



Advanced protection
under extreme conditions.



Shell Advance Motorcycle Oils.

A complete range of motorcycle oils, specialities and bike care products. Used by Ducati World Superbike Teams in 1999 and 2000. And chosen again for their 2001 season. Now which range are you going to choose?

www.shell-advance.com



PROGRAMM: DM 5,-



24h Oschersleben
9.-12. Aug. 2001

ENDURANCE

FIM WORLD CHAMPIONSHIP

International BMW BoxerCup 2001
SuperMoto / Seitenwagen EuroCup
Deutsche Meisterschaften div. Klassen
VIP Rennen / Buell Stunt-Show
Shell-Advance-Zeltstadt
Burn-Out-Contest / Bike Wash
Live-Musik & Feuerwerk ...



octagon

motorsports

www.worldendurance.com

www.speedweek.de



GERMAN SPEEDWEEK 2001 VORWORT / ORGANISATION



STRASSEN? SIE FÜHREN NICHT NACH HAUSE, SIE SIND IHR ZUHAUSE.

Endlich liegt die Gerade hinter Ihnen. Die Straße biegt und windet sich verführerisch. Das Kribbeln in Ihrem Bauch geht im satten Brummen Ihres Motorrads unter. Sie finden Ihre Linie, wie sich die griffige Gummimischung Ihres Dunlop Sportmax D207 Race Replica mit der Straße verbindet. Dasselbe Gefühl, das World Supersport Champions genießen, bevor sie die Zielflagge sehen. Sie lächeln und empfinden schreckliches Mitleid mit jedem, der dieses Gefühl nicht kennt. Dann legen Sie sich in die nächste Kurve.

DIE EINZIG AUFREGENDE GERADE IST EINE KURVE

 **DUNLOP**
WER FÄHRT, VERSTEHT.

GRUSSWORT

Bereits zum vierten Mal dürfen wir Teilnehmer und Besucher aus der ganzen Welt zur German Speedweek im MOTOPARK Oschersleben begrüßen. Wir sind uns sicher, dass wir auch dieses Mal alles getan haben, Ihnen den Aufenthalt so angenehm und unterhaltsam wie möglich zu machen.

Bereits 1997, im Eröffnungsjahr des MOTOPARK, wurde die German Speedweek ins Leben gerufen und erfreut sich wachsender Beliebtheit. Wieder mussten einige Bewerber für die Rennen abgelehnt werden, die Startfelder sind proppenvoll. Vor allem das 24 Stunden-Rennen als Lauf zur Endurance Weltmeister-

schaft hat sich für die Teams von der Kür zur Pflicht entwickelt. Geht es doch hier in der Magdeburger Börde um wichtige Punkte in der WM. Die Rennen sind vielfältig. Von Deutschen Meisterschaften im Straßensport, über die waghalsigen Driftkünstler beim SuperMoto und die Akrobaten beim Seitenwagen EuroCup, bis zu den Ausdauerspezialisten beim Langstreckenrennen. Aber auch das Rahmenprogramm für Sie, liebe Besucher, kann sich sehen lassen: Shell Bike Wash, TÜV Leistungsprüfstand, Triumph und Buell Probefahrten, Burn-Out-Contest, Höhenfeuerwerk, Live-Musik und und und. Für Kurzweil ist an allen Ecken gesorgt.

Wir werden mit unserer Mannschaft, gemeinsam mit dem ADAC Westfalen, dafür sorgen, dass die Veranstaltung auf sportlicher Seite gut abläuft und Sie gut unterhalten werden. Tragen Sie Ihren Teil dazu bei, indem Sie sich auch im Umfeld der Rennstrecke sportlich fair verhalten und dafür sorgen, dass die 4. German Speedweek ein ebenso großer Erfolg wird, wie die drei Vorveranstaltungen.

Viel Spaß wünscht Ihnen
Ihr Team MOTOPARK

Peter H. Rumpfkeil
Geschäftsführer



Peter H. Rumpfkeil

ORGANISATION

Gesamtveranstaltung und Endurance WM

Veranstalter	MOTOPARK Oschersleben	Techn. Kommissare	Ralph Topp	Dortmund
Ausrichter	ADAC-Westfalen		Hermann Flissikowski	Waltrop
mit Unterstützung	MSF-Sauerland		Karl-Heinz Lemberg	Dortmund
Organisation	Peter Rumpfkeil		Herbert Klein	Burbach
	Ralph Bohnhorst		Dirk Elstermeier	Wuppertal
Rennleiter	Ottmar Bange		Rolf Wiessmann	Giessen
Ass. der Rennleitung	Kurt-Jürgen Heil		Emil Braun	Leibertingen
	Richard Arens	Zeitnahme	Uwe Gärtner	Oschersleben
Rennsekretär	Werner Mushövel	Leitender Rennarzt	Dr. Michael Scholz	Magdeburg
Rennbüro	Peter Berghoff	Medizinischer Dienst	Medical-Center MOTOPARK	
	Jutta Schacknat	Feuerschutz	MOTOPARK Oschersleben	
	Georg Filzek	Abschleppdienst	MOTOPARK Oschersleben	
	Ute Kockelke (Finanzen)	Polizei-Einsatzleitung	Oschersleben	
Leiter der Strecken-	Manfred Marschal	Presse	Martin Koldewey	Oschersleben
Sicherung	Karl-Friedrich Nietzki			
Jury Mitglieder	Jean-Pierre Moreau	Rahmen-Rennen		
	Bruno Appoloni	Sportkommissare	Manfred Brandt	Dortmund
	Dieter Wallrapp		Horst Bork	Castrop-Rauxel
Umweltbeauftragter	Peter Junge	Super-Moto		
Streckenreportage	Thomas Deitenbach	Rennleiter	Rolf Musch	Ketsch
	Bernd Fulk	Schiedsrichter	Rüdiger Merdes	Heidelberg

GERMAN SPEEDWEEK 2001 ZEITPLAN

Mittwoch, 08.08.2001

alle Klassen Prüf- und Einstellfahrten 10:00 - 19:00

Donnerstag, 09.08.2001

Endurance WM	Team - Briefing	08:30
Endurance WM	Freies Training	10:00 - 11:00
Supersport 600	Training	11:10 - 11:35
Open Xtreme	Training	11:40 - 12:05
Endurance WM	Freies Training	12:30 - 13:30
Triumph Challenge	Training	13:45 - 14:10
Supersport 600	Training	14:15 - 14:40
Open Xtreme	Training	14:45 - 15:10
Endurance WM	Qualifikationstraining	15:30 - 18:00
Triumph Challenge	Training	18:15 - 18:40
Seitenwagen Euro-Cup	Training	19:00 - 19:30
Endurance WM	1. Nachttraining	21:30 - 22:30
Endurance WM	2. Nachttraining	22:45 - 23:30

Freitag, 10.08.2001

MZ-Cup	Training	09:00 - 09:25
Triumph Challenge	Training	09:30 - 09:55
Endurance WM	Qualifikationstraining	10:15 - 12:45
Oldies	Training	13:00 - 13:25
BMW Boxer Cup	Training	13:30 - 14:00
Seitenwagen Euro-Cup	Training	14:10 - 14:35
MZ-Cup	Training	14:45 - 15:10
Seitenwagen Euro-Cup	Training	15:20 - 15:45
BMW Boxer Cup	Training	15:55 - 16:20
Supersport 600	Rennen	16:30
Open Xtreme	Rennen	17:15
Triumph Challenge	Rennen	18:00
Oldies	Training	18:35 - 19:00
Programm	Buell-Stunt-Show, Pitwalk	19:00 - 21:00

Samstag, 11.08.2001

Endurance WM	warm up	9:00 - 9:45
Triumph Challenge	Rennen	10:00
MZ-Cup	Rennen	10:40
Seitenwagen Euro-Cup	Rennen	11:20
BMW Boxer Cup	Rennen	12:10
Oldies	Rennen	12:50
Programm	Buell-Stunt-Show und -Parade	
Endurance WM	Fahrervorstellung	13:30
Endurance WM	Startprozedur	14:15
Endurance WM	Start 24h-Rennen	15:00

Sonntag, 12.08.2001

Endurance WM	Ziel 24h-Rennen	15:00
---------------------	-----------------	--------------

SuperMoto / Duke Battle / Quad

Freitag, 10. August	Freies Training SuperMoto und Quad	19:00 - 22:00
Samstag, 11. August	warm up + Zeittraining	
	SuperMoto / Quad	09:00 - 10:30
	Freies + Zeittraining Duke Battle	10:40 - 14:00
	Rennen SuperMoto und Quad	20:15 - 23:30
	Stunt Show	ca. 21:15
Sonntag, 12. August	warm up Duke Battle	10:00 - 10:30
	Rennen Duke Battle	10:30 - 12:30

Alle Angaben unter Vorbehalt. Stand: 3. August 2001



Foto: Thorsten Horn

Mit PS sind Sie immer auf dem neuesten Stunt!



PS Das Sport-Motorrad Magazin

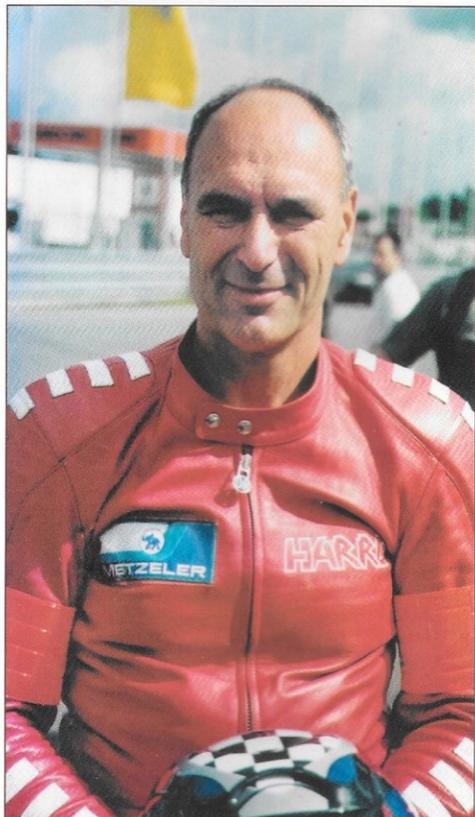
bringt jeden Monat alles für den sportlich ambitionierten Motorradfahrer: Sportbikes und reinrassige Rennmaschinen stehen im Mittelpunkt kompetenter Testberichte und ausführlicher Reportagen. Dazu aktuelles Rennsportgeschehen, Edelbikes und Tune-up-Tipps.

PS – kaufen, lesen, abfahren!

GERMAN SPEEDWEEK 2001

HISTORIE

Aus der Historie der Langstrecken-Rennen



Deutsches Langstrecken-Urgestein – Helmut Dähne

Text: Robert Kauder
Fotos: Thorsten Horn

1922, Vaujourns in Frankreich: Eugène Mauve, renn- und rekordbegeisterter Präsident der „Association motocyclearistes“, so etwas wie der damalige Interessenverband der Auto- und Motorradbegeisterten, schickte 28 Motorradfahrer in verschiedenen Klassen auf den ersten 24-Stunden-Marathon. Nach 243 Runden auf dem 5,08 Kilometer langen Kurs oder insgesamt 1245 Kilometern stand ein gewisser Mon-

sieur Zind als erster Sieger fest. Mit einem Schnitt von 51,9 km/h „trieb“ er seine 500er Motosacoché, ein Motorrad aus Schweizer Fertigung, um den Kurs und begründete den Mythos der Helden der 24-Stunden-Rennen. Im Tornister, so erzählt die Legende, hatten die Einzelfahrer seinerzeit Werk- und Flickzeug, Luftpumpe und – für alle Fälle – auch eine Brotzeit. Die Geschichte der Langstreckenlangen Kurse oder insgesamt 1245 Kilometern stand ein gewisser Mon-

knüpft. Ganz speziell mit den Klassikern Le Mans und dem Bol d'Or, dem „Goldenen Pott“, nach dem das erste Rennen 1922 schon benannt wurde.

In den 30er Jahren dominierten französische Motorradhersteller wie Velocette, Motobécane, Monet-Guyon, Ronin, Gillet Herstell, Dé-Dé oder San -Sou Pap (wörtlich als Wortspiel: ohne Ventile, also Zweitakter) finden sich in den Siegerlisten, vornehmlich pilotiert von französischen Fahrern.

Auch Seitenwagen waren übrigens damals am Start, der erste Sieg für eine 1000er Harley Davidson datiert aus dem Jahr 1923. Nach der Zwangspause durch den Zweiten Weltkrieg ging es langsam wieder bergauf, und die erste Zeit nach dem Krieg wurde zur Ära des wohl größten Langstreckenfahrers aller Zeiten: Gustave Lefèvre, genannt „Tatèvre“, gewann zwischen 1947 und 1957 acht Mal das wichtigste Langstreckenrennen der Welt, acht Mal auf Norton. Ab 1954 war er allerdings mit seinem Beifahrer Briand, Vorname nicht überliefert, siegreich.

Die Zeit nach dem Krieg war nicht einfach. Wettbewerbsstaugliche Motorräder waren selten, aus der Vorkriegszeit hatten sich seltene Exemplare, unter anderem aus Armeebeständen in den Endurance-Sport gerettet: BSA, Harley, Indian, Norton und immerhin einige BMW, auf der ein gewisser Monsieur Bétemps 1948 die Seitenwagenklasse bis 1000 cm³ und sein Landsmann Lenglet die Solo-Klasse bis 500 cm³ gewann.

Der Bol d'Or, immer noch das Aushängeschild der Langstreckenwettbewerbe, tummelte sich über die Jahre in Frankreich in Vaujourns, Saint Germain bei Paris, Fontainebleau, Monthléry, Le Mans, seit 1967 in Le Mans und seit 2000 in Magny Cours. Doch 1960 bedeutete

den absoluten Tiefpunkt der Marathon-Disziplin: die Motorradindustrie lag europaweit darnieder, zwar siegte eine BMW – vor mickrigen 800 Zuschauern!

Ende der 60er Jahre kam die Wende: Honda präsentierte 1968 die legendäre CB 750, auf deren Basis das japanische Werk bis 1996 14 Mal den „Bol“ gewann, dazu zwei Mal der französische Importeur Japauto. Langstreckenrennen waren in, die Legenden hießen Georges Godier und Alain Genoud auf Kawasaki, Christian Leon und Jean-Claude Chemarin in den 70er und 80er Jahren, die Brüder Dominique und Christian Sarron schrieben neben ihrer GP-Karriere Langstreckengeschichte auf Yamaha. Helmut Dähne war 1973 mit einer 980er BMW auf dem dritten Platz zu finden, Namen wie Carl Fogarty, Raymond Roche, Terry Rymers, Steve Hislop, Alex Vieira, Miguel Duhamel, Patrick Igoa, Jean Marc Delétang, Hervé Moineau oder Brian Morrison ergänzen die Liste der Stars. Übrigens, auch der heutige Rennleiter Ötmar Bange war in der Langstrecken-WM unterwegs. Insgesamt brachte er es auf 10 Einsätze bei 24-h-Rennen. Sein bestes Ergebnis war ein 7. Platz 1984 in Spa, was ein mehr als beachtlicher Erfolg war.

Auch die Motorräder sind heute noch in bester Erinnerung, vornehmlich die unvergessene Honda VFR 750, die Yamaha FZ 750, später die Suzuki GSX-R 750 oder die Kawasaki Z 1000, später die ZX 7RR.

Die Endurance-WM ist, wie auch anders, französisch und bedeutet Ausdauer – befindet sich in ständigem Wandel. Die Superbike-Klasse, seit Jahren der Maßstab aller Dinge, ist auf dem absteigenden Ast. Zu teuer und im Vergleich zu serienmäßigen 1000ern nicht mehr überlegen. Ein wichtiger Faktor, vor-

allem für die Top-Teams, die nicht direkt vom Werk unterstützt werden. Denn Honda beschränkt seine Einsätze auf Le Mans, den Bol d'Or und die Acht Stunden von Suzuka. Doch Suzuka ist sowieso eine Ausnahmeerscheinung. Dort geht es um das Prestige vor den Toren der führenden Hersteller. Yamaha betreibt ebenfalls lediglich Eigenwerbung in Le Mans und beim „Bol“, und tritt nach außen hin allenfalls mit Trabanten-Teams sporadisch in der acht Rennen umfassende Serie auf. Kawasaki hält sich aus wohl marktstrukturellen Gründen zurück, Ducati und BMW überlassen das Feld privaten Initiativen. Glaubt man den Gerüchten im Fahrerlager und den Plänen der Fédération Internationale Motocycliste (FIM), soll nächstes Jahr alles

anders werden. Die für die Fans bisweilen lästige Klasseneinteilung in Superbike, Superproduktion und Stocksport mit einer Drei-Klassen-Wertung soll wegfallen, Weltmeister wird das Team, das die meisten Punkte der 15 Besten pro Rennen erzielt hat. Das eröffnet auch neue Perspektiven für die Bestückung der Serie in Bezug auf die Motorräder. Die Superbikes sind vom Aussterben bedroht, die Superproduktion ist die Zauberformel der Zukunft. Deutlich reduzierte Kosten bei gesteigerter Attraktivität für Fans und größerer Konkurrenzfähigkeit für Privatteams sind die Argumente für die Zukunft. Das ergibt natürlich interessante Überlegungen für die Werke: Yamaha France, so den neuesten Gerüchten zu Folge, soll bereits

intern entschieden haben, 2002 die komplette Serie zu bestreiten. Zur Freude der Fans, und natürlich in der Klasse Superproduktion. „Ein Einsatz in dieser Klasse“, so Christophe Guyot, „ist für die Fans in Sachen Speed und Attraktivität bei den Boxenstopps nicht uninteressanter. Uns aber kostet das ganze deutlich weniger, und wir bieten die gleiche Show. Beispielsweise entfallen die enormen Kosten für die Motorenrevisionen. Wir präparieren beispielsweise ein Einsatzmotorrad, das wir von unserem Sponsor und Suzuki-Händler Richard Almet, dem früheren Stunt-Man und heutigem Suzuki-Händler, kaufen. Nach dem Rennen wird das Motorrad wieder umgerüstet, der Motor gecheckt und zu einem guten Preis wieder an einen bereits feststehenden Interes-

senten zu einem guten Preis verkauft.“ Auch Peter Linden vom Team Whirley Phase One bemerkte am Nürburgring Anfang Juli: „Wir fahren seit Brands Hatch mit dem gleichen Motor. Für Spa haben wir zwei neue Motoren eingefahren, die wahrscheinlich auch noch in Oschersleben laufen.“ Die Superproduktions-Motorräder unterscheiden sich äußerlich nicht von den Superbikes, sind gleich schnell, haben die gleichen Schnellverschlüsse und bieten vor allem einen Vorteil: Sie sind wesentlich kostengünstiger. Das bestätigt auch Suzuki Frankreich-Teamchef Dominique Méliand: „Bei einem großen Einsatz wie in Oschersleben sparen wir fast 150.000 Mark gegenüber den Superbikes.“



Der heutige Rennleiter Ötmar Bange war früher selbst im Langstreckensport unterwegs. Hier im Bild mit seinem Sohn Markus, der den ADAC Junior Cup bestreitet.

