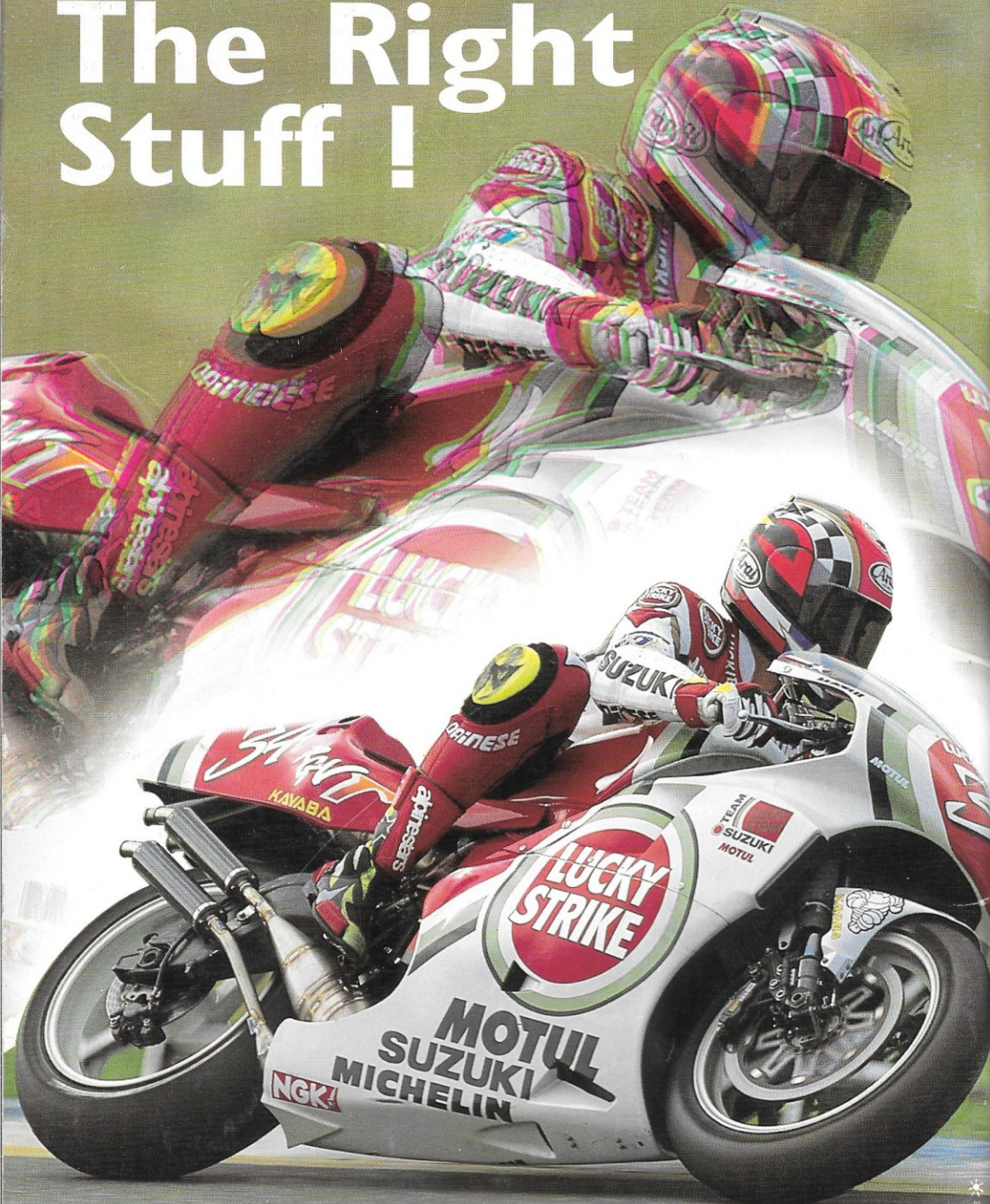


The Right Stuff!



MOTUL

GRAND PRIX DEUTSCHLAND



NÜRBURGRING

19-21-5-95



AUSTRALIA	26 • 3	ITALY	11 • 6	RIO	17 • 9
MALAYSIA	2 • 4	HOLLAND	24 • 6	ARGENTINA	24 • 9
JAPAN	23 • 4	FRANCE	9 • 7	CATALUNYA	8 • 10
SPAIN	7 • 5	BRITAIN	23 • 7		
GERMANY	21 • 5	CZECH REPUBLIC	20 • 8		

OFIZIELLES
PROGRAMM

10 DM



Der ME Z1 Steel Radial.

FAST FOOT

Angenommen, Sie haben ein Powerbike, freie Fahrt und einen vollen Tank. Dann fehlt ihnen jetzt nur noch ein Reifen,

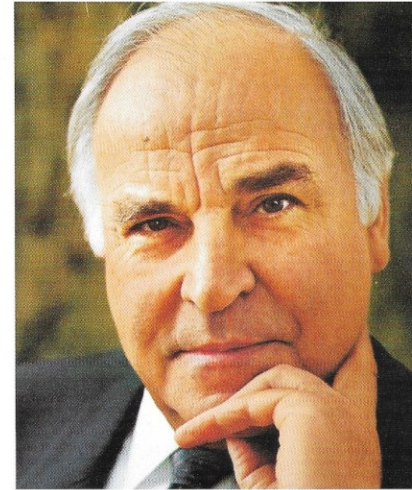
dem dabei nicht so schnell die Luft ausgeht. Kurz gesagt, der ME Z1 von Metzeler. Denn mit seinem innovativen

0°-Stahlgürtel in Radial-Bauweise ist er jederzeit Herr der Schräglage. Auch dann, wenn Sie zwischendurch mal aufs Tempo

drücken. Aber wozu viel Worte machen? Sie werden es ja bald selbst erfahren.

METZELER 
Damit die Kraft da ist, wo sie hingehört.

GRUSSWORT



Als Schirmherr über den „Großen Preis von Deutschland“ - Weltmeisterschaft für Motorräder - grüße ich alle Aktiven, den Veranstalter und alle Motorsportfreunde sehr herzlich.

Ich freue mich, daß nach fünfjähriger Pause wieder ein Großer Preis von Deutschland auf dem Nürburgring ausgetragen wird. Diese ebenso traditionsreiche wie schwierige Strecke ist eine Herausforderung für die Fahrer, die hier ihr Können und die Beherrschung der Technik unter Beweis stellen müssen.

Den Fahrern und ihren Teams wünsche ich Erfolg und das notwendige Glück, den Zuschauern spannende Stunden am Nürburgring.

Mit freundlichen Grüßen


Helmut Kohl
Der Bundeskanzler



DER
NÜRBURGRING

BAMMEL

STATT

BUMMEL



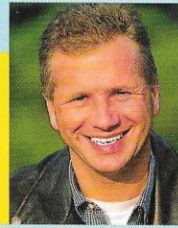
Mit dem eigenen Auto oder Motorrad die Runden des Nürburgrings zu befahren, ist eine faszinierende Herausforderung. Die Strecke der Nordschleife mit ihren 73 Kurven zu meistern bedeutet, seine Fahrkünste und sich selbst unter hohen Anforderungen immer wieder neu einzuschätzen, ohne an die Grenzen zu gehen. Sie werden nachempfinden, welchen

Belastungen die Rennfahrer während eines Rennens ausgesetzt sind. Jeden Montag ab 12 Uhr, an den übrigen Werktagen ab 17.30 Uhr sowie an den Wochenenden, wenn die Rennstrecke nicht für Veranstaltungen genutzt wird, steht sie dem Nürburgring-Besucher für diese Erfahrung zur Verfügung. Wenn Sie nicht selber fahren, haben Sie die Möglichkeit, sich von unse-

rem Ring-Taxi rasant durch die aufregendsten Kurven des Rings befördern zu lassen.

Wer nach solch aufregenden Runden doch noch Lust auf einen Bummel hat, den laden wir ein zu einem geführten Rundgang durchs Gelände oder zu einem Besuch in unserem Rennsportmuseum.

INFO-TEL. 0 26 91/9 20 60



Die Zeitschrift MOTORRAD ist erstmals großer Medien-Partner des Nürburgring-Grand Prix. Chefredakteur Friedhelm Fiedler und seine Crew haben im Vorfeld bereits kräftig mitgeholfen, diesen Motorrad-Grand Prix zu einem großen Erfolg werden zu lassen



Franz Rau, Geschäftsführer von Moto Motion International und Veranstalter des Grand Prix, war selbst GP-Rennfahrer und hat 1978 beim Großen Preis auf der Nordschleife teilgenommen. Heute möchte er in erster Linie die Zuschauer zufriedenstellen

IMPULSE FÜR DIE MOTORRAD-SZENE

Schön, daß Sie zum Nürburgring gekommen sind. Denn schließlich geht es hier um etwas, das eigentlich keinen Rennsport-Fan deutscher Zunge unberührt lassen kann: Es geht um die Frage, ob es nach Jahren der Grand Prix-Abstinenz wieder gelingt, dieses motorsportliche Top-Ereignis in der Eifel fest zu etablieren. Und für eine solche Abstimmung mit den Füßen ist natürlich jeder Besucher wichtig.

Die letzten Jahre waren Trauerspiel und Lehrstück zugleich: Trauerspiel, daß Deutschland eine doch stattliche Zahl Topfahrer aufzubieten hatte, die aber in Hockenheim vor immer dünnerer Zuschauerkulisse fahren mußten. Und Lehrstück, weil die deutschen Motorsport-Fans sich nicht abzocken lassen woll-

ten und angesichts überteuerter Eintrittspreise zu den GP-Kampfstätten nach Salzburg, Assen oder Brunn auswichen.

Nein, Deutschland braucht eine Top-Veranstaltung. Und das zu bezahlbaren Preisen. Ihnen allen wünscht die Redaktion MOTORRAD und der Veranstalter Moto Motion International, der mächtig gearbeitet hat, um hier erstklassigen Sport und viel attraktive Unterhaltung zu bieten, spannende Rennen – und starke Gashände bei den deutschen Fahrern.

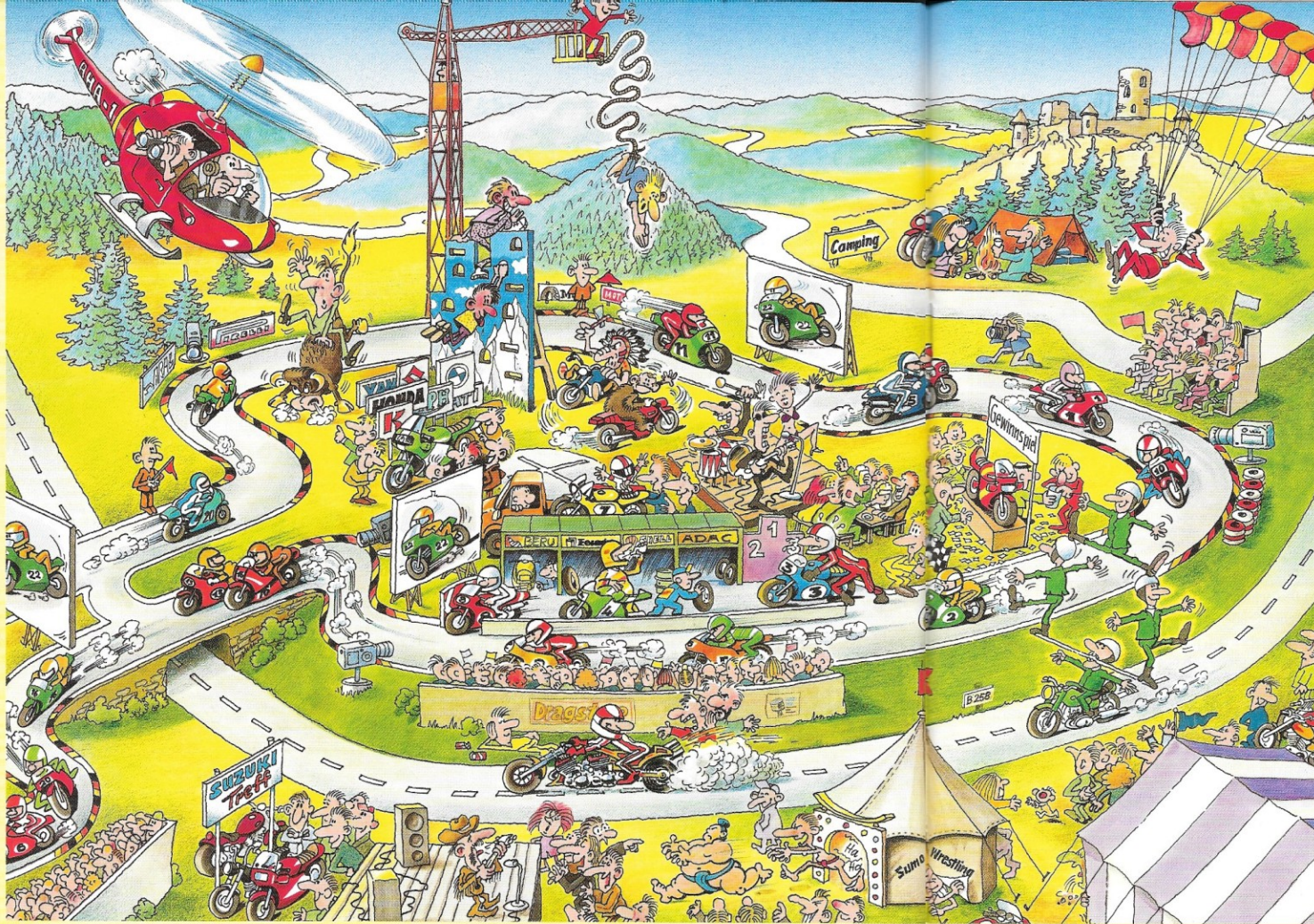
Denn erst Erfolg garantiert auf Dauer große Zuschauerkulissen und sorgt für positive Impulse für die Motorradszene.

In diesem Sinne grüßen Sie herzlich Friedhelm Fiedler von MOTORRAD und Franz Rau von Moto Motion International. ■

Nach vielen bitteren Jahren im GP-Abseits pfeifen an diesem Wochenende erstmals nach Jahren wieder Grand Prix-Maschinen um den legendären Eifelring



Grand Prix Deutschland 1995



Comic: Arnold Metzinger, Zeichnung: MOTORRAD

WAS LÄUFT WO?

Boxengasse	Pitwalk (unter den Club-Ticket-Inhabern werden 500 Pitwalks ausgelost)	Freitag, Samstag, Sonntag
Grand Prix-Club	Aktionsbühne Autogrammstunden Biergarten Festzelt Live-Musik Gewinnspiel (Motorrad-Verlosung)	Ganzes Wochenende Nach Verfügbarkeit der Fahrer Ganzes Wochenende Ganzes Wochenende Freitag und Samstag ab 18 Uhr Samstag und Sonntag
Grand Prix-Park	Motorrad- und Zubehör-Ausstellung Autogrammstunden Bull-Riding Schuh-Bungee-Jumping Pirelli-PS-Edelbike-Ausstellung Fahrsimulator JF-Givi-Kletterwand MOTORRAD-ACTION-TEAM ADAC-Infomobil	Ganzes Wochenende Nach Verfügbarkeit der Fahrer Ganzes Wochenende Ganzes Wochenende Ganzes Wochenende Ganzes Wochenende Ganzes Wochenende Ganzes Wochenende
Grand Prix-Unterhaltungspark	Kawasaki-Bungee-Jumping Fahrsimulator 2 Festzelte Wrestling und Sumo-Ringer-Wettbewerb im Kawasaki-Zelt Live-Musik Suzuki-Motorradfahrer-Treffen	Ganzes Wochenende Ganzes Wochenende Ganzes Wochenende Freitag und Samstag ab 20 Uhr Freitag und Samstag ab 19 Uhr Ganzes Wochenende
Start und Ziel	Pirelli-Stunt-Show	Sonntag 11.30 Uhr

Rahmenprogramm Grand Prix Deutschland

ERLEBNIS-PARK

Beim deutschen Motorrad-Grand Prix auf dem Nürburgring geht es rund – nicht nur bei den Rennen auf der WM-Strecke, sondern auch bei den zahlreichen Aktionen am Rande.

Faszinierende Schräglagen, spektakuläre Positionskämpfe und Wheelies – das versteht sich bei einem Motorrad-Grand Prix von selbst. Beim WM-Lauf auf dem Nürburgring gibt es aber auch abseits der Rennpiste einiges zu erleben.

Hübsche brasilianische Tänzerinnen zum Beispiel oder bärenstarke Sumo-Ringer. Und die Grand Prix-Fans haben die Möglichkeit, selbst aktiv zu werden. Sie können sich beim Bungee-Jumping in die Tiefe stürzen, die Givi-Kletterwand emporkaxeln oder ihre Geschicklichkeit beim Bull-Riding

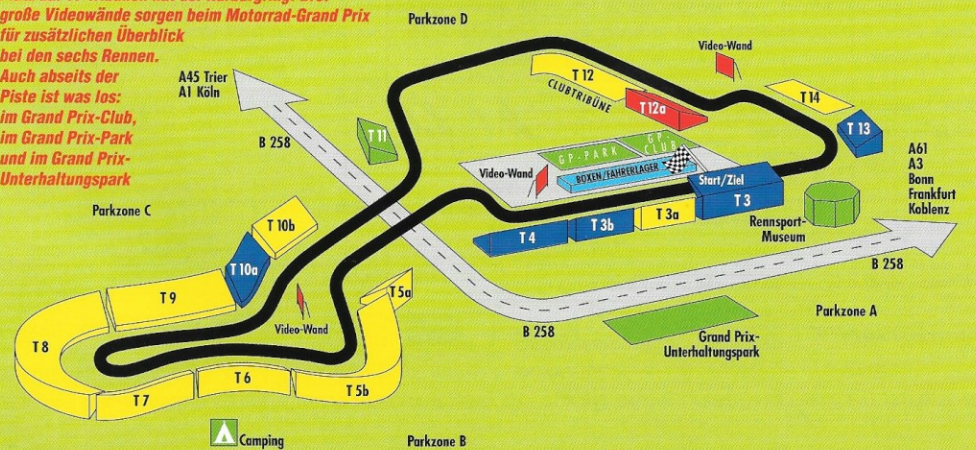
beweisen. Unterhaltung und Programm bieten auch die diversen Festzelte sowie das Suzuki-Treffen.

Was am Ring alles abgeht, hat der Münchner Zeichner Arnold Metzinger mit flottem Stift illustriert. Die Aktionen rund um den Grand Prix finden auf der B 258, in der Boxengasse, im GP-Club, im GP-Park und im GP-Unterhaltungspark statt. Wo diese Örtlichkeiten sind und wo was wann los ist, zeigen der Übersichtsplan und das Veranstaltungsprogramm.

Also dann: viel Spaß beim Grand Prix – und im Erlebnispark Nürburgring. ■

ERLEBNIS-PARK NÜRBURGRING

Platz da: 17 Tribünen hat der Nürburgring. Drei große Videowände sorgen beim Motorrad-Grand Prix für zusätzlichen Überblick bei den sechs Rennen. Auch abseits der Piste ist was los: im Grand Prix-Club, im Grand Prix-Park und im Grand Prix-Unterhaltungspark



GRUSSWORT



Im Namen des ADAC begrüße ich alle Teilnehmer und Zuschauer recht herzlich zum Großen Preis der Motorräder am Nürburgring. Ihnen allen wünsche ich spannende, vor allem aber auch unfallfreie Rennen.

Ich freue mich besonders, daß der Große Preis für Motorräder nach fünfjähriger Pause wieder auf dem traditionsreichen Rennkurs in der Eifel stattfindet. Wie auch die legendäre Nordschleife verlangt der Grand Prix-Kurse des „Rings“ Fahrern und Maschinen alles ab – eine Voraussetzung für packenden Motorsport.

Noch ein Wort zur Sicherheit: Auch am Nürburgring werden in den letzten Jahren ganz gezielt Maßnahmen durchgeführt, die den Rennsport, der immer ein gewisses Risiko in sich bringt, so sicher wie möglich machen sollen. Aber nicht nur wir von Seiten der Organisation, sondern auch Sie als Zuschauer können maßgeblich zu einer allseits sicheren und gelungenen Veranstaltung beitragen. Ich bitte Sie daher alle ganz herzlich, auch Ihrerseits alles zu tun, damit dieses Rennwochenende uns allen in bester Erinnerung bleibt.

Allen Teams und Fahrern wünsche ich viel Glück, den Zuschauern erlebnisreiche Stunden.

Ihr

Kurt Beck
Ministerpräsident von Rheinland-Pfalz

Wilhelm Lyding

Sportpräsident des ADAC

Zum Großen Preis von Deutschland für Motorräder übermittle ich meine herzlichen Grüße.

Gleichzeitig heiße ich die Gäste in Rheinland-Pfalz willkommen. Ich wünsche Ihnen allen einen angenehmen, erlebnisreichen Aufenthalt in unserem Land und in der Eifel.

Der Nürburgring ist nicht nur eine der traditionsreichsten, sondern auch eine der schönsten Rennstrecken der Welt. Ich bin sicher, daß die Nürburgring GmbH, der ADAC sowie Moto-Motion International das mögliche getan haben, damit die Motorradfans sich rundum wohlfühlen. Ich begrüße es, daß zum Beispiel die Preise den finanziellen Möglichkeiten der Fans angepaßt wurden.

Sicherlich wird das Rennen ein Höhepunkt im Motorsportjahr des Nürburgrings. Vielleicht wird sogar Motorradsporgeschichte geschrieben.

Ich wünsche dem Rennen um den Großen Preis von Deutschland für Motorräder einen unfallfreien, fairen und spannenden Verlauf.



