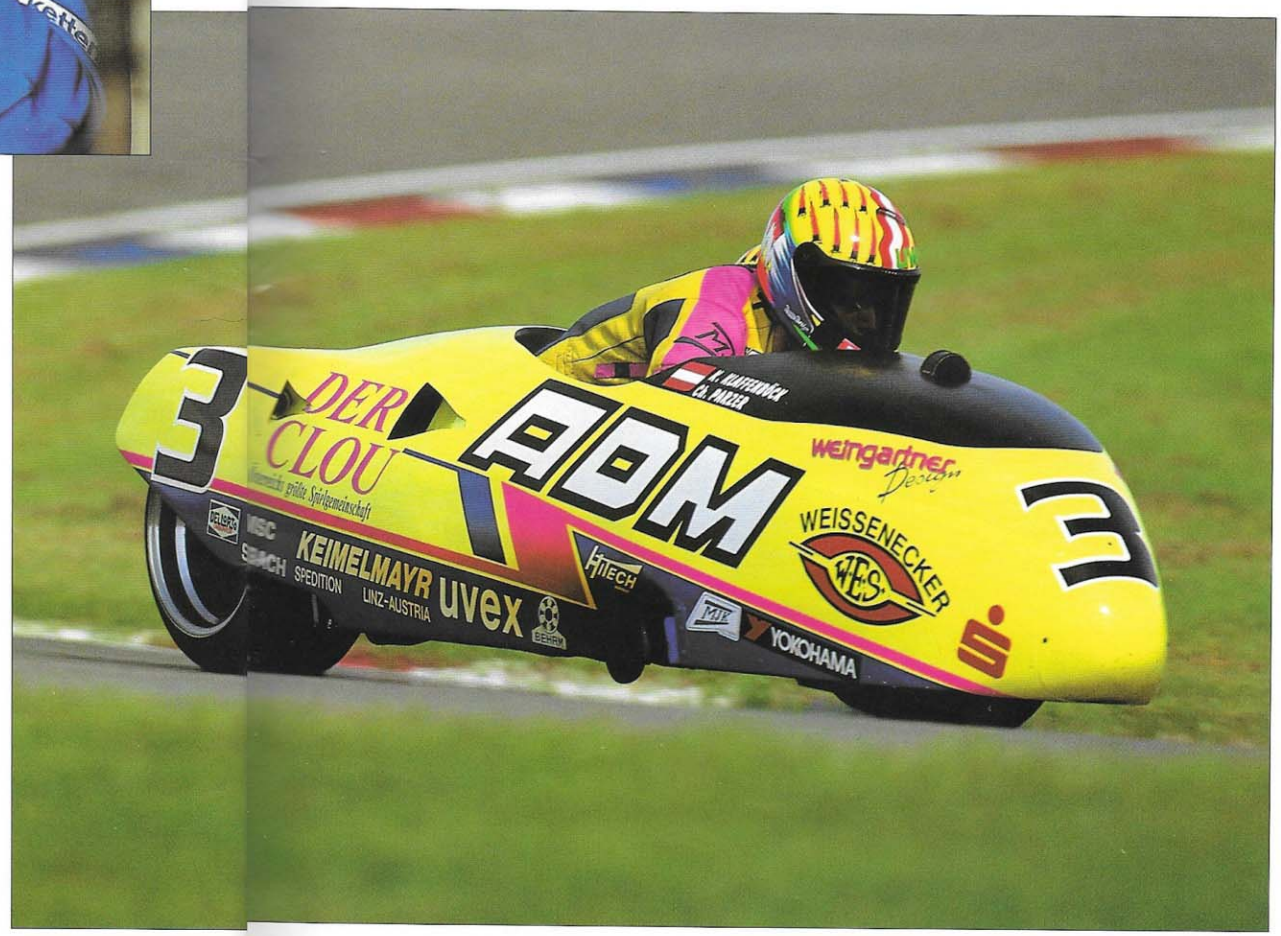
Vor allem hat sich Rolf Biland die Freude an technischen Experimenten bewahrt, die bei konservativ denkenden Mitbewebern regelmäßig verständnisloses Kopfschütteln hervorrufen. Mit sechs Siegen und zwei zweiten Plätzen überlegen Champion 1993 geworden, sann er schon wieder über radikal neue technische Lösungen für die durchweg von klassischen Reihenvierzylinder-Zweitaktern angetriebene Dreiradkategorie nach. Erst schwebte ihm ein neuer Zweizylinder-Viertakter mit 1000 Kubikzentimetern vor, der bei der Schweizer Firma Swissauto mit Formel 1-Technologie gebaut werden sollte. Doch trotz der Lücke im Reglement wurde ihm von FIM und Teamvereinigung IRTA nahegelegt, auf die bei den Grand Prix aus Angst vor Ölflecken ungeliebte Viertakt-Technologie zu verzichten.

Daraufhin stürzte er sich mit Swissauto-Cheftechniker Urs Wenger unverdrossen in die Entwicklung eines neuen V 4-Zweitaktmotors, der leichter, vor allem aber billiger als der bisher schon käufliche-V 4-Motor für Yamaha-Privatfahrer sein und sowohl in den Gespannen als auch in Solo-Motorrädern eingesetzt werden soll.