GERMAN SPEEDWEEK 2001 DIE WELTMEISTER IM FELD

Text und Fotos: Thorsten Horn

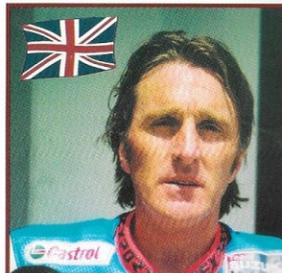
Rennfahrer, die es in ihrer Karriere bis zu Weltmeisterehren gebracht haben, sind für Autogrammsammler besonders interessante Objekte der Begierde. Zur 4. German Speedweek können Sie, liebe Fans, gleich mehrere dieser Piloten auf der Strecke bewundern oder aber im Fahrerlager antreffen.

Da wäre zum Beispiel Stephane Mertens. Der Belgier ist Jahrgang '59 und gehört damit schon zu den reiferen Semestern. Seine Karriere begann Stephane bei den Zweitakttern und brachte es dabei bis zum WM-Piloten. Seine beste Platzierung war hier ein 13. Schlussrang in der 250er-WM 1986. 1988 wechselte er in die neu geschaffene Superbike-WM und wurde auf Anhieb Gesamtviertel. 1990 war sein bestes Jahr in der Superbike-WM, als er Dritter werden konnte. Der ganz große Erfolg blieb dem langen Belgier leider verwehrt, doch in der Endurance Weltmeisterschaft gewann er 1995 zusammen mit Jean-Michel Mattioli den begehrten Titel. 1996 wurde Mertens von Brian Morrison abgelöst. Der Brite, der auch in der deutschen Pro-Superbike-Meisterschaft kein Unbekannter ist, gewann seinen Titel allein, da er in jenem Jahr als Kawasaki-Werksfahrer oft unterschiedliche Partner an seiner Seite wusste. So gewann er zum Beispiel beim Saisonauftakt in Le Mans zusammen mit Jehan d'Orgeix und Piergiorgio Bontempi. Beim Sieg in Assen wechselte er sich mit Stephane Coutelle und Bertrand Sebileau ab. Beim 24h-Rennen in Spa unterstützten ihn wieder Piergiorgio Bontempi und Stephane Coutelle. Beim besonders für die japanischen Werke extrem wichtigen 8h-Rennen in Suzuka und beim Finale in Le Castellet sah Morrison keine Zielflagge, doch die



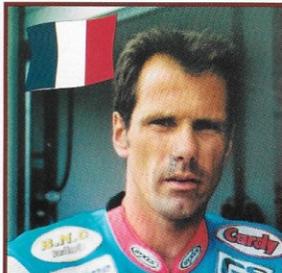
Stephane Mertens (Belgien)
Weltmeister 1995

Siege in den ersten drei Saisonrennen brachten ihm den Titel. Teamkollege von Brian Morrison im



Brian Morrison (Großbritannien)
Weltmeister 1996

Suzuki Castrol Team ist Christian Lavieille. 1998 war der Franzose auf Honda Weltmeister zusammen



Christian Lavieille (Frankreich)
Weltmeister 1998

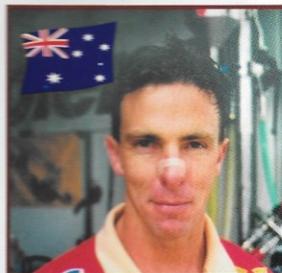
mit Doug Polen. In Le Mans kamen Lavieille und Doug Polen zusammen mit Mauro Lucchiani auf Platz 4. Beim Sieg beim 24h-Rennen von Spa wurden die Beiden von William Costes

unterstützt, genauso wie beim dritten Platz beim Bol d'Or. Nach nur 4 Saisonrennen, Suzuki war natürlich wieder mit im Kalender, setzten sich Christian Lavieille und Doug Polen gegen das Kawasaki-Werksteam mit Bertrand Sebileau als aussichtsreichsten Kandidaten durch. Im vergangenen Jahr wurden schließlich Warwick Nowland und Peter Linden punktgleich Weltmeister. Zwar errangen der Australier und der Schwede keinen Sieg 2000, doch mit ihrer Konstanz holten sie den Titel. In Estoril wurden sie Dritte. In Spa und hier in Oschersleben standen sie als Zweite auf dem Podest, genau wie beim sechsten Platz beim Finale in Magny Cours, der zum Titelgewinn reichte. Immer fuhr Stephane Mertens an ihrer Seite, außer beim 8h-Rennen in Suzuka, was den Ausschlag gab, dass nur Warwick Nowland und Peter Linden die WM für das M+P Phase One Team und für Suzuki gewannen. Während Peter Linden am Jahresende sei-



Peter Linden (Schweden)
Weltmeister 2000

haben schon stattgefunden und seinem jetzigen Arbeitgeber, dem chinesischen Zongshen Team, werden Bestrebungen nachgesagt, im nächsten Jahr die Aktivitäten auf die Superbike-WM auszudehnen.



Warwick Nowland (Australien)
Weltmeister 2000

ben standen sie als Zweite auf dem Podest, genau wie beim sechsten Platz beim Finale in Magny Cours, der zum Titelgewinn reichte. Immer fuhr Stephane Mertens an ihrer Seite, außer beim 8h-Rennen in Suzuka, was den Ausschlag gab, dass nur Warwick Nowland und Peter Linden die WM für das M+P Phase One Team und für Suzuki gewannen. Während Peter Linden am Jahresende sei-

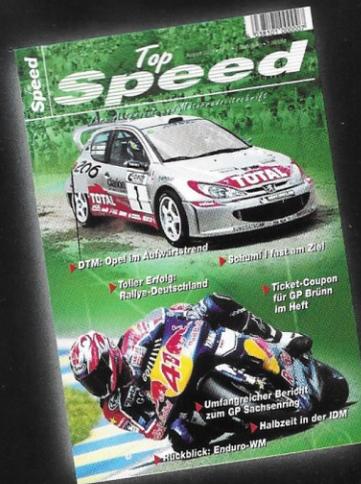
nen Helm an den Nagel hängen wird und der schwedischen Luftwaffe weiterhin dienen wird, hofft der 30-jährige Warwick Nowland auf einen Startplatz in der Superbike-WM 2002. Erste Gespräche



Wir sind live dabei!

Auch zur German Speedweek 2001

Einen ausführlichen Bericht mit zahlreichen Hintergrundinfos lesen Sie in der nächsten Ausgabe von „Top Speed“ - der Automobil- und Motorradzeitschrift unserer Region, welche am 31. August erscheint.



- Automobil- und Motorsport für alle Fan's
- Fahrberichte
- Gebrauchtfahrzeugangebote
- Verbraucherinformationen
- Veranstaltungsankündigungen

Für nur **1,80 DM** im Zeitschriftenhandel erhältlich.



Redaktionsbüro „Top Speed“

HB- Werbung und Verlag GmbH & Co. KG
Schenkenberg 40
09125 Chemnitz
Tel. (03 71) 5 61 60 -0
Fax (03 71) 5 61 60 19
e-Mail: HB-Werbung@t-online.de
Internet: www.hb-werbung.de

Unsere Kolumnisten

- Christian Abt (DTM)
- Kurt Thilm (V8 Star)
- Ruben Zeitner (Rallye-DM)
- Katja Poensgen (Motorrad Grand Prix)
- Steve Jenkner (Motorrad Grand Prix)
- Alex Hofmann (Motorrad Grand Prix)
- Pit Beirer (Moto Cross-WM)
- Dirk Reißmann (IDM)
- Dirk Heidolf (IDM)



MZ FEIERT. UND DAS ERZGEBIRGE BEBT!

Am 18. und 19. August 2001 bebt es rund um Zschopau! Zehntausende Biker aus aller Welt strömen zum ersten großen MZ-Treffen auf dem Werksgelände. 48 aufregende Stunden lang sieht das Erzgebirge grün. Die absolute Sachsen-Sause! Mittendrin Du! Zwischen den besten Maschinen. Den begehrtesten Ersatzteilen. Den heißesten Bands. Den freundlichsten Menschen. Den tollsten Geschichten. Endlich zuhause! Ob Du nun aus Recklinghausen oder Rimini kommst.

www.mz-treffen.de

<http://www.mz.de> · MZ Motorrad- und Zweiradwerk GmbH
Postfach 11 70 · 09401 Zschopau-Hohndorf · Telefon 03725 49-0

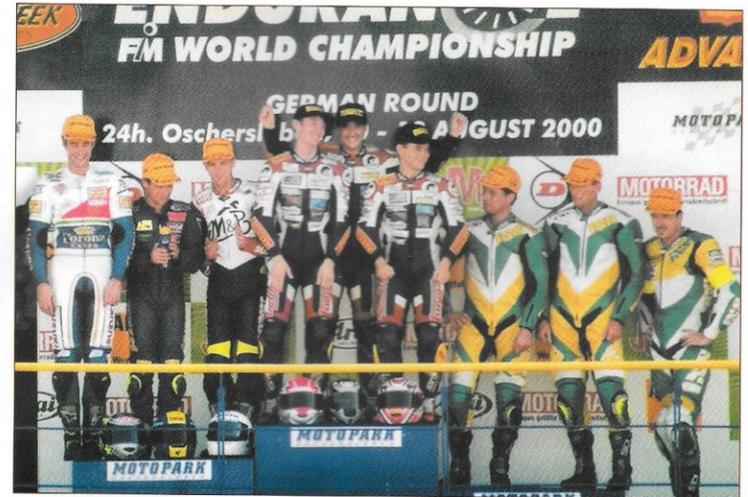


Was kannst Du tun, wenn Du nicht fährst? Du kannst lesen!
Hol Dir das MZ KULTBUCH! Freecall: 0800 88 35 99 1

GERMAN SPEEDWEEK 2001 RÜCKBLLENDE SPEEDWEEK 2000

Text und Fotos: Thorsten Horn

Die bereits dritte Auflage der German Speedweek im Motopark Oschersleben fand im vergangenen Jahr ebenfalls am zweiten Augustwochenende statt. 53.000 Zuschauer zählte der Veranstalter während des Wochenendes, womit sich der Motopark neben dem Sachsenring einen Namen als Motorradsport-Hochburg gemacht hat. Das Konzept scheint dabei aufzugehen, denn neben dem Kern der Veranstaltung, dem 24-Stunden-Rennen und den Rahmenrennen auf der Strecke, wird dem Besucher darüber hinaus noch jede Menge Action und Fun geboten. So zeigte im vergangenen Jahr auf der im Gelände befindlichen Kartbahn die deutsche und europäische Super Moto-Elite Fahrzeugbeherrschung in Perfektion auf gemischtem Untergrund. Für Biker, die während der vier tollen Tage einmal selbst aktiv werden wollten, hielt der Veranstalter einen Burn out-Wettbewerb für jedermann bereit, welcher großen Zuspruch fand. Doch kommen wir zum 24 Stunden-Rennen. Die Top Teams der Endurance-WM waren fast vollständig im Motopark Oschersleben

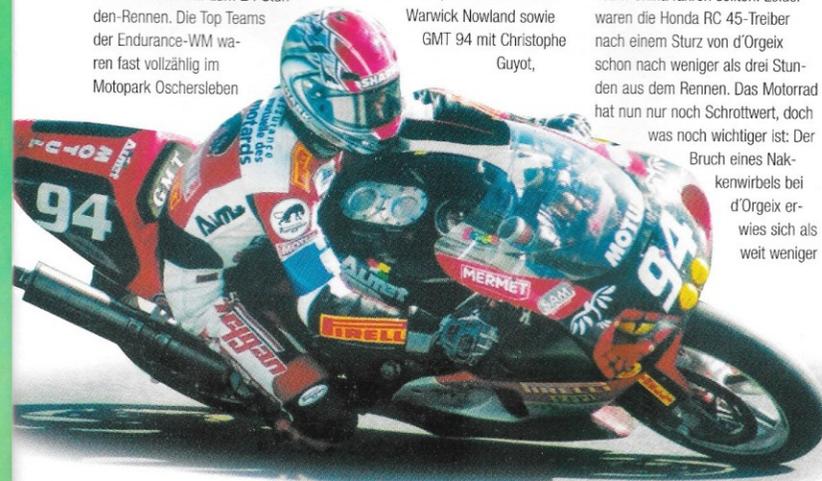


Die Siegreichen aus dem letzten Jahr – Mertens/Linden/Nowland; Scarnato/Dussauge/Guyot und Kellenberger/Heiler/Graf

erschienen. Zu den Sieganwärtern zählte man logischerweise vor allem die Teams, die sich in den vorangegangenen Rennen hervorgetan hatten. Und das waren dann schließlich die Teams M+P Phase One mit Stephanie Mertens, Peter Linden und Warwick Nowland sowie GMT 94 mit Christophe Guyot,

Nicolas Dussauge und Sebastian Scarnato. Natürlich musste auch mit dem Weltmeister von 1999 Jehan d'Orgeix gerechnet werden, an dessen Seite Bruno Bonhuil und Juan-Eric Gomez im Zongshen Team China fahren sollten. Leider waren die Honda RC 45-Treiber nach einem Sturz von d'Orgeix schon nach weniger als drei Stunden aus dem Rennen. Das Motorrad hat nun nur noch Schrottwert, doch was noch wichtiger ist: Der Bruch eines Nackenwirbels bei d'Orgeix erwies sich als weit weniger

schlimm, als zunächst befürchtet. Viel Freude bereiteten die deutschen bzw. deutschsprachigen Teams den Zuschauern. An der Spitze mischten die Teams Steinhausen Bänder Racing mit Stefan Scheschowitsch, Jonnie Ekerold und dem Ex-Big Brother-Inhaftierten Alexander Jollig, das Schäfer-MO-Devil-Team mit Herbert Kaufmann, Katja Poensgen und Markus Wegscheider sowie das Shell-Yamaha-Laaks-Racing-Team mit Michael Schulten, Rico Penzkofer und Thomas Klink kräftig mit. Doch alle drei Teams hatten Pech. Auf Platz 6 liegend explodierte bei Katja Poensgen nach überstandener Nachtfahrt am Sonntagmorgen gegen 7.30 Uhr der Motor. Die Mannschaft Schulten, Penzkofer und Klink lag zwischenzeitlich als bestplatziertes Superstock-Team sogar auf dem dritten Gesamtrang, fiel aber nach einem Sturz von Thomas Klink bis auf Platz 35 zurück. Ihre tolle Aufholjagd, sie lagen 5 Stunden vor Rennende schon wieder auf Platz 17, blieb leider unbe-



Das Siegerteam 2000 GMT 94

RÜCKBLLENDE SPEEDWEEK 2000



Zuschauern von 1999 auf 2000 auch in diesem Jahr anhält, denn wer einmal Gast der German Speedweek war kommt immer wieder. Und das hier richtig was geboten wird, dürfte sich auch schnell rumsprechen.

Ergebnis des 24h-Rennens 2000:

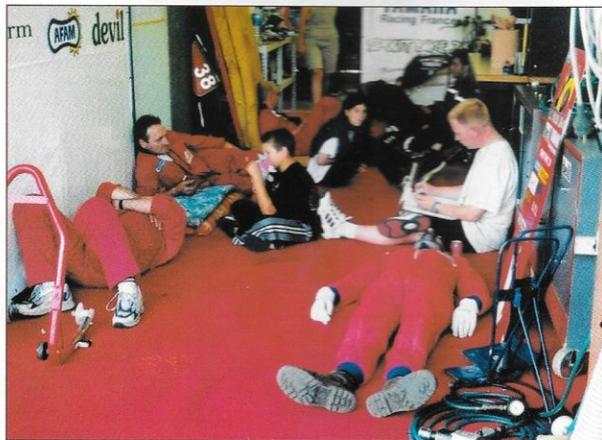
1. Scarnato/Dussauge/Guyot FIF/F - Kawasaki
2. Mertens/Linden/Nowland B/S/AUS - Suzuki
3. Graf/Kellenberger/Heiler CH/CH/D - Kawasaki
4. Cuzin/Donischal/Kempener FIF/B - Yamaha
5. Jänisch/Blug/Arndt D/D/D - Suzuki

Das bestplatzierte deutsche Team 2000 Jänisch/Blug/Arndt

lohnt. Michael Schulten stieg per Highsider ausgangs Kurve 2 ab und schob die arg demolierte Yamaha R1 fast um den gesamten Kurs zurück zur Box. Während einer längeren Reparaturpause bekam das Service-Team das Motorrad wieder soweit fit, dass Rico Penzkofer zur Freude der Zuschauer wenigstens noch die letzten Runden fahren konnte. Das Trio Scheschowitsch, Ekerold und Jolig tummelte sich am Anfang ebenfalls in den Top 5, fiel aber wegen einer Schallwellenreparatur zurück. Gleich in der ersten Runde nach dem unplanmäßigen Stopp stürzte Schescho und brach sich dabei die linke Mittelhand. Schnell kristallisierte sich ein heißes Duell zwischen Mertens/Linden/Nowland und Scarnato/Dussauge/Guyot heraus, wobei erstgenannte nach einem Elektrikproblem den kompletten Kabelbaum an der Suzuki GSX R 750 austauschten und viel Zeit verloren. So gingen Scarnato/Dussauge/Guyot noch vor Halbzeit in Führung und gaben diese nicht

mehr ab. Auf Platz 2 fuhr lange Zeit das Schweizer Bolliger Team mit Herbert Graf, Marcel Kellenberger und Toni Heiler, die drei Stunden vor Ultimo von Mertens/Linden/Nowland wieder auf Platz 3 zurückgestuft wurden. Hinter dem Team Moto 38 mit Bernard Cuzin, Philippe Donischal und Alain Kempener, die die Superstock-Wertung gewannen, brachte das zweite Schäfer-MO-Devil-Racing Team mit Rainer Jänisch, Martin Blug und Markus Arndt ihre Suzuki GSX R 750 auf dem hervor-

ragenden 5. Platz ins Ziel. Am Ende bleibt festzuhalten, dass auch die German Speedweek 2000 ein voller Erfolg war. Nun wird es interessant sein, zu sehen, ob die Steigerungsrate von rund 20.000



Ein 24-h-Rennen ist auch für die Helfer eine Tortur

GET YOUR KICK!

VOM 9. BIS 12. August 2001

Action mit Buell Stuntteam Rainer Schwarz

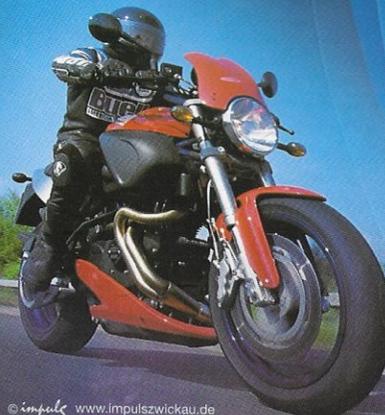
Probefahrten mit aktuellen Buell-Modellen

Buell Speedweek-Party am Samstag den 11.08.

