



The call of the
MOTORSPORT
SOUL

CE EN 1621

- 46 Available sizes
- 58 Removable lining
- Racing sensor
- Neoprene cuff
- Arrangement for holding back padding
- Adjustable air vent
- 50% waterproof garment
- Cowhide
- Kevlar
- Capillary lining allows fast removal of sweat



mod. SLIDER PRO

SPIDI Tel: +39 0144 435411 Fax: +39 0144 435940 http://www.spidi.it

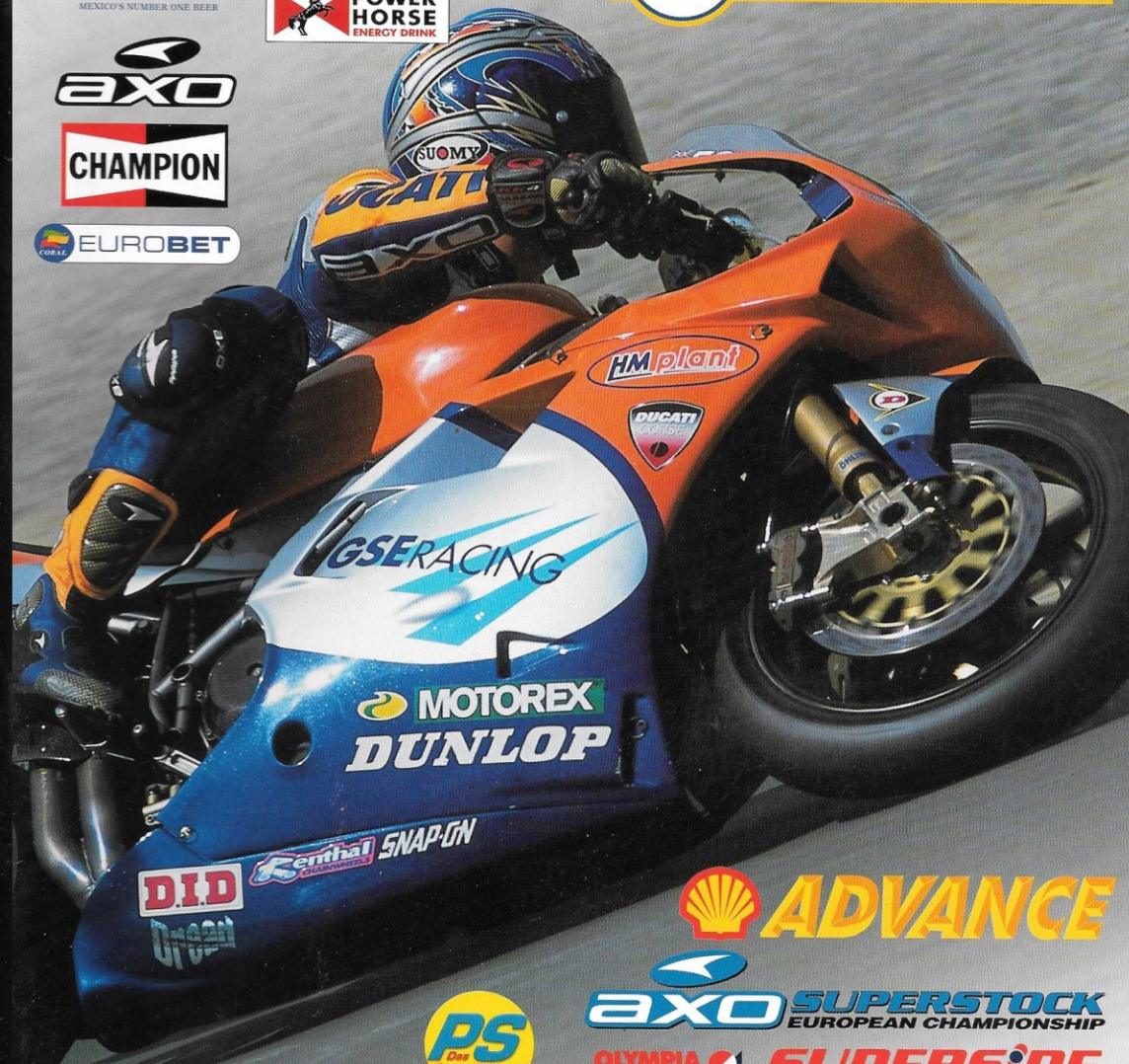
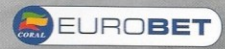
SBK SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP

Official Programme DM15

www.worldsbk.com

Oschersleben Germany

31 August 1/2 September 2001





**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



748 - Willkommen im Club

ADVANCE
DUCATI empfehlend

www.ducati.de - www.ducati-maerz.de - www.ducati.com



Die 748 ist die Eintrittskarte in den Club der legendären **DUCATI** Superbikes. Angetrieben nicht einfach von einem Motor, sondern von dem einzigartigen Desmoquattro-Triebwerk. 71 kW stark und Drehmoment satt. Kraftvolle Leistungsentfaltung in allen Drehzahlbereichen. Perfekte



Gasannahme. Fahrwerksstabilität unter allen Umständen. Renntechnik pur, durchdacht bis ins letzte Detail. Keine 200 kg Leergewicht. Eine einmalige Maschine, technisch wie optisch. **DUCATI** 748 - bei Ihrem autorisierten **DUCATI**-Vertragshändler ab 12.045,- Euro.

CONTENTS

- 6 Grußwort / Welcome
- 10 Zeitplan / Timetable
- 12 Streckenplan / Circuit Map
- SBK SUPERBIKE**
WORLD CHAMPIONSHIP
- 14 Superbike-WM-Vorschau
World Superbike Preview
- 20 Superbike-WM Starterliste
WSBK Entry List
- 22 Superbike-WM: Fahrerportraits
WSBK Rider Profiles
- 30 Ursprüngliche Nachricht
Lights, Camera, Action!

SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP



- 34 Supersport-WM-Vorschau
Supersport Preview
- 40 Supersport-WM Starterliste
Supersport Entry List
- 42 Supersport-WM Fahrerportraits
Supersport Rider Profiles
- 48 Fahrbericht: Supersport-Suzuki GSX-R600
Track test - Supersport Suzuki GSX-R600
- 52 Eine schnelle runde mit Gregorio Lavilla
Fast Lap - Gregorio Lavilla



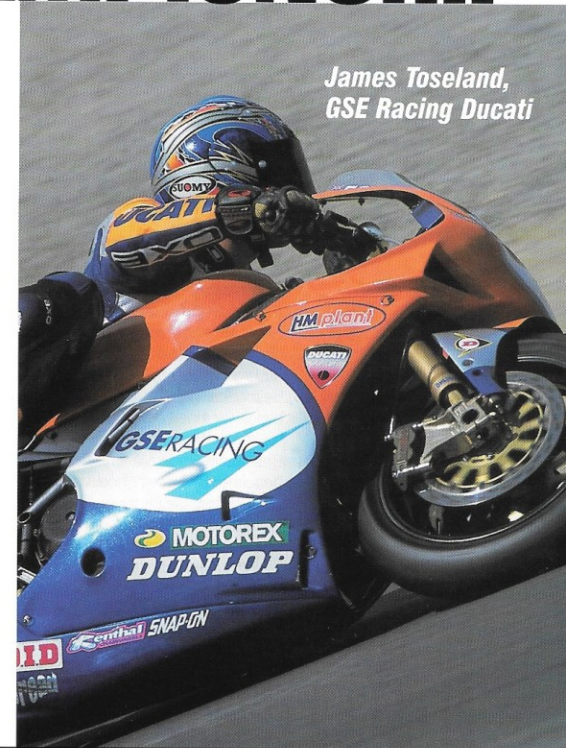
- 56 Gespann-WM-Vorschau
Sidecar Preview
- 58 Gespann-WM Starterliste
Sidecar Entry List



- 60 Superstock-EM Vorschau
Superstock Preview
- 63 Superstock-EM Starterliste
Superstock Entry List
- 66 Superbike-WM 2001: Die Termine
WSBK 2001 calendar