In der zweiten Saisonhälfte will der Weltmeister bereits mit dem V 4-Triebwerk an den Start gehen, rückte beim ersten Lauf im englischen Donington Park jedoch noch mit seinem konventionellen LCR-Gespann mit Reihenvierzylinder aus. So blieben die ersten Prototypen des neuen Triebwerks vor einem Totalschaden verschont: Weil die Hinterradbremse streikte, überbremste Biland vor einer Kurve das Vorderrad, worauf sich das Gespann an den Bordsteinen aufstellte, spektakulär überschlug und ziemlich vollständig zerschmettert wurde. »Ein Totalschaden«, stellte Biland angesichts der zerrissenen Verkleidung und des verbogenen Monocoques fest. Für Hockenheim und ein, zwei weitere Läufe wird das Chassis wieder aufgerichtet, später wird es ohnehin durch eine Neukonstruktion ersetzt, weil der V 4 eine ganz andere Gewichtsverteilung notwendig macht.

Doch nicht nur für den Weltmeister, auch für Ralph Bohnhorst und seinen britischen Beifahrer Peter Brown begann die Saison mit einem Fehlstart. Um mehr Last aufs Seitenwagenrad zu bekommen und in Linkskurven höhere Kurvengeschwindigkeiten zu erzielen, hatte er sich bei Fahrwerkskonstrukteur Louis Christen exklusiv ein zum Seitenwagenrad hin gekrümmtes Chassis bauen lassen, außerdem wirkt die neue Verkleidung mit einer rundlichen kleinen Windschutzscheibe nun schnittig wie ein Flugzeugcockpit. Mit Exweltmeister und Techniker Rolf Steinhausen experimentiert er außerdem an einer Einspritzanlage, hatte in Donington aber schon mit der konven-

K Klaffenbock/ C Parzer



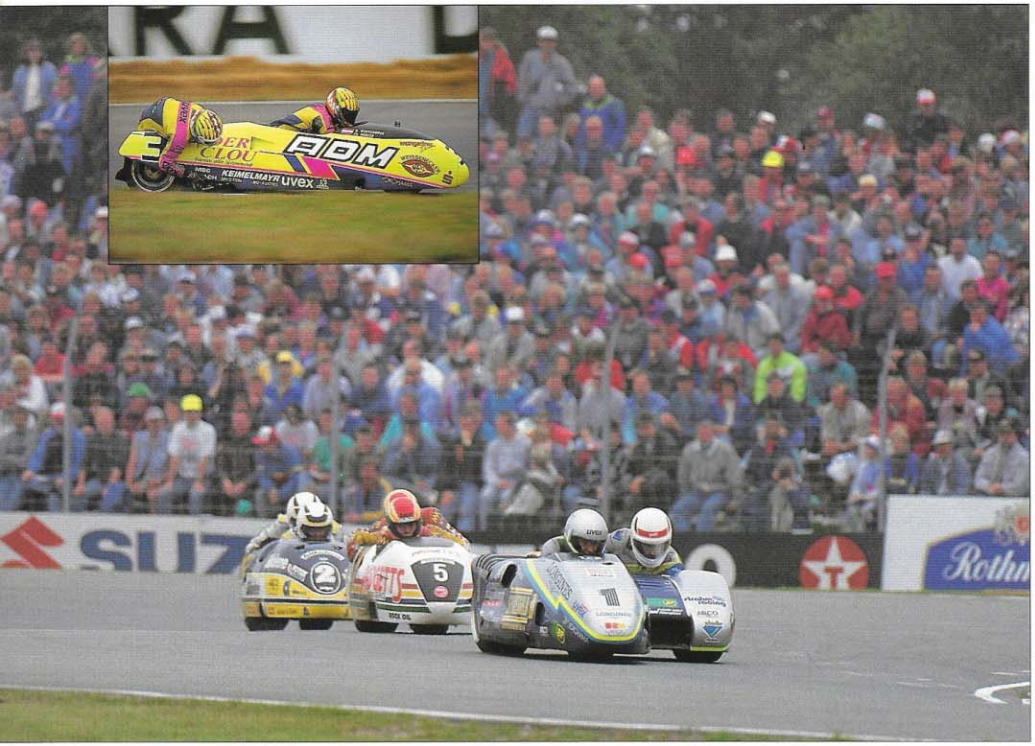
Steve Webster/Adolf Hanni

tionellen Motortechnologie seine liebe Not: Nach zwei Schäden im Training streikte sein schnellster Motor im Rennen abermals. »Wenigstens war ich bis zum Ausfall Zweiter«, nahm er das Schicksal auf die leichte Schulter, »wenn wir das Ding bis zum Hockenheim-Grand Prix in den Griff kriegen, ist vielleicht wieder eine Überraschung drin«. So wie 1991: Damals drehte der gelernte Metzgermeister in Hockenheim die gesamte Weltelite durch den Fleischwolf und feierte seinen ersten und bislang einzigen Grand Prix-Sieg.