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		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.				E	1995 FIM WORLDCHAMPIONSHIPS T-SHIRT NAVYBLUE COTTON T-SHIRT WITH PRINTED FIM LOGO ON FRONT AND 1995 FIM WORLD-CHAMPIONSHIPS CALENDAR ON BACKSIDE. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US \$ 24,50 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.				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.	
C	FIM WORLDCHAMPIONSHIPS POLOSHIRT GREEN POLYCOTTON POLOSHIRT WITH EMBROIDERED FIM LOGO. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US \$ 35,- INCL. Postage and handling.				G	FIM WORLDCHAMPIONSHIPS WATCH In Box. Japanese Quartz Timepiece. PRICE US \$ 67,50 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.				H	FIM WORLDCHAMPIONSHIPS ZIPPO CHROME FIM ZIPPO PRICE US \$ 29,50 INCL. Postage and handling.	
			I SUB TOTAL \$		II SUB TOTAL \$		
				I AUTHORISE YOU TO DEBIT MY CREDIT CARD			TOTAL \$

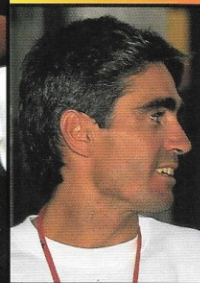
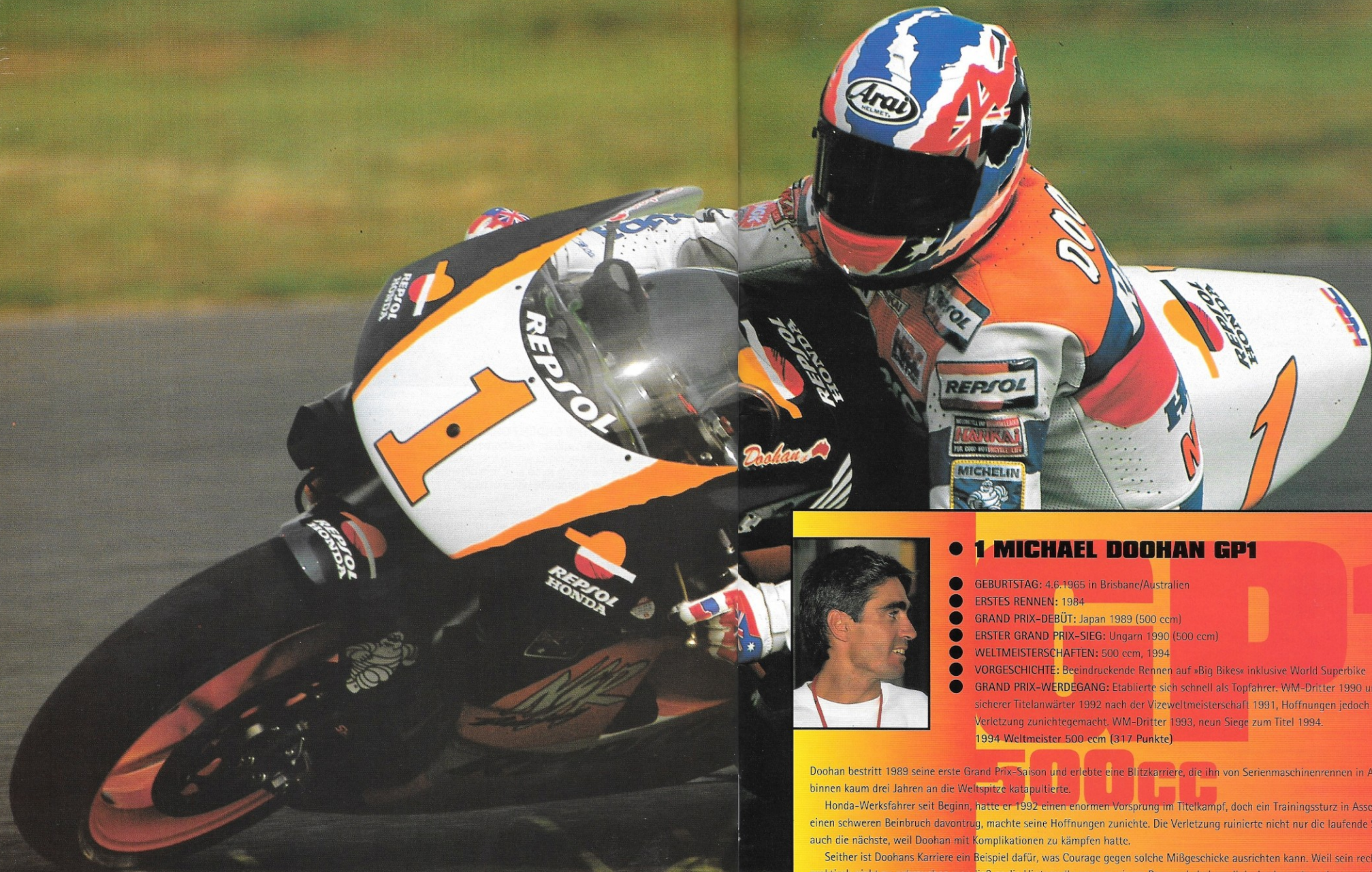
PLEASE TICK MasterCard VISA American Express Discover

CREDIT CARD NUMBER

NAME ON CREDIT CARD EXPIRY DATE

SIGNATURE DATE

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



● 1 MICHAEL DOOHAN GP1

- GEBURTSTAG: 4.6.1965 in Brisbane/Australien
- ERSTES RENNEN: 1984
- GRAND PRIX-DEBÜT: Japan 1989 (500 ccm)
- ERSTER GRAND PRIX-SIEG: Ungarn 1990 (500 ccm)
- WELTMEISTERSCHAFTEN: 500 ccm, 1994
- VORGESCHICHTE: Beeindruckende Rennen auf »Big Bikes« inklusive World Superbike
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Etablierte sich schnell als Topfahrer. WM-Dritter 1990 und beinahe sicherer Titelanwärter 1992 nach der Vizeweltmeisterschaft 1991, Hoffnungen jedoch durch Verletzung zunichtegemacht. WM-Dritter 1993, neun Siege zum Titel 1994.
1994 Weltmeister 500 ccm (317 Punkte)

Doohan bestritt 1989 seine erste Grand Prix-Saison und erlebte eine Blitzkarriere, die ihn von Serienmaschinenrennen in Australien binnen kaum drei Jahren an die Weltspitze katapultierte.

Honda-Werksfahrer seit Beginn, hatte er 1992 einen enormen Vorsprung im Titelkampf, doch ein Trainingssturz in Assen, bei dem er einen schweren Beinbruch davontrug, machte seine Hoffnungen zunichte. Die Verletzung ruinierte nicht nur die laufende Saison, sondern auch die nächste, weil Doohan mit Komplikationen zu kämpfen hatte.

Seither ist Doohans Karriere ein Beispiel dafür, was Courage gegen solche Mißgeschicke ausrichten kann. Weil sein rechtes Bein praktisch nicht zu gebrauchen war, ließ er die Hinterradbremse zu einem Daumenhebel ans linke Lenkerende verlegen und kämpfte, seine alte Form zurückzugewinnen.

Die Belohnung war ein überlegener Gesamtsieg 1994. Die Kombination Doohan/Honda war dabei so stark, daß er auch unausweichlich zum Topfavoriten für 1995 wurde.

Der Australier aus Queensland, der in diesem Jahr 30 Jahre alt wird, ist wortkarg und ungekünstelt. »Ich bin ein ganz normaler Mensch, der das Glück hatte, Werksfahrer zu werden und mit entsprechender Hingabe das Beste daraus zu machen«, hält er bescheiden fest.



● 34 KEVIN SCHWANTZ GP1

- GEBURTSTAG: 19.6.1964 in Paige/Texas/USA
- ERSTES RENNEN: 1984
- GRAND PRIX-DEBÜT: Holland 1986 (500 ccm)
- ERSTER GRAND PRIX-SIEG: Japan 1988 (500 ccm)
- WELTMEISTERSCHAFTEN: 500 ccm 1993
- VORGESCHICHTE: Glanzleistung in der US-Superbike-Meisterschaft
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Erfolgreich, flamboyant, schnell, mit besonderer persönlicher Note und einzigartigem, immer wieder vorgeführtem Stil, Siege zu feiern. Trotz Wayne Rainey's Verletzungen verdienter Weltmeister 1993, Titelverteidigung 1994 durch Verletzungen durchkreuzt
1994 WM-Vierter 500 ccm (169 Punkte)

Der spektakulär fahrende, populäre texanische Superstar hat angekündigt, 1995 sei seine letzte Saison. Wenn er daran festhält, geht eine Ära zu Ende, die 1988 begann und ihn mit einem Sieg gleich in der ersten Saison zum Giganten des Rennsports stempelte.

Sein Mut auf der Strecke machte ihn sofort zum Helden des Volkes, doch seine Eigenart, entweder zu siegen oder zu stürzen, hielt den höchsten Erfolg im Rennsport, den Titel, trotz einer beeindruckenden Zahl von Trainingsbestzeiten, Rundenrekorden und Siegen auf schmerzhafteste Weise außer Reichweite.

Erst 1993 war es soweit. Nach einem bewußten Anstrengung, sein Temperament zu zähmen und lieber konstant gute Resultate und WM-Punkte einzufahren, eroberte er endlich den Titel.

Seine Karriere ist aber auch von Verletzungen gesäumt, die ihn im Vorjahr von der Titelverteidigung abhielten. Mit einem Arm in Gips erkämpfte er in England trotzdem den 25. Sieg, was ihn in der Rangfolge der aktuellen Halbliterstars zum Fahrer mit den meisten Grand Prix-Erfolgen machte.

Schwantz, immer noch ledig, wird im Juni 31 Jahre alt.



● 2 LUCA CADALORA GP1

- GEBURTSTAG: 17.5.1964 in Modena/Italien
- ERSTES RENNEN: 1981
- GRAND PRIX-DEBÜT: Italien 1984 (125 ccm)
- Erster Grand Prix-Sieg: Deutschland 1986 (125 ccm)
- WELTMEISTERSCHAFTEN: 125 ccm 1986, 250 ccm 1991 und 1992
- VORGESCHICHTE: Sofortfolge in Italien, Italienischer Junioren-Meister 1982, Europameisterschafts-Dritter bei den 125ern im nächsten Jahr
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Viel Erfahrung mit überragender Siegesbilanz in allen drei Klassen und der Vizeweltmeisterschaft 1994
1994 WM-Zweiter 500 ccm (174 Punkte)

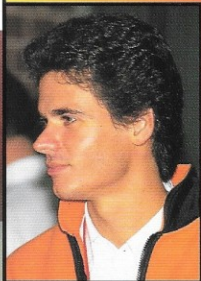
Die Führungspersönlichkeit im europäischen Widerstand gegen die Übermacht aus Übersee hat eine bemerkenswerte Vergangenheit in den kleineren Kategorien hinter sich. 1993 stieg er in die Halbliterklasse ein, holte im ersten Jahr zwei Siege und zwei weitere im letzten Jahr, nachdem Yamaha zum Saisonstart mit technischen Problemen zurückgeworfen wurde.

Jetzt geht er in seine dritte Saison auf Yamaha, für die das Kenny Roberts-Team nach einer gründlichen werksseitigen Überarbeitung der YZR 500 die Rückkehr zu alten Erfolgen ankündigte.

Luca hat eine zurückhaltende, entspannte Persönlichkeit, die zu seinem weichen, unauffälligen Fahrstil paßt. Dennoch ist er ein erbitterter Kämpfer und im Alter von 30 Jahren sehr darauf bedacht, seine Karriere mit dem Titel in der Königsklasse zu krönen.

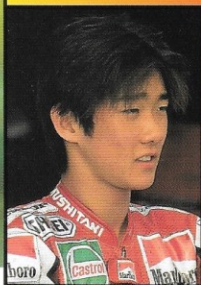
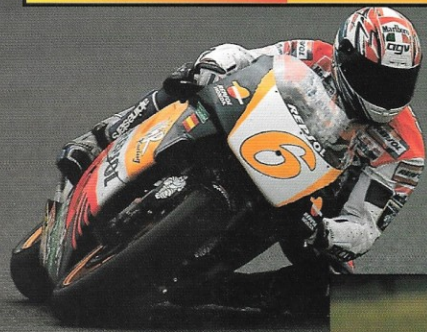
Wenn er damit Erfolg hat, geht er als der erste Fahrer seit Phil Read vor über 20 Jahren mit einem 125/250/500 »Full House« in die Geschichte ein.





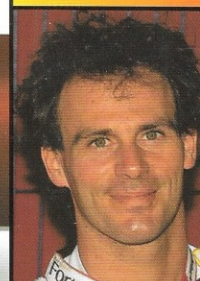
6 ALEX CRIVILLE GP1

- GEBURTSTAG: 4.3.1970 in Seva/Spanien
- ERSTES RENNEN: 1985
- GRAND PRIX-DEBÜT: Spanien 1987 (80 ccm)
- ERSTER GRAND PRIX-SIEG: Australien 1989 (125 ccm)
- WELTMEISTERSCHAFTEN: 125 ccm, 1989
- VORGESCHICHTE: Gewann den spanischen »Solo Moto«-Wettbewerb 80 ccm, stieg dann in die Europameisterschaft ein.
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Fuhr in den Klassen bis 80 ccm, 125 ccm, 250 ccm und 500 ccm und zeigte sich immer schnell und talentiert. Holte verdient den 125 ccm-Titel 1989, setzte seine Karriere bei den 250ern fort und fährt nun vielversprechend in der 500 ccm-Klasse
1994 WM-Sechster 500 ccm (144 Punkte)



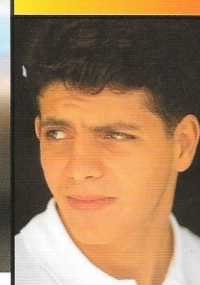
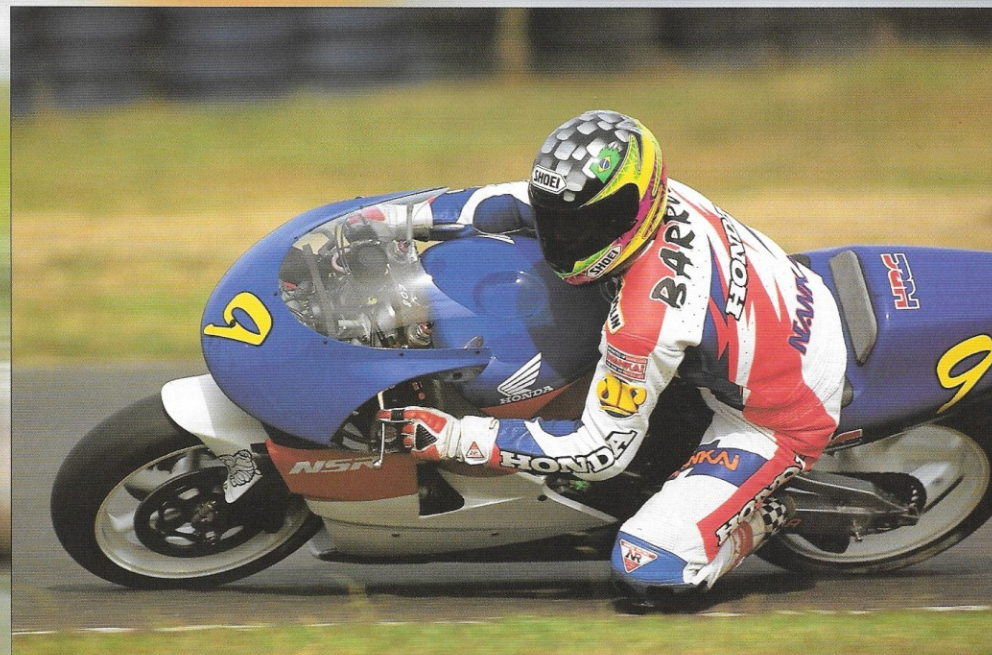
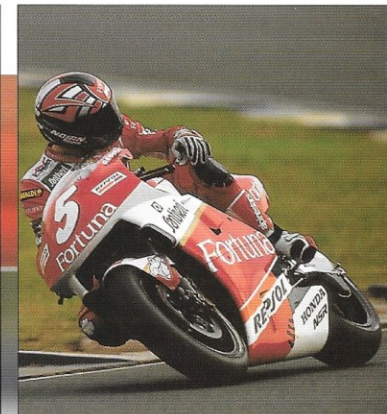
17 NORIFUMI ABE GP1

- GEBURTSTAG: 7.9.1975 in Tokio/Japan
- ERSTES RENNEN: 1991
- GRAND PRIX-DEBÜT: Japan 1994 (500 ccm)
- VORGESCHICHTE: Zweiter der japanischen 250 ccm-Meisterschaft 1992, japanischer Halbliter-Meister 1992 – eine Blitzkarriere
- GRAND PRIX-WERDEGANG: 1994 wurde zum harten Lehrjahr für den Teenager, doch er lernte schnell und buchte zum Saisonende noch zwei gute Resultate
1994 WM-17. 500 ccm (20 Punkte)



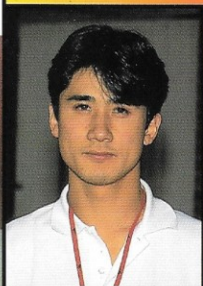
5 ALBERTO PUIG GP1

- GEBURTSTAG: 16.1.1967 in Barcelona/Spanien
- ERSTES RENNEN: 1975
- GRAND PRIX-DEBÜT: Holland 1987 (250 ccm)
- VORGESCHICHTE: Rennen auf nationaler Ebene, ein Jahr in der 250 ccm-Europameisterschaft. Spanischer 250 ccm-Meister 1988
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Fünf Jahre 250 ccm-Klasse mit Gesamtrang sechs 1992 als bestem Ergebnis. Stieg anschließend zu den 500ern auf und zeigte bereits im ersten Jahr große Konstanz
1994 WM-FÜNFTER 500 CCM (152 PUNKTE)



9 ALEXANDRE BARROS GP1

- GEBURTSTAG: 18.10.1970 in Sao Paulo/Brasilien
- ERSTES RENNEN: 1978
- GRAND PRIX-DEBÜT: Spanien 1986 (80 ccm)
- ERSTER GRAND PRIX-SIEG: FIM 1993 (500 ccm)
- VORGESCHICHTE: War in seiner brasilianischen Heimat beeindruckend auf allem, was zwei Räder hatte, vom Moped bis zur 250er
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Barros geht in seine zehnte Grand Prix-Saison und fuhr in der 80 ccm- und der 250 ccm-Klasse, bevor er 1990 zum Cagiva-Halbliterteam stieß. Schnell und erfahren
1994 WM-Achter 500 ccm (134 Punkte)



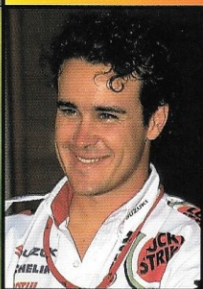
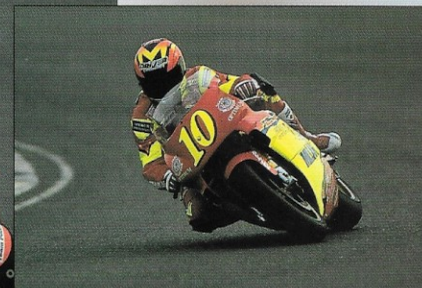
● 7 SHINICHI ITOH GP1

- GEBURTSTAG: 7.12.1966 in Miyagi/Japan
- ERSTES RENNEN: 1984
- GRAND PRIX-DEBÜT: Japan 1988 (500 ccm)
- VORGESCHICHTE: Gewann den Novice TT F 3-Titel 1985, wurde nach kurzem Zwischenspiel in der 250 ccm-Klasse Vizemeister der japanischen Halblitermeisterschaft 1988. Gewann 1990 den japanischen Titel und war Dritter 1991
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Vollendet ausgebildeter Fahrer, längst fälliger erster Sieg. Bislang bestes Ergebnis beim Grand Prix der Tschechischen Republik im letzten Jahr. Geht voller Zuversicht, aber mit einer Handverletzung in seine vierte Halbliter-Saison
1994 WM-Siebter 500 ccm (141 Punkte)



● 10 JEREMY McWILLIAMS GP1

- GEBURTSTAG: 4.4.1964 in Carmony/Nordirland
- ERSTES RENNEN: 1988
- GRAND PRIX-DEBÜT: Australien 1993
- VORGESCHICHTE: Viel Erfahrung aus der irischen Meisterschaft, hektische Jahre in der 125 ccm- und 250 ccm-Europameisterschaft 1993
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Schwierige Saison 1993, aber viel Konstanz im letzten Jahr mit Punkten in zehn von 14 Rennen
1994 WM-Zwölfter 500 ccm (49 Punkte)



● 4 DARYL BEATTIE GP1

- GEBURTSTAG: 26.9.1970 in Charleville/Australien
- ERSTES RENNEN: 1986
- GRAND PRIX-DEBÜT: Australien 1989 (250 ccm)
- ERSTER GRAND PRIX-SIEG: Deutschland 1993 (500 ccm)
- VORGESCHICHTE: Short Circuit-Doppelmeister 1986, australischer 250 ccm-Meister 1989
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Exzellentes Halbliter-Debüt mit einem dritten Platz in Australien 1992, konstante Topform und WM-Platz drei im folgenden Jahr. Verletzungspech in der Saison 1994.
1994 WM-13.500 ccm (44 Punkte)



● 65 LORIS CAPIROSSI GP1

- GEBURTSTAG: 4.4.1973 in Bologna/Italien
- ERSTES RENNEN: 1987
- GRAND PRIX-DEBÜT: Japan 1990 (125 ccm)
- ERSTER GRAND PRIX-SIEG: England 1990 (125 ccm)
- WELTMEISTERSCHAFTEN: 125 ccm 1990 und 1991
- VORGESCHICHTE: Blitzkarriere in der italienischen Serien-Meisterschaft sowie der 125 ccm-Europameisterschaft
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Überzeugende 125 ccm- und 250 ccm-Siege mit konstant bestechendem Stil. Aufstieg zu den 500ern 1995
1994 WM-Dritter 250 ccm (199 Punkte)



● 1 MAX BIAGGI GP2

- GEBURTSTAG: 26.6.1971 in Rom/Italien
- ERSTES RENNEN: 1989
- GRAND PRIX-DEBÜT: Frankreich 1991 (250 ccm)
- ERSTER GRAND PRIX-SIEG: Südafrika 1992 (250 ccm)
- WELTMEISTERSCHAFTEN: 1994 (250 ccm)
- VORGESCHICHTE: Sein schneller, aggressiver Fahrstil machte ihn im zweiten Jahr als Rennfahrer zum italienischen Sport-Produktionsmeister. Ein hektisches Jahr in der Europa- und der Weltmeisterschaft gab ihm die nötige Erfahrung für den Titelkampf
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Kam 1992 zu Ruhm und einem fünften WM-Rang, wurde WM-Vierter 1993 und unterstrich seine Titelambitionen 1994 mit einem Doppelsieg gleich zum Saisonauftakt. Hielt dem Druck eines großen Finales stand und bescherte Aprilia den ersten WM-Titel der 250 ccm-Klasse 1994 Weltmeister 250 ccm (234 Punkte)

Massimiliano »Max« Biaggi gewann den Titel im letzten Jahr auf die denkbar dramatischste Art und Weise. Er fuhr mit maximalem Risiko bis zum letzten, entscheidenden Rennen, holte fünf brillante Siege, stürzte aber auch dreimal aus aussichtsreicher Position oder sogar in Führung liegend.

Als vielschichtige Persönlichkeit ist der Römer ein geborener Star, der mittlerweile fließend Englisch spricht und aufsehenerregende Kleidung liebt.

Auf der Strecke zeigt er sein außergewöhnliches natürliches Talent, indem er den guten Topspeed seiner Aprilia bis zum Letzten ausquetscht und mit Spätbremssmanövern und flotter Kurvenfahrt weiteren Boden gutmacht.

Max bestritt 1992 seine erste komplette Grand Prix-Saison, mischte sich mit einem Sieg gleich im ersten Jahr aber sofort unter die Besten. Daraufhin wechselte er zu Honda, wo die Resultate trotz eines weiteren Siegs zu einer Talfahrt ansetzten, die auch sein Selbstvertrauen in die Tiefe rissen. Damals kam Biaggi in den Verruf, launisch zu sein.

Aprilia vergab ihm, worauf der verlorene Sohn 1994 zurückkehrte, um einen harterkämpften Triumph davonzutragen und auch für 1995 als Favorit in die Saison zu gehen.



● 2 TADAYUKI OKADA GP2

- GEBURTSTAG: 13.2.1967 in Ibaragi/Japan
- ERSTES RENNEN: 1985
- GRAND PRIX-DEBÜT: Japan 1989 (250 ccm)
- ERSTER GRAND PRIX-SIEG: Japan 1994 (250 ccm)
- VORGESCHICHTE: Gewann 1986 die nationale japanische 250 ccm-Meisterschaft und holte dreimal den Titel der internationalen japanischen 250 ccm-Meisterschaft 1989, 1990 und 1991. Vizemeister 1992 und ein Glanzlicht mit Platz zwei bei seinem Grand Prix-Debüt in Japan
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Eine solide erste komplette Saison 1993 mit zwei zweiten Plätzen machte ihn fit für den Kampf um den WM-Titel 1994. Holte Punkte in jedem Rennen, mußte sich am Ende aber doch mit Platz zwei begnügen.
1994 WM-Zweiter 250 ccm (214 Punkte)

Der japanische Honda-Pilot ist der beständigste Fahrer des 250 ccm-Feldes. 1994 war er der einzige Mann aller Klassen, der kein einziges Mal, nicht einmal im Training, zu Boden ging.

Dabei schrammte er nur um ein Haar am Titel vorbei: Erst im letzten Rennen konnte der mutige Max Biaggi den Kampf endgültig für sich entscheiden.

Gleichzeitig lernte Okada, sich an den europäischen Rennstil anzupassen, machte sich mit den Strecken vertraut und sammelte wertvolle Erfahrungen. Seine dritte Saison auf der Werks-Honda könnte deshalb zu seiner bislang besten werden.

Okada ist ein stiller, reservierter Mann, der abends im Fahrerlager mit seiner Frau und seiner kleinen Tochter gern einmal frische Luft schnappt, sonst aber selten zu sehen ist – wenn er nicht auf der Strecke mit tollen Kämpfen auf sich aufmerksam macht.



● 4 DORIANO ROMBONI GP2

- GEBURTSTAG: 8.12.1968 in Lerici/Italien
- ERSTES RENNEN: 1986
- GRAND PRIX-DEBÜT: Spanien 1989 (125 ccm)
- ERSTER GRAND PRIX-SIEG: Deutschland 1990 (125 ccm)
- VORGESCHICHTE: Lernte sein Handwerk in der italienischen Honda-Trophy und der 125 ccm-Europameisterschaft
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Geht in seine siebte WM-Saison, die fünfte in der 250 ccm-Klasse und hofft in seinem neuen Team mit Exweltmeister Giacomo Agostini auf den endgültigen Durchbruch
1994 WM-Vierter 250 ccm (170 Punkte)

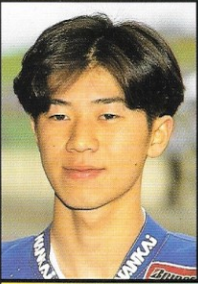
Als eines der italienischen Wunderkinder aus der 125 ccm-Klasse hat »Rambo« die harten Seiten des 250 ccm-Geschäfts kennengelernt. Obwohl er im letzten Jahr zwei Siege zu seiner Gesamtbilanz von fünf Erfolgen addieren konnte, sah die Saison nach schwerer Arbeit aus.

Ein Grund ist Rombonis Tendenz, nervös zu werden, ein Bereich, in dem der Rückhalt des Teams eine entscheidende Rolle spielen kann.