SUPERBIKE



James Toseland,
GSE Racing Ducati

Published for SBK International Ltd by **TRM** The Really Motoring Group, 1 Forum Place, Hatfield, Herts AL10 0RN UK Tel +44 (0)1707 273999 Fax +44 (0)1707 269333
Publishing Director Ian Wearing Commercial Director Jon Fellows Advertising Director Andrew Stevens Advertisement Manager Diane Taylor Editor Laurie Caddell
Production Malcolm Anderson Group Art Director Jon Sloane Design Jon Bishop Design Angela Giuliano Ad Production Suzanne Porter Ad Design Barry Jones
Contributors: Official Photographer Kel Edge Tel/Fax: +44 (0)20 8876 8873 Features Gordon Ritchie Bike Tests Alan Cathcart German Editor Michael Rohrer

75
Years
of
Passion

DUCATI

SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP

Oschersleben **WILKOMMEN** Deutschland



Herzlich willkommen zur Superbike-Weltmeisterschaft in Oschersleben. Ich heiße alle Superbike-Fans herzlich willkommen zum zweiten Auftritt der Superbike-WM in Deutschland 2001, hier im Motopark Oschersleben. Wir haben die große Freude, auch hier das volle WM-Programm präsentieren können: neben den beiden Superbike-WM-Rennen die Corona Extra-Supersport-WM, die Axo-Superstock-Europameisterschaft und natürlich die Olympia Reisen-Gespann-WM.

Das vergangene Jahr war äußerst erfolgreich für die Superbike-WM. Auf allen Rennstrecken weltweit konnten wir Rekordzuschauerzahlen verzeichnen, ebenso stiegen die Einschaltquoten der Fernsehübertragungen in höchst erfreulichem Maße. Auch die gleich beim ersten Mal sehr erfolgreiche Veranstaltung hier in Oschersleben im Jahr 2000 zeigte ganz deutlich die enorme Popularität der Superbike-WM. Über 67000 Fans sahen auf dieser wunderschönen Anlage eine der aufregendsten Veranstaltungen der ganzen Saison.

Darauf aufbauend dürfen wir auch in diesem Jahr außergewöhnliche Rennläufe in den einzelnen Klassen erwarten. Ausgehend von der überragenden Präsentation der verschiedenen Motorradhersteller in allen Rennen und einer ganzen Reihe neuer Supertalente im Fahrerfeld bin ich sicher, dass das Wochenende für Sie von größter Faszination sein wird, und zwar auf der Rennstrecke genauso wie neben der Piste.

Denn gerade abseits der Bahn bieten wir Ihnen eine ganze Reihe von neuen Attraktionen, die Ihr ganz persönliches Rennwochenende zu einem unvergesslichen Erlebnis abrunden sollen. Ganz besonders gilt dies für die Paddock Show. Hier bieten wir Ihnen auf ganz besondere und neuartige Weise eine Reihe von wesentlichen Bestandteilen der Weltmeisterschaft auf einer beachtlichen Showbühne. Während der Saison 2001 enthält die Paddock Show verschiedenste aufregende, auch interaktive Angebote wie etwa Multimedia-Vorführungen, Modenschauen, Ausstellungen, dazu die Möglichkeit, wertvolle Preise zu gewinnen und vor allem können Sie dort auch Autogramme der Spitzenpiloten bekommen. Ich möchte Sie ermuntern, die Paddock Show zu besuchen und alle ihre Attraktionen zu genießen.

Schließlich möchte ich allen Zuschauern, Rennfahrern, Teams, Sponsoren und Herstellerfirmen ein spannendes und erfolgreiches Rennwochenende,

Paolo Flammini
PRÄSIDENT SBK INTERNATIONAL

A very warm welcome to all Superbike fans for the second German round of the 2001 Superbike World Championship at the Oschersleben circuit. We are delighted to bring a full programme of events including the Superbike and Corona Extra Supersport World Championships, the Axo Superstock European Championship as well as the Olympia Reisen Sidecar World Championship.

The previous year was a very successful one for the Championship, with record crowds at all circuits and tremendous growth in television audiences. The remarkably successful event held here for the first time in 2000 clearly demonstrated the enormous popularity of World Superbikes. A crowd of more than 67,000 fans packed into this top quality facility to witness some of the most exciting racing of the year.