Freilich wird er es in Hockenheim nicht nur mit Biland, sondern auch mit dem nahezu gleich starken britischen Exweltmeister Steve Webster zu tun bekommen. Für den zurückgetretenen Beifahrer Gavin Simmons stieg der erfahrene Schweizer Adolf Haenni ins Boot, wie Biland und Bohnhorst begann der Engländer außerdem, an technischen Neuerungen zu tüfteln. Webster schwebt eine Traktionskontrolle und ein Antiblockiersystem vor, doch hatte auch er vorläufig noch ganz profane Alltagsprobleme: In Donington klappte die Abstimmung der erstmals eingesetzten Swissauto-Zündanlage nicht, dem Motor fehlten 800 Umdrehungen, so daß sich Webster beim Heimspiel mit Platz drei zufriedengeben mußte.

Auch der junge Österreicher Klaus Klaffenböck, vom österreichischen Ingenieur Harald Bartol mit schnellen Motoren versorgt, kam wegen eines bei Testfahrten gebrochenen linken Schlüsselbeins nicht über Platz sechs hinaus. Und so geschah es, daß der bettelarme Brite Derek Brindley, der wegen akuter Geldsorgen als einziges Top-Team auf Kohlefaserbremsen verzichtete und mit einem gebrauchten Motor des zurückgetretenen Holländers Theo van Kempen an den Start ging, einen überlegenen Sieg feierte - vor dem Schweizer Markus Bösiger, der überhaupt zum ersten Mal in seiner Karriere auf dem Treppchen stand.

K Klaffenbock/ C Parzer



Dirk Raudies

Peter Ottl

überlegenen Topspeed und der perfekten Abstimmung seiner B-Kit-Honda profitiert, doch ab den ersten Probefahrten zur neuen Saison hatte die bisher so zuverlässige Maschine plötzlich Sand im Getriebe.

Es begann damit, daß die Honda Racing Corporation den neuen Kit A für bevorzugte Piloten bei den IRTA-Tests in Jerez im Februar ebenso hastig wieder einsammelte, wie sie ihn ausgegeben hatte. Die Auflaufscheiben des unteren Pleuellagers waren zu dünn dimensioniert, brachen und richteten kapitale Motorschäden an. Erst zu den IRTA-Tests in Australien eine Woche vor dem ersten Grand Prix wurde die überarbeitete Version ausgegeben, und Raudies verbrachte die Tests ebenso wie das offizielle Grand Prix-Training damit, nach einer vernünftigen Vergaserabstimmung zu suchen. Mal spielte die Zündung verrückt und sorgte für mysteriöse Aussetzer, mal brannte der Kolben ab, weil er das neuerdings vorgeschriebene, weniger Oktan und Blei enthaltende Rennbenzin nicht vertrug. Im Schlußspurt des Abschlußtrainings stieß Raudies endlich auf Startplatz zwei vor, wußte nach all den Motorentests aber noch nicht, welcher Hinterreifen das Rennen überstehen würde.

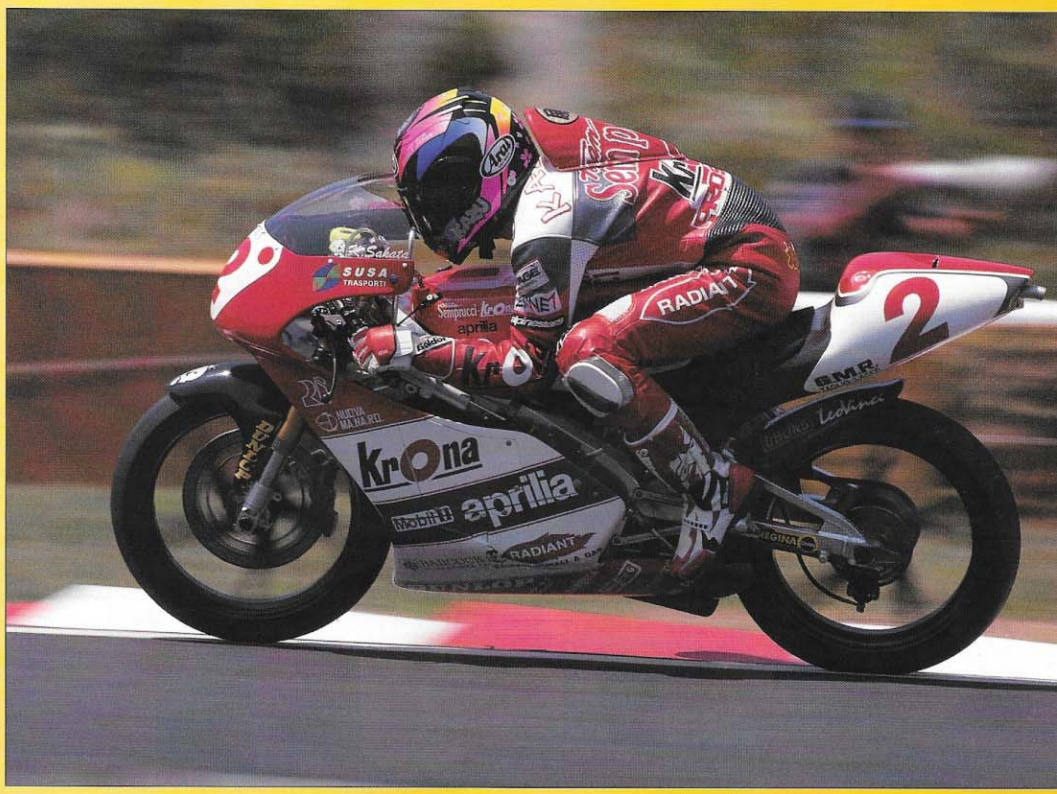
Und langte daneben wie bei einer Niete in der Lotterie: Die Mischung war viel zu weich für den heißen Asphalt, nach kurzer Führung begann der Weltmeister schon ab der ersten Kurve zurückzufallen und rutschte schließlich mit einem Hinterreifen über den Zielstrich, bei dem bereits die Leinwand durchschimmerte. Kazuto Sakata, in einem spektakulären Transfer von Honda zum italienischen Aprilia-Semprucci-Team übergelaufen, feierte einen unangefochtenen Sieg, Raudies war abgeschlagen Zehnter, und der große Applaus ging an zwei kleine Außenseiter. Obwohl er mit einem empfindlich gekürzten Budget und nur einer statt der üblichen zwei Werksmaschinen auskommen mußte, fuhr Peter Öttl vom Team Aprilia Deutschland nach schlechtem Start von der zehnten an die zweite Stelle vor. Ebenso verwegen drehte Garry McCoy am Gas: Der kleine Australier, seit 1993 beim deutschen agv-Team unter Vertrag und neuerdings von Raudies´ früherem Fahrwerksspezialisten Mario Rubatto betreut, würgte seine Privat-Aprilia am Startplatz ab, glühte unverdrossen dem davonfahrenden Feld hinterher und wurde Dritter.