Buell Service Point, Shell Bike Wash

Buell Korso über die Rennstrecke

Autogrammstunde mit Rainer Schwarz



Buell

AMERICAN MOTORCYCLES



Buell

AMERICAN MOTORCYCLES

Kommen Sie zum Buell-Stand auf dem Gelände der Shell Academy hinter dem Fahrerlager.

Info-Hotline: 01 80/3001203, Internet: www.buell.de

GERMAN SPEEDWEEK 2001 INFOS ZUM REGLEMENT

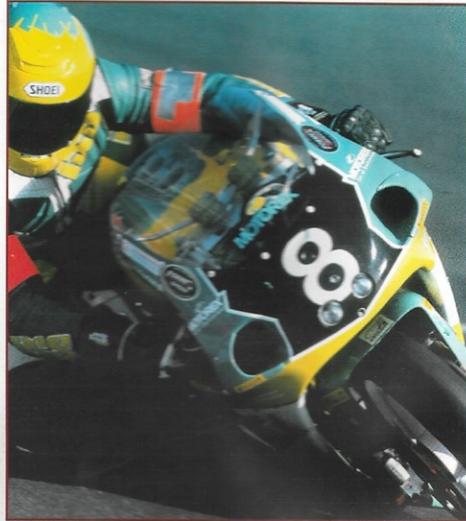
Text: Robert Kauder, Fotos: Peter Marlie, Thorsten Horn

56 Starter, fünf Klassen, 15 Sieger in Oschersleben: Wer fährt was, welche Klassen sind wichtig, wie kann der Fan sich orientieren?

Im Prinzip ist alles ganz einfach, so ungefähr wie das Motto beim „Highlander“: Es kann nur einen geben! Stimmt eigentlich auch. Denn der erste im Ziel hat gewonnen. Logisch. Aber die Langstrecken-Weltmeisterschaft besteht derzeit aus drei Unterabteilungen, plus noch einer, zuzüglich einer fünften Klasse in Oschersleben. Logisch? Eher mal nicht. Also noch mal von vorn: Die Klasse **SUPERBIKE** ist diejenige, die den Weltmeister stellt, allerdings als Team- und nicht als Fahrerwertung. Die Superbike-Teams haben dieses Jahr noch den Status der „Endurance World Championship“. Wichtigste

Die Klasse **SUPERPRODUKTION** ist seit diesem Jahr neu im Programm. Für sie gelten die gleichen Hubraum-Limits wie bei den Stocksportlern, ebenso das gleiche Gewichtslimit, also Homologationsgewicht minus 11 Kilogramm. Erlaubt sind jedoch Schnellverschlüsse für Vorder- und Hinterradwechsel, Modifikationen an Gabel, Bremsen, Fahrwerk oder die Verwendung anderer Räder. Lediglich der Motor muss absolut serienkonform sein.

Die vierte Klasse sind die **PROTOTYPEN, OPEN INTERNATIONAL** genannt. Wie der Name schon sagt, ist bei den Prototypen das Reglement sehr großzügig gefasst, lediglich ein Mindestgewicht von 162 kg ist verbindlich. Ansonsten gilt die Open-Klasse als Spielwiese für technische



Vertreter der Superbike-Klasse: Bolliger Team Switzerland - Kawasaki ZX7RR

Experimente, wie zum Beispiel bei der MV Agusta, die am Start ist. Bei der Speedweek, und das ist die große Ausnahme, eine **PROTO B**-Klasse. Das ist eine eigenständige, nationale Klasse, bei der bewegt werden darf, was auf dem Markt verkauft wird. Ähnlich wie bei Superbikes ist das Reglement großzügig ausgelegt, die Starter erhalten jedoch wie auch in der Open-Klasse keine Wertungspunkte.

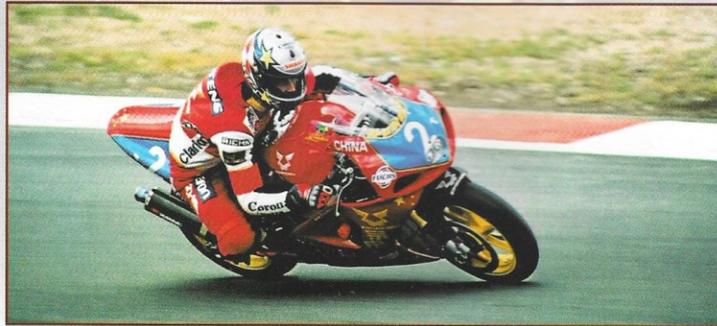
So unterscheiden Sie optisch die Teams nach den Klassen:
Superbike: weiße Ziffern/schwarzer Grund
Superproduktion: weiße Ziffern/blauer Grund
Stocksport: weiße Ziffern/roter Grund
Open International: weiße Ziffern/grüner Grund
Proto B: schwarze Ziffern/weißer Grund



Vertreter der Stocksport-Klasse:
Team Bridgestone Bikers-Profi-Thunderbike - Suzuki GSX-R 1000

Eckdaten: 167 Kilogramm Mindestgewicht, 750 cm³ (4-Takt, 2-Zylinder), 1000 cm³ (4-Takt, 2-Zylinder), Schnellverschlüsse und Schnelltankanlage erlaubt.

In der Klasse **STOCKSPORT** wird um den Titel „FIM Endurance Cup 2001“ gefightet. Wie bei den Superproduktionsmotorrädern gilt: 4-Takt-Bikes, 600 bis 1000 cm³ mit 4 Zylindern, 750 bis 1000 cm³ mit 3 Zylindern oder 850 bis 1200 cm³ mit 2 Zylindern. Gewicht: Homologationsgewicht des Serienmotorrads minus 11 Kilogramm. Schnellverschlüsse sind nicht erlaubt, Schnelltankanlagen doch.



Vertreter der Klasse Super Production: Team Zongshen of China - Suzuki GSX-R 1000



Von der Piste auf die Straße.

Mit der neuen GSX-R 600 haben SUZUKI's Ingenieure wieder einmal gezeigt, was sie am meisten lieben: den Rennsport. Im neuen Rahmen sind viele Erfahrungen und Erkenntnisse verarbeitet, die sie mit der RGV-500 bei Grand-Prix-Rennen gewonnen haben. Die neue digitale Einspritzanlage wurde auf der Rennstrecke entwickelt – und für die Rennstrecke. Feinstes Ansprechen aus der Kurve und nachhaltige Power für die Gerade, das unglaublich niedrige Gewicht und das millimetergenaue Handling, all das verkörpert reine, kompromislose Rennsporttechnik. Normalerweise wird ein 600er Race-Bike aus

einer Straßenmaschine abgeleitet. Normalerweise. Für die neue SUZUKI GSX-R 600 gilt: *Own The Racetrack*

SEE THE RACETRACK!

Jetzt bei jedem SUZUKI Supersport- und Tourensportmodell inklusive: Das IDM-VIP-Ticket von SUZUKI. Für freien Eintritt bei allen Rennen der Internationalen Deutschen Meisterschaft mit Zugang zum Fahrerlager! Alle Renntermine unter www.suzuki.de. See you beim nächsten Rennen: 18./19. August am Nürburgring



Wassergekühlter Vierzylinder-Viertaktmotor mit 599 cm³ • SUZUKI Ram Air Direct-System • SCEM beschichtete Zylinder • 16-bit Motormanagement mit SUZUKI Dual Throttle Valve Benzineinspritzung • Aluminium-Kastenprofil-Brückenträger • Aluminium-Kastenschwinge, Link-System • voll einstellbare Vorderradgabel • voll einstellbares Federbein • 320 mm-4-Kolben-Doppelscheibenbremse vorne • vollelektronische Instrumente mit Schrittmotor-Drehzahlmesser, digitalem LCD-Tachometer und digitaler Zeituhr • Abgasreinigung (SUZUKI PAIR-System) • 17 Zoll-Aluminium-Räder • Radial-Reifen

2 Jahre Garantie auf alle Motorräder ab 250 cm³. Änderungen in Technik, Farbe und Preis vorbehalten.

www.suzuki.de • www.suzuki-racing.com



Take the Best:

Die beste Finanzierung kommt jetzt von SUZUKI und der Beneficial Bank AG: *0,29% effektiver Jahreszins ohne Anzahlung. Für Laufzeiten von 12, 24, 36, 47 oder 60 Monaten. Für alle zulassungsfähigen Modelle. Also: Hin zum SUZUKI Vertragshändler. Und nichts wie weg – auf die erste Tour mit Ihrem neuen Traumbike!



GERMAN SPEEDWEEK 2001 WAS BISHER GESCHAH

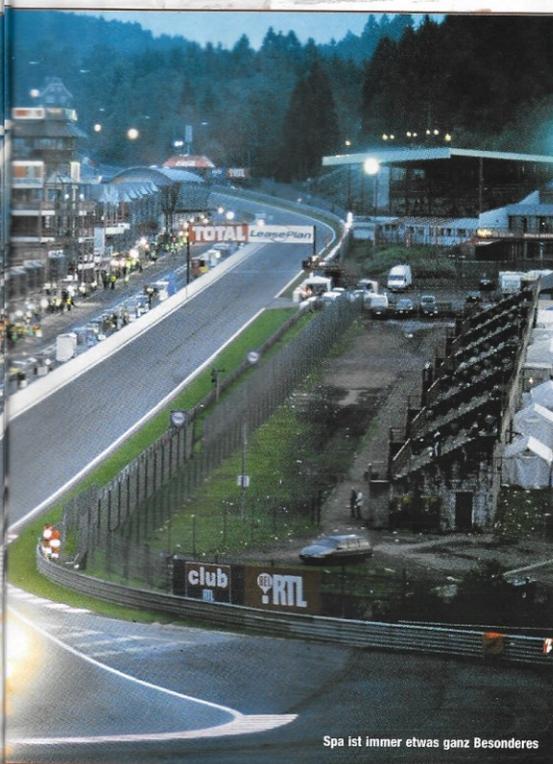
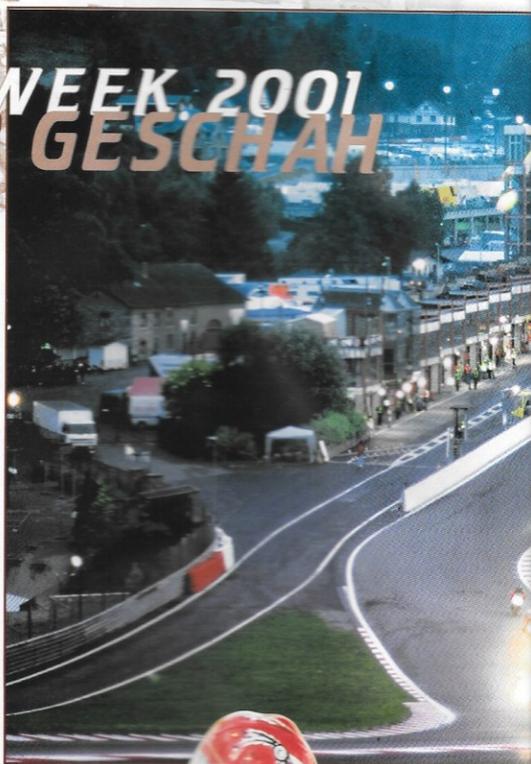
Die Langstrecken-WM 2001

Text: Thorsten Horn, Fotos: Thorsten Horn, Peter Marlie

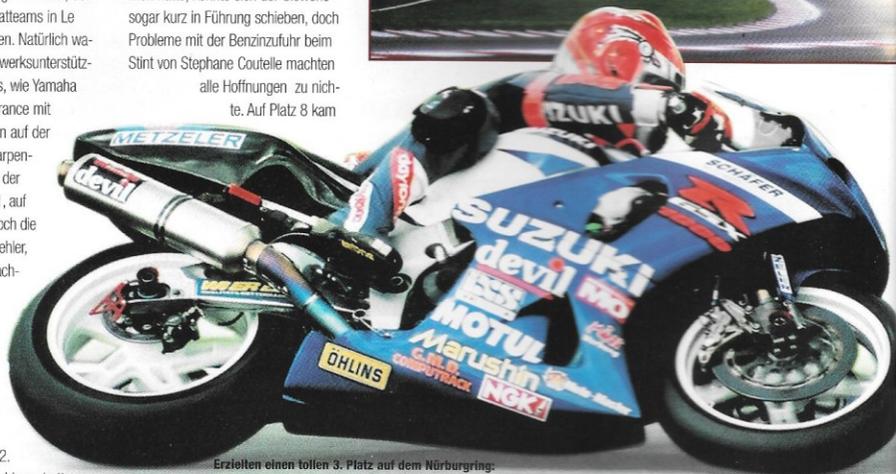
Die Langstrecken-Saison 2001 begann traditionsgemäß im französischen Le Mans. Dabei wurde schnell klar, dass das geänderte Reglement den Teams der Klasse Super Production entgegen kommt. Überhaupt gehört dieser Klasse die Zukunft, wenn gleich das nicht ganz einfache Punktesystem allen Klassen Siegchancen einräumt. In Le Mans war es jedenfalls das Team Christophe Guyot/Sebastien Scarnato/Nicolas Dussauge, das den Sieg davon trug. 759 Runden spulten sie auf dem Sarthe-Kurs ab. Das waren 40 mehr, als das Siegerteam des Vorjahres schaffte. Gleichzeitig war der Sieg des GMT 94 Teams, GMT steht für Guyot Motorcycle Team und der Chef zieht selbst eifrig am Kabel, der erste Sieg eines Privatteams in Le Mans seit zehn Jahren. Natürlich waren die Werks- bzw. werksunterstützten Superbike-Teams, wie Yamaha France und Honda France mit Deletang/Paillet/Holon auf der Yamaha R7 bzw. Charpentier/Foret/Gimbert auf der Honda VTR 1000 SP1, auf Sieg programmiert, doch die leisteten sich einige Fehler, sprich Stürze, und brachten sich somit um ihren Lohn. Während die Yamaha-Treiber keine Zielflagge sahen, rettete die Honda-Mannschaft die Ehre der Superbiker mit Platz 2. Ebenfalls massive Probleme hatte das Bolliger-Team mit Herbert Graf, Marcel Kellenberger und Thomas Hinterreiter sowie das Phase One Team, bestehend aus Peter Linden, Igor Jerman und Jason Pridmore. Das als Mitfavorit gestartete Zongshen Team verlor durch allerlei technische Schwierigkeiten viel Zeit, so dass Stephane Mertens, Warwick Nowland und Bruno Bonhuil nicht über den 26. Platz hinaus kamen. Mit Platz 18 Gesamt und Platz 5 in der Klasse Superpro-

duction waren Hans Herber, Martin Blug und Dominik Duchene das bestplatzierte deutsche Team. Zum zweiten Lauf versammelte sich der Tross in Brünn. 6h-Rennen, wie jenes in Tschechien, gelten unter Langstrecklern als Sprints. Die Routiniers Christian Lavieille, Brian Morrison und Laurent Brian sprinteten zum Sieg, Mertens/Nowland/Hinterreiter kamen nach einer Kollision zwischen Warwick Nowland und Sebastien Scarnato noch auf Platz 2. Die Auftaktzieger bekamen später zusätzlich Motorprobleme und mussten sich am Ende mit Platz 9 begnügen. Einen Platz dahinter kam das Phase One Team ein. Nachdem Igor Jerman von Peter Linden übernommen hatte, konnte sich der Slowene sogar kurz in Führung schieben, doch Probleme mit der Benzinzufuhr beim Stint von Stephane Coutelle machten alle Hoffnungen zu nichts. Auf Platz 8 kam

das Bolliger Team ins Ziel, doch das wurde nachträglich disqualifiziert, da in Herbert Graf's Blut unerlaubte Substanzen bei der Nachkontrolle festgestellt worden waren. Anschließend ging es weiter nach Brands Hatch und das in Brünn siegreiche Suzuki Castrol Team konnte sich nach wiederum 6 Stunden erneut auf dem obersten Treppchen breit machen. Mertens/Nowland wurden mit



Spa ist immer etwas ganz Besonderes



Erzielten einen tollen 3. Platz auf dem Nürburgring: Herbert Kaufmann und Claus Ehrenberger vom Schäfer Mo Devil Racing Team

dem gleichen Motorrad (Suzuki GSX-R 1000) Zweite. Mit Jerman/van den Bossche, Jond/Four/Vanstaen und Guyot/Scarnato/Dussauge folgten drei weitere Suzi-Teams der Superproduction-Klasse. Das Suzuki Schäfer Mo Devil Racing Team mit Blug/Palmer lief auf einem guten 8. Platz ein. Der erste von zwei Aufritten in Deutschland erfolgte Anfang Juli auf dem Nürburgring. Hier war es wiederum GMT 94, die gewannen. Auf Platz 2

auch wieder das Zongshen Team, nur, dass diesmal das Team Nummer 2 die Kastanien aus dem Feuer holte. Bruno Bonhuil, Chow Ho Wan und Thomas Hinterreiter vertreten das Team of China auf dem Siegerpodest. Dieses wurde dann von einer deutschen Paarung komplettiert. Erneut war das Schäfer Racing Team top, nur, dass am Nürburgring die beiden amtierenden Deutschen Meister Herbert Kaufmann (IDM Supersport 600) und Claus Ehrenber-

ger (IDM Superstock) diejenigen welche waren. Mertens/Nowland und Lavieille/Morrison/Brian kamen nach einigen Rückschlägen nur auf die Ränge 5 bzw. 7. Auf Platz 9, und damit ebenfalls in den Top ten, kam das Team Bergmann & Söhne Racing mit den Fahrern Karsten Schmidt, Frank Schüller und Markus Josch.

Beim 24h-Rennen von Spa-Francorchamps landeten Lavieille/Morrison/Brian ihren dritten Saisonsieg, gefolgt von Guyot/Scarnato/Dussauge und Mizera/Sebileau/Lagrive. Trotz des dritten Gesamttranges der Yamaha R7-Truppe als bestplatziertes Superbike-Team, bleibt festzuhalten, dass der Klasse Superproduction die Zukunft gehört.

Am letzten Wochenende fand das, zumindest für die japanischen Werke, prestigeträchtigste Langstrecken-Rennen statt - das 8h-Rennen von Suzuka. Auf Grund des Redaktionsschlusses für das Ihnen vorliegende Programmheft, konnte darauf leider nicht eingegangen werden. Somit folgt im Anschluss der Zwischenstand nach 5 von 8 Läufen, wobei es 2001 offiziell nur Team-Wertungen gibt.