In diesem Jahr wird er von Multi-Weltmeister Giacomo Agostini betreut, der zwei Jahre lang das Cagiva-Werksteam in der Halbliterklasse leitete.

Der überaus talentierte Romboni fährt die gewohnte Honda, muß sich aber mit ungewohnten Michelin-Reifen anfreunden. Sein Erfolg dürfte entscheidend davon abhängen, wie ihm diese Umstellung gelingt.





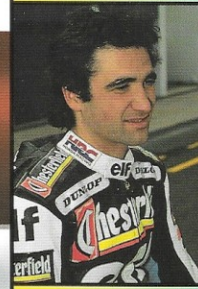
3 TAKESHI TSUJIMURA GP2

- GEBURTSTAG: 4.7.1974 in Osaka/Japan
- ERSTES RENNEN: 1991
- GRAND PRIX-DEBÜT: Australien 1993 (125 ccm)
- ERSTER GRAND PRIX-SIEG: Österreich 1993 (125 ccm)
- VORGESCHICHTE: Gewann die 125 ccm-Serie auf der japanischen Nakayama-Strecke, bevor er die erste volle Saison in Angriff nahm und Neunter der japanischen Meisterschaft wurde
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Unterstrich schnell sein Potential bei den 125ern, indem er bereits im fünften Rennen den ersten Sieg einstrich und seine erste Saison als Dritter abschloß. Gewann viermal 1994 und hielt seine Position. 1995 tritt er in der 250 ccm-Klasse an 1994 WM-Dritter 125 ccm (190 Punkte)



8 JEAN MICHEL BAYLE GP2

- GEBURTSTAG: 1.4.1969 in Manosque/Frankreich
- ERSTES RENNEN: 1981
- GRAND PRIX-DEBÜT: Frankreich 1992 (250 ccm)
- VORGESCHICHTE: Machte sich einen Namen in der harten Welt des Supercross. Französischer Juniorenmeister 1985, Meister 1987 und 1988, anschließend Weltmeister der 250 ccm- und 500 ccm-Klasse, bevor er sich zu einem Umstieg in den Straßenrennsport entschloß.
- GRAND PRIX-WERDEGANG: 1993 war ein schwieriges erstes Jahr, doch 1994 hatte sich Bayle bereits auf die neue Herausforderung eingestellt und verfehlte in einer sehr konstanten Saison nur einmal die Punkteränge 1994 WM-Achter 250 ccm (105 Punkte)



6 JEAN-PHILIPPE RUGGIA GP2

- GEBURTSTAG: 1.10.1965 in Toulon/Frankreich
- ERSTES RENNEN: 1984
- GRAND PRIX-DEBÜT: Japan 1987 (250 ccm)
- ERSTER GRAND PRIX-SIEG: England 1993 (250 ccm)
- VORGESCHICHTE: Nationale Erfolge, dann Vize-Europameister 1987 in der 250 ccm-Klasse
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Umfassende Erfahrung, bestreitet seine achte Saison in der 250 ccm-Weltmeisterschaft 1994 WM-Sechster 250 ccm (149 Punkte)



9 LUIS D'ANTIN GP2

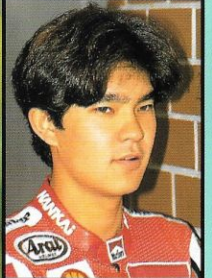
- GEBURTSTAG: 2.1.1964 in Madrid, Spanien
- ERSTES RENNEN: 1986
- GRAND PRIX-DEBÜT: Japan 1992 (250 ccm)
- VORGESCHICHTE: Sechsmaliger spanischer Meister der 125 ccm-, 250 ccm- und der Superstreet-Klasse. Zwei Jahre in der 125 ccm-Europameisterschaft, 1991 außerdem europäische Supersportmeisterschaft
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Konstanter Aufwärtstrend. Holte 1993 bei der Hälfte der Rennen Punkte, verbesserte sich 1994 zu regelmäßigen Top Ten-Rängen 1994 WM-Neunter 250 ccm (100 Punkte)





● 28 RALF WALDMANN GP2

- GEBURTSTAG: 14.7.1966 in Ennepetal, Deutschland
- ERSTES RENNEN: 1986
- GRAND PRIX-DEBÜT: 1987 (80 ccm)
- ERSTER GRAND PRIX-SIEG: Deutschland 1991 (125 ccm)
- VORGESCHICHTE: Erfolgreich in der deutschen 80 ccm- und 125 ccm-Meisterschaft, Einzelsieg in der 80 ccm-Europameisterschaft 1988
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Siegfahrer bei den 125ern von Anfang an, aber wegen Materialsorgen zwischen 1991 und 1993 mit zwei dritten und einem vierten Gesamtrang immer wieder knapp am Titel gescheitert. Wechselte 1994 in die 250 ccm-Klasse und fand sich spontan zurecht 1994 WM-Fünfter 250 ccm (156 Punkte)

● 7 TETSUYA HARADA GP2

- GEBURTSTAG: 14.6.1970 in Cheba, Japan
- ERSTES RENNEN: 1987
- GRAND PRIX-DEBÜT: Japan 1990 (250 ccm)
- ERSTER GRAND PRIX-SIEG: Australien 1993 (250 ccm)
- WELTMEISTERSCHAFTEN: 1 1993 (250 ccm)
- VORGESCHICHTE: Stilistisch herausragend auf nationaler Ebene. 1988 125 ccm-Juniorenmeister, anschließend zweimal japanischer Vizemeister 250 ccm bis zum Erreichen des Titels 1992
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Nahm die Saison 1993 im Sturm. Sieg zum Saisonauftakt in Australien. Beständigkeit brachte ihm dann bereits im ersten Anlauf die WM-Krone ein. 1994 Rückschlag wegen Verletzungsschmerz 1994 WM-Siebter 250 ccm (109 Punkte)

WAYNE RAINEY

» Wayne Rainey - die beiden Leben eines Weltmeisters «

Für Ende 1995 ist das Erscheinen der offiziellen Biographie des dreifachen Weltmeisters Wayne Rainey geplant, ein aufrichtiges und mutiges Werk, das keine Antwort schuldig bleibt.

Geschrieben von »Motocourse«-Autor und Top-Grand Prix-Journalist Michael Scott in Zusammenarbeit mit Wayne Rainey, ist das Buch Zeugnis eines glamourösen Lebens, das durch den Unfall und die Querschnittslähmung des dreifachen Weltmeisters im September 1993 auf grausame Weise in zwei Teile aufgespalten wurde.

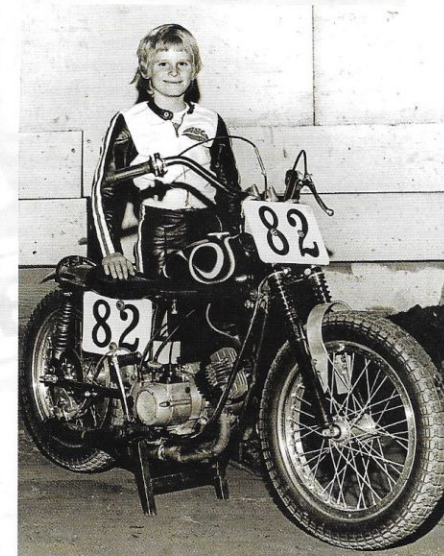
Rainey erzählt vollkommen ehrlich über sein Leben vor und nach dem Unfall und gibt dabei eine verborgene Seite des Rennsports preis, die allenfalls einigen Insidern bekannt ist. Rainey berührt Tabus mit derselben Courage, die er auch auf der Rennstrecke zeigte, läßt den Leser teilhaben an der

Agonie, sich auf das Leben im Rollstuhl einstellen zu müssen, zeigt, wie ihn seine ungebrochene mentale Kraft kaum sechs Monate nach dem lebensbedrohlichen Unfall als erfolgreicher Teammanager zum Rennsport zurückkehren ließ.

Scott führt auch Interviews mit denen, die Rainey in seinem ganzen Leben nahestanden, ergänzt so den Facettenreichtum einer bemerkenswerten Lebensgeschichte, die weit über den Rennsport hinausreicht und tiefste menschliche Gefühle berührt.

Die folgenden Auszüge des Manuskripts sind eine Auswahl aus stundenlangen, offenen Tonbandaufzeichnungen mit Rainey, und handeln von seinem

Werdegang seit seiner allerersten Fahrt auf einem Motorrad bis zu seiner historischen Rivalität mit Kevin Schwantz.



EIN STOLZER ZWÖLFJÄHRIGER: WAYNE RAINEY WAR DER ERSTE JUNGE AUF DEN DIRT TRACKS, DESSEN 80ER YAMAHA MIT EINER SCHEIBENBREMSE AUSGERÜSTET WAR (SIEHE HINTERRAD)



ERSTMALS AUF EINEM MOTORRAD

Ich war sechs Jahre alt, als ich zum ersten Mal Motorrad fuhr. Mein Vater Sandy machte mir ein Bike aus einem Honda-Moped mit offenem Durchstieg. Ich war zuvor schon auf den Tanks anderer Bikes gesessen, doch jenes Moped hatte so eine Art Kuhle, die hinunter zum Chassis führte. Sandy brachte einen Ledersitz unter und zog das Sitzende dorthin hoch, wo der Benzintank war, so daß ich mich reinsetzen konnte. Da war nun dieses große alte Bike mit dem kleinen Kerl, der tief unten in der Mitte saß und versuchte, nach dem Lenker hoch oben zu greifen.

Ich erinnere mich, daß der Sitz aus Leder war, daß das Motorrad einen Dirt-Track-Lenker hatte und alles so eingerichtet war, daß ich über einen richtigen Gasgriff und eine richtige Bremse verfügte. Es sah nicht mehr nach einem Honda-Moped mit offenem Durchstieg aus – Sandy ist ein Handwerker, überaus sorgfältig, und wenn er etwas anfaßte, funktionierte es immer und sah immer korrekt aus. Er machte Dinge so, wie sie normalerweise nicht gemacht werden, doch ich kam immer prächtig damit zurecht. Er gab sich eine Menge Mühe damit. Es waren seine Hobbies, die meinen Dad glücklich machten.

Er wollte mir beibringen, wie man schaltet: Hinten runterdrücken, vorn hochziehen, und wenn du den Schalthebel gedrückt hieltest, war der Motor wie im Leerlauf, weil das die Kupplung aktivierte. Wenn man dann losließ, ging es vorwärts.

Er hatte einen geraden, offenen Auspuff dran, so daß es richtig Lärm machte. Ich konnte nicht hören, was er sagte, und er verstand mich ebensowenig. Also ließ ich das Ding los, und das Moped machte aus dem Stand ein Wheelie. Leider standen ein paar Werkbänke im Weg.

Es erschreckte mich zu Tode. Heulend trottete ich davon, soviel Angst hatte mir die Sache eingejagt.

Aber es löste noch etwas anderes in mir aus. Ich war richtig aufgeregt. Die Gefahr dieses Wheelies und die Kontrolle zu verlieren, lösten ein starkes Gefühl in mir aus. Ich kann dieses Gefühl sogar jetzt in mir wachrufen, wenn ich darüber rede.

DIE TAGE AUF DEM FAHRRAD - DAS ERLERNEN DER SLIDES

Sandy fuhr Go-Kart-Rennen, dann versuchte er sich mit Motorrädern. Er verletzte sich, also hörte er sofort wieder auf. Dann fing er an, Motorräder für andere Jungs schneller zu machen. So hatte ich Gelegenheit, im Alter von fünf oder sechs Jahren raus zum Ascot Park zu kommen.

Ich sah mir jedes Rennen in jeder Klasse an, Novice, Junior und Expert. Ich kannte jeden Namen – wenn man mir eine Startnummer gab, wußte ich den Namen dazu und umgekehrt. Ich rannte von einer Ecke der Rennstrecke zur anderen – es ist ein Oval von einer halben Meile – und so wuchs ich damit auf, den Jungs in Ascot beim Rennfahren zuzuschauen.

Danach konnte ich es nie erwarten, nach Hause zu kommen. Am nächsten Tag schwang ich mich auf mein altes Schwinn-Fahrrad, und da

gab es diese eine Ecke bei meinem Haus auf dem glatten Beton-Fußweg. Gleich nach dem Aufstehen ging ich raus und fuhr um dieses Eck, eine Linkskurve. 300 mal am Tag – strampeln, bis du nicht mehr kannst, dann einbiegen, leicht auf die hintere Bremse gehen und sliden. Den lieben langen Tag.

Ich verbrauchte richtig Reifen – denn ich machte das immer und immer wieder. Ich holte andere Kinder dazu, und unser Rennen bestand aus dieser einzigen Kurve, darin, herauszufinden, wer am besten um dieses Eck kam. Zwei Jungs standen immer als Streckenposten auf der Straße.

Auf den richtigen Rennstrecken hatte ich gesehen, wie sich auf der Ideallinie eine Spur bildet. Auh mit dem Fahrrad wollte ich sehen, wie sich allmählich eine Spur bildet. Ich konzentrierte mich darauf, immer in der gleichen Spur zu bleiben, fuhr dabei aber stets so schnell wie möglich.

Wir gingen zu den Beton-Flußbetten, wo sich eine Menge grünes Moos gebildet hatte. Mit dem Fahrrad brauchtest du bloß ins Moos zu fahren, den Seitenständer runterzutreten, und schon konntest du mit den Füßen auf den Pedalen zu endlosen Slides ansetzen.

Als Kind hatte ich eine Menge Zeit, um mit dem Fahrrad herumzutoben. Wir konstruierten Holzrampen und übten Sprünge, wir machten Wheelies, bis das Schutzblech kratzte. Das fing an mit fünf Jahren und ging so, bis ich 14 war.

DIE SUCHE NACH DEM VORTEIL

Jemand fragte mich meinen Vater, ob ich Rennen fahren dürfe. Er ließ sofort alles andere fallen und wir gingen an. Am Anfang genoß er es womöglich mehr als ich. Aber er trieb mich niemals dazu an, vielmehr war er der erste, es mir wieder wegzunehmen. Er haßte es, wenn ich nicht fuhr, aber wenn ich in Schwierigkeiten geriet, zum Beispiel wegen schlechter Schulnoten, was ich log oder wegen anderer Kindereien, schloß er das Bike in der Garage weg.

Meine Eltern waren streng. Ich lernte schätzen, was ich hatte, ohne es zu mißbrauchen. Ich hatte manchmal Angst vor meinem Vater, denn er konnte richtig wütend werden.

Es gab so viele Dirt-Tracks in der Gegend von Los Angeles, daß man drei oder vier Abende pro Woche fahren konnte – Corona, Saddleback Park, Paris Raceway, Trojan Speedway, Ascot Park. Heute sind alle geschlossen. Es gab folgende Gruppen: 7 bis 11 Jahre/ein bis drei PS, 7 bis 11/jahr bis sechs PS, 9 und älter/sieben und mehr PS.

Als ich zehn, elf Jahre alt war, fing ich an, viel zu gewinnen. Sandy suchte immer nach einem Vorteil, am Ende mischte er Nitro und Alkohol ins Benzin. Er baute die richtigen Düsen und Nadeln in die Vergaser und wir gingen zu Tests damit. Die PS-Leistung stieg wirklich deutlich an.

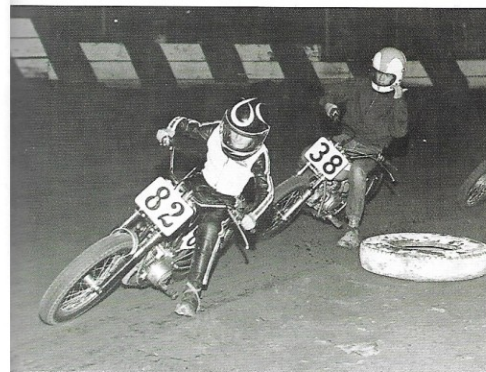
Damals wartete jeder im Warm-Up-Bereich, bevor es auf die Strecke ging. Mit dem speziellen Benzin strömte mein Bike einen Gestank aus, der übel in den Augen brannte. Ich wartete also in dieser Gruppe, als plötzlich alle um mich herum angingen, durchzudrehen. Keiner wußte, welches Bike diesen Gestank verursachte. Jeder hatte tränende Augen, auch meine waren voll Wasser, doch keiner wußte, welches Motorrad daran schuld war.

Wir fuhren alle Konkurrenten in Grund und Boden, und niemand konnte sich einen Reim darauf machen, was wir gemacht hatten.

Aber wir schummelten nie. Wir wurden immer wieder verdächtig, weil mein Dad härter arbeitete als jeder andere. Aber wir schummelten nie. Es gab keine Regel gegen das Mischen von Speziälsprit. Zwei Jahre später wurde es schließlich verboten, weil es mittlerweile jeder tat. Aber die Leute hatten geraume Zeit gebraucht, um unseren Trick herauszufinden.

KARRIERE-KRISE IM DIRT-TRACK

Mit 16 wurde ich Profi und trat als Novice, Junior und Expert im nationalen Dirt-Track-Zirkus an. Wegen meiner Erfolge in Kalifornien war ich überzeugt, meinen Mann zu stehen, aber dann verlor ich plötzlich mein Selbstvertrauen. Es war ein freier Fall über mehrere Stockwerke.



Ich fuhr einen Yamaha 750-Twin gegen all jene Harleys. Selbst Kenny hatte Schwierigkeiten damit, und ich war auf mich selbst gestellt. Mittlerweile waren die Harleys auch noch besser geworden.

Das Problem war, Traktion zu finden – die Harleys hatten den richtigen Schlag und hakten sich in den Untergrund. Die Yamaha drehte höher und hatte eine weichere Leistungscharakteristik, ihr Hinterrad drehte hilflos durch, anstatt richtig zu greifen.

Ich reihte mich am Start ein, schaute die Linie auf und ab, um zu sehen, gegen wen ich antreten mußte, und ich dachte, verflixt, diese Jungs kannst du nicht schlagen. Damit hatte ich verloren, bevor ich überhaupt startete. Ich war zu jung und unerfahren, um die Umstände richtig einzubeziehen. Es war hart für mich damals, denn mental war ich noch lange nicht so stark wie in den Jahren darauf.

Ich brauchte etwa drei Jahre, um aus diesem Sumpf herauszukommen.

Der Grund, daß ich keine Harley bekam, ging auf die Idee meines Vaters zurück, wir müßten mit etwas gewinnen, was die Konkurrenz nicht zur Verfügung hatte. Aber im Prinzip war es unmöglich, die anderen mit der Yamaha zu schlagen.

Ende 1979 ging ich ohne Motorrad zur San Jose Mile, weil die Yamahas nicht fertiggeworden waren. Ich hatte meine Rennklamotten dabei, hatte aber Stiefel und Stahlschuh vergessen. Jemand lieb mir eine Harley. Es war das erste Mal, daß ich auf diesem Motorrad saß.

Ich qualifizierte mich in den Top Ten, aber ich hatte kein gutes Gefühl. Einen Schuh borgen zu müssen, hieß, daß ich einfach nicht richtig vorbereitet war. Ich hatte ein Gefühl, als sollte ich an diesem Tag nicht in den Sattel steigen – später hatte ich stets fünf Helme und zehn Ledercombs rennfertig.

Ich ging in die Kurve, hatte etwa 120 Meilen drauf, als dieser Kerl vor mir plötzlich parkte! Ich blockierte das Hinterrad, wegen der Hinterbremse explodierte der Reifen.

Ich schlug Kopf voran in den Zaun ein. Ich wachte auf der Rennstrecke auf, und ich wußte nicht, was vorgefallen war. Mein Rücken tat ziemlich weh. Ich hatte zwei gestauchte Rückenwirbel, außerdem war mein Herz verschoben, so hart war ich gegen die Streckenbegrenzung geprallt. Ich hatte Glück, das zu überleben.

Es war das erste Mal in meinem Leben, daß ich richtig das Gefühl dafür bekam, daß das Rennfahren mich verletzen könnte. Ich tat etwas, was ich liebte, aber am Ende standen eine Menge Schmerzen.

Meine Hingabe war nicht mehr bedingungslos. Ich war mehr und mehr mit der Jagd nach Mädchen und mit Parties beschäftigt. Ich war eben ein Junge, und es schien, als sei der Rennsport die Geringste aller meiner Sorgen. Ich war vom Wissen, der Beste zu sein, abgerutscht in ernsthafte Zweifel, ob ich überhaupt je wieder gegen diese Jungs würde antreten können. Es machte mich betroffen.

Niemals hatte ich richtig trainiert. Ich erinnere mich, daß ich einmal in Peoria meinen Qualifikations-Heat gewann. Es war der schnellste Heat,

und jeder dachte, ich sei der sichere Sieger. Aber keiner wußte, daß ich bei jeder Distanz über zehn Runden einging. Physisch ausgebrannt war. Das Rennen war 25 Runden lang – und damit war klar, daß ich nie und nimmer für den Sieg in Frage kam.

Wenn es eine Sache gibt, die ich gerne wiederholen würde, dann ist es meine Dirt-Track-Karriere, denn ich wußte nicht genug und verließ mich ausschließlich auf mein Talent. Damals wußte ich nicht einmal das. Ich trainierte kein bißchen. Ich weiß, ich hätte viel besser sein können.

IN EDDIE'S FUßSTAPFEN

Seit meinem ersten Rennen war mir Eddie Lawson stets ein Schritt voraus, weil er ein Jahr älter war. Er half mir eine Menge, nachdem er zum Profi geworden war. Ich fuhr eine Dirt Track Shell Thuet Yamaha, während er bei Kawasaki war, und er vermittelte mir einen Vertrag für einen ihrer Short-Tracker. Dann, in dem Jahr, in dem er zum letzten Mal die US-Meisterschaft gewann, wurde ich zu seinem Teamkollegen im Kawasaki-Superbike-Team.

1982, in diesem Jahr im Werksteam, war Lawson ziemlich falsch, was



DIE HELDEN VON DER WESTKÜSTE: RAINEY FOLGTE SEINEM ALTEN FREUND UND RIVALEN LAWSON INS KAWASAKI-TEAM UND BEGANN DORT 1981 IM HOUSTON ASTRODOME AUF 250 CCM-«SHORT-TRACKERS». ZWISCHEN DEN BEIDEN: TEAMCHEF STEVE JOHNSON.



Set-Ups und solche Dinge anging. Nicht so sehr am Anfang, weil er da um etliches schneller war als ich, und weil sich das Werk umfassend um ihn kümmerte. Das war okay, er war der etablierte Star.

Aber er wußte, daß ich kommen würde. Ich wurde besser und besser. Am Ende des Jahres hielt ich sein Tempo. Ich lernte eine Menge von Eddie, denn er war der einzige Teamgefährte, den ich je hatte und der

MIT NEUN WURDE RAINEY JUNIOR SCHON ZUM HELDEN DER NACHBARSCHAFT. SEIN VATER SANDY BAUTE MOTORRÄDER UND SUCHTE STÄNDIG NACH DEM ENTSCHEIDENDEN VORTEIL.





WAYNE FOLGTE SEINEM DIRT TRACK-KOLLEGEN EDDIE LAWSON (LINKS) INS KAWASAKI-SUPERBIKE-STRAßENRENNTEAM. HIER FEIERT ER SEINEN ERSTEN SIEG IN LOUDON, NEW HAMPSHIRE, 1982.

mich schlagen konnte.

Er war hinterlistig, weil er manche Fragen nicht beantwortete und nicht preisgab, welche Übersetzungen er an welchen Stellen benützte. Oder er erzählte mir, er sei im dritten Gang statt im zweiten. Ich fand es heraus und wunderte mich, was er tat. Ich wollte lediglich seine Aufzeichnungen mit meinen vergleichen.

Einmal, in Daytona, hatte ich dieses beängstigende Wackeln im Fahrwerk, wenn ich in die Steilkurve einbog. Es war so schlimm, daß ich bei 160 Meilen pro Stunde mit dem Helm auf den Tank schlug. Ausgangs der Kurve begann das Heck ein bißchen zu pendeln, worauf ich den Lenker festhielt und das Wackeln unterdrücken wollte. Aber das machte es nur schlimmer - es übertrug das Wackeln derart aufs Fahrwerk und brachte das Motorrad so ins Schlingern, daß ich das Gas zurückdrehen mußte. Und das machte es nochmals schlimmer. Ich fuhr zur Box und erklärte mein Problem, und meine Mechaniker sagten: Eddie's Bike wackelt nicht. Laß Eddie mit Deinem Motorrad fahren. Also fuhr er mein Bike, kam zurück und hatte auch mit meinem Motorrad kein Fahrwerksruckeln.