Dirk Raudies schwor, sich künftig verstärkt auf Reifentests zu konzentrieren und fuhr in Malaysia wieder als Erster los. Diesmal wurde er kein Opfer der Technik, sondern der Taktik: Um seine Reifen zu schonen und nach dem verpatzten ersten Rennen nicht gleich alles aufs Spiel zu setzen, glühte er dem Feld nicht energisch genug davon. Die beiden Wahl-Italiener Noboru Ueda auf der Givi-Honda und Kazuto Sakata auf seiner Semprucci-Aprilia fielen mit einem riskanten Ausbremsmanöver über Dirk Raudies her, am Schluß zwängte sich auch noch Jorge Martínez auf der neuen Yamaha TZM 125 vorbei, und Raudies hatte als Vierter wieder das Nachsehen. »Wenigstens läuft mein Moped wieder richtig«, seufzte er, als er nach Rennende dem Hitzschlag nahe seine Füße in kaltes Wasser stellte.

Doch auch das war ein Trugschluß. Um der A-Kit-Honda im Kampf gegen Aprilia ein zusätzliches PS einzuhauchen, erhielten Takeshi Tsujimura und Dirk Raudies vor dem dritten Rennen in Japan exklusiv eine neue Vergaserairbox nach Vorbild der 250 ccm-Werksmashinen. Doch statt zusätzlichem Speed hatten beide nur zusätzliche Probleme, so daß sie die Airbox vor dem Rennen schleunigst wieder ausbauten.

Weil man keine Gelegenheit zu ausführlichen Tests gehabt hatte, ging der Motor mit der neuen Airbox entweder fest oder zog nicht richtig, so daß Raudies von einem verheerenden 17. Startplatz ins Rennen mußte. Trotzdem war er schon nach zwei Kurven in der Spitzengruppe, nur, um eingangs der fünften Runde in einer dichten blauen Dunstwolke auszurollen: Ein Simmerring zur Kurbelgehäuseabdichtung hatte sich verabschiedet, der Motor hatte Getriebeöl gezogen. Kazuto Sakata wurde Zweiter hinter Tsujimura, Peter Öttl, in Malaysia gestürzt, erbeutete Rang vier, dem Weltmeister blieb nicht einmal ein Punkt. »Jetzt ist der Titel weg«, stellte er ohne falsche Illusionen fest.

Kazuto Sakata



NEUE OFFIZIELLE TEAMBEKLEIDUNG FÜR 1994

1 "ELIMINATOR"
"World Champions"- Stickerei linksseitig, Kevin Schwantz Helm und Signatur rechts, logo Schwantz No.1 auf Rücken. Innentasche mit Reißverschluß. In abgebildeten Farben. S. M. L. XL. **£150**

2 "WINNER"
Strapazierfähiges Tundra-Flauschmaterial mit Kordkontrast. "World Champions"- Stickerei links. Schwarz, Grün oder Maron. M. L. XL. **£39**

3 "LOGO"
100% Baumwolle, vorgeschrumpft. Logo "Team Lucky Strike Suzuki" auf Vorderseite. Tourentermine auf dem Rücken. Weiß oder Schwarz. M. L. XL. **£11**

4 "LUCKIES"
100% Baumwolle, vorgeschrumpft. Logo "World Champions" auf Vorderseite und "Luckies"-Stickerei an der Halspartie. Schwarz oder Aschfarben. M. L. XL. **£16**

5 "BLUEPRINT"
100% Baumwolle, vorgeschrumpft. Aufdruck Kevin Schwantz Helmdesign auf Vorderseite, 1994 Kevin Schwantz logo (neu) auf dem Rücken. Naturfarben. M. L. XL. **£13**

6 "POLO"
35% Baumwolle, 65% Polyester. Pique-Wirkware mit "World Champions"-Stickerei links und label am Ärmel. Weiß, Erika, Grün oder Maron. S. M. L. XL. **£20**

7 "TELEMETRY"
Schwerer Krempelpelz aus 100% Baumwolle. Stickerei an Vorderseite und tartankapuze mit Besatz. Schwarz, Grün oder Maron. M. L. XL. **£40**

8 "ALEX"
Roter Wollmelton mit schwarzen lederärmeln und Taschenbesatz. "World Champions"-Stickerei links. 'Lucky Strike' Prägung auf dem Rücken. Rot. S. M. L. XL. **£100**

9 "KEVIN"
Wollmelton mit lederärmeln. "World Champions" -Stickerei links. 'Lucky Strike' Prägung auf dem Rücken. Schwarz S. M. L. XL. **£100**

Alle Preise sind in Pfund Sterling angegeben.