Klasse Super Production:

1. Suzuki Castrol (St.-Nr. 11) 150 P.
2. GMT 94 (St.-Nr. 94) 137 P.
3. Motomax Derbi (St.-Nr. 41) 67 P.
3. Zongshen Team of China (St.-Nr. 2) 67 P.
5. Junior Team LMS (St.-Nr. 72) 55 P.

Anders sieht es hingegen bei der Fahrerwertung

aus, die allerdings inoffiziell ist. Andy Schulz von MOTORRAD machte sich die Mühe folgende Rangfolge zu ermitteln:

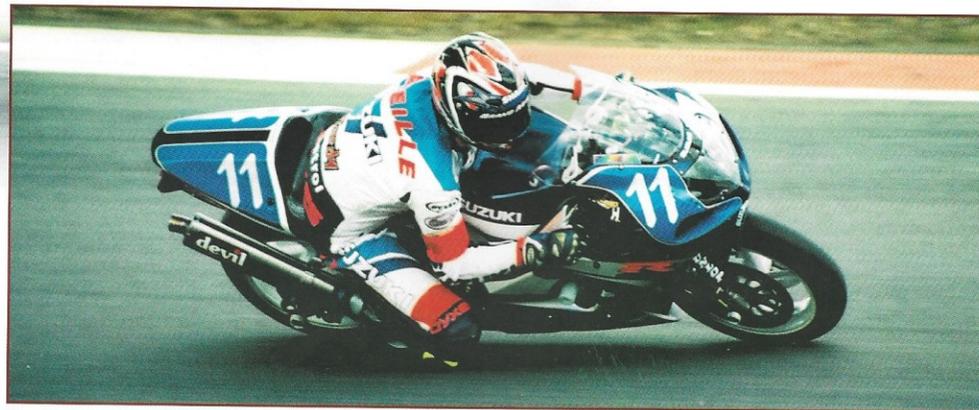
Gesamt:

1. Suzuki Castrol (St.-Nr. 11) 141 P.
2. GMT 94 (St.-Nr. 94) 133 P.
3. Free Bike (St.-Nr. 12) 58 P.
4. Wim Motors Racing Division (St.-Nr. 9) 56 P.
5. Zongshen Team of China (St.-Nr. 2) 51 P.

1. Christian Lavieille /F 141 P.
- Brian Morrison /GB 141 P.
3. Christoph Guyot /F 133 P.
- Sebastien Scarnato /F 133 P.
- Nicolas Dussauge /F 133 P.
6. Laurent Brian /F 109 P.
7. Thomas Hinterreiter /A 60 P.
8. Eric Mizera /F 58 P.
- Mathieu Lagrive /F 58 P.
10. Laurent Naveau /B 56 P.
- Albert Aerts /B 56 P.
- Heinz Platacis /D 56 P.

Klasse Superbike:

1. Wim Motors Racing Division (St.-Nr. 9) 132 P.
2. Free Bike (St.-Nr. 12) 90 P.
3. Herman Verboven Racing Team (St.-Nr. 6) 71 P.
4. Duca Team (St.-Nr. 7) 66 P.
5. EMPP Endurance (St.-Nr. 84) 58 P.



Steuern auf den Titel 2001 zu: Das Suzuki Endurance Racing Team, hier mit Christian Lavieille



Mehr Infos beim Kawasaki-Vertragshändler oder unter www.kawasaki.de

 **Kawasaki**
any questions?

GERMAN SPEEDWEEK 2001 DA STECKT WAS DAHINTER

Am Rande bemerkt: Logistisches und Statistisches

Text: Robert Kauder, Fotos: Peter Marlie, Thorsten Horn

Während Sie diesen Satz schnell lesen, hat ein Top-Team das Hinter- und das Vorderrad gewechselt, die Kette geschmiert, das Öl kontrolliert, vollgetankt, die Scheibe geputzt, die Bremsbeläge kontrolliert und den Fahrer getauscht. So etwa in 18 Sekunden.

Den inoffiziellen Weltrekord des „kleinen“ Service hält das Honda-Werks-Team, aufgestellt in den 80er Jahren mit der legendären RC 30 mit der Einarmschwinge und zentraler Radmutter: Knapp über sieben Sekunden sind das Maß der Dinge. Ein Rekord, der wohl für die Ewigkeit steht.

Denn seinerzeit durfte beim Boxenstopp noch gleichzeitig getankt und geschraubt werden.

Heute gilt: Ein Mechaniker füllt in knapp fünf Sekunden die maximale Menge von 24 Litern über eine Schnelltankanlage ein. Befüllt wird mit Fallbenzin aus einem Behälter – Sie können das von der Tribüne gegenüber der Zielgeraden gut beobachten – mit einem Zu- und einem Ablauf für das überschüssige Benzin, übrigens handelsübliches Super. Die Anschlüsse stammen aus dem Flugzeugbau und funktionieren ähnlich wie bei der Formel 1. Erst dann dürfen die Mechaniker unter penibler Kontrolle eines Boxen-Marschalls ran.

Für die Radschnellwechsel hatte ein schwäbischer Tüftler in den 70er Jahren eine richtungsweisende Idee. Roland Eckert, Honda-Händler aus Belzhag in der Nähe von Kupferzell, hatte sich ein System ausgedacht, bei dem die vorderen Bremsmättel seitlich nach hinten wegschwenken, sobald das Vorderrad herausgezogen wird. Beim Wiedereinfädeln schlüpfen die Bremscheiben automatisch wieder in die richtige Position. Heute ist das eine Selbstverständlichkeit bei den Teams, die in der ersten Langstreckenliga spielen.

Als Eckert diese Neuerung erstmals bei einem WM-Lauf einsetzte, standen staunende japanische Ingenieure um die Honda herum und notierten die Neuheit mit ihren Polaroid-Kameras.

Beim nächsten Rennen hatten die Werksteams die Idee bereits kopiert. Beim schnellen Hinterradwechsel – stoppen Sie spaßes halber mit, wenn die Profis am Werk sind – bleiben Kette, Zahnkranz und Bremssscheibe an der Schwinge. Der Mechaniker löst die selbstzentrierende Achse, der nächste zerbt das Rad hinaus, hinter ihm steht noch ein Helfer, ein sogenannter „Go For“, der ihm das neue Rad zwischen den Beinen zuschmeißt – Achse festziehen, fertig ist der Wechsel. Allein das

was so mit der Verkleidung und ähnlichen Sturzteilen zu tun hat mit der gleichen Schraubengröße befestigt, falls der Fahrer mit einem mitgeführten Schlüssel eine Notreparatur ausführen sollte.

Aber: Was passiert hinter den Kulissen? Wie bereitet sich ein Top-Team vor? Wer arbeitet was? Nehmen wir die Vorjahressieger GMT 94, in Oschersleben auch für „PS Das Sport-Motorrad Magazin“ am Start, mit Christophe Guyot als Fahrer und Teamchef in Personal-

Küche wird, sobald alles nach einem Tag Aufbau steht. Eine Basis französischer Grundnahrungsmittel sind an Bord, ansonsten bekommt der Supermarkt um die Ecke Besuch: Auf dem Speiseplan stehen Nudeln, Reis und immer noch Nudeln, Melone mit Schinken und Wurst. „Ihr habt tollen Schinken und sehr gute Wurstsorten in Deutschland. Traumhaft!“ schwärmt Guyots Frau Brigitte, die neben dem Küchendienst einen Knochenjob erledigt.



dauert knapp sechs Sekunden. Roland Eckert hatte für die Langstreckenrennen noch viele andere Tricks auf Lager. Die Überlegung, dass ein Motorrad bei einem Sturz seitlich auf dem Rahmen, auf dem Lenker und dem Vorderrad rutscht, führte zu der Erkenntnis, dass ein seitlicher Schleißer den Rahmen schützen müsste – das ist heute ebenfalls Standard. Die Lenkerstummel waren als Sollbruchstelle unter dem Griffgummi stufenweise abgedreht, Brems- und Kupplungshebel eingekerbt. Der Lenkeinschlag wurde so verstärkt, dass bei einem Sturz der Lenkkopf möglichst unbeschädigt blieb. Und schließlich war weitgehend alles,

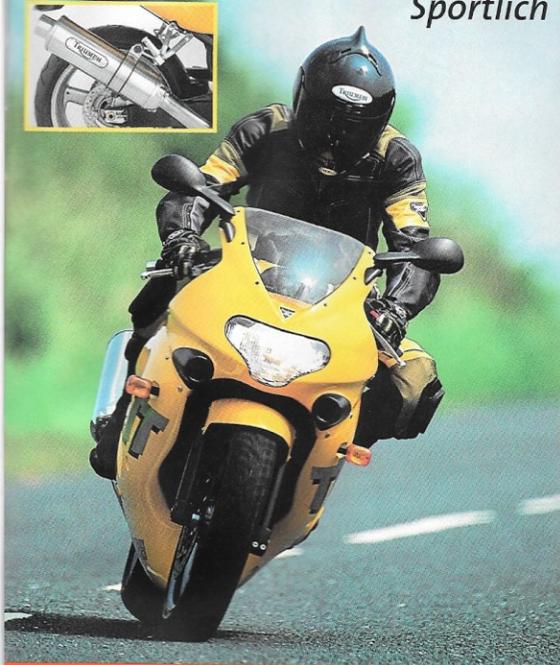
union sowie den beiden anderen Fahrern Nicolas Dussauge und Sébastien Scarnato. Am Montag sind sie in Begleitung von 23 Mann/Frau in Paris aufgebrochen, seit Dienstag haben sie ihr Quartier in Oschersleben im Fahrerlager aufgeschlagen. Das Budget für das Team, so am Rande bemerkt: Knapp 800 000 Mark für eine Saison, von dem das Meiste inzwischen dank guter Erfolge durch ebenso gute Sponsoren abgedeckt ist. Die Fahrer übrigens erhalten in dem reinen Privat-Team keine Gage. Idealisten eben. Mit dabei: Zwei LKW, diverse PKW, zwei Einsatzmotorräder, Ersatzteile, ein großes Vorzelt, das zur Kantine mit mobil



Zeitgeist.
Sportlich



Zeitreise.
Praktisch



Jetzt kaufen – sparen Sie bis zu DM 1000,-

Triumph Motorrad Deutschland GmbH
Tel. 06175-9336-0, Fax -27
www.triumph-deutschland.de



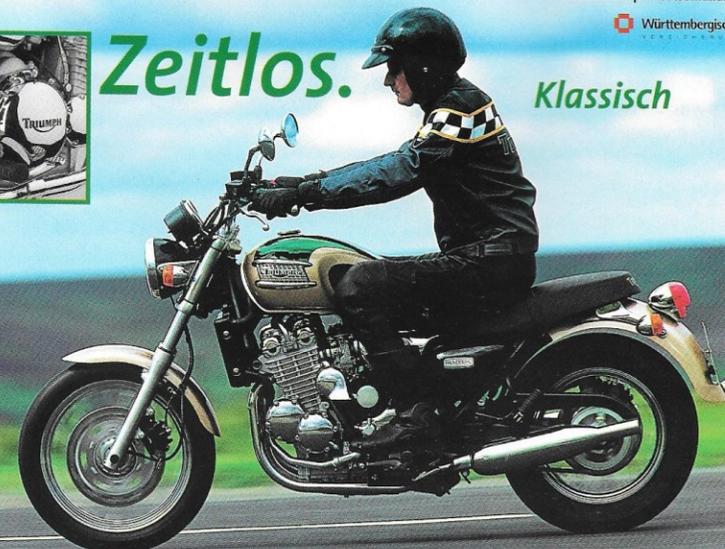
Bei Kauf bestimmter Triumph Modelle können Sie jetzt bis zu DM 1000,- sparen. Besuchen Sie daher schnell den Triumph-Händler in Ihrer Nähe und fragen Sie nach den acht Modellen, für die dieses Angebot gilt. Vielleicht ist Ihr Favorit ja darunter. Für den Einsatz von nur DM 100,- können Sie Bekleidung oder Zubehör von Triumph im Wert von DM 1.100,- aussuchen.

Jede Triumph können Sie übrigens ab 0,99% effektivem Jahreszins finanzieren, und das z.T. mit 0% Anzahlung und einer Laufzeit bis zu 72 Monaten (ein Finanzierungsangebot der AKB-Bank).



Zeitlos.

Klassisch





An der Boxenmauer in den kleinen Kabinen sitzen die Zeitnehmer des Teams. Im Zwei-Stunden-Rhythmus werden zwei Mann/Frau abgelöst. Bei Regen, Sturm, glühender Hitze oder eisiger Kälte: Jede Runde wird erfasst, per Funk an Boxenchef Joel und Tuner Michel weitergeleitet. Etwa jede Stunde ist Tanken angesagt, Fahrerwechsel und dann und wann der Tausch von Reifen und Bremsbelägen.

Zwei Mann sind für das Vorderrad-, zwei für das Hinterrad zuständig. Nur vier Mechaniker dürfen gleichzeitig das Motorrad berühren. Vier weitere sogenannte „Go Fors“ halten im Hintergrund die nötigen Utensilien parat.

Das zweite Motorrad wird nach dem Training komplett zerlegt und dient als Ersatzteilager – für alle Fälle. Kommt ein Fahrer turnusmäßig an die Box, gibt es ein kurzes Briefing, dann ab in die Dusche, Elektrolyt-Getränke, Massage und ab in die Koje. Der nächste Fahrer macht sich fertig und hat Bereitschaftsdienst – für alle Fälle. Ein Helfer pendelt zwischen Reifen-

dienst und Box hin und her, ein anderer schleppt den Benzinnachschub herbei. Jérémy arbeitet am Laptop, wertet aus und füttert das Internet. 24 Hinterreifen wird das Team im Rennen verbraucht haben, 24 Vorderreifen, maximal zwei Satz Bremsbeläge, 1,5 Liter Öl, weitere 16 Satz Reifen im Training. Rund 500 Liter Super plus bleifrei werden bis zum Ziel am Sonntag um 15 Uhr durch die Einspritzdüsen geflossen sein, macht inklusive Training zusammen 700 Liter vom guten Shell. Im Gegensatz dazu fließen bei den Mechanikern nach Feierabend vielleicht noch zwei Biere durch den Durchlass, dann ist Feierabend, nach, wie im letzten Jahr 861 Runden, 3157 Kilometern mit einem Schnitt von 131,534 km/h. Dann kippen sie einfach mitten im Satz vor Erschöpfung um. Denn sie sind, neben dem letzten Fahrer, der das Ziel erreicht, die Helden der Arbeit.

Die allermeisten von ihnen malochen, außer denen bei den Werksteams, ohne Bezahlung, opfern ihren Jahresurlaub und arbeiten nicht selten unter le-

bensgefährlichen Bedingungen. Etwa, wenn ein Fahrer bei nasser Piste eine Punktbremsung auf die Box einleitet. Bis zu 40 Stunden ohne Schlaf sind die Regel, die Mengen der Zigarettenstummel hinter der Boxentür ist ein verlässlicher Gradmesser für die innere Anspannung der Schwerarbeiter. Beispiele gefällig? Das Suzuki-Werksteam hatte, weit in Führung liegend, vor zwei Jahren morgens um sechs Uhr in Spa-Francorchamps ein Problem: Getriebe defekt. Nach sieben Minuten lag der Motor auf der Werkbank, nach 50 Minuten rollte die GSX-R 750 wieder und belegte noch Platz zwei. Hinterher waren problemlos drei Schachteln Gauloises hinter der Box eingesichert. Oschersleben 2000: Die späteren Weltmeister vom Team Phase One hatten Elektrik-Probleme. Am Kill-Schalter lag's nicht, der Fehler steckte also irgendwo sonst in der Elektrik. In acht Minuten war der komplette Kabelbaum getauscht. Auch wurden private Teams in der Tiefe der Box gesichtet, die glühend hei-

Die Zylinderköpfe demontiert haben, um ab der Kurbelwelle aufwärts einen neuen Motor aufzubauen. Denn nur eines zählt: Durchhalten und ankommen.

Einer von diesen Helden feiert in Oschersleben ein inoffizielles Jubiläum: Mike Fuchs, 41, ein kleiner, drahtiger Tierer aus Aschaffenburg, im normalen Leben Werkzeugmacher, Kettenraucher, alle Urlaubstage opfernd und ledig – wie auch sonst. Für Phase One war er im Einsatz für das MOTORRAD ACTION-Team und dieses Jahr beim Schäfer Motorsport-Team (Nr. 4). Zu seinem 50sten 24-Stunden-Einsatz haben ihm die Kumpels ein T-Shirt gesteckt – mit all seinen Rennen aufgedruckt. „Die Kurz-Einsätze mit sechs oder acht Stunden interessieren mich nur am Rande. Alles Pipi, da wird man doch gar nicht müde“, lacht Mike und stellt insgeheim die Sinnfrage: „Wie viel Masochist muss man eigentlich sein? Reichtümer verdient hier keiner, vielleicht mal ein paar Mark für den Sprit, aber manchmal muss ich sogar das Essen noch bezahlen.“

In Oschersleben macht er den 60sten Einsatz voll. Für seinen aufopferungsvollen Einsatz an der Maschine hat er dieses Jahr in Le Mans eine große Anerkennung erhalten: Den Pokal für den besten Mechaniker, verliehen vom Veranstalter. Der hat jetzt einen Ehrenplatz im Wohnzimmer. Wenigstens eine kleine Entschädigung.

motorradonline.de ist live vor Ort

Text und Foto: Robert Kauder

Andy Schulz, Ressortleiter der Internet-Abteilung bei der Fachzeitschrift MOTORRAD, steuert während der Speedweek Oschersleben aus einer Lounge direkt über den Boxen den Einsatz für das Internet. Unterstützt von Kollegen und Fotografen, die ihm das Geschehen digital anliefern, setzt Schulz die Speedweek live ins Internet. Turnusmäßig können Sie live-Informationen direkt aus dem Fahrerlager beziehen. Adresse: www.motorradonline.de.