Building on from last year 2001 has brought with it some of the most exciting racing seen to date. With extensive manufacturer representation at all levels together with some promising new riding talent, I am certain that you will be fascinated by what you see both on and off the track.

Off the track there are also a number of new initiatives designed to enhance your experience of the event, in particular the Paddock Show. This initiative is designed as an exciting and innovative way to feature a number of integral elements of the Championship in one important showpiece. The Show will include a variety of exciting and interactive events including displays and demonstrations, fashion shows, multimedia promotions, the chance to win great prizes and also the opportunity to get the autographs of the world's top riders. I would urge you to visit the Paddock Show and enjoy all that it has to offer.

Finally I would like to wish all spectators, riders, teams, sponsors and manufacturers a memorable and successful weekend of racing.

Paolo Alberto Flammini
PRESIDENT, SBK INTERNATIONAL

SBK SUPERBIKE
WORLD CHAMPIONSHIP

Corona Extra **SS SUPERSPORT**
WORLD CHAMPIONSHIP

AXO SUPERSTOCK
EUROPEAN CHAMPIONSHIP

OLYMPIA REISEN **SUPERSIDE**
...by car! **FIM Sidecar World Championship**



Es war der erste Auftritt der Superbike WM im MOTOPARK Oschersleben, der im vergangenen Jahr gleich für einen neuen Besucherrekord sorgte. Und die Zuschauer bekamen viel geboten. Großartige Rennen mit vielen packenden Szenen in allen beteiligten Klassen.

Jetzt erleben wir das zweite Gastspiel der Superbike WM, der Supersport WM und der Superside WM. Auch, wenn wir allen Startern in den erstklassig besetzten Feldern die Daumen drücken, freuen wir uns über einen ganz besonders: Jörg Teuchert. Der sympathische Deutsche ist amtierender Weltmeister in der Supersport-Klasse und kommt nach seinem Sieg beim letzten Rennen in Brands Hatch (UK) auch als Tabellenführer in den MOTOPARK.

Wir freuen uns auf spannenden Motorsport und wünschen allen Zuschauern einen angenehmen Aufenthalt an unserer Rennstrecke und den Fahrern unfallfreie Rennen.

Das Team MOTOPARK
Peter H. Rumpfkeil
GESCHÄFTSFÜHRER

The first World Superbike event at the Motopark Oschersleben last year brought us a record crowd, and they had a wonderful event with great racing and thrilling action in every single race.

This year we are proud to host the World Superbike Championship for the second time, along with the World Supersport Championship, the Sidecar World Championship and the European Superstock Championship.

Although we wish the very best to all the participants in all our first-class racing fields, we are exceptionally proud about one of them! And that is Jörg Teuchert, our reigning Supersport World Champion from Germany. After his win at the last race in Brands Hatch he comes to the Motopark as the leader of the championship again.

We are looking forward to an exciting weekend of motor sports and we want to wish each and every one of you a great day at our race track. And we wish all riders successful and event-free racing.

The Motopark staff
Peter H. Rumpfkeil
CHAIRMAN OF THE BOARD





1st ROUND 1st WIN
VALENCIA 2001 MARCH 11
Team Ten Kate Honda
Rider Pere Riba

HONDA
PIRELLI

CBR
600F Sport



2001 WORLD SUPERSPORT CHAMPIONSHIP HONDA TEAMS

Team BKM Honda



Kevin Curtain Ivan Goi

Team Ten Kate Honda



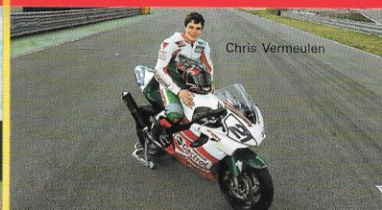
Fabien Foret Pere Riba

Team Alpha Technik Honda



Alex Gobert Markus Barth

Team Castrol Honda



Chris Vermeulen



SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP

Freitag 31 August

- 09.30 – 10.30 Supersport World Championship
– Free Practice
- 10.45 – 11.45 **Superbike World Championship**
– **Free Practice**
- 12.00 – 12.30 Superstock European Championship
– Free Practice
- 13.30 – 14.30 Supersport World Championship
– Qualifying Practice
- 14.45 – 15.45 **Superbike World Championship**
– **Qualifying Practice**
- 16.00 – 16.30 Sidecar World Championship
– Free Practice
- 16.45 – 17.15 Superstock European Championship
– Qualifying Practice
- 17.30 – 18.00 Sidecar World Championship
– Qualifying Practice
- 18.10 – 18.30 Yamaha R6 Cup
– Qualifying Practice
- 18.40 – 19.00 Oldtimer Presentation