Mir wurde klar, daß es etwas war, was ich auslöste. Ich dachte darüber nach, und ich hörte etwas, was Wes Cooley über einen anderen Rennfahrer sagte, nämlich daß er sich zu stark festhielt. Am nächsten Tag fuhr ich los, und als das Pendeln begann, hielt ich den Lenker lockerer in der Hand. Und es wurde nicht schlimmer. Doch Eddie hätte mir das nie erzählt - ich mußte es von jemand anderem erfahren.

Nichtsdestotrotz waren wir gute Freunde. Wir gingen aus und hatten Spaß, auch wenn Eddie insgesamt weit weniger Partylaune hatte als ich. Einmal, 1982 in Daytona, war Lori Henderson dabei, die bereits fünf Jahre lang meine Freundin gewesen war. Nach einer langen Nacht sprang sie als unser Chauffeur ein. Eddie und ich hüpfen noch mal eben in den Ozean und daraufhin splitterackt ins Auto zurück, und sie fuhr davon. Ich warf den Schalthebel in den Rückwärtsgang, Eddie drückte ihn zurück auf 'drive', ich warf wieder den Rückwärtsgang rein.

Nun, Lori verfiel in Panik, raste frontal gegen einen Telegraphenmasten und ließ alle Lichter im Daytona Beach Airport ausgehen. Ich flog, immer noch nackt, gegen die Windschutzscheibe. Die Cops kamen, ich hatte mir gerade noch die Hosen und ein paar Cowboystiefel angezogen. Die Polizisten untersuchten die Bremspuren und wunderten sich, was vorgefallen war. Ich erklärte, ich sei am Steuer gesessen, und jemand habe mich abgedrängt. Sie rochen, daß etwas nicht stimmte, doch sie fanden nie heraus, was.

KEVIN SCHWANTZ - DER RIVALE DES LEBENS

Noch immer reden die Leute über mich und Kevin bei den Oster-Match Races in England 1987.

Wir waren wirklich blöd: 100000 Pfund Sterling warteten auf den, der alle Rennen gewann. Wenn wir schlaue gewesen wären, hätten wir abgemacht, daß wer auch immer das erste Rennen gewinnt, auch die anderen gewinnen sollte, und daß wir das Geld dann im ganzen US-Team aufteilen. Ich erklärte, ich würde mit Kevin darüber reden, aber gleichzeitig wollte ich ihm nicht den Eindruck vermitteln, er könne alle Rennen gewinnen. Am Ende drückte ich mich dann doch darum, mit ihm zu reden.

In jenem Jahr hatten wir drei Rennen in Brands Hatch an einem Tag, dann drei Rennen an einem Tag in Donington, und dasselbe noch einmal am Tag darauf. Ich gewann fünf Rennen und Kevin vier, aber er holte mehr Punkte, weil ich in einem der Rennen im Regen die falschen Reifen draufhatte und weit zurückfiel.

Wir rumpelten mehrmals ineinander bei jenen Rennen, und damit startete unsere harte Rivalität, genau dort in England. In Donington saugte ich ihn dicht hinter mich in die engen Kurven, der alte Cowboy stand dermaßen quer, daß ich den Suzuki-Schriftzug an der Motorradseite in aller Herrlichkeit erblickte.

Wir drückten der Veranstaltung unseren Stempel auf, und von diesem Moment an gingen wir ernsthaft gegeneinander zur Sache. Zurück in den Vereinigten Staaten, duellierten wir uns bis zum Ende des Jahres. Wir



GRAND PRIX DEUTSCHLAND

WELTMEISTERSCHAFT ORGANISATION

RENNDIREKTOR ROBERTO NOSETTO	TECHNISCHER DIREKTOR JACK FINDLAY	MEDIZINISCHER DIREKTOR RUGGERO MATTIOLI	PRESSECHIEF RENATA NOSETTO	SICHERHEITSCHEF HANS BAHMER
---------------------------------	--------------------------------------	--	-------------------------------	--------------------------------

FIM-DELEGIERTE

JURY-PRÄSIDENT CLAUDE DANIS	JURY-MITGLIED JEAN-PIERRE MOREAU	JURY-MITGLIED GUSTAV LUX	FIM-REPRÄSENTANT TORE KITILSEN	MEDIZINISCHER DELEGIERTER T. B. A.	TECHNISCHER DELEGIERTER EIGIL SOLKÆR
--------------------------------	-------------------------------------	-----------------------------	-----------------------------------	---------------------------------------	---

IRTA

DELEGIERTER DER IRTA
PAUL BUTLER

RENN-ORGANISATION

DIREKTOR DER RENNSTRECKE RENNLEITER RENNSEKRETÄR OBMANN DER TECHNISCHEN ABNAHME OFFIZIELLE ZEITNAHME LEITENDER RENNARZT NATIONATER PRESSECHIEF	DR. WALTER KAFITZ KURT JÜRGEN HEIL WOLFGANG DRUMM KLAUS KLEIN DELTA TRE DR. AXEL MENKE MICHAEL SONNICK
--	--

PRÄSIDENT DES ORGANISATIONSKOMITEES

EVENT PROMOTER
MOTO MOTION

INTERNATIONALE SPONSOREN

CERTINA THE OFFICIAL TIMING / WATCH FOR THE FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

FIM GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND

18-5-95		21-5-95		21-5-95	
	Free Practice	Qualifying Practice		Warm up	Races
Sidecars		14.15 - 15.00	Euro 125	09.00 - 9.15	
Euro 125	12.30 - 13.00	15.30 - 16.00	250cc	09.30 - 9.50	12.00
Thunderbikes	13.15 - 14.15	16.15 - 17.00	500cc	10.05 - 10.25	13.15
Sidecars		17.15 - 18.15	125cc	10.40 - 11.00	14.30
			Thunderbikes	11.15 - 11.30	15.45
			Euro 125		17.00
19-5-95		21-5-95			
Sidecars		12.45 - 13.15			
250cc	09.00 - 10.00	13.30 - 14.30			
500cc	10.15 - 11.15	14.45 - 15.45			
125cc	11.30 - 12.30	16.00 - 17.00			
Thunderbikes		17.15 - 17.45			
Euro 125		18.00 - 18.30			
20-5-95		21-5-95			
250cc	09.00 - 10.00	13.30 - 14.30			
500cc	10.15 - 11.15	14.45 - 15.45			
125cc	11.30 - 12.30	16.00 - 17.00			
Seitenwagen	12.45 - 13.00	17.15			
	(Warm Up)	(Race)			



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

NÜRBURGRING ORGANIZER Moto Motion Benzstrasse 4 67141 Neuhofen, Germany	PHOTOGRAPHS PRIME PICTURE AGENCY TEL: (44) 1705 750863
DESIGNED AND PUBLISHED BY BS SPORTS PUBLICATIONS 1 ROTHSAWAY STREET LONDON SE1 4UD	PRINTED BY OAKTREE PRESS REPRODUCTION LAMPLIGHT COLOUR TEL: (44) 171 231 3232

EBC THE WINNING BRAKE PADS
 'SPRINT' GREEN, SOFT KEVLAR ROAD/CIRCUIT RACE COMPOUND

GRAND PRIX DEUTSCHLAND • 250cc

25 RUNDEN • 113.550 kms • START 12.00

No.	FAHRER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	MAX BIAGGI	ITALIEN	APRILIA	CHESTERFIELD-APRILIA
2	TADAYUKI OKADA	JAPAN	HONDA	TEAM HRC
3	TAKESHI TSUJIMURA	JAPAN	HONDA	F.C.C. TECHNICAL SPORTS
4	DORIANO ROMBONI	ITALIEN	HONDA	HONDA TEAM AGOSTINI
5	NIALL MACKENZIE	ENGLAND	APRILIA	DOCSHOP RACING
6	JEAN PHILIPPE RUGGIA	FRANKREICH	HONDA	ELF-HONDA-TECH 3
7	TETSUYA HARADA	JAPAN	YAMAHA	MARLBORO TEAM RAINEY
8	JEAN MICHEL BAYLE	FRANKREICH	APRILIA	CHESTERFIELD-APRILIA
9	LUIS D'ANTIN	SPANIEN	HONDA	MX ONDA-S.S.P. COMPETICION
10	NOBUATSU AOKI	JAPAN	HONDA	BLUMEX RHEOS RACING
12	CARLOS CHECA	SPANIEN	HONDA	FORTUNA HONDA PONS
13	ESKIL SUTER	SCHWEIZ	APRILIA	MOHAG APRILIA
15	OLIVER PETRUCCIANI	SCHWEIZ	APRILIA	EDO RACING TEAM
16	PATRICK VAN DEN GOORBERGH	NIEDERLANDE	APRILIA	DOCSHOP RACING
17	JURGEN VAN DEN GOORBERGH	NIEDERLANDE	HONDA	MAXELL TEAM GLOBAL
18	ROBERTO LOCATELLI	ITALIEN	APRILIA	APRILIA RACING TEAM
19	OLIVIER JACQUE	FRANKREICH	HONDA	ELF-HONDA-TECH 3
21	GREGORIO LAVILLA	SPANIEN	HONDA	MX ONDA-S.S.P. COMPETICION
22	ADI STADLER	DEUTSCHLAND	APRILIA	VEITINGER
23	LUIS CARLOS MAUREL	SPANIEN	HONDA	MAUREL COMPETICION
24	BERND KASSNER	DEUTSCHLAND	APRILIA	TEAM MUNICH
25	KENNY ROBERTS JNR.	U.S.A.	YAMAHA	MALBORO TEAM RAINEY
26	DAVIDE BULEGA	ITALIEN	HONDA	GIVI RACING
27	SADANORI HIKITA	JAPAN	HONDA	MAXELL TEAM GLOBAL
28	RALF WALDMANN	DEUTSCHLAND	HONDA	HB HONDA GERMANY
29	JURGEN FUCHS	DEUTSCHLAND	HONDA	HB HONDA GERMANY
30	JOSE LUIS CARDOSO	SPANIEN	APRILIA	PR2 APRILIA
31	MIGUEL CASTILLA	SPANIEN	YAMAHA	10x10-YAMAHA-REPSOL
32	PERE RIBA	SPANIEN	APRILIA	BJC RACING
55	REGIS LAconi	FRANKREICH	HONDA	EQUIPE DE FRANCE GP
64	MARKUS GEMPERIO	SCHWEIZ	APRILIA	
65	JOCHEN SCHMID	DEUTSCHLAND	HONDA	
66	MATTHIAS NEUKIRCHEN	DEUTSCHLAND	YAMAHA	
67	JURGEN OELSCHLAGER	DEUTSCHLAND	HONDA	

GRAND PRIX DEUTSCHLAND • RESULTATE

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

5. LAUF ZUR MOTORRAD WELTMEISTERSCHAFT



RUNDENTABELLE

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

DIE SAISON BISHER

7•5•95

GP2 - 250cc

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 HARADA	20	20	13	25											78
2 R WALDMANN	25	13	25	11											74
3 M BIAGGI	16	25	7	20											68
4 N AOKI	11	9	20	8											48
5 J RUGGIA	-	11	11	9											31
6 T OKADA	-	16	-	10											26
7 L D'ANTIN	-	8	-	16											24
8 D ROMBONI	10	-	-	13											23
9 J CARDOSO	8	3	9	-											20
10 J BAYLE	-	10	-	7											17

GRAN PREMIO DE ESPAÑA MX ONDA

- Pos Fahrer
- 1 T Harada (JPN)
 - 2 M Biaggi (ITA)
 - 3 L D'Antin (SPA)
 - 4 D Romboni (ITA)
 - 5 R Waldmann (GER)
 - 6 T Okada (JPN)
 - 7 J Ruggia (FRA)
 - 8 N Aoki (JPN)
 - 9 J Bayle (FRA)
 - 10 R Locatelli (ITA)

WEITERE PUNKTE-ERZIELER: S HIKITA 16; K ROBERTS JR 16; J.V.D. GOORBERGH 16; E SUTER 15; C CHECA 13; J FUCHS 13; O MIYAZAKI 10; O JACQUE 10; T TSUJIMURA 7; R LOCATELLI 6; L MAUREL 5; N MACKENZIE 5; A STADLER 4; B KASSNER 3; M PAYTEN 2; PVD GOORBERGH 2; M MORIKANE 2; A GRAMIGNI 2; O PETRUCCIANI 2; G LAVILLA 1; R LAconi 1 / HONDA 82; YAMAHA 78; APRILIA 71

EBC THE WINNING BRAKE PADS
 'CFK' BLUE, MEDIUM HARD CARBON/KEVLAR SUPERBIKE COMPOUND

EBC® THE WINNING BRAKE PADS
 'E' RED, LONGLASTING AND GRIPPY ENDURANCE RACE COMPOUND

GRAND PRIX DEUTSCHLAND • 500cc

27 RUNDEN • 122.634 kms • START 13.15

No.	FAHRER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	MICK DOOHAN	AUSTRALIEN	HONDA	TEAM REPSOL HONDA
2	LUCA CADALORA	ITALIEN	YAMAHA	MARLBORO TEAM ROBERTS
4	DARYL BEATTIE	AUSTRALIEN	SUZUKI	LUCKY STRIKE SUZUKI
5	ALBERTO PUIG	SPANIEN	HONDA	FORTUNA HONDA PONS
6	ALEX CRIVILLE	SPANIEN	HONDA	TEAM REPSOL HONDA
7	SHINICHI ITOH	JAPAN	HONDA	TEAM REPSOL HONDA
8	SEAN EMMETT	ENGLAND	HARRIS YAMAHA	HARRIS GRAND PRIX
9	ALEXANDRE BARROS	BRASILIEN	HONDA	BARROS-KANEMOTO-HONDA
10	JEREMY McWILLIAMS	ENGLAND	YAMAHA	TEAM MILLAR
11	BERNARD GARCIA	FRANKREICH	ROC YAMAHA	D.R. TEAM ERIMA
13	LORIS REGGIANI	ITALIEN	APRILIA	APRILIA RACING TEAM
14	ADRIAN BOSSHARD	SCHWEIZ	ROC YAMAHA	THOMMEN ELF RACING TEAM
17	NORIFUMI ABE	JAPAN	YAMAHA	MARLBORO TEAM ROBERTS
18	LAURENT NAVEAU	BELGIEN	ROC YAMAHA	ROC EUROTEAM
19	JUAN BORJA	SPANIEN	ROC YAMAHA	TEAM ROC NRJ
20	CRISTIANO MIGLIORATI	ITALIEN	HARRIS YAMAHA	HARRIS GRAND PRIX
21	BERNARD HAENGGLI	SCHWEIZ	ROC YAMAHA	HAENGGLI RACING
22	LUCIO PEDERCINI	ITALIEN	ROC YAMAHA	TEAM PEDERCINI
23	EUGENE McMANUS	ENGLAND	HARRIS YAMAHA	PADGETTS RACING TEAM
24	SCOTT GRAY	U.S.A.	HARRIS YAMAHA	STARSPORT
25	NEIL HODGSON	ENGLAND	ROC YAMAHA	WORLD CHAMP. MOTORSPORTS
26	JIM FILICE	U.S.A.	HARRIS YAMAHA	PADGETTS RACING TEAM
27	ANDREW STROUD	NEUSEELAND	ROC YAMAHA	TEAM MAX
28	BRUNO BONHUIL	FRANKREICH	ROC YAMAHA	M.T.D.
37	FREDERIC PROTAT	FRANKREICH	ROC YAMAHA	F.P. RACING
38	T. B. A.	ENGLAND	HARRIS YAMAHA	HARRIS GRAND PRIX
44	MARC GARCIA	FRANKREICH	ROC YAMAHA	D.R. TEAM SHARK
51	JEAN PIERRE JEANDAT	FRANKREICH	PATON	J.P.J. PATON
65	LORIS CAPIROSSI	ITALIEN	HONDA	MARLBORO TEAM PILERI
66	NIGGI SCHMASSMANN	SCHWEIZ	YAMAHA	
67	HANS WIESER	DEUTSCHLAND	YAMAHA	
69	JAMES HAYDON	ENGLAND	HARRIS YAMAHA	HARRIS GRAND PRIX

GRAND PRIX DEUTSCHLAND • RESULTATE

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

5. LAUF ZUR MOTORRAD WELTMEISTERSCHAFT



RUNDENTABELLE

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

DIE SAISON BISHER

7•5•95

GP1 - 500cc

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 D BEATTIE	20	20	25	9											74
2 M DOOHAN	25	25	20	-											70
3 A PUIG	9	11	11	25											56
4 A CRIVILLE	16	16	-	16											48
5 L CADALORA	13	-	13	20											46
6 K SCHWANTZ	11	13	10	-											34
7 A BARROS	10	10	-	11											31
8 N ABE	7	-	7	13											27
9 S ITOH	6	9	-	8											23
10 J BORJA	-	7	9	7											23

GRAN PREMIO DE ESPAÑA MX ONDA

- Pos Fahrer
- 1 A Puig (SPA)
 - 2 L Cadalora (ITA)
 - 3 A Criville (SPA)
 - 4 N Abe (JPN)
 - 5 A Barros (BRA)
 - 6 L Capirossi (ITA)
 - 7 D Beattie (AUS)
 - 8 S Itoh (JPN)
 - 9 J Borja (SPA)
 - 10 C Migliorati (ITA)

WEITERE PUNKTE-ERZIELER: L REGGIANI 19; L CAPIROSSI 18; T AOKI 16; B GARCIA 14; C MIGLIORATI 10; T ARAKAKI 8; J McWILLIAMS 7; 9 S EMMETT 7; N HODGSON 6; F PROTAT 5; A STROUD 5; M GARCIA 3; L NAVEAU 3; E McMANUS 2; A BOSSHARD 2; B BONHUIL 1 / HONDA 95, SUZUKI 74; YAMAHA 48; ROC YAMAHA 26; HARRIS YAMAHA 22, APRILIA 19

EBC® THE WINNING BRAKE PADS
 'SK93' BLACK, MEDIUM HARD KEVLAR® STREET COMPOUND, WITH ABE

GRAND PRIX DEUTSCHLAND • 125cc

23 RUNDEN • 104.466 kms • START 14.30

5. LAUF ZUR MOTORRAD WELTMEISTERSCHAFT



EBC THE WINNING BRAKE PADS
'SPRINT' GREEN, 'SOFT KEVLAR' ROAD/CIRCUIT RACE COMPOUND

EBC THE WINNING BRAKE PADS
'CFK' BLUE, MEDIUM HARD CARBON/KEVLAR SUPERBIKE COMPOUND

No.	FAHRER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	KAZUTO SAKATA	JAPAN	APRILIA	TEAM KRONA-APRILIA
2	NOBORU UEDA	JAPAN	HONDA	GIVI RACING
4	DIRK RAUDIES	DEUTSCHLAND	HONDA	HB TEAM RAUDIES
5	PETER OETTL	DEUTSCHLAND	APRILIA	MARLBORO-APRILIA-ECKL
6	JORGE MARTINEZ	SPANIEN	YAMAHA	TEAM ASPAR CEPESA
7	STEFANO PERUGINI	ITALIEN	APRILIA	TEAM IPA APRILIA
8	MASAKI TOKUDOME	JAPAN	APRILIA	TEAM DITTER PLASTIC
9	HIDEYUKI NAKAJOH	JAPAN	HONDA	Jha RACING
10	HERRI TORRONTGUI	SPANIEN	HONDA	PIT LANE RACING
11	STEFAN PREIN	DEUTSCHLAND	YAMAHA	ENERGIZER ELF TEAM PREIN
12	HARUCHIKA AOKI	JAPAN	HONDA	BLUMEX RHEOS RACING
13	GARRY McCOY	AUSTRALIEN	HONDA	TEAM EUROPA ZWAFINK
14	AKIRA SAITO	JAPAN	HONDA	DOCSHOP RACING
15	LOEK BODELIER	NIEDERLANDE	APRILIA	L. B. RACING TEAM
17	GIANLUIGI SCALVINI	ITALIEN	APRILIA	TEAM IPA APRILIA
18	OLIVER KOCH	DEUTSCHLAND	APRILIA	TEAM DITTER PLASTIC
19	YOSHIKI KATOH	JAPAN	YAMAHA	TEAM ASPAR CEPESA
20	TOMOMI MANAKO	JAPAN	HONDA	F.C.C. TECHNICAL SPORTS
21	TOMOKO IGATA	JAPAN	HONDA	F.C.C. TECHNICAL SPORTS
22	ANDREA BALLERINI	ITALIEN	APRILIA	TEAM KRONA-APRILIA
23	MANFRED GEISSLER	DEUTSCHLAND	APRILIA	MARLBORO-APRILIA-ECKL
24	GABRIELE DEBBIA	ITALIEN	YAMAHA	DEBBIA TEAM SEMPRUCCI
25	VITTORIO LOPEZ	ITALIEN	APRILIA	SCUDERIA ALFA DUCADOS
26	EMILIO ALZAMORA	SPANIEN	HONDA	SCOT-SAN PATRIGNANO
27	IVAN CREMONINI	ITALIEN	HONDA	SCOT-SAN PATRIGNANO
28	TAKEHIRO YAMAMOTO	JAPAN	HONDA	MOTO BUM TEAM HARC PRO
29	YOSHIYUKI SUGAI	JAPAN	HONDA	RACING SUPPLY
31	STEFAN KURFISS	DEUTSCHLAND	YAMAHA	SCOTT-ATTAC! TEAM
32	HIROYUKI KIKUCHI	JAPAN	HONDA	ELF TEAM KEPLA
37	KEN MIYASAKA	JAPAN	HONDA	Jha RACING
64	FRANK BALDINGER	DEUTSCHLAND	HONDA	
65	ALEXANDER FOLGER	DEUTSCHLAND	APRILIA	
66	MAIK STIEF	DEUTSCHLAND	YAMAHA	
67	IVAN TSCHUDIN	SCHWEIZ	HONDA	

RUNDENTABELLE

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

DIE SAISON BISHER

GP1 - 125cc

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	Total
1 H AOKI	25	-	25	25											75
2 K SAKATA	20	3	16	10											49
3 A SAITO	5	8	20	8											41
4 S PERUGINI	10	10	-	20											40
5 E ALZAMORA	13	-	9	9											31
6 T MANAKO	16	-	6	7											29
7 H NAKAJOH	9	2	13	-											24
8 N UEDA	11	-	2	11											24
9 D RAUDIES	-	4.5	-	16											20.5
10 H TORRONTGUI	-	6.5	7	6											19.5

WEITERE PUNKTE-ERZIELER: P OETTL 18; G McCOY 16.5; Y KATOH 16; G SCALVINI 15.5; S IBARAKI 11; K MIYASAKA 9.5; L BODELIER 7; T IGATA 6; A BALLERINI 5.5; M TOKUDOME 5.5; T YAMAMOTO 5; Y SUGAI 4; G DEBBIA 3.5; M GEISSLER 3; O KOCH 3; S PREIN 1; Y UI 1 / HONDA 87.5; APRILIA 66; YAMAHA 23.5

7 • 5 • 95

GRAN PREMIO DE ESPAÑA MX ONDA

- Pos Fahrer
- 1 H Aoki (JPN)
 - 2 S Perugini (ITA)
 - 3 D Raudies (GER)
 - 4 P Oettl (GER)
 - 5 N Ueda (JPN)
 - 6 K.Sakata (JPN)
 - 7 E Alzamora (SPA)
 - 8 A Saito (JPN)
 - 9 T Manako (JPN)
 - 10 H Torrontgui (SPA)

GRAND PRIX DEUTSCHLAND • RESULTATE

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

EBC THE WINNING BRAKE PADS
 'E' RED, LONGLASTING AND GRIPPY ENDURANCE RACE COMPOUND

EBC THE WINNING BRAKE PADS
 'SK93' BLACK, MEDIUM HARD KEVLAR STREET COMPOUND, WITH ABE

THUNDERBIKE TROPHY • 1995

20 RUNDEN • 19.84 kms • START 15.45 • ROUND 2

No.	FAHRER / NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM / Pos	No.	FAHRER / NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM / Pos
1	YVES BRIGUET / SCHWEIZ	HONDA	TEAM YVES BRIGUET / 1	25	GILSON SCUDELER / BRASILIEN	HONDA	HONDA PEPSI GALP
2	CHRISTIAN ZWEDORN / AUSTRIAN	HONDA	CASTROL-HONDA AUSTRIA / 13	26	YUCHI TAKEDA / JAPAN	HONDA	Jha RACING TEAM
3	FRED BAYENS / AUSTRALIEN	HONDA	DC RACING TEAM / 15	60	ERIC MAHE / FRANKREICH	HONDA	TEAM MAHE / 8
4	IDALIO GAVIRA / SPANIEN	HONDA	HONDA-SSB-MOBIL 1 / 11				
5	EUSTAQUIO GAVIRA / SPANIEN	HONDA	HONDA-SSB-MOBIL 1 / 2				
7	STEPHANE MERTENS / BELGIEN	HONDA	DHOLDA-WANTY S.M.R. / 3				
8	WILCO ZEELENBERG / NIEDERLANDE	HONDA	DC RACING TEAM / 6				
9	PHILLIP McCALLEN / ENGLAND	HONDA	TEAM TURKINGTON / 16				
10	GIOVANNI BUSSEI / ITALIEN	BIMOTA	TEAM PEDERCINI / 12				
12	RUBEN XAUS / SPANIEN	HONDA	DHOLDA-WANTY S.M.R. / 9				
14	OSCAR SAINZ / SPANIEN	KAWASAKI	OSCAR SAINZ TEAM / 7				
15	IAN MacPHERSON / ENGLAND	HONDA	IAN MacPHERSON RACING / 10				
16	MARCO RISTIANO / ITALIEN	BIMOTA	GI MOTORSPORT / 25				
17	UDO MARK / DEUTSCHLAND	KAWASAKI	RUBATTO LORTZ RACING / 5				
21	CEES DOORAKKERS / NIEDERLANDE	BIMOTA	RACING TEAM DOORAKKERS / 17				
22	JEAN FORAY / FRANKREICH	BIMOTA	JEAN FORAY RACING TEAM / 22				