Weitere interessante Internet-Adressen sind:

- speedweek.de
- race24.com (englisch)
- gmt.fr (französisch)
- worldendurance.com (englisch)



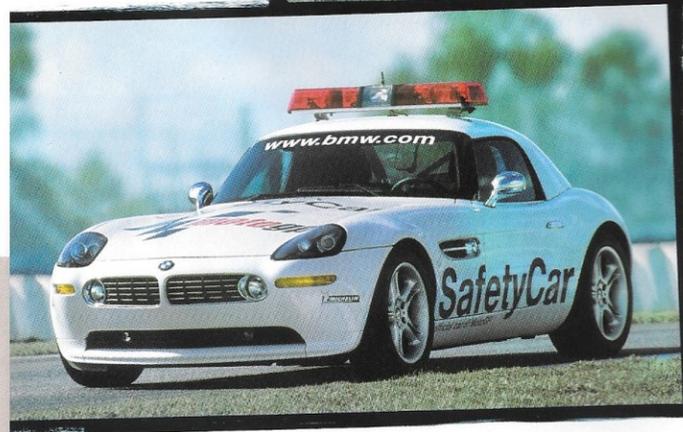
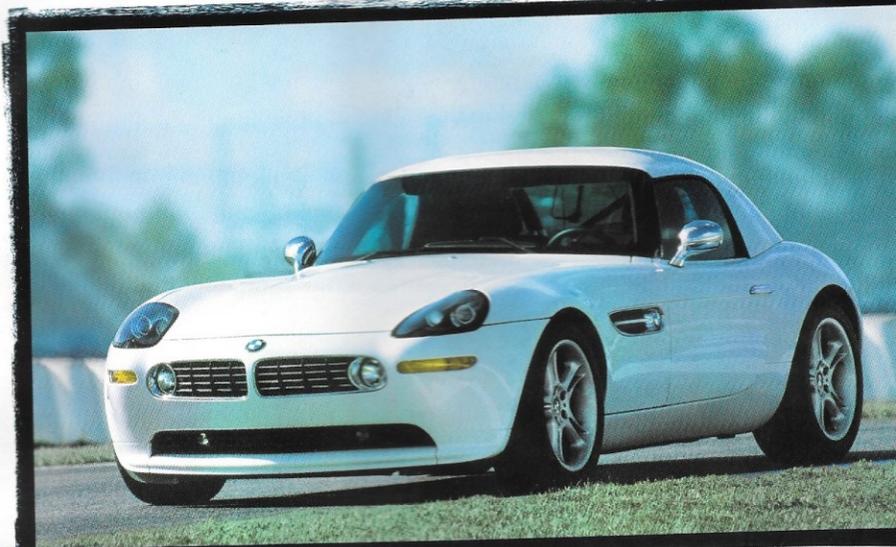
BMW recommends Castrol

BMW Motorsport

www.bmw-motorsport.com



Natürlich braucht es Zeit, einen BMW zum Safety Car umzubauen.



Genau 10 Minuten.

Deshalb ist das Safety Car beim Motorrad-Grand-Prix ein BMW. Der hat nämlich schon alles, was man für diese Aufgabe braucht – und es muss nichts umgebaut werden, um ihn zum Safety Car zu machen. Von der Montage der Warnleuchte einmal abgesehen. www.bmw-motorsport.com

In kritischen, unsicheren Situationen hilft nur eines: Sicherheit. Deshalb gibt es das Safety Car. Als Sicherheitsfahrzeug muss es den extremen Anforderungen auf der Rennstrecke gewachsen sein: bei den Checking Laps und als Folgefahrzeug des Feldes unmittelbar nach dem Start. Eine Herausforderung an Fahrstabilität, aktive und passive Sicherheit.

S3 SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP

31. Aug - 02. Sep. '01

Round 11

MOTOPARK Oschersleben

Shell German Round



TICKETS: 04271 - 3773 / www.motopark.de



ADVANCE



Zweiter Auftritt der Superbike WM im MOTOPARK

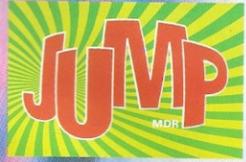
67.000 Besucher sahen im vergangenen Jahr die Premiere der Superbike WM in der Magdeburger Börde. Colin Edwards (USA) holte sich hier mit einem Sieg und einem 2. Platz wichtige Punkte für seinen WM-Titel. In diesem Jahr wird es der Australier Troy Bayliss sein, der als Tabellenführer nach Oschersleben kommt. Danach sind es nur noch die Veranstaltungen in Assen (NL) und das Finale in Imola (I), die die Saison 2001 abschließen. Baut Troy Bayliss Ende Juli in Brands Hatch (UK) seinen Punktevorsprung noch weiter aus, kann er theoretisch bereits bei den Rennen im MOTOPARK den Kampf um den Titel für sich entscheiden.

Der Vorjahresmeister Colin Edwards ist der engste Verfolger von Bayliss. Aber mit Troy Corser ist auch ein weiterer Australier wieder ganz vorne dabei. Nach 17 von 25 Läufen war er auf dem dritten Tabellenplatz. Dicht gefolgt von Ben Bostrom (USA), der erst zur Saisonmitte seine optimale Form gefunden hatte. Lauf 14 konnte er als Zweiter beenden und im Anschluß die Läufe 15 - 17 gewinnen. Hält sein Hoch weiter an, wird er auch Troy Bayliss' Platz noch gefährden können.

www.motopark.de



Zeitplan:
31. Aug. - 2. Sep.
Oschersleben



Freitag, 31.08.2001

09:30-10:30	W Supersport	Freies Training
10:45-11:45	W Superbike	Freies Training
12:00-12:30	Superstock E.C.	Freies Training
13:05-14:30	W Supersport	Qualifikations Training
14:45-15:45	W Superbike	Qualifikations Training
16:00-16:30	W Sidecar	Freies Training
16:45-17:15	Superstock E.C.	Qualifikations Training
17:30-18:00	W Sidecar	Qualifikations Training
18:10-18:30	YAMAHA R6	Qualifikations Training
18:40-19:00	OLDTIMER	Classics by Arai

Samstag, 01.09.2001

08:30-09:15	Superstock E.C.	Qualifikations Training
09:30-10:30	W Supersport	Freies Training
10:45-11:45	W Superbike	Qualifikations Training
12:00-12:30	W Sidecar	Qualifikations Training
12:40-13:10	Pit Walk / OLDTIMER	- Classics by Arai
13:30-14:30	W Supersport	Qualifikations Training
14:45-15:45	W Superbike	Freies Training
16:00	W Superbike	Superpole
17:00-17:15	W Sidecar	Freies Training
17:30	W Sidecar	Superpole
18:10-18:30	YAMAHA R6	Qualifikations Training
18:40-19:00	OLDTIMER	Classics by Arai



Sonntag, 02.09.2001

08:45-09:00	W Sidecar	Warm-Up
09:10-09:20	Superstock E.C.	Warm-Up
09:30-09:50	W Superbike	Warm-Up
10:00-10:20	W Supersport	Warm-Up
10:40	Superstock E.C.	Start Warm-up Rennen
11:10-11:30	Pit Walk / OLDTIMER	- Classics by Arai
12:00	W Superbike	Start Warm-up Rennen 1
13:20	W Supersport	Start Warm-up Rennen
14:00-14:35	YAMAHA R6	Rennen
15:30	W Superbike	Start Warm-up Rennen 2
16:45	W Sidecar	Start Warm-up Rennen

Alle Angaben unter Vorbehalt!

Classics presented by:



MOTOPARK Oschersleben
Motopark Allee 20-22
39387 Oschersleben
Tel: 03949 / 920-0
Fax: 03949 / 920-660
E-Mail: info@motopark.de

Durchführung in
Kooperation mit:



Zimmervermittlung unter:
Tel: 03949 / 920-333 oder
Tel: 03949 / 912-205

TICKETS: 04271 - 3773

GERMAN SPEEDWEEK 2001

STARTLISTE

Endurance-WM

Start:
Samstag 11.08.2001 - 15.00 Uhr

St.-Nr.	Bewerber	1. Fahrer/1st Rider/1er Coureur 2. Fahrer/2st Rider/2er Coureur 3. Fahrer/3st Rider/3er Coureur 4. Fahrer/4st Rider/4er Coureur	Wohnort/Land/ Country/ Nationalité	Fabrikat/ Mark/ Marque	Klasse/ class/ Classe
1	Whirley Phase One	Peter Linden Igor Jerman Arnaud van den Bossche	Lipkoping/S Domzale/SLO Cannes/F	Suzuki GSXR 1000	SP
2	Zongshen Team	Stephane Mertens Warwick Nowland	Brüssel/B Sidney/AUS	Suzuki GSXR 1000	SP
3	Zongshen Team	Thomas Hinterreiter Bruno Bonhuil Chow Ho Wan	Montveill/CH Reims/F Chongqing/CHN	Suzuki GSXR 1000	SP
4	Schäfer - Devil Racing Team	Martin Blug Herbert Graf Gerhard Lindner Hans Herber	Neunkirchen/D Mellingen/CH Stuttgart/D Hannover/D	Suzuki GSXR 1000	SP
5	Schäfer - Mo - Devil Racing Team	Herbert Kaufmann Stefan Scheschowitsch Jürgen Oehlschläger Markus Wegscheider	München/D Bad Urach/D Ainring/D Völs/I	Suzuki GSXR 1000	SP
6	Herman Verboven Racing Team	Michael Barnes Michael Cicotto Wim van Achter Herman Verboven	/USA /USA /B /B	Suzuki GSX-R 750	SB
7	Ducateam	Emmanuel Ripault Michael Goffins Frederic Mauroy Arnaud Larosé	/F Herstal/F Villandrie/F Navell/F	Ducati 996	SB
8	Bolliger Team Switzerland	Marcel Kellenberger Toni Heiler Michael Galinski	Rüti/CH Köln/D Osterholz-Scharmbeck/D	Kawasaki ZX7 RR	SB
9	Wim Motor Racing Division	Laurent Naveau Albert Aerts Heinz Platacisz	Orchimont/B Baasrode/B Gladbeck/D	Honda VTR SP1	SB
11	Suzuki Endurance Racing Team	Christian Lavielle Brian Morrison Laurent Brian Philippe Dobe	Le Beausset/F Kirkcaldy/GB Cannes/F Janze á Rennes/F	Suzuki GSX-R 1000	SP
22	Team 22 Police Nationale	Gwen Giabbani Christophe Roche Frank Gebelin Patrick Kieger	Saintry/F Gonesse/F Chaumont en Vexin/F Paviuon sons Bois/F	Kawasaki ZX9-R	STK
23	Team Bike Factory Yamaha Endurance	Claus Hörhammer Jürgen Plaschka Wolfgang Melchinger Rainer Pfäffle	Esslingen/D Walldorf/D Hülben/D Schlechtbach/D	Yamaha YZF R1	STK
24	Jet Endurance Team	Claude-Alain Jaggi Dave Rollier Head Carrard	Peseux/CH Courgemont/CH Echallens/CH	Suzuki GSX-R 1000	SP
27	K + W Racing Team	Oliver Wagenführ Kai Löke Christian Pazer	Kassel/D Neuss/D Bielefeld/D	Suzuki 749	SP
29	Hepelmann	Hans-Josef Hepelmann Reinhard Krächter Oliver Wrede	Bad Fredeburg/D Bad Fredeburg/D Bad Fredeburg/D	Yamaha R1	STK

GERMAN SPEEDWEEK 2001

St.-Nr.	Bewerber	1. Fahrer/1st Rider/1er Coureur 2. Fahrer/2st Rider/2er Coureur 3. Fahrer/3st Rider/3er Coureur 4. Fahrer/4st Rider/4er Coureur	Wohnort/Land/ Country/ Nationalité	Fabrikat/ Mark/ Marque	Klasse/ class/ Classe
33	Stehl-Endurance	Thomas Schönfelder Erich Freiburger Dieter Franzreb	Kassel/D Bad Wellingen/D Hohen-Sülzen/D	Suzuki 988	SP
34	Bergmann & Söhne Racing	Rüdiger Seefeldt Karsten Schmidt Frank Schüller Markus Josch	/D Nienhagen/D Edemissen/D Bergkamen/D	Suzuki GSX-R 1000	SP
35	Das Boxer Team	Andy Hofmann Ralf Schwickrath Norbert Rebholz Berthold Hauser	Biel/CH Moosinning/D München/D Jakobneuharting/D	BMW	Proto-B
36	Pro Mille Racing	Martin Schopf Hendryk Peuker Heinz Scheidt	Affalterbach/D Birkenfeld/D Monschau/D	Aprilia	SB
37	Maxim Experience	Steven Casaar Danny Scheers James Ellison	Aalst/B Bonheiden/B /GB	MV Agusta	Open Maxim
38	Endurance Moto 38	Bernard Cuzin Philippe Donischal Stephane Jond	Arrandon/F Richwiller/F Bourg St. Maurice/F	Yamaha YZF R1	SP
39	Supersport Racing Team Magdeburg	Matthias Heendorf Helmut Streitberg Oliver Hagenau Carlo Kuske	Magdeburg/D Gelsenkirchen/D Herne/D Magdeburg/D		PROTO-B
40	Abcco R.T. Rookie Endurance	Stephan Sternebach Thomas Roth Ralf Altschneider Jochen Schermully	Brechen/D Brechen/D Neunkirchen/D /D	Suzuki GSX-R 750	SB
41	Motomax	Peter Jennings Roki Read Russel Baker Mike Edwards	Duwsbury/GB /GB /GB Liverpool/GB	Suzuki GSXR	SP
44	Thunderbike Endurance	Andreas Bergerforth Paul Jansen Heinz Scheidt Maria Costello	Hamminke/D Rees/D Monschau/D Northampton/GB		STK
47	Bridgestone-Bikers- Profi-Thunderbike	Stefan Strauch Tim Röthig Frank Borkowski	Dinslaken/D Dormagen/D Mönchengladbach/D	Suzuki GSXR	STK
48	Team KFM Motorräder	Stefan Sebrich Uwe-Michael Stather	Garmisch-Partenkirchen/D Kraichtal/D	Yamaha YZF R1	STK
49	Timm Kawasaki Hollenstedt	Andreas Zylka Steffen Timm Söhnke Kirchner Jörg Westermann	Blankenfelde/D Hollenstedt/D Heide/D Wilstedt/D	Kawasaki	Proto-B
50	Triumph Deutschland - LSL Motorradtechnik	Guido Stüsser Stefan Druschel Kai Schlieper Thomas Hoemke	Pulheim/D Kalbach/D Villmar/D Dahlen/D	Triumph Daytona	Proto-B
52	Motorsport Gerhard Wacker	Gerhard Wacker Mathias Kiock Michael Trenklein	Homburg/D Homburg/D Stuttgart/D	Honda VTR 1000 SP-1	SB

GERMAN SPEEDWEEK 2001

STARTERLISTE

Endurance-WM

Start:
Samstag 11.08.2001 - 15.00 Uhr

St.-Nr.	Bewerber	1. Fahrer/1st Rider/1er Coureur 2. Fahrer/2st Rider/2er Coureur 3. Fahrer/3st Rider/3er Coureur 4. Fahrer/4st Rider/4er Coureur	Wohnort/Land/ Country/ Nationalité	Fabrikat/ Mark/ Marque	Klasse/ class/ Classe
53	Bikeshire Racing	Luc Gijbrechts Dave Mabbutt Mark Ramackers	Antwerpen/B Milton Keynes Bucks /GB Melchiteren/B	Yamaha YZF R1	STK
54	Kloeckner-Brandt	Olaf Brandt Robert Klemmer Thomas Bröring Harry Sinkel	Ettenbüttel/D Wittingen/D Vechta/D Celle/D		Proto-B
55	Popko-Yacco	Frank Schüller Karsten Bartschat Martin Lindner Andreas Wanninger	Wipshausen/D Lüchow/D Traubing/D Bernried/D	Kawasaki	SB
56	Team Green Kawasaki	Klaus Thiele Carsten Haufe Thomas Grebenstein Andreas Wanninger	Simmertal/D Rockenberg/D Wünschendorf/D Bernried/D	Kawasaki	Proto-B
57	Mille-Mille-Racing	Klaus Lederer Stefan Gut Bertold Gruhn Mark Brüning	Windsbach/D Geisenfeld/D Klein Gusborn/D Edeweicht/D	Aprilia	Proto-B
61	Team Top Moto 61	Ludovic Fourreau Laurent Zanetto Jacques Le Noxaix	Gandelain/F Nice/F Saint Herblain/F	Yamaha YZF R1	STK
64	Starkenburger AMC Endurance Team	Volker Lausecker Torsten Witter Wilhelm Treser Frank Klatt	Bürrstadt/D Mülheim/D Zwingenberg/D Darmstadt/D	Honda CBR 900	STK
65	Engel-Racing-Team	Torsten Stephan Bernd Halang Ronny Linke	Neugersdorf/D Eibau/D Neugersdorf/D	Suzuki	Proto-B
66	SMS Racing Team	Klaus Schulz Jan Martensen Frank Schulz	Velten/D Golde/D Gescher-Hochmoor/D	Yamaha	Proto-B
67	Bender-Four-Star-Racing	Wolfram Heger Michael Weyhand Erich Nolden Norbert Jansen	Grünberg/D Eupen/B Eschweiler/D Stolberg/D	Suzuki	STK
68	Bender-Four-Star-Racing	Michael Geiger Alexander Jolig Joachim Klein Frank Baulig	Klingenberg/D Bonn/D Osterburken/D Koblenz/D	Suzuki	STK
71	MSF Sauerland	Peter Eickelmann Jens Gutsche Guido Bongen Theodor Kahle	Meschede/D Warstein/D Krefeld/D Arnsberg/D	Suzuki	Proto-B
72	Junior Team LMS No. 72	Frederic Jond Olivier Four Pierrot Lerat Vanstaen	Bourg St. Maurice/F Aureilhan /F Argenteuil/F	Suzuki GSXR 1000	SP
77	Abcco Racing-Team Kettenfett	Peter Hecker Christian Plantius	Grevenbroich/D Mannheim/D	Suzuki GSX-R 750	STK
78	Team Yamaha Sweden	Niklas Carlberg Andi Notman Tobias Nystrom	/S /GB /S	Yamaha YZF 1000 R1	STK

GERMAN SPEEDWEEK 2001

St.-Nr.	Bewerber	1. Fahrer/1st Rider/1er Coureur 2. Fahrer/2st Rider/2er Coureur 3. Fahrer/3st Rider/3er Coureur 4. Fahrer/4st Rider/4er Coureur	Wohnort/Land/ Country/ Nationalité	Fabrikat/ Mark/ Marque	Klasse/ Class/ Classe
79	Aprilia Schwarz Racing Team	Holger Schwarz Dirk Fritz Mirko Gerth Enrico Klügl	Gera/D Kertschütz/D Kertschütz/D Spora/D		Aprilia Proto-B
83	PS-Team	Jörg Schüller Dietmar Franzen Georg Jelcic	Stuttgart/D Koblenz/D Fellbach-Schmidlen/D		Suzuki GSX-R 1000 Proto-B
84	E.M.P.P. Racing Team	Xavier Fabra Dominique Bonvicini Marc Granie	Jonquières/F Orsay/F Vellizy/F	Suzuki GSX-R 750	SB
86	Zweirad Reichmann Racing	Udo Reichmann Torsten Fritsche Klaus-Peter Domke	Kesselsdorf/D Oschatz/D Mutzschen/D		Suzuki GSX-R750 STK
88	GBmoto	Barry Watts Mark Smith Halvorsen Gareth Piggott	Chessington/GB Cophthorne/GB Burgess Hill /GB		Yamaha R1 SP
89	HKM Racing Team	Kropp Daniel Bergau Harald Kössler Dennis Matzies	Berlin/D Berlin/D Berlin/D Berlin/D		Proto-B
90	PS-Schlesinger Endurance	Peter Meyer Stefan Meyer Thorsten Warnke Volker Klett	Köln/D Düsseldorf/D Osnabrück/D Stuttgart/D		Yamaha R1 998 STK
91	Team DAP Moto 91	Stephane Gallis Fabien Chenais Stephane du Terre Henre di Giovanni	Athis Mons/F Trappes/F Verzenay/F Pierre Levée/F		Honda SP1 SB
92	Steinhardt Racing Factory	Paul Steinhardt Michael Maurus Axel Rauch Florian Lupfer	Frankfurt/D Mainz/D Büttelborn/D Rodgau/D	Suzuki GSXR 750	Proto-B
94	GMT 94	Christophe Guyot Sebastien Scarnato Nicolas Dussauge	Iury/F Aze/F Paris/F	Suzuki GSX-R 1000	SP
97	Pro-Bike	Rainer Hoffmann Frank Penningfeld Thilo Kozik	Düsseldorf/D Düsseldorf/D Rösrath/D		Triumph Daytona Proto-B
111	Yamaha-OBI-Shell-Bike Promotion	Philipp Ludwig Matthias Jörg Roger Maher Rico Penzkofer	Borna/D Jonaswalde/D Kilshane/IRL Böhlen/D		Yamaha STK