OFFIZIELLER TEAM LUCKY STRIKE SUZUKI BESTELLSCHEIN

Beschreibung	Farbe	Menge	Größe	£ Total

PORTO UND VERPACKUNG (EU) — Zwischensumme
Bestellungen bis £50 zuzgl. £ 2.50 — +Verpackung und Porto
Bestellungen £50-£100 zuzgl. £ 3.50 • Bestellungen über £100 portofrei — £- Summe

Name: .....
Adresse: .....
.....
.....
..... Postleitzahl: .....
Land ..... Tel-Nr. (Tag): .....

Ich lege meinen Euroscheck bei ausgestellt auf Grand Prix Promotions oder belasten Sie meine Kreditkarte:

Bitte abhaken ☐ Access ☐ AMERICAN EXPRESS ☐ VISA

Kreditkarten-Nr. _____

Name auf der Kreditkarten _____ Verfalldatum ___/___

Unterschrift _____ Datum ___/___/___

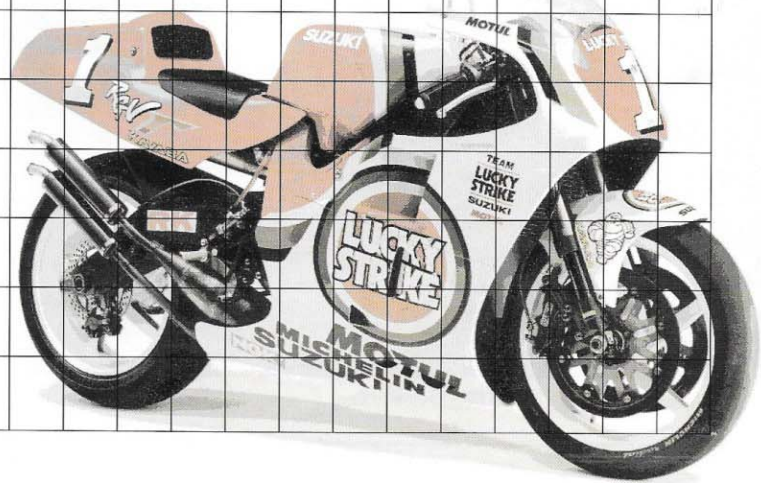
Ich bin über 18 Jahre alt. Lieferzeit 28 Tage

Es ist uns gesetzlich verboten, Personen unter 16 Jahren mit Zigarettenprodukten zu beliefern.

Bitte senden sie Ihren Bestellschein an: Grand Prix Promotions, Brands Hatch Autostore, Brands Hatch Circuit, Fawkham, Dartford, Kent, DA3 8NG. ENGLAND.

1994 WORLD CHAMPIONSHIP · 500cc · SCOREBOARD

TEAM LUCKY STRIKE SUZUKI	SCHWANTZ	BARROS	BEATTIE	DOOHAN	CADALORA	ITOH	CRIVILLE	MACKENZIE	CHANDLER	KOCINSKI	MELLA	REGGIANI	McWILLIAMS	REYNOLDS	NAVEAU
Eastern Creek															
Shah Alam															
Suzuka															
Jerez															
Salzburgring															
Hockenheim															
Assen															
Mugello															
Le Mans															
Donington Park															
Brno															
Laguna Seca															
Buenos Aires															
Catalunya															
FINAL PLACINGS															



LUCKY STRIKE DUTCH GRAND PRIX
ASSEN-HOLLAND

DUTCH TT ASSEN — FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

SAMSTAG 25 JUNI 1994

RENNEN: 11.00 Uhr 250 ccm | 13.30 Uhr 125 ccm
12.15 Uhr 500 ccm | 14.45 Uhr Seitenwagen