SUPERBIKE RULES

World Superbike racing is for four-stroke machines over 600cc in capacity. Machines of four cylinders have a maximum capacity of 750cc, three-cylinder bikes have a capacity limit of 900cc while twins have to be above 750cc but below 1000cc. Two races take place at each meeting and these are between 90km and 110km in length.

A maximum number of 36 machines can be entered for each race and to qualify all riders have to be within 107% of the fastest rider. Exceptions to this rule can be made by the International Jury.

SUPERPOLE

Once regular qualifying is over, the top 16 qualifiers take part in Superpole in ascending order of final-qualifying position. Each rider is allowed three laps, a warm-up lap, a flying qualifying lap and a slowing-down lap. Riders leave the pitlane under the strict guidance of the Clerk of the Course so that they don't encounter any other rider in the normal course of events. In the unlikely event of a rider impeding another during Superpole, the impeding rider will be excluded from the event.

In the event of a tie for position, the results of the qualifying practices will be taken into account. In the event of a rider placed in the first 4 positions falling in Superpole or not taking part, he will move back to 8th place, with those placed 8th or lower all moving back one position.

For a rider who originally qualified between 4th and 9th, the same procedure as above applies, except that he starts 12th. And again the rules applies for those starting Superpole between 8th and 13th. Here, the rider will be placed at the end of the Superpole results. When all qualifying is over, the bikes will start the races from a four-by-four grid.

CHAMPIONSHIP POINTS

Points are awarded as follows: 1st – 25 points, 2nd – 20 points, 3rd – 16 points, 4th – 13 points, 5th 11 points, and then one point less for each of the next finishing positions down to 1 point for 15th place.

TIMETABLE

Samstag 1 September

- 08.30 – 09.15 Superstock European Championship
– Qualifying Practice
- 09.30 – 10.30 Supersport World Championship
– Free Practice
- 10.45 – 11.45 **Superbike World Championship**
– **Qualifying Practice**
- 12.00 – 12.30 Sidecar World Championship
– Qualifying Practice
- 12.40 – 13.10 Pit Walk
- 13.30 – 14.30 Supersport World Championship
– Qualifying Practice
- 14.45 – 15.45 **Superbike World Championship**
– **Free Practice**
- 16.00 **Superbike World Championship**
– **Superpole**
- 17.00 – 17.15 Sidecar World Championship
– Free Practice
- 17.30 Sidecar World Championship
– **Superpole**
- 18.10 – 18.30 Yamaha R6 Cup
– Qualifying Practice
- 18.40 – 19.00 Oldtimer Presentation

Sonntag 2 September

- 08.45 – 08.55 Sidecar World Championship
– Warm-Up
- 09.05 – 09.15 Superstock European Championship
– Warm-Up
- 09.25 – 09.45 **Superbike World Championship**
– **Warm-Up**
- 10.00 – 10.20 Supersport World Championship
– Warm-Up
- 10.40 Superstock European Championship
– **Start Warm-Up Lap Race**
- 11.10 – 11.30 Pit Walk/Oldtimer Pitwalk & Presentation
- 12.00 **Superbike World Championship**
– **Start Warm-Up Lap Race 1**
- 13.20 Supersport World Championship
– **Start Warm-Up Lap Race**
- 14.10 – 14.35 Yamaha R6 Cup
– **Start Warm-Up Lap Race**
- 15.30 **Superbike World Championship**
– **Start Warm-Up Lap Race 2**
- 16.45 Sidecar World Championship
– **Start Warm-Up Lap Race**