GERMAN SPEEDWEEK 2001

STARTLISTEN

Supersport 600

Rennen:

Freitag 10.08.2001 - 16.30 Uhr

St.-Nr.	Bewerber	Fahrer	Wohnort/Land	Fabrikat
2	ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e.V.	Marcel Tode	Barsinghausen/D	
3	MSC Emmersdorf	Marco Willeuthner	Emmersdorf/D	Kawasaki ZX 6
5	Schmitt u. Junglas Motorradsport	Achim Kalter	Rüber/D	Suzuki GSX 600 R
6		Manuel Saralidis	Brake/D	Yamaha YZF R6
8	Boxenstop Racing Team	André Klippfahn	Frohburg/D	Yamaha R6
9		Uli Pannewig	Hamm/D	
12		Kai-Uwe Lenz	Schmölln/D	Suzuki GSX R 600
13		Manuel Walter	Dinkelscherben/D	Suzuki GSX R 600
14		Olaf Koth	Barth/D	Honda CBR 600
15	Bike Promotion - Motorrad Geyer	Steve Mizera	Dresden/D	Yamaha YZF R6
18		Thomas Brünen	/D	
23	Team KFM-Motorräder	Christian Podubrin	Hildern/D	Yamaha R6
26	Motorcenter Harenburg	Peter Ungemach	Hasbergen/D	Yamaha R6
30		Mirko Gerth	Kertschütz/D	Yamaha
33		Jan Femmer	Gütersloh/D	Kawasaki ZX 6 R
34	Motorsport Burmeister	Tino Stritzel	Köln/D	Yamaha YZF R6
35		Dirk Naujokat	Prenzlau/D	Yamaha YZF R 6
43	Dreier Racing Herne	Samuel Kielbassa	Herne/D	Yamaha YZF R6
44	ITH Prototypenbau Harenburg	Holger Steuer	Bad Rothenfelde/D	Yamaha YZF R6
46	Yamaha Schulze	Thorsten Berg	Bremen/D	Yamaha YZF R6
48		Marco Apel	/D	Suzuki GSX-R600
49		Michael Flügel	Neustadt/D	Yamaha R6
54	Remus Racing Team	Dirk Schnieders	Kamp-Lintfort/D	Yamaha YZF R6
56		Ray Buchmann	Hannover/D	Honda CBR 600
62	Zetti - Motorrad Geyer	Enrico Klügl	Spora/D	Yamaha YZF R6
64		Günter Stremski	Gorstinning/D	Yamaha YZF R6
65		Mathias Bockelmann	Salzgitter/D	Yamaha R6
67		Oliver Struck	Hille/D	Yamaha YZF R6
68		Guiseppe Zuddas	Gladbeck/D	Yamaha R6
69		Gerald Schnabel	Ronnenberg/D	Honda CBR 600 F
70		Peter Schumann	Kassel/D	Honda CBR 600
72		Peter Gastinger	Walding/A	Yamaha R6
80	MSC Porz-Köln e.V.	Günter Speckenbach	Wuppertal/D	Yamaha YZF R6
81	MSC Porz-Köln e.V.	Ilse Roquette	Wuppertal/D	Yamaha YZF R6
82		Martin Strathausen	Salzgitter/D	Yamaha R6
83		Toni Langheinrich	Döhlau/D	Yamaha YZF R6
84		Martin Kallabis	Köln/D	Yamaha R6
85		Frank Wehmeyer	Bielefeld/D	Yamaha R6
88		Thomas Lederle	Obergünzburg/D	Honda CBR 600
89		Dirk Schlabach	Breckerfeld/D	Suzuki GSX 600 R

GERMAN SPEEDWEEK 2001

Open Xtreme

Rennen:

Freitag 10.08.2001 - 17.15 Uhr

St.-Nr.	Bewerber	Fahrer	Wohnort/Land	Fabrikat
2		Sven Wernecke	Isenburg/D	Suzuki GSX-R 750
3	Geiger Sport	Michael Geiger	Klingenberg/D	Kawasaki SP 12
7		Boris Deißler	Bremen	Ducati 916
10	MSC Porz Köln e.V. im ADAC	Heinz Reiner Düssel	Köln/D	Suzuki GSX-R 750
11	ADAC Ostwestfalen-Lippe e.V.	Uwe Pollheide	Pr. Oldendorf/D	Suzuki GSX-R 1000
13	Motorrad Braun Racing	Bert Argut	Troisdorf/D	Suzuki GSX-R 750
14	MSC Brake-Bielefeld e.V. im ADAC	Björn Schmökel	Bünde/D	Yamaha YZF R1
15	Zweirad Schwarz Racing Team	Karl-Wilhelm Bähr	Waghäusel/D	Suzuki GSX-R 750
21		Chris Rothbart	Fürstenberg/D	Yamaha R1
22	Engel Racing Team	Bernd Halang	Eibau/D	Suzuki GSX-R 1000
23	MSC Porz-Köln e.V.	Thomas Dohnalek	Lohmar/D	Honda VTR 1000 F
25	K + K Racing	Hagen Omior	Bexbach/D	
28		Michael Bienek	Freital/D	Yamaha YZF R1
29		Harald Knüppel	Niestetal/D	Yamaha R1
39		Heinz Cordes	Reeßum/D	Honda VTR 1000
42	Suzuki Steinhausen Racing	Benny Jerzenbeck	Harlingen/D	Suzuki GSX-R 19000
44	Zweirad Schwarz Racing Team	Birgit Schmid	Waghäusel/D	Suzuki GSX-R 600
50	Tetau Motorsport	Olaf Brüggemann	Sottrum/D	Suzuki GSX-R 750
51		Frank Willems	Heimbach/D	Honda CBR 900
54	SSK Racing Stefan Köhn	Patrick Janz	Cadolzburg/D	Suzuki XR 750
55		Elmar Geulen	Euskirchen/D	Suzuki Hayabusa GSX-R 1460
60		Gerald Güntner	Ingolstadt/D	Honda CBR 600
61		Manfred Nerb	Kösching/D	Yamaha R1
62		Matthias Bormann	Braunschweig/D	Yamaha YZF R1
63	Engel Racing Team	Stefan Kittel	Bautzen/D	Suzuki GSX-R 750
64		Bernhard Sepp	Ingolstadt/D	Yamaha R1
65		Frank Behrje	Bremerhaven/D	Ducati 916
66		Peter Kriegenhofer	Aschaffenburg/D	Suzuki GSX-R 750
67		Günter Hinze	Schöningen/D	Bimota SB 6
68		Frank Schackmuth	Schleid/D	Suzuki GSX-R 1000
69	First Attack Racing	Wolfgang Bax	Stadthagen/D	Ducati 996 S
70		Rolf Aretz	Dortmund/D	Suzuki GSX-R 750
71		Helge Boele	Aldekerk/D	Suzuki GSX-R 750
72		Jan Machow	Fürstenberg/Havel/D	Yamaha R 1
73		Ansgar Rensing	Bottrup/D	Suzuki GSX-R 750
74		Karl-Heinz Held	Kösching/D	Suzuki GSX-R 750
75		Ralf Berkemann	Leopoldshöhe/D	Suzuki GSX-R 750
76		Ray Buchmann	Hannover/D	Honda CBR 900
77	ALG Racing Team	Peter Preussler	Taunusstein-Neuhof/D	Suzuki GSX-R 750
78	ADAC Ostwestfalen-Lippe e.V.	Michael Hölscher	Versmold/D	Suzuki GSX-R 1000
79		Dominik Borgelt	Rheda-Wiedenbrück/D	Kawasaki ZX 7 RR
80		Guido Stuesser	Pulheim/D	Kawasaki ZX 7 RR
81		Rüdiger Putz	Hösbach/D	Yamaha YZF R6
82		Franz Reithmeier	Remseck/D	Suzuki GSX-R 750
84		Carsten Frey	Bremerhaven/D	Aprilia RSV Mille
88	Dreier Racing Team	Thorsten Borgmann	Hagen/D	Kawasaki ZX 9 R
99		Manfred Kehrman	Mülheim-Ruhr/D	Honda CBR 900

GERMAN SPEEDWEEK 2001

STARTLISTEN

Rennen:
Freitag 10.08.2001 - 18.00 Uhr
Samstag 11.08.2001 - 10.00 Uhr

Triumph-Bridgestone-Challenge

St.-Nr.	Bewerber	Fahrer	Wohnort/Land	Fabrikat
2		Thomas Hoemke	Dahlen/D	Triumph TT 600
3		Stefan Druschel	Kalbach/D	Triumph TT 600
6		Harald Kämpel	Spabrücken/D	Triumph TT 600
8		Achim Mitzscherling	Büdingen/D	Triumph TT 600
10		Siegfried Bott	Hörstein/D	Triumph Daytona
12		Chris Quick	Paderborn/D	Triumph TT 600
14		Joachim Beyer	Großostheim/D	Triumph Daytona
15		Harald Beyer	Wertheim-Lindelbach/D	Triumph Daytona
16		Thilo Kozik	Rösrath/D	Triumph TT 600
23		Rainer Hoffmann	Düsseldorf/D	Triumph Daytona
24		Ludwig Scherg	Starnberg/D	Triumph Daytona
29		Heiko Schmager	St. Michaelisdonn/D	Triumph TT 600
31		Jürgen W. Hillenbrand	Braunschweig/D	Triumph TT 600
32		Christoph Bossmann	Herdecke/D	Triumph
33		Wolfgang Schad	Petersberg-Steinhaus/D	Triumph TT 600
34		Ulrich Bonsels	Friedrichsdorf/D	Triumph TT 600
36		Tobias Reich	Ottobeuren/D	Triumph
37		Thomas Roder	Zahling/D	Triumph
38		Kai Schlieper	Vilmar-Seelbach/D	Triumph
39		Hans-Hermann Ruser	Haseldorf/D	Triumph TT 600
40		Bärbel Wegener	Ratingen/D	Triumph
41		Hans-Uwe Wegener	Ratingen/D	Triumph
42		Harald Evers	Lemgo/D	Triumph
44		Jörg Schenk	Idstein/D	Triumph Daytona
45		Rainer Gesell	Stockstadt/D	Triumph TT 600
46		Sven Trebes	Griesheim/D	Triumph
97		Frank Penningsfeld	Düsseldorf/D	Triumph TT 600



Foto: Thorsten Horn

GERMAN SPEEDWEEK 2001

MZ-Cup

Rennen:
Samstag 11.08.2001 - 10.40 Uhr

St.-Nr.	Bewerber	Fahrer	Wohnort/Land	Fabrikat
1		Volker Schinkmann	Neenstetten/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
2	MSC Schleizer Dreieck e.V.	Richard Prutti	Wabern/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
5		Tobias Schwöd	Langdorf/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
6		René Tänzer	Lampertswalde/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
7	Zweirad Reichmann Racing	Michael Funke	Rudersberg/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
10		Harald Schwint	Landau/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
15		Martin Segschneider	Soest/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
16		Karsten Glinka	Soest/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
18		Michael Knitter	Karlsruhe/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
22		Jason Hough	Leipzig/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
23		Uwe Christian Link	Bergisch-Gladbach/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
24		Alexander Michel	Dresden/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
25		Tom Pflücke	Hagenbuchach/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
26		Ivo Leutenegger	Winterthur/CH	MZ Skorpion Sport Cup 660
27		Klaus Schönfeld	Kleinopitz/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
31		Kai Amberg	Rheinbach/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
33		Steffen Kirsch	Pirna/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
52	Team Zweirad Hübner	André Göpfert	Glauchau/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
54		Jan Schöninger	Fraurenreuth/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
62		Gero Schäfe	Vechta/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
63		Michael Dobschall	Haverlah/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
66		Carsten Freudenberg	Schmiedefeld/D	MZ Skorpion Sport Cup 660
77	Udo Reichmann	Knuth Straup	Lunskwitz/D	MZ Skorpion Sport Cup 660



Foto: Thorsten Horn

GERMAN SPEEDWEEK 2001

STARTLISTEN

Seitenwagen

Rennen:
Samstag 11.08.2001 - 11.20 Uhr

St.-Nr.	Fahrer	Beifahrer	Land	Fabrikat
1	Wolfgang Becker	Nils Abel	D	Kawasaki LCR
2	Billy Gallrös	Peter Berglund	S	NGK 500
3	Mikael Karlsson	Mika Ikonen	S	Krauser ART
4	Mike Reeves	Tristan Reeves	GB	ADM LCR
5	Reijo Nurmi	Nils-Erik Lindberg	S	Honda
6	Lars Lindberg	Sören Eriksson	S	ART 2001
7	Uwe Göttlich	Mike Helbig	D	Suzuki LCR
9	Thomas Reuter	Oliver Auer	D	Suzuki LCR
10	Tero Karttiala	Timo Karttiala	SF	Honda KJR
11	Dieter Mertens	Anke Mertens	D	EB
12	John Holden	Roddy Pearce	GB	Windle Yamaha
13	Jan Bevers	Sjaco Bevers	NL	Suzuki LCR
14	Peter Lindström	Carolina Riedel	S	Suzuki ART
16	Tony Williams	Martyn Scott	GB	Suzuki LCR
18	Leif Aurosell	Mats Granath	S	Suzuki BLR
20	Philip Croft		GB	Suzuki Windle
21	Jörgen Wall	Peter Wall	S	Honda ART
23	Georges Pirlot	Sven Langschädel	B/D	LCR
26	Kurt Hock	Rainer Kasel	D	Hock 2001
27	Patrick Hanquet	J.-Luis Lesceux	B	Suzuki LCR
28	Jan Rene Andersen	Jesper Johansen	DK	Yamaha TFR
29	Michael Salmon	Roland Martiny	GB	Suzuki LCR
30	Chris Baert	Niko Manoussakis	B/D	Suzuki LCR
31	Duncan Hendry	Stephen Wilson	GB	Suzuki Windle
32	Charlie O'Neil	Stephen Moore	GB	Kawasaki Baker
33	Sean Hegarty	Mark Hegarty	GB	Suzuki
34	Christian Bruchez	Richard Kröckel	CH/S	Kawasaki LCR
37	Roger Lovelock	Gary Yendell	GB	Suzuki LCR
38	Gordon Shand		GB	Kawasaki LCR
39	Jean-Claude Schopfer	Thierry Schopfer	CH	Suzuki LCR
42	Allan Schofield	Alan Founds	GB	Yamaha R1 LCR
43	Felix Bereuter	Heike Stodola	CH/D	Swissauto LCR
46	Greg Lambert	Neil Langrick	GB	

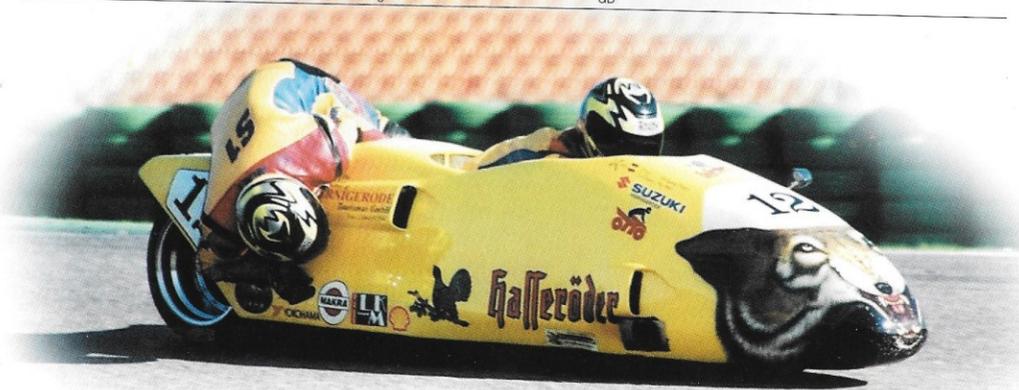


Foto: Thorsten Horn

GERMAN SPEEDWEEK 2001

BMW Boxer Cup

Rennen:
Samstag 11.08.2001 - 12.10 Uhr

St.-Nr.	Bewerber	Fahrer	Wohnort/Land	Fabrikat
1		Luca Cadalora	I	BMW
4		Carlos Cardus Carrio	E	BMW
5		Andreas Hofmann	D	BMW
6		Eric Brun	B	BMW
7		Stéphane Mertens	B	BMW
8		Eric Lejeune	B	BMW
9		Piet Denis	B	BMW
10		Patrick Orban	B	BMW
12		Gerhard Lindner	D	BMW
14		Olivier Gabillon	F	BMW
16		Fernando Cristobal Romeo	E	BMW
17		Leonhard Eibl	D	BMW
18		Josep Maria Busquets Marti	E	BMW
23		Alain Kempener	B	BMW
24		Helmut Dähne	D	BMW
25		Jörg Schüller	D	BMW
27		Agusti Busquets Marti	E	BMW
29		Sebastián Legrelle	B	BMW
33		Franck Renault	F	BMW
36		Alex Busquets Marti	E	BMW
39		Karl-Heinz Hennemann	D	BMW
59		Francios Cicilliani	F	BMW
69		Jean-Pierre Gilen	B	BMW
85		Norbert Rebholz	D	BMW
128		Frédéric Lejeune	B	BMW
131		Eric van Heurck	B	BMW
132		Vincent Philiippart	B	BMW