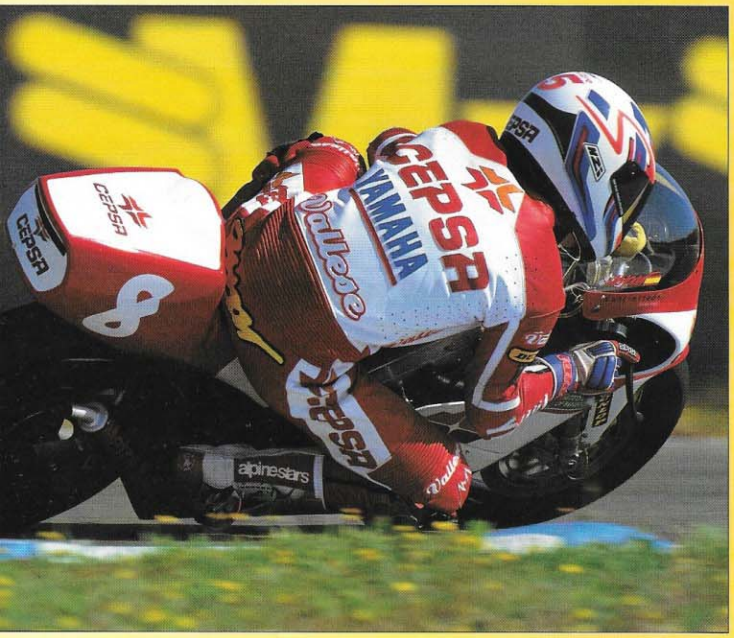
Vorverkauf: Deutschland: ADAC Hansa, Amsinckstraße 39-41, D-20097 Hamburg 1, Tel. 040/2399260, Fax 040/2399290.
Int. Motorsport Agentur Klaus-D. Gerdes, Oldenburger Straße 4, D-26188 Edewecht-Portsloge, Tel. 04405/5407, Fax 04405/4109.

Veranstalter:
Stichting Circuit van Drenthe
TT Bureau - Postbus 150, 9400 AD Assen, Holland.
Tel. 0031-5920-55000, Fax 0031-5920-56911.

Und kämpfte zum Auftakt der Europasaison trotzdem verbissen weiter. Mit Leistungsteilen des A-Kits, aber einem selbst bearbeiteten Standardgehäuse lief die Maschine endlich wieder zuverlässig, Raudies fuhr mühelos auf Startplatz zwei und war zur Hälfte des Abschlußtrainings dabei, die Fabelzeit von Kazuto Sakata in Angriff zu nehmen.In einer schnellen Rechtskurve brach dann jedoch die Hinterhand der HB-Honda RS 125 aus, Raudies landete statt auf der Pole Position im Clinica Mobile von Dr. Claudio Costa, wo ein aufgeschliffener rechter Ringfinger und etliche Prellungen verarztet wurden. Trotz einer Gehirnerschütterung und Schmerzen im Genick, in der Schulter, in Rippen und Hüfte, vor allem aber in der rechten Hand, mit der er kaum Gas und Bremse kontrollieren konnte, biß er sich auf Platz fünf durchs Rennen - und tankte die nötige Moral, künftig wenn schon nicht um den Titel, so doch wenigstens um ein paar fabelhafte Grand Prix-Siege fighten zu können.

Von diesem Kampfgeist ließen sich auch die anderen deutschen Piloten anstecken. Peter Öttl wurde wie schon in Australien mit einer packenden Aufholjagd Zweiter, war mithin bester deutscher Grand Prix-Teilnehmer und schöpfte Hoffnung, das nur bis zum Hockenheim-Grand Prix reichende Budget mit einem neuen Sponsor auffrischen zu können. Oliver Koch, mit seiner Ditter-Honda in Übersee wegen Fahrwerksproblemen unter Wert geschlagen, wurde schon mal Siebter und glänzte mit Husarenstückchen gegen das spanische Idol Jorge Martínez. Nur der Durchbruch von Stefan Prein ließ weiter auf sich warten: Erst kurz vor Saisonbeginn von Honda auf die brandneue Yamaha TZM 125 umgestiegen, fehlte ihm und seinem Team mit Tuner Manfred Wittenborn die nötige Vorbereitungszeit und Erfahrung, nach einem 19. Platz in Australien, einem Sturz in Malaysia und einem 15. Platz in Japan blieb er in

Jorge Martínez



Nahrhafte, fettarme Energie für Grand Prix und Moto Cross

Jeff Stanton
1992 World Supercross Sieger, tankt seine körpereigene Energiehaushalt vor jedem Rennen mit PowerBar auf.

PowerBars sind das Resultat von drei Jahren Entwicklung und im wahrsten Sinne des Wortes Hunderten von Testreihen in Zusammenarbeit mit vielen Profiathleten und Wissenschaftlern, geleitet vom kanadischen weltranglisten 3. (1977) Marathonläufer Brian Maxwell.

Doug Toland
war der erste Amerikaner, der das FIM World Championship of Endurance Rennen gewann.

Hergestellt in Kalifornien, sind sie der Hit bei den weltbesten Athleten als eine gutschmeckende fettarme Quelle für langanhaltende Energie. Ein PowerBar liefert all die Nährstoffe, die ausschlaggebend für Ihren Körper sind, um optimale Leistung zu erbringen. Sie eignen sich auch als Energieschub für unterwegs, im Büro oder einfach als Zwischenmahlzeit.

Überzeugen Sie sich selbst: *

Nährstoff/100g	kcal	Fett	Eiweiß	KH	Vit. C	Vit. B_1
PowerBar (alle Sorten)	**346**	**3,1**	**15,4**	**64,6**	**92**	**2,3**
Banane, roh	96	0,2	1,1	22,5	11	0,05
Apfel, ungeschält, roh	60	0,6	0,2	13,5	4	0,03
Schokolade, halbbitter	507	30,0	8,0	56,0	0	0,08
Semmel, mit Aufstrich (Nußbasis)	276	6,8	8,0	56,1	1,4	0,09
Müslikeks	443	19,0	8,0	60,0	†	†

* = Quellen: Konopka, P.: Sporternährung; BLV Sportwissen 410: Verlag BLV, München. Bundesgesundheitsamt Berlin: Budeslebensmittelschlüssel für Verzehrserhebungen. † = keine Daten vorhanden

Empfohlene Gebrauchsanweisung

TRAINING: Ein PowerBar mit ein bis zwei Glas Wasser ca. 15 Minuten bis eine Stunde vor Ihrer harten Trainingseinheit hilft Ihnen Ihr Ziel zu erreichen. Während längeren Einheiten über 2 1/2 Stunden: ca. 1/8 bis 1/3 eines Riegels mit Wasser alle 20 Minuten.