AKRAPOVIČ
Exhaust System Technology
www.akrapovic.com

CIRCUIT MAP AND OFFICIALS

OSCHERSLEBEN

SBK SUPERBIKE
WORLD CHAMPIONSHIP



Oschersleben Events Calendar for the 2001 Season

7-9 September

VW-FAN MEETING

14-16 September

INT. DEUTSCHE MOTORRADMEISTERSCHAFT (IDM)

6-7 OKTOBER

DEUTSCHES KART FINALE

12-14 OKTOBER

BERU TOP 10

27 OKTOBER

BORDE SPRINT

1-10 DEZEMBER

ESSEN MOTORSHOW



SBK World Championship – Round 11 Oschersleben Germany

SBK International President: Paolo Flammini

JURY MEMBERS

Jury President: Max Deubel

SBK International Delegate: Daniele Audetto

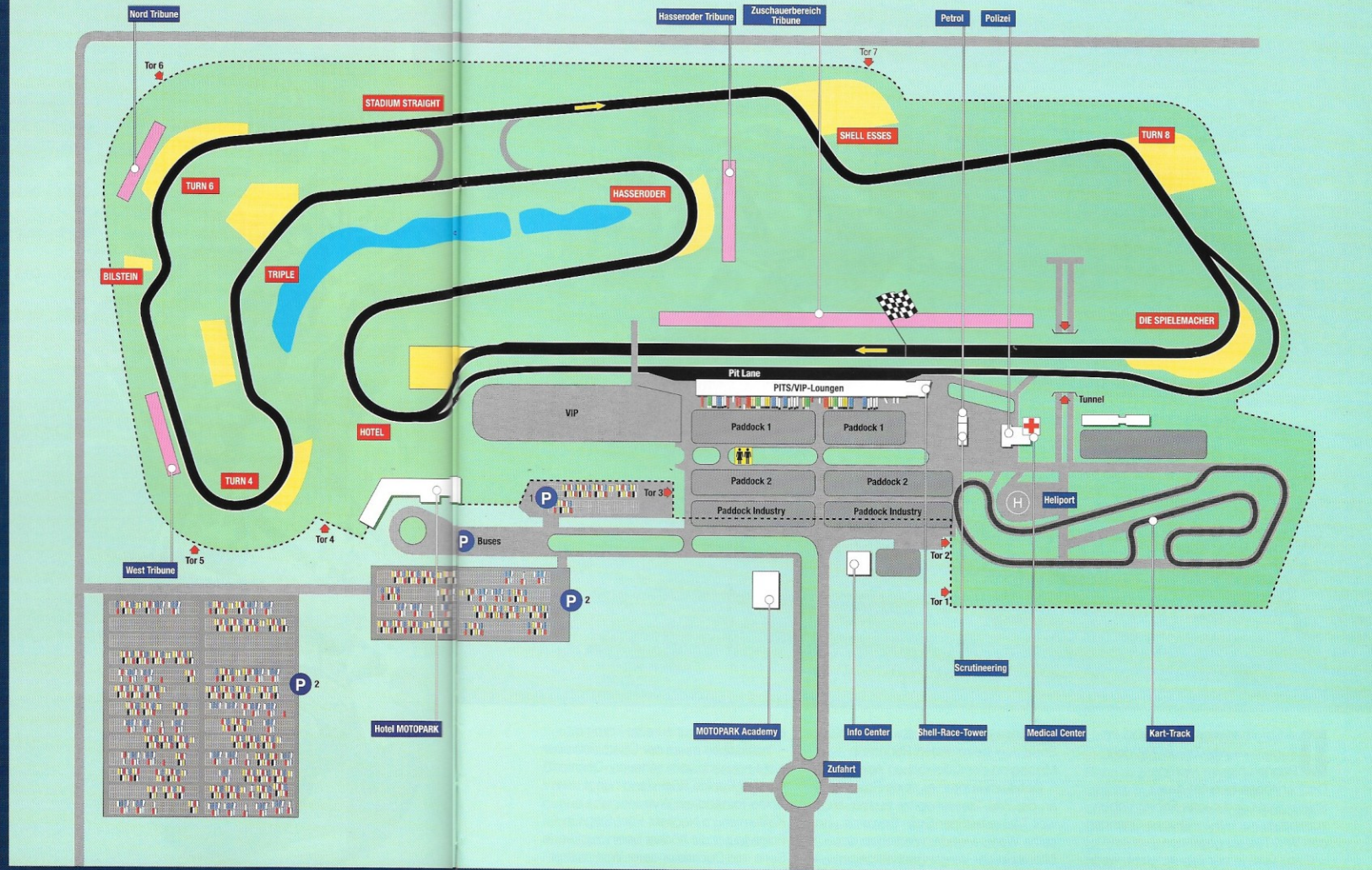
Team Representative: Giulio Bardi

Race Director: Roberto Nosetto

Permanent Press Officer: Renata Nosetto

FIM Safety Officer: Claude Danis

FIM Permanent Technical Delegates: Steve Whitelock, Fabio Fazi



Circuit Records

Circuit Length 3.667km

WORLD SUPERBIKES

Lap Record (race) 1:28.294 (149.514kph) Colin Edwards, Honda, 2000
 Superpole 1:27.799 (150.357kph) Colin Edwards, Honda, 2000
 Qualifying 1:27.823 (150.316kph) Troy Bayliss, Ducati, 2000

SUPERSPORT

Lap Record (race) 1:31.947 (143.574kph) Jörg Teuchert, Yamaha, 2000
 Qualifying 1:31.291 (144.606kph) Karl Mugggerdige, Honda, 2000

FIM Jury Präsident: Ron Barrick

Organisationskomitee: Peter Rumpfkeil, Dieter Junge, Ralph Bohnhorst, Thomas Voß, Werner Struckmeier

Jury-Mitglieder: Bambang Gunardi, Winfried Kolb

Jury-Sekretär: Michael Steiner

Rennteiler: Ottmar Bange

Stellv. Rennteiler: Kurt Heil, Manfred Sudau

Rennssekretär: Annika Mantei



ENDKAMPF – STIMMUNG

Von Michael Rohrer Fotos: Kel Edge

*Der neue vor dem alten
Weltmeister und dem
Volkshelden Chili?
The 2001 Champion
elect leading the 2000
Champion and Chili*