RUNDENTABELLE

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

THUNDERBIKE TROPHY • RESULTATE

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
ZEIT DES SIGERS	km/h	SCHNELLSTE RUNDE: No.	ZEIT	km/h

EURO 125 • 1995

16 RUNDEN • 72.672 kms • START 17.00 • ROUND 2

No.	FAHRER	TEAM / Pos	No.	FAHRER	TEAM / Pos
1	MARC FISETTE	RACING TEAM BELGIUM	25	CHE MANOLO OMARINI	TEAM KRONA
2	JAROSLAV HULES	TEAM ROM SKALA BANK	26	PAOLO TESSARI	TEAM SANDRONI / 17
4	VALENTINO ROSSI	MOTORACING / 2	27	MAURIZIO CUCCHIARINI	MOTORACING / 13
5	ALAIN BRONEC	PROMOTOP 41 / 4	28	GIAMPIERO DI MARCO SANTO	MOTORACING / 9
6	FREDERIC PETIT	R.M.S. / 12	29	MASSIMILIANO GABINO	SLOVAKIA TEAM BALAZ / 21
7	LUCIO CECCHINELLO	PILERI RACING / 1	30	MARTIN PSOTNY	SLOVAKIA TEAM BALAZ / 29
8	LUIGI ANCONA	TEAM SANDRONI	32	LUIS ALVARO	TEAM E. CASTRO / 7
10	MARK STIEF	TEAM STIEF / 3	33	JUAN MARTURANA	TEAM E. CASTRO
11	IVAN TSCHUDIN	KNECHT RACING / 5	34	ALVARO MOLINA	T.M.R.
12	FRANK BALDINGER	TEAM DITTER PLASTIC / 16	36	VICENTE J. ESPARRAGOSO	TEAM ESPARRAGOSO / 19
14	ALEXANDER FOLGER	TEAM APRILIA DEUTSCHLAND	37	PABLO PUJOL	TEAM E. CASTRO / 23
15	ARMIN FISCHER	TEAM APRILIA DEUTSCHLAND / 24	38	JOSE DE GEA TUDELA	TEAM SOTANO / 11
16	ZOLTAN GYORFI	CASTROL BIRD RACING / 26	41	MARCO TRESOLDI	RACING TEAM M. TRESOLDI / 28
17	FABIO COLOMBO	DIEFFE / 6	61	MAURIZIO PAGANO	RPM TEAM / 15
18	GINO BORSOI	TEAM ITALIA / 20	62	ANGEL NIETO	ASPAR CEPESA / 25
19	MARCO DELLINIO	TEAM ITALIA / 14	63	DAVID GARCIA	TEAM HERNANDEZ / 22
20	FRANCO BATTAINI	TEAM ITALIA / 8	64	MARCO CARNEVALE	TEAM PILERI / 18
21	ERIO IORI	TEAM ITALIA			
22	PETER DEN HEYER	VALVOLINE OIL / 27			
24	BAS DEN BREEJEN	BAS DEN BREEJEN RACING / 10			

40 RIDERS WILL TAKE PART IN PRACTICE THE BEST 36 WILL BE QUALIFIED FOR THE RACE.

RUNDENTABELLE

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

EURO 125 • RESULTATE

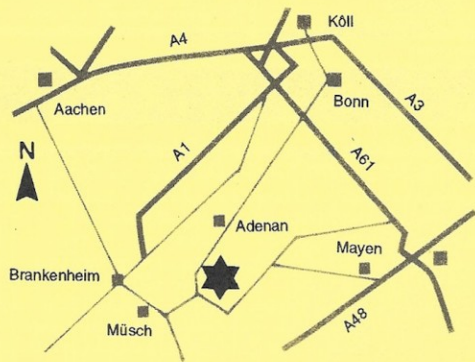
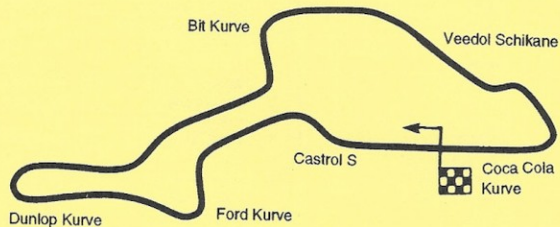
1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
ZEIT DES SIGERS	km/h	SCHNELLSTE RUNDE: No.	ZEIT	km/h

EBC

'SPRINT' GREEN, SOFT KEVLAR ROAD/CIRCUIT RACE COMPOUND

THE WINNING BRAKE PADS

NÜRBURGRING



NÜRBURGRING
2.822m / 4.542km

1994 125cc				SCHNELLSTE RUNDE		
1 RAUDIES	HONDA	34m 44.974s	RAUDIES	HONDA	1m 51.433s	
1994 250cc				SCHNELLSTE RUNDE		
1 CAPIROSSI	HONDA	33m 43.516s	ZEELNBERG	HONDA	1m 43.046s	
1994 500cc				SCHNELLSTE RUNDE		
1 DOOHAN	HONDA	35m 58.894s	SCHWANTZ	SUZUKI	1m 39.048s	

HINTER DEN KULISSEN: ORGANISATIONSPLAN

VERANSTALTER: MOTO MOTION INTERNATIONAL

Franz Rau	Geschäftsführer und Gesamtleitung	Aufbau	Martin Bernatz Victor Tunner	Leitung Technik
Steve McLaughlin Volker Kammlodt	Internationale Relations Promotion und Public Relations	Operations	Lothar John Rudi Hirschbolz Steffen Klimm	Fuhrpark Außendekoration Außendekoration
Martin Bernatz				
Finanzen		Sportliche Koordination		
Erwin Debold Sabine Setzer	Leitung Ticketing	Ulrich Knipp Günter Höhl Norbert Speyrer	Leitung Siegerehrung Team-Koordination	
Presse		Grand Prix Unterhaltungspark		
Michael Sonnick Angelika Watzlawek Klaus Watzlawek Benito Perez	Leitung Akkreditierung Akkreditierung Pressebetreuung international	Kurt Fröhlich	Koordination	
Fritz Fischer Dorothea Schmidt Rolf Wießmann Arthur Thill	Akkreditierung Akkreditierung Telekommunikation Presse-Service und Konzeption	Grand Prix Park		
		Peter Delaunay	Koordination	
Security CAM		Grand Prix Club		
Christof Ammann	Gesamtleitung	Andreas Heidl Helmut Rebolz	Leitung Koordination	
VIP Betreuung		Streckenreportage		
Joachim Gregor Dorothea Huber Thillmann Holm, GVO Monika Kucirkova	Leitung Koordination Catering Pavillon	Bernd Fulk Hubert Schweizer Thomas Deitenbach		
Verpflegung		Touristik		
Dieter Häusler Restaurant San Marino, Friedrichshafen	Leitung	Klaus Bernd Kreuz Motorsport-Traveling Nicole Binscheck Edeltraud Boos	Leitung Koordination Hotelreservierung	
		Television		
		Joachim Hadulla	Koordination	

RENNSTRECKE: NÜRBURGRING GMBH

Dr. Walter Kafitz Alexander Görbing	Geschäftsführer International Relations, Promotion und Presse	Manfred Wagner	Sportliche Koordination
Robert Schlicht Karl-Heinz Retterath	Operation und Ticketing Finanzen	Touristik	Touristik-Servie Rhein-Ahr-Eifel

SPORTLICHE VERANSTALTER

ADAC Zentrale e.V. Bereich Jugend und Sport München	ADAC Nordrhein e.V. Sportabteilung Köln	ADAC Mittelrhein e.V. Sportabteilung Koblenz
Erich Messmer, Koordination Susanne Lang, Hotel-VIP-Service Dieter Porsch, Sportl. Koordination Peter Ernst, Sportl. Koordination	Wolfgang Drumm, Koordination G. von Norman, Hotel-VIP-Service Herbert Runggaldier, Sportliche Koordination	Jürgen Serner, Koordination Renate Heinz, Hotel-VIP-Service Luki Scheuer, Presse Ulla Schepp, Sportl. Koordination

EBC

'SPRINT' GREEN, SOFT KEVLAR ROAD/CIRCUIT RACE COMPOUND

THE WINNING BRAKE PADS

TURBULENTE RENNEN – UND JEDE MENGE SENSATIONEN

Grand Prix Spanien: Ralf Waldmann gibt die WM-Führung an Tetsuya Harada ab

Mit seinem phantastischen Rennen im Regen von Japan eroberte Ralf Waldmann die Tabellenspitze in der Motorradweltmeisterschaft der 250-ccm-Klasse und plante, mit dem frischen Ruhm als WM-Leader zum Heimspiel am Nürburgring weiterzureisen.

Doch der Grand Prix in Jerez zeigte, wie hart in jener Kategorie um jeden Zentimeter gerungen wird. Nach einem Blitzstart aus der ersten Reihe ging Ralf Waldmann zwar in Führung, wurde aber bald von dem überlegenen Yamaha-Star Tetsuya Harada abgelöst. Bis zur Hälfte des Laufs dominierte Waldi dann in einem dichten Verfolgungspulk, doch als das Rennen in die entscheidende Phase trat, fehlte ihm das nötige Quentchen Glück. „Ich machte zwei, drei Fehler, und so sind die anderen vorbeigehuscht“, erklärte er. „aber es ist nicht so, daß ich nicht zu kontern versucht hätte. Ich bin dicht drangeblieben und habe alles versucht. Deshalb bin ich auch nicht enttäuscht“, erläuterte er nach seinem fünften Platz, mit dem er die WM-Führung um vier Punkte an Tetsuya Harada abgeben mußte.

Der zählt nun auch am Nürburgring zu den Topfavoriten. Auf der engen, anspruchsvollen Jerez-Piste machte er das PS-Defizit seiner Yamaha lässig in den Kurven wett, zog auf fast zehn Sekunden Vorsprung davon und wurde hinterher von seinem Teamchef Wayne Rainey stürmisch gefeiert. Der gelähmte Champion tauchte sogar bei der Siegerehrung auf und reckte aus dem Rollstuhl immer wieder begeistert die Faust in die Luft.

Doch auch die deutschen Privatfahrer schlugen sich tapfer und zeigten vor dem Lauf am Nürburgring noch einmal, daß sie eine Menge Farbe und zusätzlich Spannung ins Spiel bringen. Waldis Teamkollege Jürgen Fuchs erkämpft mit seinem Honda-Production Racer regelmäßig WM-Punkte, ließ sich auch in Jerez nicht lumpen und stieß auf den 13. Platz vor. „Im Endspurt machte ich eine Sekunde pro Runde auf die Jungs vor mir gut, doch das Hauptproblem war meine schlechte Ausgangsbasis in der fünften Startreihe“, blieb er trotz des Erfolges selbstkritisch, „ich kam zwar überraschend gut weg, wurde dann aber lange aufgehalten“.

Aprilia-Semi-Werksfahrer Adi Stadler hielt am Anfang gut mit fuhr aggressiver als bei allen vorangegangenen Rennen der Saison und hatte schon Punkte in Reichweite, als sein Hinterreifen nachließ und er sich mit Platz 18 zufriedengeben mußte. „Es lag an der Fahrwerkeinstellung. Fuchs hat genau denselben Reifen verwendet, und bei ihm ist das Reifenbild einwandfrei“, wunderte er sich. Bernd Kassner kam mit seiner gebrauchten Privaten-Aprilia auf Platz 22, hatte sein Husarenstück aber schon vor dem Start hinter sich gebracht: Nach einem Motorschaden im Warm-Up montierten er und Vater Helmut erst einen falschen Zylinder, mußten den Motor deshalb nochmals zerlegen, schafften es aber trotzdem, rechtzeitig bei der Startaufstellung zu sein. Bei den 125ern buchte Haruchika Aoki den dritten Saisonsieg, doch hatten auch die deutschen Stars nach viel Pech und Pannen zu Saisonbeginn das erste große Erfolgserlebnis. Wie in alten Zeiten stürmte Dirk Raudies nach dem Start vorneweg und sah elf von 23 Runden lang wie der mögliche Sieger aus, wurde dann



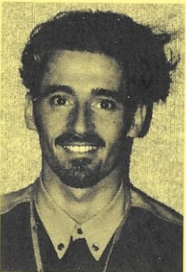
Kevin Schwantz



Luca Cadalora



Alberto Puig (Nr. 5)



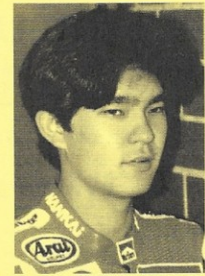
Max Biaggi

aber von Stefano Perugini, Aoki, Noboru Ueda und Kazuto Sakata gestellt. Raudies rutschte zwischendurch an die fünfte Stelle ab, erreichte aber mit einem tollen Endspurt als Dritter noch das Podest. „Der Wind hat mich irritiert. Schon am Startplatz hat mein Motorrad so eigentümlich gewackelt“, schmunzelte er. „Doch als ich mir beim Fahren lange genug eingeredet hatte, daß mir die Böen nichts anhaben können, ging's plötzlich wieder“. Aprilia-Werksfahrer Peter Öttl machte es umgekehrt: Nach einem Fehler in der ersten Kurve, als er eine Reihe von Kollegen innen durchschlüpfen ließ, kämpfte er sich mühsam wieder heran und hatte drei Runden vor Schluß Anschluss an den Spitzenspuk gefunden. „An Überholen beim Herausbeschleunigen war nicht zu denken, auch mit Ausbremsmanövern hatte ich keine Chance. Am Schluß wartete ich einfach auf mein Glück – und siehe da: Ueda und Sakata kamen sich in die Quere, und für mich tat sich eine Lücke auf“, schilderte er den Weg zum vierten Platz. Sein Teamkollege Tex Geissler fuhr ebenfalls stark, schied aber mit einem Kolbenklemmer aus. Auch Stefan Prein blieb glücklos: seine Yamaha blieb schon am Start mit gebrochenem Kolbenring stehen. Dafür sicherte sich das Team Ditter Plastic mit Oliver Koch auf Rang 14 und Masaki Tokudome auf Rang 15 wenigstens WM-Punkte. „Ich wurde von ein paar Japanern aufgehalten, die den Strich auf dieser Strecke nicht kennen. Sonst wäre ich weiter nach vorn gekommen“, ärgerte sich Olli.

In der Halbiterklasse hagelte es eine Sensation nach der anderen. Erst wurden die Fans und sein eigenes Team Lucky Strike Suzuki vom Nichterscheinen des Superstars Kevin Schwantz überrascht: müde und ausgebrannt nach vielen Verletzungen, mit einer schmerzenden rechten Hüfte, die er im Verlauf seiner Karriere zweimal ausgekugelt hatte, sowie mit nahezu steifen Handgelenken, einer Folge lang verschleppter Verletzungen und einer Operation, bei der ihm im Herbst 1994 links drei Handwurzelknochen entfernt worden waren, außerdem demotiviert nach den Mißerfolgen zu Saisonbeginn, entschied sich Kevin, zuhause in Texas zu bleiben und sich erst einmal gründlich azukurieren. Ob er noch einmal in den Sattel der Werks-Suzuki zurückkehrt, ist unklar, aber eher unwahrscheinlich. Als Nachfolger wurde der Brit Sean Emmett engagiert, stürzte im Rennen aber an zehnter Stelle liegend. Daely Beattie, der neue Star des Teams, erreichte mit mangelndem Vorderradgrip Rang sieben, übernahm aber trotzdem die WM-Führung. Denn Superstar Michael Doohan leistete sich den ersten schweren Fehler seit Menschengedenken. Überlegen in Führung liegend, brach ihm in einer Linkskurve das Hinterrad aus, der Weltmeister konnte den Highsider nicht mehr abfangen und bescherte den 100.000 spanischen Fans das Volksfest ihres Lebens. Denn der zuvor schon auf Platz zwei vorgerückte Alberto Puig ließ sich nun



Peter Öttl



Tetsuya Harada

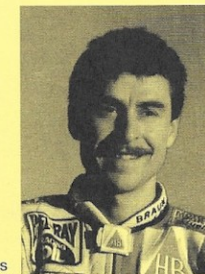


Ralf Waldmann



Ralf Waldmann in Action

nicht mehr die Butter vom Brot nehmen und feierte nicht nur seinen ersten Grand Prix-Sieg, sondern den ersten Heimsieg eines Spaniers in dieser Klasse überhaupt. Abgerundet wurde der Erfolg durch die flotte Fahrt seines Landsmanns Alex Crivillé: Hinter Luca Cadalora, der statt der üblichen Dunlop-Reifen französische Michelins verwendete, fuhr Alex auf Rang drei.

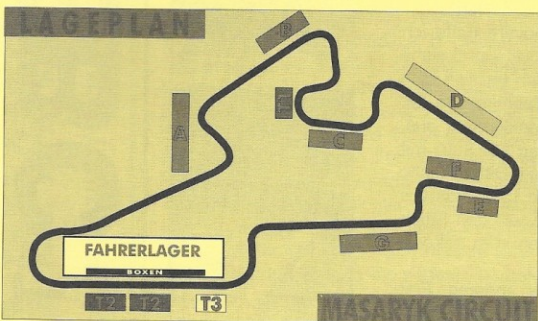


Dirk Raudies



GRAND PRIX
17.-20. August '95
B R N O

TSCHECHISCHE REPUBLIK



Vorverkaufspreis - gültig bis 6.08.95

	DONNERSTAG = SCHNUPPERTAG = EINTRITT FREI				VORVERKAUF WOCHENENDE		
	FREITAG	SAMSTAG	SONNTAG	WOCHENENDE	Einzel-Preis	Anzahl	Gesamt-Preis
NATURTRIBÜNE D	DM 6	DM 9	DM 10	DM 25	DM 15		
NATURTRIBÜNE ABEG	DM 10	DM 15	DM 20	DM 45	DM 35		
NATURTRIBÜNE CF	DM 10	DM 15	DM 30	DM 55	DM 45		
TRIBÜNE T1 (1000 Sitzplätze)	DM 15	DM 20	DM 40	DM 75	DM 65		
HAUPTTRIBÜNE T2 (5000 Sitzplätze)	DM 15	DM 30	DM 50	DM 95	DM 85		
HAUPTTRIBÜNE T3 überdacht - 500 Sitzplätze	DM 20	DM 40	DM 60	DM 120	DM 99		
Achtung! Besetzte Tische werden nur gegen Vorankasse verwendet. Sollte das gewünschte Ticket bereits vergeben sein, erhalten Sie ein Alternativ-Ticket der nächstjüngeren Kategorie. Preisdifferenz wird erstattet. Abrechnungsweise üblich.					zusätzlich Bearbeitungs- und Versandkosten je Bestellung DM 15		
Ticketversand erfolgt ab dem 28. Juli 1995.					GESAMTPREIS		

Kinder bis 16 Jahren und Erwachsene über 65 Jahren haben auf den Naturtribünen (A-G) freien Eintritt.

ZAHLUNGSART

- SCHECK beiliegend
- POSTGIRO Ludwigshafen, Kto. 710-677, BLZ 545 100 67
- einmaliger Bankeinzug von

Konto-Nr. _____

BLZ _____

Bank _____

Name _____

Straße _____

PLZ-Ort _____

Telefon _____

Datum / Unterschrift _____

Bestell-Coupons ausfüllen, ausschneiden und einsenden an:
GRAND PRIX-Ticketoffice - POSTFACH 10 22 36 / D-68022 MANNHEIM - FAX (D) 06236 56067

INFOHOTLINE 0190270550
TICKETHOTLINE 0623656066

SEIEN SIE LIVE MIT DABEI BEIM GRAND PRIX IN BRÜNN



Bestellen Sie jetzt Ihre Tickets zum günstigen Vorverkaufspreis beim Grand-Prix-Ticketoffice!

From Brooklands to Barry Sheene

fürten ein offenes Gefecht, doch er machte Fehler, und ich sammelte Punkte.

Ich wußte vom Vorjahr, daß Stürze kein guter Weg sind, um eine Meisterschaft zu gewinnen. Doch ich brauchte den Titel, weil ich an das Geld wollte, das mit ihm einherging.

Ich gewann den US-Titel, doch Kevin gewann mehr Rennen - und das ganze Jahr hindurch hörte ich mehr über Kevins Siege als über meine Titel. Vielleicht kam das daher, daß ich nur las, was Kevin erzählte - daß er mich schlagen konnte, und daß er mich in der Pfeife rauchen würden, wenn wir in Europa aufeinander trafen.

Die Presse fragte mich, was ich von diesen Äußerungen hielt, und ich sagte, nun, er hat das schon immer behauptet, doch er weiß nicht, wie man im Sattel bleibt. Vielleicht ist er schnell, aber er ist nicht schnell für lange.

Das Duell hieß stets Kevin gegen mich, doch in Wirklichkeit hielt ich mich zurück, weil ich die Meisterschaft brauchte.

Kevin war wie in einer Stierkampfarena, einfach verrückt. Beim Einbiegen in die Kurven konnte ich ihn reinlegen und zuschauen, wie sich sein Motorrad aufbäumte und von der Rennstrecke ins Grüne abbog. So schlug ich ihn. Und ich dachte, wenn dieser Kerl je klug wird, dann wird es irgendwann schwer gegen ihn. Doch er wurde nie klug - zumindest nicht, bevor wir nicht eine geraume Zeit im Grand Prix-Sport hinter uns gebracht hatten.

In jenem Jahr in Laguna trat ich aus der letzten Reihe zum Finale an, weil ich im Heat-Race einen Frühstart verübt hatte. Schwantz war in der ersten Reihe und über alle Berge. Als ich auf Platz zwei aufgerückt war, hatte er bereits acht Sekunden Vorsprung. Ich begann, Bruchteile davon wegzufehlen. In einer Runde schloß ich um eine halbe Sekunde auf und reduzierte den Abstand auf sieben Sekunden oder so etwas. Dann bog er auf die Zielgerade ein und produzierte einen Highsider. Damit gewann ich das Rennen. Einmal mehr war er weit voraus, aber ich habe ihn geschlagen.

Wir haßten einander, und wir haßten, vom andern geschlagen zu

werden. Es lag etwas in der Luft. Er war vielleicht der Einzige, den ich nie wirklich mochte. Von Fred Merkel abgesehen. Sie waren gute Kumpels.

Wir sagten uns nie etwas ins Gesicht, aber es war eine jener Rivalitäten, die hart ausgefochten werden, bei denen du einander wenig Platz auf der Rennstrecke gönnst, gelegentlich mal in die Verkleidung fährst und so. Ich tat das mit niemandem, außer mit Kevin Schwantz. Er war der Einzige, in den ich gelegentlich reinfuhr. Und er war der Einzige, der gegen meine Maschine fuhr.

Wir realisierten nicht einmal, daß uns Leute beim Rennfahren zuschauten. Wir waren ganz für uns auf der Rennstrecke, wie zwei Kämpfer im Ring, bei denen es nur einen Sieger geben kann. Wir hätten uns gegenseitig in die Haupttribüne bugsirt, wenn es drauf angekommen wäre.

Ich wollte nicht als der Mann bekannt werden, der nur gleichmäßig fährt und auf die leichteste Art Titel abräumt. Denn der war ich nicht. Ich fuhr auf die cleverste Weise. Ich benutzte mein Gehirn, denn das Rennfahren besteht daraus, dein Gehirn, dein Talent und bestimmte Situationen zu nutzen. Ich machte das Beste aus dem, was ich hatte, und gewann. Und das war, weil ich klüger war.