WETTKAMPFTAG: PowerBar bietet alles, was Ihr Körper für optimale Leistung benötigt. Essen Sie einen PowerBar zum Frühstück. Dann ca. 45 Minuten vor dem Rennen noch einen halben bis ganzen Riegel zusammen mit 0,3 bis 0,5l Wasser. Wenn das Rennen über 2 1/2 Stunden geht, sollten Sie mundgerechte Stücke jede viertel Stunde mit Wasser zu sich nehmen, um Ihre Leistung stabil zu halten.

REGENERATION: Um Ihre körpereigenen Glykogen Reserven wieder aufzubauen, wie z.B. in Muskel, Blut und Leber sollten Sie innerhalb von zwei Stunden nach dem Wettkampf kohlenhydratreich essen (sprich ein bis zwei PowerBars), solange Ihr Körper besonders aufnahmebereit ist.

Ein Händlerverzeichnis schicken wir Ihnen auf Anfrage gerne zu!

65g Riegel
Fett: **<2 g**
Eiweiß: 10 g
Kohlenhydrate: 42 g
kJ(kcal): 940(225)
unverbindlich empfohlener Verkaufspreis 3,90 DM/St., 42,– DM/Dutzend.

Powerfood, PF1105, D-87545 Burgberg, (08321) 85910 FAX 89194
Im Ausland A: 43/19111.29 CH: 31/9725572 UK: 44/246-826834 I: 39/424540150 B,F,NL: 32/2633-1189 S: 46/87020091

©1994

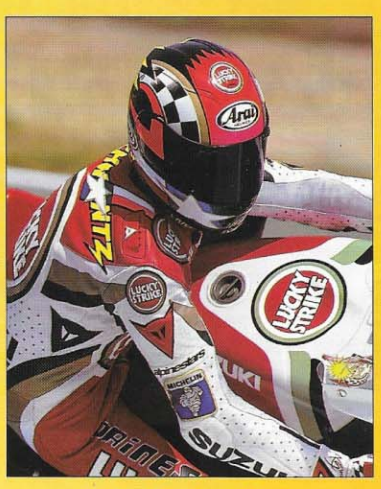
Kevin Schwantz

Spanien mit gebrochenem Kolben stehen.

Außenseiter sind die deutschen Yamaha-Piloten freilich auch in der Halbliterklasse. Weltenbummler Andy Leuthe kehrte nach einem Jahr Pause ins Grand Prix-Geschäft zurück, hatte auf der ROC-Yamaha des Österreichers Sepp Doppler jedoch Eingewöhnungsschwierigkeiten. Leuthe kam zwar in den ersten vier Rennen überall ins Ziel, schaffte aber nirgends den Sprung in die Punkteränge und buchte Platz 18 in Spanien als bis dato bestes Resultat.

Noch mehr Schwierigkeiten haben der ehemalige DDR-Meister Lothar Neukirchner und sein Sachsen Racing Team beim Umgang mit ihrer 180 PS-Harris-Yamaha. Zum Saisonauftakt in Australien verpaßte Neukirchner die Qualifikation, weil ein winziger Getriebedefekt zu spät gefunden und behoben wurde.In der Hitzeschlacht von Malaysia machte einer der vier-Zylinder schlapp, so daß Neukirchner vom letzten Platz vorzeitig an die Box tuckerte. Erst die Rennen in Japan und Spanien fuhr er weit abgeschlagen zu Ende.

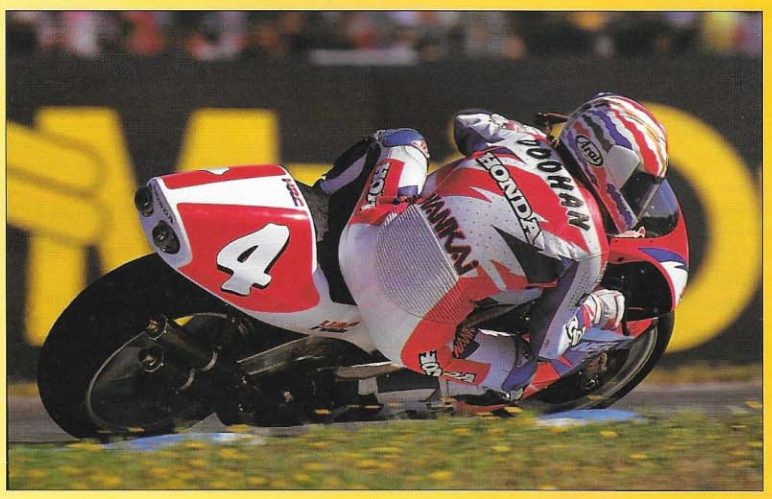
Die Superstars sind nicht nur von ihrem Fahrstil her, sondern auch in Sachen schierer PS-Gewalt um Welten von den Privatfahrern entfernt. Im letzten Jahr eilte Honda-Werkspilot Shinichi Itoh mit über 320 km/h die Waldgeraden von Hockenheim entlang. Der von seiner langwierigen Beinverletzung