Die Sommerferien sind vorbei im Superbike-WM-Zirkus. Mit den Rennen hier im Motopark Oschersleben beginnt das Saisonfinale und sechs Fahrer haben zumindest noch theoretische Chancen den WM-Titel zu gewinnen.

Ganz vorn in der Tabelle steht, wenn auch nicht als der große Held des Augenblicks, der australische Ducati-Werksfahrer Troy Bayliss. Vier Siege und sechs zweite Plätze hat der Nachfolger von King Carl Fogarty als Ducati-Nummer eins schon auf dem Konto. Auch beim ersten Auftritt der Superbike-WM-Helden in Deutschland, im Juni auf dem Eurospeedway Lausitz war Bayliss mit einem zweiten Platz, gefolgt von einem Sieg im zweiten Rennen der erfolgreichste Punktesammler. Sein letzter Sieg liegt

allerdings auch schon etwas zurück: Ende Juni beim ersten Rennen in Misano an der italienischen Adriaküste.

Dennoch konnte er seine Position an der WM-Tabellenspitze ausbauen, weil Titelverteidiger Colin Edwards und seine Werks-Honda, wie schon des öfteren in der Vergangenheit gegen Saisonmitte in ein kleines Formtief gefallen ist. Seit seinem letzten Sieg, übrigens im ersten, noch trockenen Rennen in der Lausitz, hat der Weltmeister auf seinen Gegner in rot insgesamt 39 WM-Punkte eingebüßt. „Dennoch komme ich mit großem Optimismus nach Oschersleben. Und die Titelverteidigung habe ich auch noch nicht abgeschlossen, schließlich habe ich mit meinen beiden siegen hier in Oschersleben im Vorjahr gezeigt, dass ich hier im Motopark

einigermaßen gut zurecht komme.“

Inzwischen muss der Champion aber nicht nur nach vorn schauen. Denn mit nur drei Punkte Rückstand hängt dem Texas Tornado ein Wunderknabe aus Kalifornien im Nacken. Fünf Siege in Folge lautet die höchst beeindruckende Serie, die Ducatis anderer Werksfahrer Ben Bostrom mit in die Sommerferien genommen hat.