Kevin erscheint mit seiner Mom und seinem Dad und ihrem großen Motorhome, und das ist sein Weg. Ich haßte es. Ich dachte mir stets, daß Kevin schon als Kind alles in die Wiege gelegt wurde, während ich für den Erfolg hart arbeiten mußte. Er war verwöhnt, und er hat bis heute keine Ahnung davon, was es heißt, ohne Geld dazustehen. So erschien es mir, auch wenn ich keine Details kannte.

Als wir zu den Grand Prix gingen, verbesserte es sich. Dort gab es nicht nur ihn und mich, sondern auch Gardner und Lawson. Wir fuhren immer noch hart gegeneinander, aber es wurde uns klar, daß unser persönliches Gefecht nicht die Oberhand gewinnen durfte.

Gegen Ende 1988 begannen Kevin und ich, hallo zueinander zu sagen.

RAINEY FÜHRT VOR SCHWANTZ BEI DEN DONINGTON PARK MATCH RACES 1987. »HIER BEGANN DAS GROßE DUELL.«



GESPANNE

ROLF BILAND / KURT WALTISPERG



● 1 SCHLOSSGOLD RACING TEAM

- FAHRER: Rolf Biland
- GEBURTSTAG: 01/04/51
- BERUF: Ingenieur
- HOBBIES: Wasserskifahren
- ERSTES RENNEN: 1970
- ERSTER GRAND PRIX: 1974
- GESAMTRANG 1994: 1
- WELTMEISTERSCHAFTEN: 7, 1978, 79, 81, 83, 92, 93, 94
- PASSAGIER: Kurt Waltisperg
- GEBURTSTAG: 02/07/53
- BERUF: Geschäftsmann
- HOBBIES: Motorsport
- ERSTES RENNEN: 1973
- ERSTER GRAND PRIX: 1978
- MOTORRAD: LCR-Swissauto
- TEAMADRESSE: BRM Mittelstrasse2, 2555 Brugg, CH

● 3 VAN KEMPEN RACING

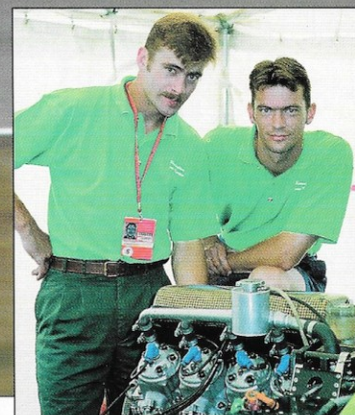
- FAHRER: Derek Brindley
- GEBURTSTAG: 18/07/69
- BERUF: Geschäftsmann
- HOBBIES: Gespannrennen
- ERSTES RENNEN: 1987
- ERSTER GRAND PRIX: 1991
- GESAMTRANG 1994: 3
- WELTMEISTERSCHAFTEN: 0
- PASSAGIER: Paul Hutchinson
- GEBURTSTAG: 08/07/67
- BERUF: Zimmermann
- HOBBIES: Schwimmen
- ERSTES RENNEN: 1987
- ERSTER GRAND PRIX: 1992
- MOTORRAD: LCR-Swissauto
- TEAMADRESSE: 53 Churchstr, Bawtry, South Yorkshire GB

● 4 PNEU BÖSIGER RACING

- FAHRER: Markus Bösiger
- GEBURTSTAG: 20/08/57
- BERUF: Geschäftsmann
- HOBBIES: Mountainbikefahren
- ERSTES RENNEN: 1988
- ERSTER GRAND PRIX: 1990
- GESAMTRANG 1994: 4
- WELTMEISTERSCHAFTEN: 0
- PASSAGIER: Jurg Egli
- GEBURTSTAG: 27/12/64
- BERUF: Mechaniker
- HOBBIES: Gespannrennen
- ERSTES RENNEN: 1990
- ERSTER GRAND PRIX: 1991
- MOTORRAD: LCR-ADM
- TEAMADRESSE: Bahnhofstrasse 1, Rogwill, CH



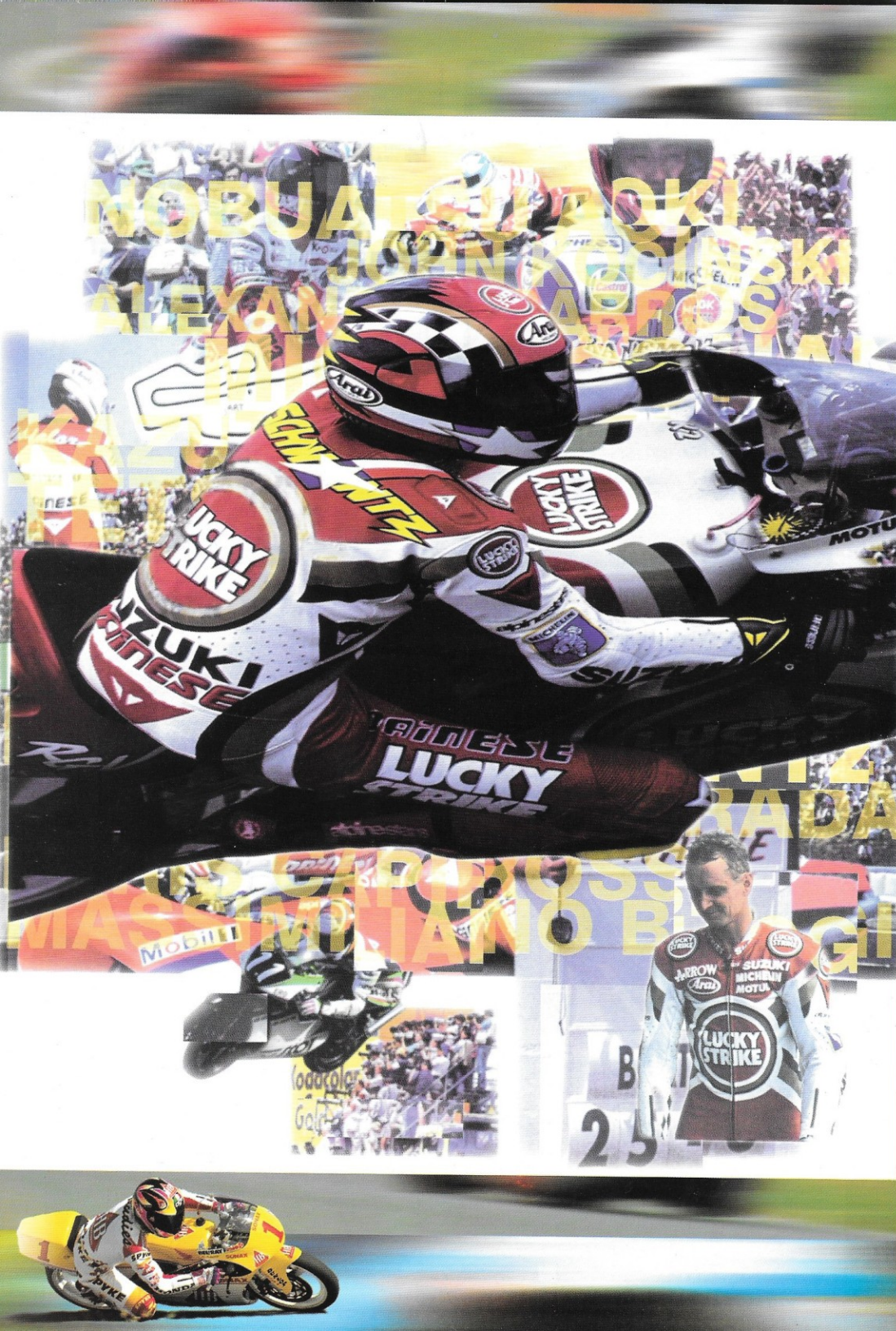
ROLF BILAND / KURT WALTISPERG



DEREK BRINDLEY / PAUL HUTCHINSON



MARKUS BÖSIGER / JURG EGLI



SEE US!!!



- in traffic
- in the rear mirror
- in cross-roads
- in left turns
- two times
- everywhere

FIM MOTORCYCLE AWARENESS CAMPAIGN



● 1 KAZUTO SAKATA GP3

- GEBURTSTAG: 15.8.1966 in Tokio, Japan
- ERSTES RENNEN: 1988
- GRAND PRIX-DEBÜT: Japan 1991 (125 ccm)
- ERSTER GRAND PRIX-SIEG: Spanien 1993
- WELTMEISTERSCHAFTEN: 1 1994 (125 ccm)
- VORGESCHICHTE: Schnell etabliert in der Tsukuba-Meisterschaft, dann zwei japanische Meistertitel hintereinander
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Achtungserfolge 1991 und 1992, konstant gute Form 1993: Zweig Siege und zehn zweite Plätze machten ihn zum Vizeweltmeister. Holte 1994 den Titel. 1994 Weltmeister 125 ccm, Siege in Australien, Spanien und der Tschechischen Republik (224 Punkte)

Der kleingewachsene Star aus Tokio ist bereits so etwas wie ein Veteran, der seine Überlegenheit im letzten Jahr der Kombination aus gereiftem Talent und einer starken Maschine zu verdanken hat.

Der erste Japaner, der einen Vertrag in einem europäischen Werks-Team unterschrieb, enttäuschte die Erwartungen seines Arbeitgebers Aprilia nicht.

Angesichts seiner heutigen Sattelfestigkeit ist es kaum glaublich, daß Sakata einst als der Fahrer mit dem höchsten Sturzrisiko der ohnehin von vielen Stürzen gekennzeichneten 125 ccm-Klasse Schlagzeilen machte. Mittlerweile gelang es ihm, die Sieg-oder-Sturz-Gleichung zu seinen Gunsten aufzulösen, was ihn 1994 nahezu unschlagbar machte.

Kann er 1995 an seine Erfolge anknüpfen?





● 2 NOBORU UEDA GP3

- GEBURTSTAG: 23.7.1967 in Aichi, Japan
- ERSTES RENNEN: 1989
- GRAND PRIX-DEBÜT: Japan 1991 (125 ccm)
- ERSTER GRAND PRIX-SIEG: Japan 1991 (125 ccm)
- VORGESCHICHTE: blieb in zwei Jahren japanischer Meisterschaft eher unauffällig
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Wurde mit einem brillanten Sieg in seinem ersten GP 1991 in Japan zum Star. Der Sieg ebnete ihm den Weg zu seiner ersten kompletten Saison. Zwei weitere Siege in den nächsten beiden Jahren, 1994 einer der ernsthaften Titelfavoriten
1994 WM-Zweiter 125 ccm, Siege in Malaysia, Italien und Frankreich (194 Punkte)

Niemand genießt das Rennfahren so sehr wie Noboru Ueda, der Clown der 125 ccm-Klasse. Es gibt aber auch niemanden, der härter fährt; wenn alles zusammenpaßt, kann auch Ueda unschlagbar sein.

Ueda war einer der ersten aus der neuen Generation japanischer Piloten, der sich weltweite Aufmerksamkeit eroberte. Nach einem Überraschungssieg bei seinem allerersten Grand Prix in Suzuka wurde er prompt eingeladen, die gesamte Welttournee zu bestreiten.

Jetzt gehen Reife und seine offensichtliche Vitalität eine Verbindung ein. Seine überschwengliche Freundlichkeit hat sich Ueda dabei bewahrt - eine Eigenschaft, mit der Stars normalerweise noch mehr Fans gewinnen als mit ihren Titeln.

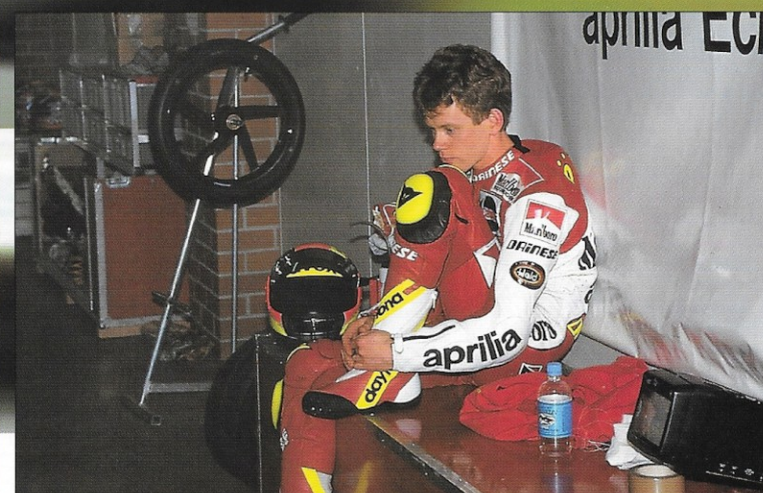


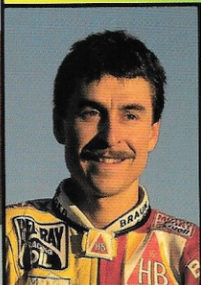
● 5 PETER ÖTTL GP3

- GEBURTSTAG: 24.3.1965 in Ainring, Deutschland
- ERSTES RENNEN: 1982
- GRAND PRIX-DEBÜT: Deutschland 1986 (80 ccm)
- ERSTER GRAND PRIX-SIEG: Deutschland 1989 (80 ccm)
- VORGESCHICHTE: Wurde deutscher 80 ccm-Meister 1990 und machte dann einen Neuanfang in der 125 ccm-Klasse
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Wäre 1989 fast zum »ewigen« Weltmeister der letztmals ausgetragenen 80 ccm-Weltmeisterschaft geworden, scheiterte aber mit einem Sturz im letzten Rennen und wurde Gesamt-Dritter. Arbeitete sich dann bei den 125ern nach oben
1994 WM-Fünfter 125 ccm mit drei zweiten Plätzen (160 Punkte)

Öttl ist ein sehr erfahrener 125 ccm-Pilot mit rundem, gleichmäßigem Fahrstil, doch sein Hang, unter Druck nervös zu werden, führten schon zu folgenschweren Fehlern; diese Tendenz unter Kontrolle zu halten, ist die wichtigste Aufgabe im Ringen um sein höchstes Potential.

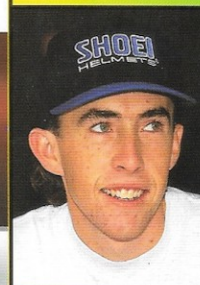
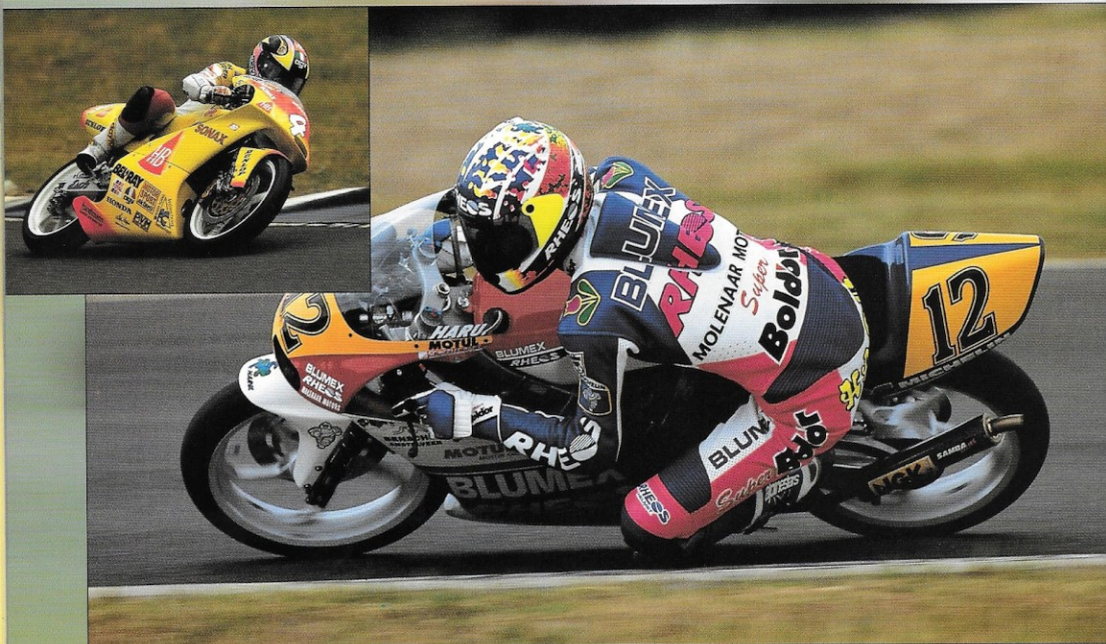
Der Deutsche hat eine freundliche Wesensart und eine natürliche Bescheidenheit, wenn er vom Motorrad steigt. Im Sattel ist er indes ein erbitterter Gegner, und mit seiner werksunterstützten Marlboro-Aprilia hat er im Kampf um den Titel eine echte Chance.





● 4 DIRK RAUDIES GP3

- GEBURTSTAG: 17.6.1964 in Biberach, Deutschland
- ERSTES RENNEN: 1986
- GRAND PRIX-DEBÜT: Deutschland 1989 (125 ccm)
- ERSTER GRAND PRIX-SIEG: Brasilien 1992 (125 ccm)
- WELTMEISTERSCHAFTEN: 1993 125 ccm
- VORGESCHICHTE: Nach einem Start im Yamaha-Cup zwei Jahre Europameisterschaft. Deutscher Meister 1990
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Sieg in Brasilien 1992 war der Auftakt zu einer beeindruckenden Erfolgsserie: 1993 holte er mit neun Siegen und 280 Punkten den Titel. Titelverteidigung 1994 scheiterte an technischen Problemen
1994 WM-Vierter 125 ccm (194 Punkte)



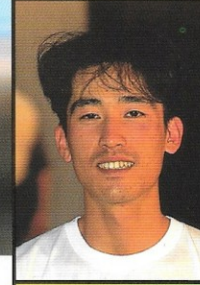
● 13 GARY McCOY GP3

- GEBURTSTAG: 18.4.1972 in Camden, Australien
- ERSTES RENNEN: 1991
- GRAND PRIX-DEBÜT: Australien 1992 (125 ccm)
- ERSTER GRAND PRIX-SIEG: Malaysia 1995 (125 ccm)
- JÜNGSTER GRAND PRIX-SIEG: Malaysia 1995 (125 ccm)
- VORGESCHICHTE: Bestritt die australische »Winfield Challenge« und die 250 ccm-Produktionsmeisterschaft und wurde von Barry Sheene für die Weltmeisterschaft entdeckt
Grand Prix-Werdegang: Nach einem schwierigen Jahr 1993 Achtungserfolge 1994 mit zwei dritten Plätzen. Überraschte mit dem Sieg im Regenrennen von Malaysia 1995
1994 WM-13. 125 ccm (56 Punkte)



● 12 HARUCHIKA AOKI GP3

- GEBURTSTAG: 28.5.1976 in Gumma, Japan
- ERSTES RENNEN: 1991
- GRAND PRIX-DEBÜT: Australien 1993 (125 ccm)
- VORGESCHICHTE: Begann das Motorradfahren schon als Sechsjähriger, gewann verschiedene Minibike-Titel, bevor er in die 80 ccm- und 125 ccm-Klasse einstieg. Gewann 1992 30 von 38 Rennen und drei Titel
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Schnell und taktisch gut in seinen ersten beiden Grand Prix-Jahren, erschreckte die Weltelite dann mit dem Sieg zum Saisonauftakt 1995 in Australien
1994 WM-Zwölfter 125 ccm (59 Punkte)



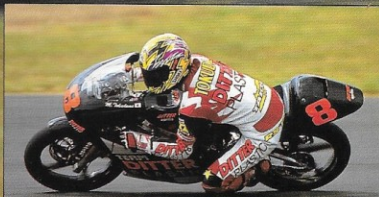
● 9 HIDEYUKI NAKAJOH GP3

- GEBURTSTAG: 6.9.1968 in Japan
- GRAND PRIX-DEBÜT: Japan 1992
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Sah bei seinem Grand Prix-Debüt in Japan wie der mögliche Sieger aus, stürzte aber. Platz acht beim Japan-Grand Prix 1993, nahm 1994 erstmals eine volle GP-Saison in Angriff und feierte dabei Platz drei in Japan als Highlight.
1994 WM-Elfter 125 ccm (70 Punkte)



● 7 STEFANO PERUGINI GP3

- GEBURTSTAG: 10.9.1974 in Viterbo, Italien
- ERSTES RENNEN: 1992
- GRAND PRIX-DEBÜT: Australien 1994 (125 ccm)
- VORGESCHICHTE: Blitzkarriere mit dem Gewinn des italienischen Sport-Production-Titels gleich im ersten Anlauf. Gewann im Jahr darauf auf Anhieb die 125 ccm-Europameisterschaft
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Nach einigen Rennen Eingewöhnung imponierendes Saisonfinale 1994 mit vier Top Four-Plätzen hintereinander
1994 WM-Siebter 125 ccm (106 Punkte), Platz zwei in England und USA



● 8 MASAKI TOKUDOME GP3

- GEBURTSTAG: 14.2.1971 in Kagoshima, Japan
- ERSTES RENNEN: 1990
- GRAND PRIX-DEBÜT: Australien 1994
- VORGESCHICHTE: Starke Auftritte bei nationalen 125 ccm-Wettbewerben. Gewann die »A-Class« 1992 und wurde Dritter der japanischen Meisterschaft 1993
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Trotz kleinem Team und unterlegenem Material regelmäßig Punkte und Top Ten-Platzierungen in seinem Debüt-Jahr 1994
1994 WM-Achter 125 ccm (87 Punkte)

DIE AUFERSTEHUNG EUROPAS



VON MIKE SCOTT

LORIS CAPIROSSI

Fast zwei Jahrzehnte lang dominierten Amerikaner in der Weltmeisterschaft. Australier sorgten für die gelegentliche Abwechslung – Wayne Gardner 1987 und jetzt Michael Doohan 1994. Doch davon abgesehen war die Weltmeisterschaft seit 1978, als der junge Kenny Roberts in Europa eintraf, um den ersten von drei WM-Titeln hintereinander abzuholen, ein Schlachtfeld, in dem US-Piloten das Sagen hatten.

Mit dem Aufstieg von 125 ccm- und 250 ccm-Held Loris Capirossi in die größte Kategorie auf einer Werks-Honda könnte sich der Kreis jedoch schließen. Der kleine Loris ist der jüngste Rekrut in einem Feld, in dem es vor zehn Jahren noch keinen Platz für frühere 125 ccm- oder 250 ccm-Fahrer mit ihrem typischen Fahrstil gab. Doch Loris ist mit seiner Marlboro-Honda nun bereits der dritte Ex-125 ccm-Champion in der Startaufstellung. Die anderen sind Marlboro Yamaha-Fahrer Luca Cadalora und Repsol Honda-Mann Alex Crivillé, die beide schon Grand Prix in der Königsklasse gewonnen haben. Die Zeit scheint sich anzukündigen, in der europäische Fahrer zurückfordern, was ihnen einst genommen wurde.

»Alles hat seine Saison. Es sieht aus, als wären die amerikanischen Jahre bald vorbei«, meint Italiens früherer Grand Prix-Star Franco Uncini, offizieller Sicherheitsrepräsentant der Fahrer, der 1982 als letzter Europäer die Halbiter-Weltmeisterschaft gewann.

Wenn man nach den Ursachen forscht, warum der Winter für die Europäer zuende gehen könnte, stößt man auf eine ganze

Reihe von Faktoren. Nicht so sehr Dinge, die gegen Amerikaner und Australier sprechen, eher Indizien dafür, daß die Europäer nicht länger mit Benachteiligungen zu kämpfen haben.

Nationale Vorurteile haben sich verschoben, der Zeigefinger des Vorurteils ist nicht mehr auf eine Generation tolldrücker Amerikaner gerichtet, der Nimbus ihrer Unbesiegbarkeit dahin.

Genauso wichtig sind die Veränderungen in manchen nationalen Rennserien, den Leitern zur Weltmeisterschaft. Als Kenny Roberts die Bühne betrat, hatten die USA eine Meisterschaft aus gemischten Disziplinen. Die Fahrer sammelten Punkte nicht nur im Straßenrennsport, sondern, noch wichtiger, in der rauen, harten Welt des Dirt Track-Ovals, wo das Vorder- und das Hinterrad höchst selten in dieselbe Richtung deuten, wo Kurven mit gewaltigen Powerslides gemeistert werden und das Bremsen durchs Querstellen des Motorrads vorstatten geht.

Roberts' Nachfolger Spencer, Eddie Lawson und der dreifache Weltmeister Wayne Rainey gingen alle durch diese harte Schule, nur Kevin Schwantz nicht. Der wurde dafür mit Moto Cross-Fahren groß.

Die größte Änderung, passend zu einem Sport, in dem der menschliche Einsatz nur die Hälfte ausmacht, fand in der Technologie statt. Reifen- und Motorenentwicklung durchschritten wahre Welten seit den Tagen von King Kenny, und bald könnte es soweit sein, daß die Gewohnheit, das Hinterrad durchdrehen zu lassen und zu sliden, als altmodisch verschrien wird.