Foto: Thorsten Horn

GERMAN SPEEDWEEK 2001

STARTLISTEN

Rennen:
Samstag 11.08.2001 - 20.15-23.30 Uhr

Supermoto

St.-Nr.	Bewerber	Fahrer	Wohnort/Land	Fabrikat
1	KTM Sportmotorcycles	Thiery van den Bosch	Nerac/F	KTM
2	KTM Sportmotorcycles	Klaus Kinigadner	Uderns/A	KTM 660
4	Team Mizu Sebring KTM	Jürgen Künzel	Heidenheim/D	KTM
5		Gerald Wartbichler	Saalfelden/A	KTM SC 620
6	Team Zupin Husquarna	Eddy Seel	Dison/B	Husquarna SM 570 R
7		Harald Ott	Heidenheim/D	
8	KTM Bodo Schmidt	Roger Bantli	Eschenz/CH	KTM
10	Team Popko-Yacco	Toni Sedlacek	Sulzbach/D	VOR
11	Super Moto Team Mizu Sebring KTM	Meik Appel	Breitenrode	KTM LC 4
12	Schleenbecker Moto	Jens Hainbach	Schottenv/D	Husaberg FC 600 SM
16	MSV Schwänenstadt	Hannes Maxwald	Oberweis/A	KTM LC4
17	DSR Team Neufang Suzuki	Dirk Spaniol	Illingen/D	
18	Racing Team Kawasaki Kosak	Oliver Lembeck	Buchloe/D	Kawasaki ZX 500
20		Bernd Hiemer	Leutkirch 3/D	Husquarna TE 510
22	Team Zuppin Husquarna	Eric Gustave Alexandre Delannoy	Hansart/B	Husquarna SM 600 R
23	DSR Team Neufang	Michael Schneider	Eitville/D	Suzuki
24		Jean-Marc Gaillard	Zhimertar/B	Husquarna TL 570
26	Schleenberger Moto	Eric Jacquet	Denee/B	Husaberg FC 600 SM
31	Mizu-Sebring KTM	Mirko Fiebig	Großenhain/D	KTM
35	Kawasaki Froeliger	Mike Melde	Großharthau/D	Kawasaki
36	Team Green Becker	Patrick Nussbaum	Pirmasens/D	
37	Team KTM Winkle	Ralf Obermüller	Backnang/D	KTM LC4
44	Team Ebert & Jochum	Oliver Springer	Herford/D	KTM
46	Tuning Sport	Volker Witzel	Sennfeld/D	
47		Jens Martin	Stockach/D	
51		Thomas Stulz	Winznau/CH	KTM
53	Schleenbecker Moto	Stephane Duchene	/F	
57		Petr Vorlicek	/CZ	
99	UVEX-Eckl Team	Stephan Wunderlich	Wr. Neudorf/A	
164	MIZU Sebring KTM	Marc Oliver Nemeth	Herbrechtingen/D	

Quads

St.-Nr.	Bewerber	Fahrer	Wohnort/Land	Fabrikat
4		Niclas Lundbäck	Eskilstuna/S	Yamaha Quad Banshee
6	Team Ebert + Jochum	Michael Weyandt	Freudenberg/D	RST Zabel Quad
8		Samuel Zwahlen	Weier i.E./CH	
10	Team Ebert u. Jochum	Mario Jochum	Simmertal/D	Yamaha 660 R
13		Paddy Thorne	West Malling/GB	Chapman Quad
20		Samuel Gysi	Buchs/CH	RST Quad
21		Jesper Rosling	Rimbo/S	
22		Stephanie Sieverding	Mariefeld/D	Yamaha Quad Banshee
25	Team Ebert u. Jochum	Dirk Nickel	Simmertal/D	KTM VLS
26		Manfred Pelkmann	Mariefeld/D	Yamaha Quad Banshee
28	MEFO Motorradwelt Racing Team	Thomas Liebl	Geldersheim/D	Kawasaki EML
39	Team Ebert u. Jochum	Thomas Waier	Rhauen/D	Yamaha Quad Banshee

GERMAN SPEEDWEEK 2001

Rennen:
Sonntag 12.08.2001
10.30-12.30 Uhr

KTM Duke Battle-Cup

St.-Nr.	Bewerber	Fahrer	Wohnort/Land	Fabrikat
2		Thomas Dick	Sozial/D	KTM
7		Horst Quint	Neunkirchen/D	KTM
8		Matthias Eden	Lüdenscheid/D	KTM
10		Andreas Kappe	Lüdenscheid/D	KTM
11		Michael Matthias	Laatz/D	KTM
12		Günter Jakob	Schwiffweiler/D	KTM
13		Peter Saar	Hargesheim/D	KTM
15		Sebastian Griesser	Rosenheim/D	KTM
16		Markus Erbelcing	Schwiffweiler/D	KTM
17		Toni Tomic	Lagesbüttel	KTM
18		Jörg Gregor	Köln/D	KTM
19		Frank Metz	Schwülper/D	KTM
20		Holm Renker	Taucha/D	KTM
21		Andreas Oehlbrecht	Liebenau/D	KTM
22		Peter Meyer	Börsum/D	KTM
23		Philipp Oehlbrecht	Liebenau/D	KTM
24		Eike Moes	Telgte/D	KTM
26		Jan Roschek	Isee/D	KTM
27		Stefan Joss	Rosenheim/D	KTM
29		Ralf-Uwe Wolf	Erfstadt/D	KTM
32		Jens Bolle	Rühen/D	KTM
33		Marc Imroth	Lehre/D	KTM
34		Michael Roth	Nusplingen/D	KTM
36		Carsten Kramer	Hannover/D	KTM
38		Oliver Howadek	Braunschweig/D	KTM
40		Simon Scheuch	Eisenach/D	KTM
41		Torsten Kretzschmann	Mettmann/D	KTM
45		Stephan Schmidt	Wendeburg/D	KTM
46		Markus Klever	Kaarst/D	KTM
48		Edgar Kaufmann	Watenhofen/D	KTM
50		Ralf-Jörg Heise	Wetter/D	KTM
52		Andreas Tontsch	Lahr/D	KTM
53		Udo Peter	Lahr/D	KTM
54		Uwe Pollheide	Pr. Oldendorf/D	KTM
55		Andre Raab	Kalkar/D	KTM
57		Kai Speckenheuer	Niederlisingen/D	KTM
58		Wolf-Rüdiger Geppert	Salzgitter/D	KTM
61		Michael Pulcher	Dörrebach/D	KTM
62		Hans-Ulrich Kellner	Gülchsheim/D	KTM
64		Martin Keilner	Lontzen/B	KTM
65		Michael Horn	Nusplingen/D	KTM
66		Bernd Kaufmann	Weidach/D	KTM
67		Stefan Schulz	Oebisfelde/D	KTM
68		Thomas Liebl	Geldersheim/D	KTM
69		Klaus Rütter	Hamminkeln/D	KTM
72		Christoph Bormann	Braunschweig/D	KTM
73		Frank Brüntrup	Versmold/D	KTM
74		Andree Brylka	Wasbüttel/D	KTM
76		Ditmar Bauschke	Hamburg/D	KTM
77		Jörg Altmann	Hofgeismar/D	KTM
80		Manolito Welink	Emlichheim/D	KTM
82		Kai-Uwe Schaller	Iserlohn/D	KTM
83		Oliver Schröder	Iserlohn/D	KTM
85		Jürgen Rönn	Neumünster/D	KTM
88		Silke Kappe	Lüdenscheid/D	KTM
111		Thomas Dohnalek	Lohmar/D	KTM
112		Stefan Dohnalek	Lohmar/D	KTM

GERMAN SPEEDWEEK 2001 KURZPORTRÄTS

Text: Robert Kauder
Fotos: Thorsten Horn

Phase One: Peter Linden - Mein lieber Schwede



Team Phase One: Im Bild Arnaud van den Bossche

Peter Linden ist eine der schillernden Figuren in der Langstreckenszene. Seit 19 Jahren fährt er Rennen – vom Grand Prix über die deutsche Superbike-Meisterschaft und natürlich die Langstrecke. Letztes Jahr ging beim Bol d'Or ein Traum in Erfüllung. Zusammen mit seinem Teamkollegen Warwick Nowland wurde Linden Langstrecken-Weltmeister im englischen Team Phase One, das dieses Jahr Whirley Phase One heißt und in dem er normalerweise mit dem Südfrenzen Arnaud van den Bossche und dem Slowenen Igor Jerman antritt. Auch sonst ist der Schwede flott unterwegs: Der 43-jährige, ist Pilot bei der schwedischen Luftwaffe. „Üblicherweise ist mit 40 Jahren Schluss mit der Jagdfliegerei“, so Linden, „aber die Ärzte haben bei den jährlichen Untersuchungen festgestellt, dass ich 20

Prozent besser in Form bin als 25-jährige Kollegen.“ Ende dieser Saison, so hat der extrem sportliche Weltmeister angekündigt, will er seine Rennsportkarriere beenden und sich mehr um seine Frau und seine 14 und 16 Jahre alten Söhne kümmern. Aber dann hat er gelacht und gemeint: „20 Jahre Rennsport sind doch eigentlich eine runde Zahl.“

Zong Shen Racing Team of China: Die Exoten aus Asien

Ein chinesisches Team mit einem französischen Teamchef, einem deutschen Teamkoordinator, Fahrern aus Belgien, Österreich, Frankreich, Neuseeland, Spanien und China: Eine bunte Truppe hat der französische Teamchef Michel Marqueton um sich versammelt. Marqueton, früher einer der Top-Tuner in Frank-



Zongshen Team of China: Im Bild Warwick Nowland

reich, hatte bei einer seiner Weltreisen in New York eine Chinesin kennen gelernt und diese dann – die

Weit ist bekanntlich klein – zufällig bei einem China-Trip an einem Bahnhof wieder getroffen. Heute lebt er mit Frau Lin und seinen beiden Kindern mal in Kalifornien, Paris oder in Kanton, wo er derzeit für seinen Arbeitgeber Zong Shen eine neue Fertigungsstraße einrichtet. Denn Zong Shen ist einer der größten chinesischen Motorradhersteller. Rund eine Million vornehmlich 125er und etwa 1,5 Millionen Motoren werden bei Zong Shen jährlich gebaut. Und neuerdings ist auch eine 750er Zweizylinder mit V2-Motor und etwa 110 PS in Arbeit, mit der auch Sporteinsätze vorgesehen sind. Das Team wird koordiniert von „Mister Superbike“ Peter Rubatto, der dieses Jahr zum Team dazu gestoßen ist, und sich um die Vorbereitung der Superproduktions-Suzuki GSX-R 1000 kümmert, mit denen Ex-Weltmeister Stéphane Mertens, Weltmeister Warwick Nowland, Thomas Hinterreiter, Bruno Bonhuil, Fernando Cristobal und der Chinese Ho Wan Chow an den Start gehen.

GMT 94: Split- zenteam aus Frankreich

Christophe Guyot ist Teamchef und Fahrer in Personalunion der Mannschaft GMT 94, und den Speedweek-Fans noch in bester Erinnerung. Letztes Jahr



Team GMT 94: Im Bild Sebastien Scarnato

gewannen Christophe Guyot, Sébastien Scarnato und Nicolas Dussauge die 24 Stunden von Oschersleben, dieses Jahr sind die drei wieder ganz vorn dabei: Sieg beim Auftakt-Klassiker von Le Mans, Sieg bei den Sechs Stunden vom Nürburgring, und derzeit Platz zwei in der Superproduktionswertung, knapp hinter dem Suzuki-Werks-Team mit der Nummer 11. Wie viele Top-Teams fährt auch GMT 94 – die 94 ist übrigens die Nummer ihres Departements Val de Marne bei Paris – in der Superproduktionsklasse, die dieses Jahr erstmals ausgeschrieben ist. „Die Klasse ist deutlich billiger als eine Teilnahme bei den Superbikes. Wir sparen fast die Hälfte im Vergleich zu den Superbikes und sind dank des Reglements endlich in der Lage, mit den Werksteams mitzuhalten.“ Guyot, gleichzeitig auch Sprecher der französischen Fahrer, ist eigentlich gelernter Berufsschullehrer und organisiert neben der Rennfahrerei in Frankreich Sicherheits- und Perfektionstrainings.

Suzuki Endurance Racing Team: Die Profi- Truppe aus Le Mans

Dominique Méliand ist der Boss, die Mannschaft nennt sich SERT: Suzuki Endurance Racing Team. Der Name

GERMAN SPEEDWEEK 2001

ist Programm: Die SERT-Mannschaft ist seit vielen Jahren der Garant für Erfolge in der Endurance-Serie. Méliand, ein kleiner, drahtiger Feldherr in seinem Bereich, führt die Suzuki-Gefolgschaft mit unbewegter Miene, aber stets mit genauer Beobachtung dessen, was in seinem Umfeld geschieht. Kleines Beispiel: Bei den 24 Stunden von Spa 1999 zerbröselte morgens um sechs Uhr das Getrie-

be, weit in Führung liegend. Belagert von den Teamchefs von Yamaha, Honda

ben Minuten später lag der Motor auf der Werkbank, 50 Minuten



Suzuki Endurance Racing Team: Im Bild Brian Morrison

und Kawasaki blickte der listige Franzose erst auf die Uhr, dann auf den Zeitnahme-Monitor, dann gab er wortlos seinen Mechanikern die Anweisungen. Sie-

später rollte die GSX-R 750 wieder. Am Ende wurde die Mannschaft Zweite und sicherte sich so wichti-

ge Punkte. Der erste Auftritt von Méliand und Co. mit den Ex-Weltmeistern Christian Lavieille und Brian Morrison sowie Laurent Brian in Oschersleben hat Signalwirkung: Zum einen gibt es in Oschersleben für das 24-Stunden-Rennen sogenannte „Big Points“, nämlich die doppelte Anzahl Punkte als bei einem Sechs- oder Acht-Stunden-Rennen, zum anderen zeigt es, dass auch die Werksteams zwingend die Bedeutung der Speedweek im Rahmen der Meisterschaft erkannt haben.

SAFER 6

Nur echt mit zwei Gummimischungen!



BT 010 F/BT 010 R



BT 56 F/BT 56 R



TW 301/TW 302



BT 020 F/BT 020 R



BT 45 F/BT 45 R



M 77/M 78



BRIDGESTONE
ULTIMATE PERFORMANCE

Bridgestone / Firestone Deutschland GmbH • Du Pont-Straße 1 • 61352 Bad Homburg v.d.H.
Tel. (0 61 72) 408-255 • Fax (0 61 72) 408-249
Profilfreigaben unter www.bridgestone.de

BRIDGESTONE Racadays
www.little-racing.de



GERMAN SPEEDWEEK 2001 MZ-Cup / Boxer Cup

Text: Christian Steiner
Foto: Thorsten Horn

MZ Cup 2001 am Schleizer Dreieck

3 Rennen liegen hinter den Fahrern des MZ Cup 2001, der in diesem Jahr in die fünfte Saison gestartet ist. Nachdem die Auftaktveranstaltung am Lausitzring abgebrochen werden musste, gab es den scharfen Start in die diesjährige Saison am Nürburgring. Es siegte Carsten Freudenberg aus Schmiedefeld vor René Tänzer aus Lampertswalde und André Göpfert aus Glauchau. Rennen Nr. 2 fand auf dem Flugplatz Augsburg-Lechfeld statt. Während des Rennens öffnete der Himmel alle Schleusen, und obwohl das Rennen als Regenrennen gestartet wurde, stand es wegen der Witterungsbedingungen kurz vor dem Abbruch. Trotzdem boten die MZ Cup Fahrer tolle Leistungen. Wiederrum siegte der als guter Regenfahrer bekannte Carsten Freudenberg vor dem Neuling Tom Pflücke aus Hagenbuchbach und Alexander Michel aus Dresden.

Wenige Tage später schon erfolgte der Start im Rahmenprogramm des Deutschen Grand Prix am Sachsenring in Hohenstein-Ernstthal. Vor etwa 40.000 Zuschauern schickte der Starter ein Feld von 44 Fahrern auf die 15 Rundendistanz. Zahlreiche hochkarätige Gaststarter wie Rico Penzkofer, Udo Reichmann und Uwe Wächtler schieden schon in der Anfangsphase durch Stürze aus. Nach einem spannenden Rennen siegte Ralf Ehrensperger vom MSC Nürnberg, der nach vielen guten Platzierungen überglücklich seinen

ersten Sieg landete. Carsten Freudenberg erkämpfte Platz 2 vor André Göpfert. Die Fahrer des MZ-Cup rüsten um für ihren Auftritt auf der ältesten Naturrennstrecke Deutschlands – dem Schleizer Dreieck, und wie auch in den letzten Jahren wird es ein spannendes Rennen geben.



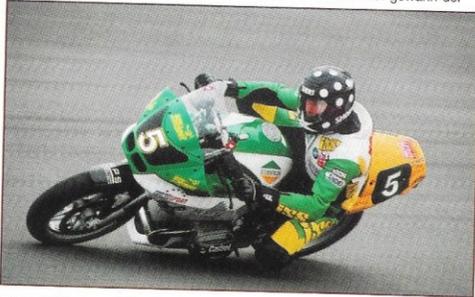
Prominentester Gaststarter im MZ-Cup am Sachsenring war Rico Penzkofer

Text und Foto: Thorsten Horn

Der BMW Boxer Cup - The Sound of Music

Der BMW Boxer Cup umfasst in diesem Jahr sieben Rennen. Dabei bietet vier Mal die Langstrecken-WM die entsprechende Bühne. Zum Einsatz kommen erneut die nahezu serienmäßigen, 100 PS leistenden BMW R 1100 S Zweizylinder-Boxer-maschinen. Mit rund 500.000,- DM Preisgeld ist der Cup recht ordent-

lich dotiert. Darüber hinaus winkt dem Gesamtsieger ein BMW Z3. Der Zweit- und der Drittplatzierte können sich am Jahresende immerhin über eine BMW R 1150 R bzw. einen BMW C1 freuen. Beste Aussichten auf das Auto hat derzeit Stephane Mertens, der schon drei Rennen gewann. Der Saisonauftakt für die Piloten des BMW Boxer Cup ging Mitte April vor 80.000 Zuschauern im Rahmen der 24 Heures du Moto in Le Mans über die Bühne. Hier gewann der



Hat noch Chancen auf den Titel – Altmeister Andreas Hoffmann

Langstrecken-Weltmeister von 1995 zum ersten Mal, und zwar vor Fernando Cristobal und dem dreifachen Deutschen Superbike Meister Andreas Hofmann. Das zweite Saisonrennen fand im Rahmen des italienischen Motorrad-Grand Prix in Mugello statt. Mit Kevin Schwantz, Randy Mamola, Luca Cadalora, Jorge Martinez, Peter Öttl und Jürgen Fuchs waren erneut zahlreiche Stars am Start. Auch dieses Rennen entschied Stephane Mertens für sich. Diesmal kam Andreas Hoffmann mit 0,096 Sekunden Rückstand auf Platz 2. Auf Rang drei fuhr Peter Öttl, der Mugello noch gut in Erinnerung haben dürfte. 1996 gewann er hier den 125ccm-Grand Prix.