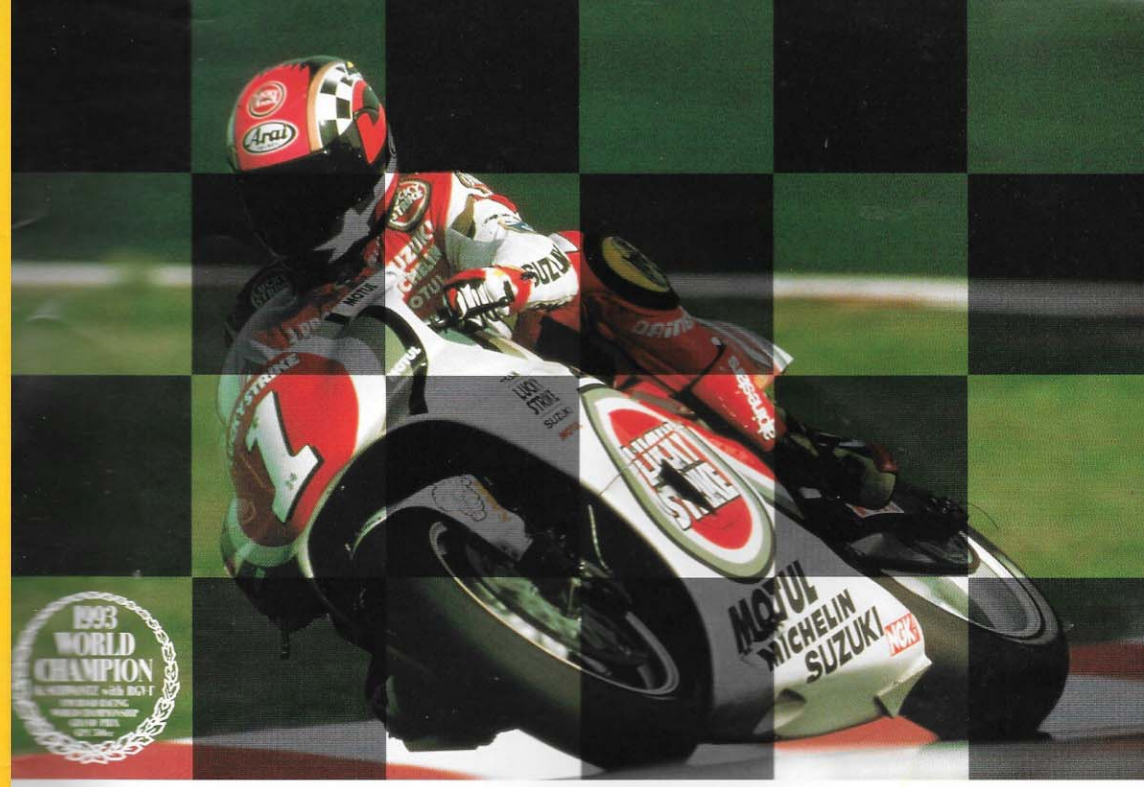


genesene Michael Doohan gilt schon wegen der 200 PS seiner NSR 500 als Topfavorit, dem Weltmeister Kevin Schwantz auf der Suzuki RGV 500 allenfalls mit einem seiner unnachahmlichen Ausbremsmanöver aus dem Windschatten das Wasser reichen kann.

Hockenheim wird auch zur Stunde der Wahrheit für die neue Zweizylinder-Aprilia RSV 400 werden, mit der Loris Capirossi beim Debüt in Spanien bereits den achtbaren neunten Platz erkämpfte. »Auf einem Hochgeschwindigkeitskurs wie Hockenheim werden wir die Verkleidung mit zusätzlichen Schrauben befestigen müssen, damit sie nicht herunterfällt, wenn die schnellsten Vierzylinder an mir vorbeiblasen«, verdeutlichte er.

Mick Doohan





Grand Prix-Spannung total - live auf Eurosport!

EUROSPORT

Halten Sie Ausschau nach diesen vier spannenden Programmen auf EUROSPORT, deren Übertragung von Suzuki gesponsert wird:

- Motorcycling Grand Prix 1994 (Live)
- MOTO-GRAND PRIX
- Motorcycling Grand Prix Review

GP-Kalender 1994

1. 27. März	Australien	Eastern Creek
2. 10. April	Malaysia	Shah Alam
3. 24. April	Japan	Suzuka
4. 08. Mai	Spanien	Jerez
5. 22. Mai	Österreich	Salzburgring
6. 12. Juni	Deutschland	Hockenheim
7. 25. Juni	Niederlande	Assen
8. 03. Juli	Italien	Mugello
9. 17. Juli	Frankreich	Le Mans
10. 24. Juli	Großbritannien	Donington
11. 21. August	Tschech. Rep.	Brünn
12. 11. September	V.S.	Laguna Seca
13. 25. September	Argentinien	Buenos Aires
14. 09. Oktober	Europa	Catalunya

SUZUKI
Ride the winds of change