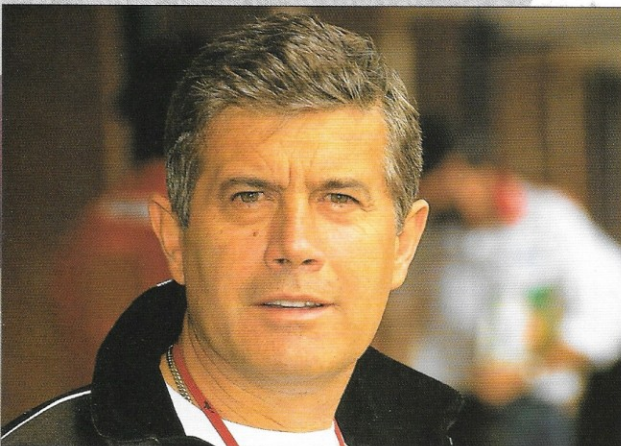
Damals freilich gab es keine andere Chance. Um die Schwächen ihrer Maschinen zu kompensieren, waren die Fahrer auf den Dirt Track-Fahrstil angewiesen.

Jahrelang beruhte die anerkannte Fahrtechnik darauf, das meiste an Speed aus relativ magerer Leistung herauszuquetschen – etwa so, wie es 250 ccm-Piloten und vor allem 125er Fahrer auch heute noch tun. Runde Fahrweise war alles, und hohe Kurvengeschwindigkeiten wurden durch Spätbremsen und runde Ideallinien erzielt.

Dann kam die Zweitakt-Revolution: Der erste Halbiter-Titel wurde 1975 von einem der Schreihälse der neuen Generation gewonnen, und zwar von Multi-Viertaktweltmeister Giacomo

FREDDIE SPENCER





GIACOMO AGOSTINI

Agostini auf einer Yamaha. Seit diesem Zeitpunkt waren Zweitakter unverzichtbar. Die Leistung stieg Jahr für Jahr, die Entwicklung von Fahrwerken und Reifen hielt nicht mit. »Wir brachten die Motorräder zum Sliden, weil wir keine andere Wahl hatten«, erklärt Kenny Roberts. »Nach ein paar Runden waren unsere Reifen am Ende, und das Hinterrad drehte durch, wann immer du am Gas gedreht hast. Wir mußten herausfinden, wie wir trotzdem weiter rennfahren konnten.«

Es entwickelte sich die Dirt-Track-ähnliche Technik, langsam in die Kurven einzubiegen, wenig umzulegen und das Motorrad mit Slides zu steuern. Und wie beim Dirt-Track stemmte sich das Motorrad seitlich gegen die Kraft voller Beschleunigung, bis die Kurve vorbei war und es wieder geradeaus ging. Fahrer, die dieses Können nicht als zweite Natur verinnerlicht hatten, fielen zurück.

Und dieses phänomenale Können mußte den Fahrern in Fleisch und Blut übergegangen sein. Eine 180 PS-500er auf

Asphalt war viel zu stark und brutal, als daß sich ihre Beherrschung im Handumdrehen erlernen und perfektionieren ließ. 250er und 125er waren, ebenso wie Superbikes, nicht stark genug, um Anfängern auch nur halbwegs vergleichbare Verhältnisse zu beschieren. So kamen Amerikaner und die auf ähnliche Weise trainierten Australier zu ihrer Überlegenheit.

Doch die Technologie schreitet voran, in diesem Fall auf drei entscheidenden Gebieten. Motorleistung gab es bereits in Hülle und Fülle, so daß sich die Entwicklungsabteilungen darauf konzentrierten, sie benutzerfreundlicher zu machen. Eine moderne 500er hat ihre Leistung mit einer Spitze von über 180 PS auf einem wesentlich breiteren Drehzahlband, beim Gasgeben setzt sie nicht schlagartig, sondern relativ geschmeidig ein. Die Reaktionen auf den Gasgriff sind im Vergleich zu den alten Alles-oder-Nichts-Tagen viel sensibler geworden.

Gleichzeitig machte die Fahrwerkstechnologie gewaltige Fortschritte, um das Leistungsangebot bändigen zu können. Als Kenny Roberts die Bühne betrat, waren Rahmen und Hinterradschwinge aus Stahlrohren zusammengeschweißt. Beim Gasgeben verbogen und verwanden sie sich, um dann wieder in die ursprüngliche Form zurückzufedern, ein sich wiederholender Prozeß, der das Motorrad zum Wackeln brachte. Heutzutage ist ein typischer Rahmen aus gepreßten, gezogenen oder aus dem Vollen gefrästen Teilen wie eine Trägerkonstruktion zusammengesetzt, die der Motorleistung viel größeren Widerstand entgegengesetzt. Genauso werden Hinterradschwingen gefertigt: Mittlerweile sind sie so voluminös, daß für den oberen Kettenlauf sogar ein besonderer Tunnel ausgespart werden muß.

Doch der wohl größte Vorteil liegt bei den Reifen. Enorme Fortschritte wurden bei Haltbarkeit und Grip erzielt. Anstatt auszubrechen, sowie die Leistung zubeißt, bleibt das Hinterrad kontrollierbar, der Fahrer kann den Wheelspin fein dosieren. Und zwar fast das ganze Rennen über. Auch das, was die Ingenieure als »Side-Grip« bezeichnen, hat dazugewonnen. Das bedeutet, daß der Fahrer tiefer in Schräglage gehen und trotzdem das Gas



KENNY ROBERTS

BS SPORTS PUBLICATIONS LIMITED

1 ROTHSA Y STREET, LONDON SE1 4UD

TEL: (44) 171 378 6627 FAX: (44) 171 407 2360

B S S P O R T S P U B L I C A T I O N S

SPORT PUBLICATIONS
BSSP SPORTS PUBLICATIONS
1995
SPORT PUBLICATIONS
SPORT DESIGN
INTER
INTER



SCHWANTZ
DOOHAN, RAINEY
öffnen kann, ohne gleich einen der gefürchteten Highsider zu erleben, der vor fünf Jahren noch als die Hauptgefahr galt.

Auffallenderweise verlangsamte sich aber auch der jährliche Fortschritt bei den Rundenzeiten. Manche Rundenrekorde sind seit 1991 ungeboren, einer sogar seit 1990, wieder andere wurden nur marginal verbessert. Die 250er und 125er drückten in derselben Zeit hingegen weiter ungebremst aufs Tempo und stellten immer wieder neue Rekorde auf, und das auf denselben Strecken und bei denselben Bedingungen. Doch einmalige schnelle Runden erzählen nur einen Teil der Geschichte. Die Gesamtzeit der einzelnen Rennen sank sehr wohl - und wird damit zum entscheidenden Beweis für den Wert der technischen Verbesserungen.

Gleichzeitig rückten die europäischen Piloten mit ihrem traditionellen Fahrstil wieder mehr ins Blickfeld. Ohne Dirt-Track-Vergangenheit durchliefen die meisten eine Karriere in den kleineren GP-Kategorien und legten mehr Wert darauf, den Reifengrip zu bewahren als die Reifen zum Ausbrechen zu bringen. Mit den Veränderungen an den modernen 500ern paßt auch dieser Fahrstil plötzlich wieder besser.

Was nicht bedeuten soll, daß Fahrer wie der Amerikaner

Kevin Schwantz (Lucky Strike Suzuki) und die Australier Michael Doohan (Repsol Honda) und Daryl Beattie (Lucky Strike Suzuki) künftig hinterherfahren. Denn was sie noch auf losem Untergrund lernten, war, sich an bestimmte Situationen anzupassen. Aber gewiß werden sie für den Erfolg künftig härter arbeiten müssen.

Wer trägt die Fahne der europäischen Tradition nun am höchsten?

Die Nummer eins des Trios ist Luca Cadalora, den man mit seinen 30 Jahren kaum mehr als Newcomer bezeichnen kann. Luca gewann WM-Titel in der 125 ccm- und der 250 ccm-Klasse, und wenn er diesen Erfolg in der Halbliterklasse wiederholt, wird er der erste Fahrer seit Phil Read in den 70er Jahren sein, der mit einem Full House Geschichte macht. Lucas Markenzeichen ist ein weicher, runder Fahrstil, mit sehr schnellem Tempo am Kurvengang und in der Kurvenmitte. »Trotzdem mußt du das Driften mit dem Hinterrad beherrschen, denn bei dem Leistungsangebot ist dieser Vorgang einfach unausweichlich«, erklärt Luca, »doch mit den heutigen Motorrädern kannst du die Slides besser kontrollieren und leichter zu deinem Vorteil nutzen«.

Eine Anzahl von Fahrern folgt ihm auf den Fersen, wie Alberto Puig (Fortuna Honda), ein früherer 250 ccm-Fahrer, der letztes Jahr ein beeindruckendes Halbliterdebüt hinlegte und die Saison mit einem abschließenden dritten Platz krönte.

Ein anderer ist der Brasilianer Alex Barros (Kanemoto Honda), der in seiner fünfjährigen Halbliter-Karriere bisher einen Sieg feierte, und dessen Wechsel zu Honda nach einem halben Jahrzehnt auf Cagiva und Suzukis die Rückkehr seines Glücks bedeuten könnte. Alex war 1986 ein minderjähriger 80 ccm-Pilot, und sein spätes Bremsen und sein schnelles Einbiegen in die Kurve wurden zur Legende.

Alex Crivillé (Repsol Honda), noch ein Ex-125 ccm-Champion, ist ebenfalls ein früherer GP-Sieger mit drei Jahren Halbliter-Erfahrung.

Und dann gibt es die japanischen Teilnehmer, die ihr Handwerk auf nationaler Ebene ebenfalls auf Asphalt und nicht auf Dirt Tracks gelernt haben. Shinichi Itoh (Repsol Honda) bestreitet seine dritte GP-Saison, sein Landsmann Norifumi Abe, der sein erstes komplettes WM-Jahr in Angriff nimmt, ist eine Ausnahme: Der Marlboro-Yamaha-Star verbrachte eine Menge Zeit in den USA, um sich Dirt-Track-Techniken anzueignen. Man wird sehen, ob diese Kunst ihm Dividende einbringt.

Der jüngste Rekrut der Klasse ist Loris Capirossi auf seiner Marlboro-Honda. Der kleingewachsene Italiener eroberte zwei 125 ccm-Titel und verpaßte die 250 ccm-Krone zweimal nur knapp. Seinen ersten Titel feierte er im zarten Alter von 17 Jahren, womit er zum jüngsten Weltmeister aller Zeiten wurde. Ganz klar: ein Ausnahmemental.

Trotzdem ist es womöglich etwas viel zu erwarten, daß er gleich im ersten 500er-Jahr mit den Topstars mithält. Erst zum Saisonende dürfte sich klarer zeigen, wohin seine Zukunft in dieser Klasse geht. Auf ihn wird dabei jeder mit besonderem Interesse schauen - denn Capirossi verkörpert den Traum aller Fahrer mit traditionellem Fahrstil von einer baldigen Morgenröte.



HOCHGESCHWINDIGKEITS ARMEEN

VON MAT OXLEY

Moderne Grand Prix-Teams sind wie Armeen: Weitverzweigte Organisationen, erschaffen, um die schnellsten Land-Schlachten der Geschichte zu gewinnen

Wie große Feldherrn ernten auch Grand Prix-Superstars den gesamten Ruhm für den Sieg. Doch ebenso, wie sich ohne Soldaten keine Schlacht gewinnen läßt, war es auch nicht Michael Doohan allein, der die WM-Krone 1994 an sich riß.

Vor 20 oder 30 Jahren waren Grand Prix-Erfolge noch eher das Werk von Einzelkämpfern. In jenen Tagen war ein Grand Prix-Team aus einem Fahrer und einer Handvoll vertrauensvoller Helfer zusammengesetzt, die mit einem rostigen alten Kombi zu den Schauplätzen rumpelten. Jeder half jedem und bei allem aus, jeder krepelte die Ärmel hoch, um je nach Bedarf den Schraubenschlüssel in die Hand zu nehmen, Zeiten zu stoppen oder Tee zu kochen.

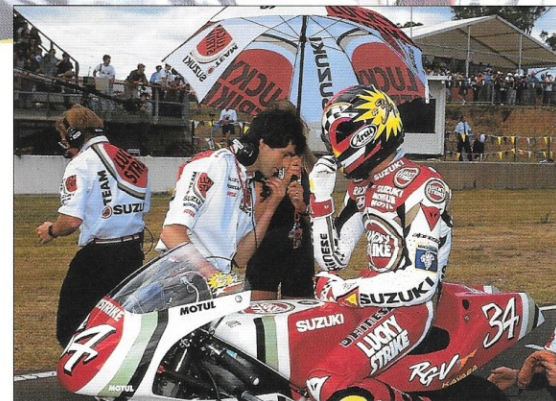
Doch die Welt hat sich weiterentwickelt, und heute sind Grand Prix-Motorräder um ein Vielfaches komplizierter geworden als in jener alten Zeit. Und je komplizierter die Motorräder aufgebaut sind, desto mehr Leute braucht man, um sie zu warten. Und je mehr Leute mit dem Schraubenschlüssel dastehen, umso mehr Leute brauchst du wiederum, um sie zu organisieren und zu versorgen.

Fast sieht es danach aus, als würden die Grand Prix-Teams weiter- und weiterwachsen wie eine ewig größer werdende, nie endende Spirale. Und warum auch nicht? Denn so ist der Rennsport nun mal eben: Jedes Jahr werden die Maschinen trickreicher, besser, schneller, und es ist ganz logisch, daß man immer mehr Leute braucht, um die Technologie zu meistern.

Die größten Teams sind die Top-Teams der Halbliterklasse, die 50 Leute und mehr umfassen können. Die Anreise ins Fahrerlager erfolgt mit Stil, in klimatisierten, feinen Bussen, prunkvollen Motorhomes und riesigen mobilen Werkstätten, die genug an Hochtechnologie beeinhaltan, um eine kleine Fabrik aufzumachen. Sogar die mobilen Küchen sind ausgerüstet, eine halbe Armee zu versorgen - und das tun sie auch, sowie die Hektik des Grand Prix-Wochenendes beginnt.

Die Teams präsentieren sich in vollem militärischem Look - mit prächtigen Uniformen, bedrohlich wirkend hinter dunklen Sonnenbrillen oder Visieren, ihre tödlichen Waffen bereit zum Einsatz in abgedunkelten Bunkern, oder vielmehr Boxen, versteckt.

Und diese Leute sind gewiß keine Mitläufer, die



KEVIN SCHWANTZ

nichtsnutzig im Fahrerlager posieren. In einem modernen Grand Prix-Team zu arbeiten, ist kein Urlaub. Mechaniker, Köche und andere Teammitglieder finden nichts dabei, 14 Stunden täglich zu arbeiten und sich dann zur Weiterreise zum nächsten Grand Prix oder Testeinsatz für die nächste Dosis Überstunden hinter Steuer zu schwingen.

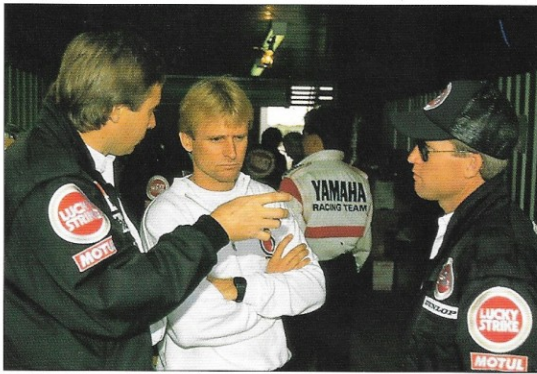
Ein Grand Prix ist auch keine Drei-Tages-Veranstaltung für diese von ihrer Sache überzeugten Leute. Viel Personal im Fahrerlager ist fast eine ganze Woche vor Ort, vom Dienstag vor dem Rennen bis Sonntagnacht, wenn sie zum härtesten aller Jobs antreten - dem Zusammenpacken.

Natürlich sind manche Grand Prix-Armeen größer und stärker als andere, und die ärmere Seite des Fahrerlagers, die weniger reichen Privatteams, kämpfen sich immer noch nach alter Väter Sitte mit ein paar Helfern durch. Aber es ist kein Wunder, daß sie auf der Strecke nur geringe Chancen haben.

Groß oder klein, das Ziel eines Teams ist jedoch immer dasselbe. Jedermann arbeitet in welchem Team auch immer letztendlich für die Fahrer, ob sie nun Zündkerzen auswechseln, Pasta kochen, Computer-Software betreiben oder Flugtickets buchen. Das Netzwerk der Unterstützung fächert sich auf, von den Leuten, die Seite an Seite direkt mit den Fahrern arbeiten und vor den Objektiven der Fernsehkameras in der Boxengasse stehen, bis zu den Leuten hinter dem Rampenlicht, die nie eine besondere Anerkennung für ihre Arbeit erhalten.

TABELLE DER 500 CCM-RUNDENREKORDE

Grand Prix / Strecke	Name	Motorrad	Jahr
Australien / Eastern Creek	M. Doohan	Honda	1992
Malaysia / Shah Alam	J. Kocinski	Yamaha	1991
Japan / Suzuka	K. Schwantz	Suzuki	1994
Spanien / Jerez	K. Schwantz	Suzuki	1994
Österreich / Salzburgring	M. Doohan	Honda	1994
Deutschland / Hockenheimring	M. Doohan	Honda	1994
Holland / Assen	K. Schwantz	Suzuki	1991
Italien / Mugello	M. Doohan	Honda	1993
Frankreich / Le Mans	M. Doohan	Honda	1991
England / Donington Park	K. Schwantz	Suzuki	1991
Tschechische Republik / Brno	W. Rainey	Yamaha	1993
USA / Laguna Seca	K. Schwantz	Suzuki	1990
Argentinien / Buenos Aires	M. Doohan	Honda	1994
Europa / Catalunya	M. Doohan	Honda	1992



WARREN WILLING, WAYNE RAINEY, KENNY ROBERTS

Das Netzwerk beginnt mit den Männern, die am engsten mit den Fahrern zusammenarbeiten - ihre Mechaniker und Cheftechniker. Die meisten 500 ccm-Werksteams teilen einen Cheftechniker, zwei oder drei Mechaniker und einen Helfer pro Fahrer ein. Cheftechniker wie Jerry Burgess (Michael Doohan), Stuart Shenton (Kevin Schwantz) und Warren Willing (Luca Cadalora) haben den hochkarätigen Job, direkt mit den Fahrern zu kommunizieren. Sie müssen in der Lage sein, die Eindrücke eines Fahrers in die richtigen Motor- und Fahrwerkeinstellungen zu übersetzen. Die Mechaniker stehen mit den Schraubenschlüsseln parat, um diese Einstellungen auszuführen und arbeiten nonstop, um die Maschinen ihrer Fahrer in perfektem Zustand zu halten.

Zusammen mit den Mechanikern arbeitet ein Helfer. Er mischt das Benzin, holt Räder und Reifen und sorgt dafür, daß sich die Mechaniker ganz auf ihren Job direkt am Motorrad konzentrieren können. Viele Helfer haben Jobs auch außerhalb des Fahrerlagers, etwa als Fahrer von Lastern und Wohnmobilen.

Ergänzt werden die Helfer, Mechaniker und Cheftechniker von einem Stab technischer Spezialisten, die vom Team, vom Werk oder von Zulieferern engagiert werden. Am Wichtigsten sind die Techniker vom Werk. Von den Halbliter-Teams verfügen Honda und Suzuki über die größte Zahl an Werkstechnikern, weil die Teams direkt zum Werk gehören und vom Werk betrieben werden. Das Team Roberts gehört dagegen King Kenny selbst, der die Yamahas nur als Vertragspartner einsetzt.



Neben den Technikern von Suzuki, Honda, Yamaha und Aprilia gibt es eine stattliche Anzahl von Männern, die nur mit jeweils einem Aspekt der Hochtechnologie zu tun haben: Die Reifen-Gurus von Michelin und Dunlop, die Federungsspezialisten von Öhlins, Showa, Kayaba und White Power, die Bremsen-Techniker von Brembo und AP, die Öl- und Benzin-Fachleute von elf, Castrol, Shell und anderen.

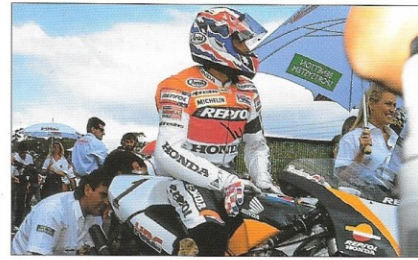
Und dann gibt es die Köpfer am Computer, die wohl am schnellsten wachsende Gruppierung im Fahrerlager. Die größten Teams engagieren gleich mehrere Spezialisten, um das Fahrverhalten der Rennmaschinen aufzuzeichnen und zu überwachen, und sie verbringen ihre Tage damit, auf den Bildschirm zu starren, ohne auch nur einen Blick auf die Rennstrecke zu erhaschen. Das Team Roberts bezahlt sogar einen Mann - Tom O'Kane - dessen einzige Aufgabe darin besteht, immer wieder neue Software zu schreiben, um noch mehr an Daten am Motorrad sammeln zu können.

Etwas weiter weg von den Boxen sind die Hospitality und Media-Busse, die ebenfalls lebenswichtige Aufgaben im modernen Rennsport erfüllen. Alle großen Teams haben eigene mobile Restaurants mit ausgezeichneter Küche. Das Team Roberts fliegt drei Köche zu jedem Grand Prix, wo sie Tag für Tag 200 Mahlzeiten zubereiten. Die Köche arbeiten mit zwei oder drei Helfern und sorgen dafür, daß alle Teammitglieder, VIP-Besucher und Sponsoren satt und zufrieden sind. Schon Napoleon sagte, daß eine Armee mit dem Magen marschiert - ein Rennteam macht da keine Ausnahme.

Natürlich investieren die Sponsoren ihr Geld nicht zum Spaß. Als Gegenwert wollen sie weltweite Publicity, weshalb die meisten Topsteams nun Journalisten und Fotografen anheuern, deren Job es ist, ihre Teams so oft wie möglich in den weltweiten Medien unterzubringen. Das bedeutet nicht, Reportagen und Fotos im Briefumschlag zu verschicken, sondern Neuigkeiten und digitalisierte Bilder unverzüglich per Modemleitung in Datennetze einzuspeisen, damit sie auf der anderen Seite der Welt am nächsten Morgen in der Tageszeitung erscheinen können.

Verantwortlich dafür, diese Armeen marschieren zu lassen, sind die Teammanager und Besitzer wie Kenny Roberts, Garry Taylor (Suzuki), Carlo Pernet (Aprilia), Sito Pons (Fortuna Honda Pons) und Dieter Stappert (HB Honda). Sie bilden eine Kommandostruktur, die sich im Streß und den Anstrengungen des ganzjährigen Reisens bewährt. Vieles von ihrer Arbeit ist keineswegs glamourös, sondern ein Papierkrieg, für den sie ein weiteres Netzwerk an Assistenten und Sekretärinnen benötigen, um die Show am Laufen zu halten.

Eines haben Teambesitzer und der einfachste Helfer gemeinsam: Zeit für Erholungspausen gibt es kaum, weshalb die Teamärzte, die mit zu dem Troß gehören, auch meistens beschäftigt sind. Denn wenn sie nicht gerade die gebrochenen Knochen eines Fahrers verarzten, haben sie garantiert einen überarbeiteten Mechaniker wegen Kopfweg oder Blasen an den Füßen in Behandlung.



Italiens legendäre MV Agusta-Rennmaschinen waren Weltmeister, als 1969 die ersten Männer den Mond betreten, doch die Honda NSR 500 ist dafür das erste Motorrad, das wirklich ins Zeitalter der Raumfahrt gehört.

Mehr ein Geschoß als ein Motorrad, hätte die NSR 500 des mächtigen Mick Doohan womöglich gar keine so schlechten Aussichten, selbst den Mond zu erreichen. Das Motorrad strotzt von Hochtechnologie, die vor einem Vierteljahrhundert noch strikt der Raumfahrtindustrie vorbehalten war, und sein Pilot hätte Neil Armstrong wie einen Fußgänger aussehen lassen.

Zweifellos ist die 190 PS-NSR die beste aller 500er, aber sie war es nicht von Anbeginn. Honda genoß lange den Ruf, furchteinflößende 500er zu bauen, die in der Lage waren, die tapfersten Männer in schluchzende, stammelnde Wracks zu verwandeln. Selbst Fast Freddie Spencer weigerte sich gelegentlich, die frühe NSR 500 zu fahren, und der vierfache Halbliter-Champion Eddie Lawson lebte in Angst vor der NSR, die er zum Titel 1989 rang.