In Barcelona trug der Lokalmatador Fernando Cristobal den Sieg davon. Stephane Mertens wurde Zweiter, dahinter folgten Andreas Hofmann, Randy Mamola, Luca Cadalora, Jorge Martinez und Jürgen Fuchs. Beim zweiten Auftritt im Rahmen

der Langstrecken-WM 2001 im belgischen Spa siegte Cristobal erneut. Der Schweizer Andy Hoffmann musste sich nach einem Sturz mit Platz 10 zufrieden geben. Mit seinem dritten Sieg im fünften Lauf beim Deutschen Motorrad Grand Prix auf dem Sachsenring kann Stephane Mertens hier in Oschersleben einen großen Schritt in Richtung Gesamtsieg machen. Mit den Plätzen 2 und 3 erhielten sich Andreas Hoffmann und Fernando Cristobal ihre Titelchancen. Die Entscheidung wird schließlich am Wochenende des 14./15. September im Rahmen des 24h-Rennens von Magny Cours fallen.

Stand BMW Boxer Cup 2001 (nach 5 von 7 Rennen):

- | | |
|----------------------------|-------|
| 1. Stephane Mertens - B | 95 P. |
| 2. Fernando Cristobal - E | 86 P. |
| 3. Andreas Hofmann - CH | 83 P. |
| 4. Eric Lejeune - F | 68 P. |
| 5. Francois Cicilliani - F | 55 P. |
| 6. Norbert Rebholz - D | 50 P. |

Die etwas andere Motorrad-Zeitschrift
mopped

macht Lust auf mehr

mopped – Die etwas andere Motorrad-Zeitschrift – bringt Ihnen die Power ins Haus. Lesen Sie alles über die neuesten Straßenmaschinen, abgefahrene Getunte, empfehlenswerte Gebrauchte und zügige Roller. Dazu: viele Technik-Tipps und alle Insider-News!

Lesen Sie im aktuellen Heft:
**GROSSER VERGLEICHSTEST
NAKED-BIKES**

- ▶ Suzuki GSX 1400
- ▶ Honda X-Eleven
- ▶ Kawasaki ZRX 1200
- ▶ Yamaha XJR 1300

FAHRBERICHT

- ▶ MV Agusta Brutale Oro

IM TEST

- ▶ Regenkombis um 100 Mark

Die etwas andere Motorrad-Zeitschrift
mopped
Nr. 9 September 2001
DM 3,50 € 12879 E

HAMMER HARLEY
V-Rod mit 115 PS

SCHUBKONZERT
Yamaha XJR 1300 Honda X-Eleven Kawasaki ZRX 1200 Suzuki GSX 1400

OSIS FEIERN GEILER
So ging's ab am Sachsenring

Triumph Baby Speed

Buell Firebolt
NEUHEITEN 2002

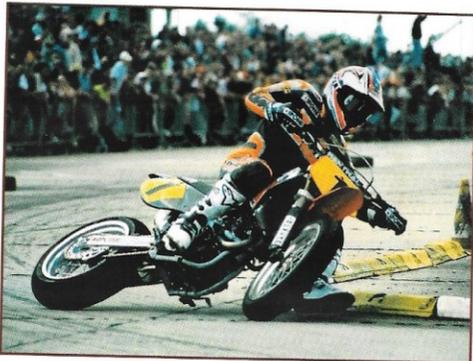
Ducati ST4S und Aprilia RST 1000 Futura
RENN-TOURER

Aprilia Moto 6.5 und Honda SLR 650
GEBRAUCHTE EINZYLINDER
Nie wieder Gejammer
KAUF-SOZIAS IM TEST
Interview mit dem Ober-Boss
HELL'S ANGELS

JETZT AM KIOSK!

GERMAN SPEEDWEEK 2001 DIE GESCHICHTE DES SUPERMOTO

Text: Sandro Eifer, Fotos: Thorsten Horn



Französischer Überflieger: Thierry van den Bosch

Dieses jüngste Kind des Motorradrennsports entstand bei dem Versuch, die besten Fahrer aus dem Enduro-, Cross- und Straßenrennsport zu ermitteln. Man entschloss sich, auf gemischten Pisten zu fahren, die aus ca. 80% Asphalt und 20% Schotter bestehen.

Meist sind in den Offroad-Teil ein oder zwei Sprunghügel eingebaut, um noch zusätzliche Spannung ins Spiel zu bringen. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, benötigte man ein Motorrad, das leicht und handlich ist und sowohl im Gelände als auch auf der Straße in seinem Element ist.

Anfangs nutzten die Piloten der neu entstandenen Motorsportszene normale Enduro- und Crossmotorräder, auf welche lediglich statt der originalen grobstolligen, weniger profilierte Reifen aufgezogen wurden.

Die ersten Versuche des Super Moto wurden anfangs der 80er-Jahre in Frankreich unternommen und erwiesen sich als recht erfolgreich. Innerhalb kürzester Zeit waren Besucherzahlen von



Eddy Seel auf seiner Husqvarna

100.000 keine Seltenheit mehr. In Deutschland hielt die neue Funsportart 1993 Einzug. Zunächst wurden die Rennen präkattfrei durchgeführt, fanden aber seit 1996 ihre offizielle Anerkennung als Europameisterschaftsläufe und seit neuestem als Läufe zur Internationalen Deutschen Super Moto Meisterschaft. Mittlerweile kämpfen über 200 deutsche Fahrer und zahlreiche Teilnehmer aus Frankreich, Österreich, Belgien, der Schweiz, den Niederlanden und anderen Ländern um die begehrten Pokale. Die großen Idole des Super Moto, wie Harald Ott, Meik Appel und Achim Trinkner, die '96 und '97 noch die Tabellenspitze beherrschten, mussten diese im Jahr 2000 an den französischen Senkrechtstarter Thierry van den

Bosch, den Österreicher Klaus Kinigadner und den Dänen Mika Sironen abtreten. Doch es gibt auch weiterhin deutsche Fahrer in den Toprängen wie z.B. Jürgen Künzel, Toni Sedlacek und Jens Hainbach.

Heute wird natürlich auf

ganz anderes Material zurückgegriffen, um Spitzengeschwindigkeiten von 200 km/h zu erreichen. Als Arbeitsgeräte dienen Maschinen wie die LC4 von KTM mit 650ccm und 72 PS, die 600ccm Husqvarna mit 60 bzw. 71 PS, die Kawasaki KX 540 mit 73 PS sowie die Egli MZ 740 mit sage und schreibe 80 PS. Gefahren wird auf handgeschnittenen Reifen, die nur in der Mitte der Lauffläche profiliert sind. Der verbleibende Teil der Reifen wird als Slick belassen, um mit atemberaubenden Drifts jegliche Kurven bewältigen zu können.

Parallel zu der erwähnten Königsklasse des Super Moto Sports gibt es auch noch die 2. Liga, die sich Deutscher Super Moto Cup nennt. Als Rahmenprogramm finden zudem Läufe der Klassen 250 und 400ccm sowie Quad Rennen statt.

Bei einem so anspruchsvollen Programm ist es nun auch hierzulande keine Seltenheit mehr, 10.000 und mehr Zuschauer auf Flugplätzen und anderen gut vorbereiteten Rennstrecken wie z.B. am 24.06. in Großenhain begrüßen zu können.



„Obligatorische Showeinlagen nach den Punktekämpfen“ – hier von Daniel Müller (CH)

Die Champions der vergangenen Jahre:

Saison	Platz 1	Platz 2	Platz 3
1996	Harald Ott	Meik Appel	Achim Trinkner
1997	Harald Ott	Meik Appel	Boris Chambon (F)
1998	Harald Ott	Gilles Salvador (F)	Boris Chambon (F)
1999	Harald Ott	Klaus Kinigadner (A)	Meik Appel
2000	Thierry v. d. Bosch (F)	Klaus Kinigadner (A)	Mika Sironen (SF)

Hier im Motopark Oschersleben finden die Supermoto-Rennen auf dem Gelände der Kartbahn statt. Das Besondere daran ist, dass am Abend unter Flutlicht gefahren wird.



Typ 643 Q Competition

- aus dem vollen Aluminium gefräste obere Aufnahme
- quer angebaute Aufnahme für noch problemloseren Einbau
- optimale Feinabstimmung durch getrennte Einstellung von Low- und Highspeed-Bereich
- Druckstufe 22-fach einstellbar
- Zugstufe 22-fach von außen einstellbar
- Federbasis stufenlos justierbar



Jörg Teuchert
Weltmeister
600 Supersport

Jörg Teuchert
WM-Führender 2001.
Nach zwei Siegen
auf dem Weg zur
Titelverteidigung

Wilbers Products
Alfred-Mozer-Str. 84
48527 Nordhorn
Tel.: 05921-6057
Fax: 05921-74099
www.wilbers.de

Die lassen nicht nach!
Auch nicht nach
24 Stunden im
Renneinsatz.

Federbeine und
Gabelfedern von



GERMAN SPEEDWEEK 2001 INTERESSANTES AUS DEM FAHRERLAGER

Text und Fotos: Thorsten Horn

Logischerweise sind die Akteure, die auf der Rennstrecke für Unterhaltung sorgen, diejenigen, die im Rampenlicht stehen. Aber unzählige Helferhände sind notwendig, um Ihnen eine solche Veranstaltung präsentieren zu können. Stellvertretend möchten wir einige Personen vorstellen, deren Namen Ihnen sicherlich geläufig sind, die Sie aber hier nur teilweise erwartet hätten. Einer ist „Mister Superbike“ Peter Rubatto. Seinen Beinamen verdiente sich der inzwischen 44-jährige in seiner Zeit als aktiver Rennfahrer. Die Klasse Superbike entstand erst in den 80er Jahren nachdem die Viertakter vollständig aus dem Grand Prix-Sport verschwunden waren. Peter Rubatto war einer der Vorreiter in Deutschland. Zwar kam der in Italien geborene Rubatto nie zu Meisterehren im deutschen Superbike-Championat, aber unzählige Rennsiegge konnte er in dieser Klasse verbuchen. Heutzutage ist er Teamkoordinator bzw. Technischer Leiter im chinesischen Zongshen Team, das mit Stephane Mertens, Warwick Nowland, Thomas Hinter-

reiter, Bruno Bonhuil und Chow Ho Wan gleich zwei siegfähige Mannschaften im Rennen haben wird. Leider gibt es eine Terminüberschneidung der German Speedweek hier im Motopark Oschersleben mit der DTM auf dem Lausitzring, sonst hätte sicherlich wieder der Opel-Werksfahrer Timo Scheider Boxendienst für das Zongshen Team geschoben. Diese Nebentätigkeit des Braubachers kommt nicht von ungefähr, denn Timo ist mit Peter Rubattos Tochter Jasmin, die ebenfalls dem Autorensport frönt, seit längerem liiert.

Um Sie, liebe Besucher der German Speedweek, immer auf dem Laufenden zu halten, konnten erneut Bernd Fulk und Thomas Deitenbach als Sprecher verpflichtet werden. Während der permanente IDM-Sprecher Bernd Fulk, der auch beim Deutschen Motorrad Grand Prix auf dem Sachsenring kommentiert, als absoluter Insider der Motorradstraßenszene gilt, hat Thomas Deitenbach seine Fähigkeiten auch schon bei unzähligen Supercross- und Supermoto-Veranstaltungen unter Beweis gestellt.



Ausflug in fremde Gefilde – DTM-Pilot Timo Scheider beim Boxendienst für das Zongshen Team



Peter Rubatto



Ihre Kommentatoren zur 4. German-Speedweek Bernd Fulk und Thomas Deitenbach

BOL D'OR

Nevers
Magny
Cours

15 & 16 sept 2001

ENDURANCE
FM WORLD CHAMPIONSHIP

Reservierungen : 00 33 (0)1 42 31 31 30
(0,98 FF/mn H.T.)

Magasins Carrefour, Fnac, Géant.
www.france-billet.com
Das größte Motorradfestival en Europa
auf dem Kurs von Nevers/Magny-Cours.

Der ermäßigte
Eintrittspreis beträgt lediglich
330 FF
für das gesamte Wochenende
(einschließlich kostenlosem Camping ab Freitag morgen),
Kernisvergnügen, Stunt-Show

ROCK KONZERT
am Samstag abend : es spielt die
SCORPIONS

LARIVIERE ORGANISATION organisation@editions-lariviere.fr - www.organisation-lariviere.com

GERMAN SPEEDWEEK 2001

STRECKENPLAN

Motopark Oscherleben

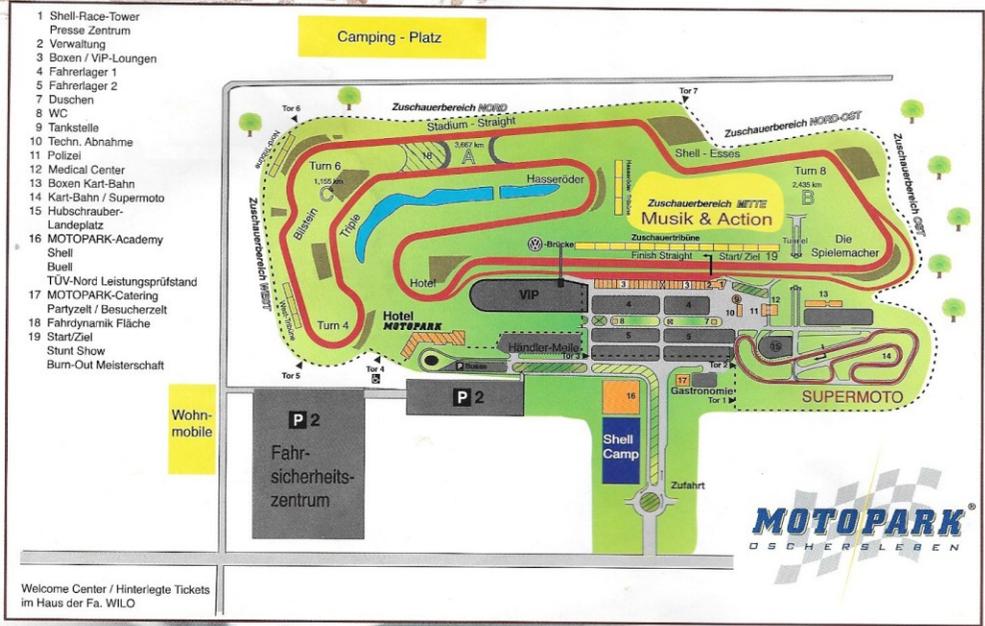
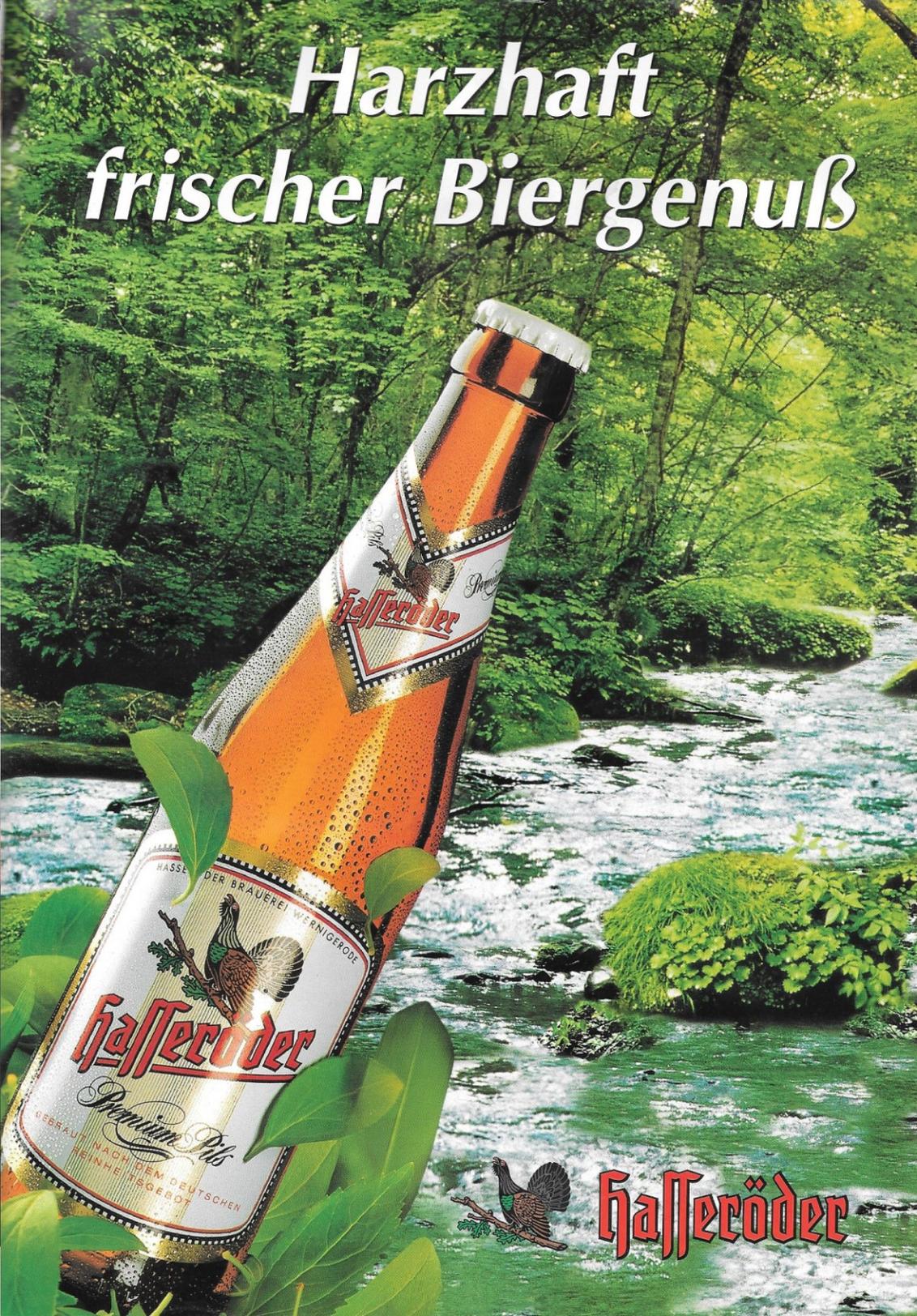


Foto: Peter Marlie

Impressum
 Herausgeber: Motopark Oscherleben
 Motopark Allee · 09387 Oscherleben
 Telefon (0 39 49) 9 20 -0
 Telefax (0 39 49) 9 20 -6 60

Beauftragt für Redaktion, Gestaltung und Anzeigenabwicklung:
 HB- Werbung und Verlag GmbH & Co. KG
 Schenkenberg 40 · 09125 Chemnitz
 Telefon (03 71) 5 61 60 -0 · Telefax (03 71) 5 61 60 -19
 E-Mail: info@HB-Werbung.de · ISDN: (03 71) 5 61 01 -16

Gesamtleitung: Hendrik Nöbel
 Koordination: Thorsten Horn
 Belichtung: type GmbH, Chemnitz
 Druck: Limbacher Druck GmbH, Limbach-Oberfrohna



Harzhaft frischer Biergenuß



Hasseröder