»Die NSR zu fahren, war wie der Tod«, erinnert sich Lawson. »Wann immer ich in eine Kurve bog, ich wußte nie, ob ich auch wieder heil herauskommen würde.«

Die NSR mit einer Kurbelwelle war immer superschnell, doch das Problem bestand darin, die Kraft auf den Boden zu bringen. Die Honda Racing Corporation machte das Problem nicht einfacher, indem sie den teuflischsten Motor in das teuflischste Fahrwerk steckte. Es dauerte bis 1991, bis die NSR endlich gute

KÖNIG HONDA

Hondas NSR 500 ist die beste aller Halblitermaschinen. Aber sie wurde nicht über Nacht zum König im Schloß. VON MAT OXLEY

Manieren lernte, ein Jahr später war sie sogar die lammfrommste aller 500er, als Honda mit der Big Bang-Idee eine technische Wende einläutete.

Das mittlerweile verbreitete Big Bang-Konzept ist wohl bekannt. Man rückt die Zündimpulse der V 4-Motoren eng zusammen, um dem Hinterreifen zwischen jeder Salve Zeit für den Traktionsaufbau zu gönnen. Das Ergebnis: Slides werden kontrollierbarer, der Hinterreifen hält länger. »Wir haben HRC erklärt, daß wir Beschleunigung zwischen den Kurven brauchen, nicht überwältigenden Top Speed, denn den brauchst du nur einmal pro Runde«, erinnert sich der Australier Jerry Burgess, Doohans Cheftechniker seit 1989. »Wir zogen die Parallele mit Freddie Spencer und dem Honda NS 500-Dreizylinder. Freddie



HONDA'S NSR500



hatte 15 PS weniger als die V 4-Yamaha von Kenny Roberts und gewann 1983 trotzdem den Titel. Wir wollten die Aufmerksamkeit einiger Leute in diese Richtung lenken, anstatt sich vom Topspeed blenden zu lassen.

Honda hörte auf, den großen Gott PS-Leistung anzubeten und baute den ersten Big Bang-Motor. Zu Beginn hatte Doohan weniger Leistung zur Verfügung, doch das störte ihn nicht weiter, weshalb der Motor im Prinzip seit 1992 unverändert blieb, von der Einführung einer unter Druck stehenden Airbox und dem gelegentlichen Einsatz von Benzin- und Wassereinspritzung einmal abgesehen.

Auch das Fahrwerk ist seit 1991 kaum verändert worden, jener Saison, in der Doohan erstmals wirklich Einfluß auf die Entwicklung hatte. »Wayne Gardner hatte seinen Motor immer tief im Chassis sitzen, was das Motorrad leicht einbiegen, aber schlecht um die Kurven fahren ließ«, erklärt Doohan. »Mein einziges Problem 1991 war der Vorderradgrip. Mit dem Rahmen war ich happy, es gab also keinen Grund, etwas daran zu ändern.

Seit Doohans Einstieg in den Grand Prix-Sport half Burgess entscheidend mit, die NSR zu einer überlegenen Waffe zu entwickeln. »Mick hat ein Motorrad entwickelt, das den Job im Sattel relativ einfach macht«, sagt Burgess. »Die Motorräder, die Wayne entwickelte, waren anders. Wayne hatte nicht die Finesse. Er fuhr mehr mit dem Herzen, als das Motorrad wirklich zu einem Werkzeug zu machen. Als Mick erstmals 500er fuhr, konnte er uns zwar nicht erzählen, was wir tun sollten, doch er konnte uns sagen, was ihm nicht gefiel. Durch Elimination haben wir am Ende ein gutes Motorrad gebaut.«

»Der größte Vorteil des Motorrads ist, daß es keine offensichtlichen Nachteile hat. Früher sagten die Leute, jeder beliebige könne eine Yamaha schnell bewegen, doch genau das sagen die Leute jetzt über Honda. Wir haben eine Periode der Evolution durchgemacht und auf radikale Design-Neuheiten verzichtet. Das führt dazu, daß du auf jeder Strecke weißt, wie sich das Motorrad verhalten wird. Du sparst Zeit beim Set-Up – ein weiteres wichtiges Plus.«

In der Tat scheint Doohan seine Arbeit im Training schneller zu beenden als seine Rivalen, so daß er mehr Zeit für Reifentests und für Plaudereien mit seiner wachsenden Armee von High-Tech-Ingenieuren zur Verfügung hat.

Auch Burgess fühlt den wachsenden Einfluß des Computerzeitalters in der Boxengasse, und vielleicht ist es gar nicht mehr so lange hin, bis Mechaniker von Männern in weißen Kitteln ersetzt werden. »Alles an der NSR kann ausgewechselt werden, ohne einen Schraubenschlüssel anzugreifen«, erklärt Burgess. »Überall laufen Drähte durch, die Kabelbäume sind gewaltig. In diesem Bereich hat sich eine Menge verändert, was ein normaler Motorradfahrer nicht mehr versteht – auch wir verstehen vieles nicht.«

Als nächstes wird Honda wohl Raumfahrt-Wissenschaftler engagieren...



MotorradSPORT pur!



MotorradSPORT-Fans können jetzt **PS Das Sport Motorrad Magazin** drei Ausgaben lang testen – als Dankeschön erhält jeder den totalen Durchblick für Durchstarter! **PS** berichtet über alle Superbike-Veranstaltungen mit fundierten Hintergrundberichten, brandaktuellen Racing-News und fesselnden Fotos. **PS** bringt jeden Monat aktuelle Reportagen und Tests neuer Modelle und zeigt Entwicklungen in der Motorrad-Sport-Szene auf. Im Tune-Up beschreibt **PS**, wie Großserienmotorräder optimiert werden können.



GRATIS!

klar-pilot hält Visier und Brille langandauernd beschlagfrei, optimale, hygienische Reinigung und Pflege, sowie wirksame Antistatik.

Durchblick für Durchstarter!

Schnellsein lohnt sich! Am besten noch heute antworten. Schicken Sie einfach diesen Coupon an PS, Leserservice, 20080 Hamburg.

Garantie: Diese Bestellung können Sie schriftlich beim PS Leserservice, 20080 Hamburg, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang des Coupons beim Leserservice widerrufen. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs. Ihr Geschenk können Sie in jedem Fall behalten.

Noch schneller geht's per Telefon:
040/3703-4041
 oder per Telefax:
040/3703-5657
 Bitte Kennziffer 93016 H6 angeben.

EINLADUNG

Wir laden Sie ein, die nächsten drei Ausgaben von **PS** zu testen – für nur 13,20 DM und mit 20% Ersparnis. Die Tube klar-pilot gehört Ihnen, auch wenn Sie von Ihrem Widerrufsrecht Gebrauch machen.

Eine darüber hinausgehende Bezugsverpflichtung besteht nicht. Wenn Sie **PS** anschließend nicht weiterlesen möchten, teilen Sie uns dies spätestens 10 Tage nach Erhalt der dritten Ausgabe mit, und die Sache ist erledigt. Wenn Sie es wünschen, erhalten Sie **PS** weiterhin frei Haus mit 10% Ersparnis und jederzeitiger Kündigungsmöglichkeit; Jahresbeitrag z. Zt. 59,40 DM, statt 66,- im Einzelverkauf. Ich bin damit einverstanden, daß mir der Verlag auch weitere interessante Angebote telefonisch oder schriftlich unterbreitet (ggf. streichen).

Name/Vorname (bitte ausschreiben)

Straße/Nr.

PLZ/Wohnort

Mein Zahlungswunsch:

Bequem per Bankeinzug Gegen Rechnung

BLZ/Konto

Bank

Datum/Unterschrift

Vertrauensgarantie: Dieser Auftrag kann schriftlich beim PS-Leserservice, 20080 Hamburg, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang dieses Coupons beim Leserservice widerrufen werden. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.

Datum/Unterschrift

IM ZUG DER ZEIT

Fast 70 Jahre alt ist der Nürburgring – in seiner ursprünglichen Form für viele die schönste Rennstrecke der Welt. Was sich auf dem Eifelkurs seit dem ersten Rennen 1927 getan hat, zeigt ein Bilderbogen, den die Redaktion MOTORRAD zusammengestellt hat.

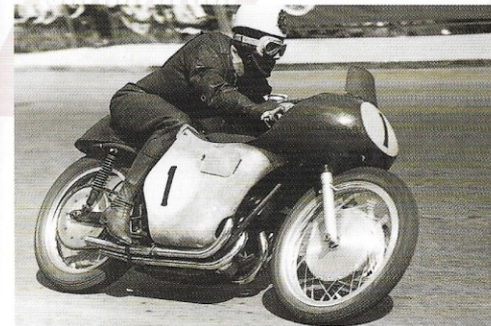
- 1925**
27. September: Grundsteinlegung. langen Nordschleife vor geschätzten 250 000 Zuschauern.
- 1927**
18. Juni: Eifelrennen zur Eröffnung auf der 28,2 Kilometer langen Gesamtstrecke. Toni Bauhofer auf BMW 500 fährt den schnellsten Schnitt mit 89,2 km/h.
- 3. Juli:** Grand Prix Europa. 500er Sieger Graham Walker (GB) erreicht über 18 Runden oder 509,1 Kilometer einen Schnitt von 91,5 km/h.
- 1929**
28. Juli: GP Deutschland. Tyrell Smith (GB) auf Rudge 500 fährt über 424 Kilometer 102,9 km/h Schnitt. BMW macht Versuche mit Kompressor-Maschinen.
- 1930**
29. Juni: GP Deutschland. Graham Walker auf seiner Viertventil-Rudge 500 erreicht einen Schnitt von 106,2 km/h. Die 750er Kompressor-BMW fallen aus.
- 20. Juli:** Eifelrennen. Tom Bullus gewinnt auf ohc-NSU 500 mit 105,9 km/h Schnitt.
- 1934**
3. Juni: Eifelrennen. Erster Lauf auf der 22,81 Kilometer
- 1936**
14. Juni: Das zehnte Eifelrennen wird gestartet.
- 1937**
13. Juni: Eifelrennen. Das Durchschnittstempo steigt über die 110-km/h-Marke. Karl Gall auf BMW 500 erreicht im Mittel 117,6 km/h.
- 1939**
21. Mai: Eifelrennen. Ludwig Kraus auf BMW 500 schraubt den Schnitt auf 121,1 km/h.
- 1947**
17. August: Eifelrennen auf der 7,45 Kilometer langen Südschleife. Fast alle Maschinen sind aus der Vorkriegszeit.
- 1949**
22. Mai: Das Eifelrennen wird wieder auf der Nordschleife gestartet. Georg Meier fährt mit der 500er Kompressor-BMW 124,4 km/h Schnitt.
- 1951**
13. September: Eifelrennen. Der Weltverband FIM verbietet Kompressormotoren, nur Saugmotoren dürfen starten.



Wieder flott gemacht: Die DKW AR 175, eine der Siegermaschinen vom ersten Nürburgring-Rennen



Auch am Ring ganz vorn: Idol Schorsch Meier auf der BMW. Im August wird der Bayer 85 Jahre alt



Erster Ring-GP nach dem Krieg: Duke siegt 1955 auf Gilera

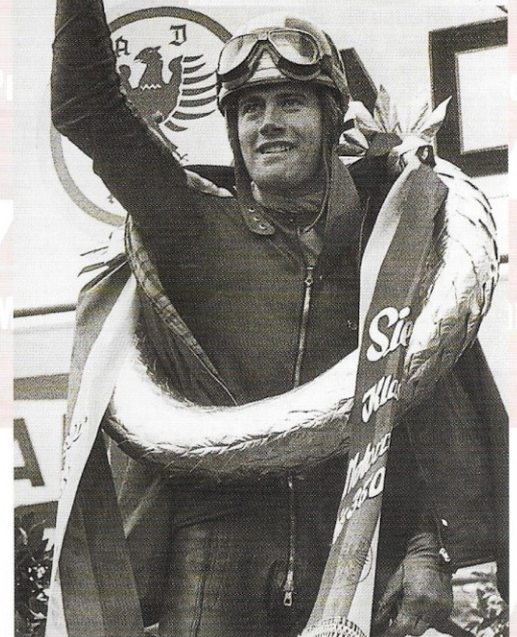


Auf zwei und vier Rädern Weltmeister: John Surtees

- 1952**
25. Mai: Eifelrennen. Neue DKW- und NSU-Werksmaschinen rollen an den Start.
- 1953**
31. Mai: Eifelrennen. Die Dreizylinder-DKW 350 und die Zweizylinder Horex 500 tauchen auf.
- 1955**
26. Mai: Erster Motorrad-Grand Prix nach dem Krieg. Geoff Duke (Gilera) gewinnt das 500er Rennen mit einem Schnitt von 130,9 km/h vor Walter Zeller (BMW).
- 1956**
29. Mai: Eifelrennen Helmut Fath setzt erstmals ein Kneeler-Gespann ein.
- 1958**
20. Juli: Grand Prix Deutschland. John Surtees gewinnt auf der Vierzylinder-MV Agusta das 500er Rennen.
- 1961**
30. April: Eifelrennen auf der Südschleife. In den Fahrzeugpulk der Zuschauer tauchen die ersten japanischen Motorräder auf, meist Honda.
- 1962**
29. April: Das 25. Eifelrennen. Kreidler bringt eine neue 50er Rennmaschine, die Sensation ist die 250-cm³-Suzuki.
- 1963**
28. April: Eifelrennen. Über 100 000 Zuschauer bewundern die ersten Vierzylinder-Honda.
- 1965**
25. April: Grand Prix Deutschland auf der Südschleife. In der 350er Klasse gewinnt Giacomo Agostini auf der MV Agusta seinen ersten Grand Prix.



Rennprogramm von 1965: Der Grand Prix als kombinierte Motorrad- und Auto-Veranstaltung



Der erste Siegerkranz: Jung-Star Agostini vor 30 Jahren

Am Drücker bleiben..

MOTORRAD bringt alle 14 Tage, was Motorradfahrer sehen wollen: Neue Maschinen, neue Modelle, neue Entwicklungen. Dazu informative Reportagen, kompetente Testberichte, aktuelles Motorrad-Sportgeschehen und in jeder Ausgabe für alle Tourenfahrer das große UNTERWEGS-Reisemagazin. Das ist **MOTORRAD**, Europas größte Motorrad-Zeitschrift. Testen Sie's jetzt.

Diese Vorteile sind Ihnen sicher:

- Sie erhalten die nächsten 6 Ausgaben zum Testpreis mit 15% Ersparnis gegenüber dem Einzelkauf.
- Sie bekommen jede Ausgabe pünktlich und bequem frei Haus.
- Sie entscheiden erst nach diesem Test, ob Sie **MOTORRAD** regelmäßig im Direktbezug lesen wollen.

Vorsicht Kamera!

Als Dankeschön für Ihr Test-Interesse, erhalten Sie diese Kompakt-Kleinbildkamera mit 35 mm-Optik, Linienabdeckung und Trageschlaufe. Originalgröße: 12,5 x 7,5 x 3,5 cm.



Wie versprochen erhalten Sie die nächsten sechs Ausgaben von **MOTORRAD** zum Testen für nur DM 30,60 und mit 15% Ersparnis! Die abgebildete Kleinbild-Kamera gehört Ihnen auf jeden Fall, unabhängig, ob Sie von Ihrem Widerrufsrecht Gebrauch machen. Wenn Sie **MOTORRAD** anschließend nicht weiterlesen möchten, teilen Sie uns dies spätestens 10 Tage nach Erhalt der vierten Ausgabe mit und die Sache ist erledigt. Wenn Sie es wünschen, erhalten Sie **MOTORRAD** weiterhin frei Haus mit 9% Ersparnis und jederzeitiger Kündigungsmöglichkeit (Jahrespreis z.Z. DM 142,-; Ausland DM 192,40). Bitte kreuzen Sie das nebenstehende Kästchen an, wenn Sie von uns nicht angerufen werden wollen.

Name, Vorname (bitte ausschreiben) _____ Straße, Nr. _____

PLZ, Wohnort _____

Zahlungswunsch: per Bankeinzug gegen Rechnung Bank _____

Bankleitzahl _____ Kontonummer _____

Datum, Unterschrift _____

Vertrauensgarantie: Dieser Auftrag kann schriftlich beim **MOTORRAD-Leserservice**, 20080 Hamburg, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang dieses Coupons beim Leserservice widerrufen werden. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.

Vertrauensgarantie: Dieser Auftrag kann schriftlich beim **MOTORRAD-Leserservice**, 20080 Hamburg, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang dieses Coupon beim Leserservice widerrufen werden. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.

Datum, Unterschrift _____

Test-Coupon bitte einsenden an: MOTORRAD Leserservice 20080 Hamburg

92.232.H6

1968

21. April: Grand Prix Deutschland. Giacomo Agostini (MV Agusta) siegt bei den 500ern mit einer Runde Vorsprung, im 250er Rennen hat der Brite Billy Ivy (Yamaha) die Nase vorn.

1969

27. April: Eifelrennen wieder auf der Nordschleife, die von 250.000 Fans umlagert ist.

1970

3. Mai: Grand Prix Deutschland. Erneuter 500er Sieg von Giacomo Agostini, bei den 250ern triumphiert der Australier Kel Carruthers auf Yamaha. Erste Diskussionen um die Sicherheit der Nordschleife flammen auf.

1971

2. Mai: Eifelrennen auf der renovierten Nordschleife. Die Strecke ist nun durch Leitplanken gesichert – gut für Autorennen, nicht aber für die Motorradler. Der Ungar Laszlo Szabo fährt auf Yamaha 350 unter zehn Minuten (9.59,2 = 137,2 km/h).

1972

30. April: Grand Prix Deutschland. Im 350er Rennen schlägt der Finne Jarno Saarinen mit der Zweitakt-Yamaha den Weltmeister Giacomo Agostini auf der Viertakt-MV Agusta. Ago dominiert weiterhin die 500er Klasse.

1974

28. April: Grand Prix Deutschland. Ein Großteil der Fahrer bestreift den deutschen WM-Lauf wegen mangelnder Streckensicherheit. Nur die Gespannfahrer treten komplett an. Da damals der Grand Prix noch eine kombinierte Motorrad- und Auto-Veranstaltung war, sehen die enttäuschten Zweirad-Fans immerhin noch zwei Rennen zur Deutschen Meisterschaft der Tourenwagen und der Formel Super Vau.

1976

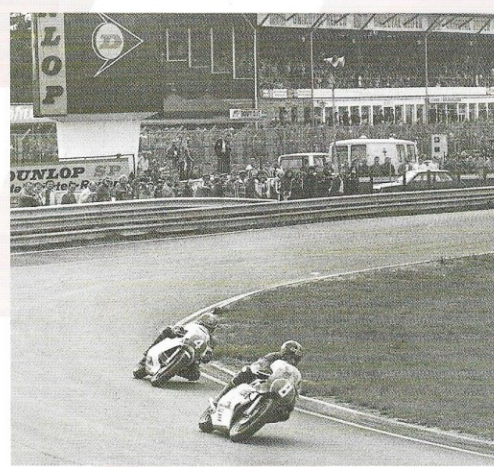
29. August: GP Deutschland. Die Sicherheitsdiskussionen gehen weiter, aber die Stars kommen zurück. Giacomo Agostini gewinnt auf MV Agusta das 500er Rennen – der letzte Sieg einer Viertakt-Maschine in der Halbliter-WM und der letzte von insgesamt 122 Grand Prix-Siegen



Streik: minimale Startfelder 1974. Rennleiter Kurt Bosch (rechts) im Mittelpunkt der Diskussionen



Finale: letzter Nordschleifen-Grand Prix 1980. Randy Mamola führt vor Marco Lucchinelli



Das Duell: Jon Ekerold gewinnt 1980 das 350er Rennen knapp vor Toni Mang und wird Weltmeister

Agostini in den Klassen bis 350 und 500 cm³.

1978

20. August: Grand Prix Deutschland. Kork Ballington und Greg Hansford feiern einen Kawasaki-Doppelsieg bei den 250ern, Virginio Ferrari gewinnt das 500er Rennen auf der Suzuki.

1980

24. August: Letzter Grand Prix auf der Nordschleife. Jon Ekerold gewinnt bei den 350ern ein legendäres Duell um den WM-Titel gegen Toni Mang. 500er Sieger Marco Lucchinelli (Suzuki) fährt mit 8.22,23 Minuten (Schnitt

163,682 km/h) den letzten Rundenrekord.

1982

13. Juni: Der letzte Langstrecken-WM-Lauf auf der Nordschleife. Die Sieger: Chemarin/Cornu (F/CH) auf Kawasaki.

1984

12. Mai: Der neue Nürburgring wird eingeweiht. Seine wichtigsten Daten: 4,54 Kilometer Länge, sechs Links- und acht Rechtskurven, 80 Millionen Mark Baukosten. Die Nordschleife ist jetzt auf 20,832 Kilometer verkürzt. **27. Mai:** Grand Prix Deutschland. Der Franzose Christian Sarron trickst beim 250er Rennen in einem spannenden Dreikampf die deutschen Assen Martin Wimmer und



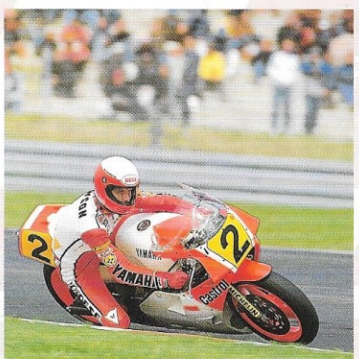
Neubeginn: Seit 1984 wird auf der modernen Grand Prix-Strecke des Nürburgring gerannt

Manfred Herweh aus. Der 500er Sieger heißt Freddie Spencer (Honda).

1985
8. September: Acht-Stunden-Rennen auf dem neuen Grand Prix-Kurs. Die Franzosen Coudray/Igoa gewinnen auf der Werks-Honda.

1986
25. Mai: Grand Prix Deutschland. Hinter 250er Sieger Carlos Lavado liefern sich Toni Mang und Martin Wimmer ein heißes Duell um Platz zwei. Eddie Lawson (Yamaha) vor Wayne Gardner (Honda) heißt der Zieleinlauf bei den 500ern.

1988
29. Mai: Grand Prix Deutschland. Kevin Schwantz (Suzuki) triumphiert im Regen bei den 500ern. Luca Cadalora gewinnt das 250er Rennen, Toni Mang wird bei



Souverän: Eddie Lawson auf Yamaha, der 500er Sieger von 1986



Glitschig: 500er Start beim Regen-Grand Prix 1988. Am Ende hatte Kevin Schwantz (34) auf der Werks-Suzuki die Nase vorn



Jubel, Trubel: Newcomer Dirk Raudies (16) holt sich 1990 am Ring die 125er WM-Führung

seinem letzten Grand Prix am Ring Achter.

1990
27. Mai: Der vorerst letzte Grand Prix in der Eifel, der deutsche WM-Lauf wandert für vier Jahre nach Hockenheim. Die Schlagzeilen vom Ring: Newcomer Dirk Raudies übernimmt durch seinen zweiten Platz bei den 125ern die WM-Führung, der Holländer Wilco Zeelenberg schlägt in einem Herzsclagfinale den 250er Favoriten John Kocinski und im 500er Rennen ist Kevin Schwantz erneut an der Spitze. Der Schnitt seiner schnellsten Runde: 165,084 km/h.



Grand Prix-Spannung total, die Kraftprobe bei den Superbikes - live bei Eurosport!



Grand Prix und Superbike. Fangen Sie die Action ein bei Eurosport.

DER GP-KALENDER 1995

1. 26. März	Australien	Eastern Creek	10. Anzeigefolgt	USA	Elkhart Lake
2. 2. April	Malaysia	Shah Alam	11. 20. August	Tschechische Republik	Brünn
3. 23. April	Japan	Suzuka	12. 17. September	Brasilien	Rio de Janeiro
4. 7. Mai	Spanien	Jerez	13. 24. September	Argentinien	Buenos Aires
5. 21. Mai	Deutschland	Nürburgring	14. 8. Oktober	Europa	Catalunya
6. 11. Juni	Italien	Mugello			
7. 24. Juni	Niederlande	Assen			
8. 9. Juli	Frankreich	Le Mans			
9. 23. Juli	Großbritannien	Donington Park			

DER WM-SUPERBIKE-KALENDER 1995

1. 7. Mai	Deutschland	Hockenheim	5. 25. Juni	Spanien	Albacete	9. 27. August	Japan	Sugo
2. 21. Mai	Italien	Misano	6. 9. Juli	Österreich	Salzburgring	10. 10. September	Niederlande	Assen
3. 28. Mai	Großbritannien	Donington Park	7. 23. Juli	USA	Laguna Seca	11. 15. Oktober	Indonesien	Sentul
4. 18. Juni	San Marino	Monza	8. 6. August	Europa	Brands Hatch	12. 29. Oktober	Australien	Phillip Island