Vor allem der Doppelsieg Ende Juli in Brands Hatch hat eindrucksvoll gezeigt, dass gegen einen Ben Bostrom in Top Form nicht viele Kräuter gewachsen ist. „Das entscheidende ist, das dir die Sache Spaß macht“, doziert der California Dreamboy, „und der wächst natürlich mit jedem Sieg weiter an. Und seit ich jetzt in Brands Hatch auch auf einem Kurs gewinnen konnte, der verkehrt

herum läuft, habe ich natürlich noch viel mehr Selbstvertrauen“, kokettiert Bostrom mit seiner allseits bekannten Vorliebe für Rennstrecken, die gegen den Uhrzeigersinn, also linksherum führen. Nun, der Motopark geht rechtsrum, aber, sieh Brands Hatch, Big Ben kann inzwischen auch Rechtskurven ganz gut.

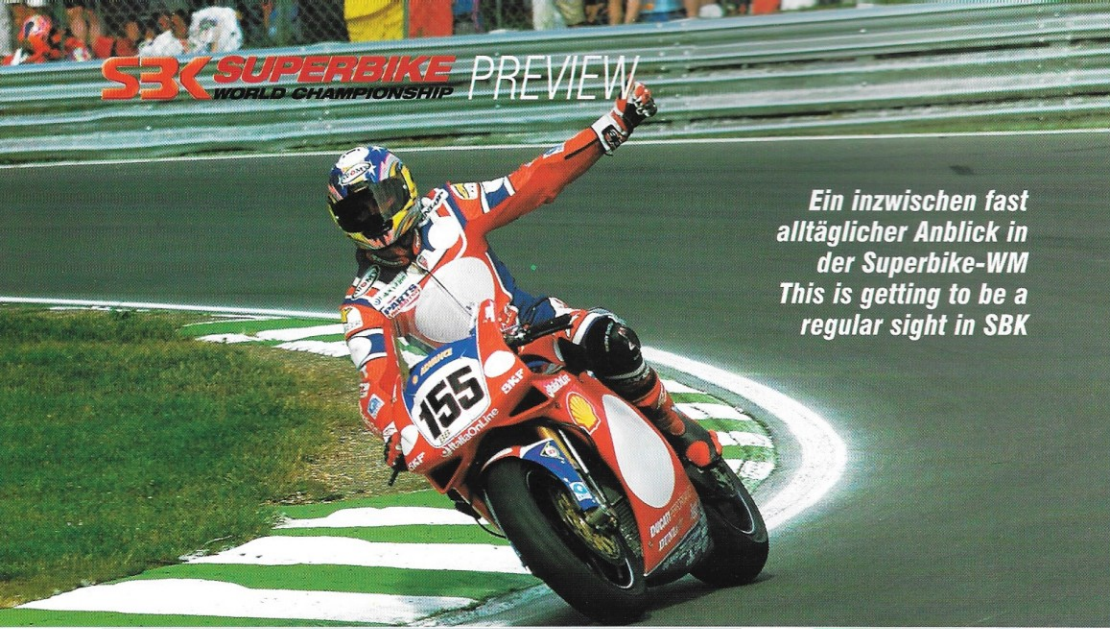
Weniger Grund zum Jubeln als sein Nachfolger im Ducati-Werksteam hat derzeit Troy Corser, inzwischen längst zum Aprilia-Superstar geworden. Nach einem souveränen ersten Saisondritt als Tabellenführer und fast schon logischer Weltmeister, auch seitens des Aprilia-Werkes war der Superbike-WM-Titel erklärtes Ziel, folgte eine schwer zu erklärende sieglose Zeit mit dem vorläufigen Tiefpunkt beim letzten Rennen in Brands Hatch: Achter und

gar nur 13. wurde der Weltmeister von 1996 dort. „Unser Aprilia-Motor ist bärenstark, und das Fahrwerk haben wir inzwischen auch weiterentwickelt, aber manchmal stehen wir wie vor einem Rätsel“, stochert Altmeister Corser nach den Gründen des Formtiefs ein bisschen im Dunkeln.

Voll im Plan dagegen befindet sich der beste Privatfahrer der Superbike-WM 2001. Englands Superbike-Meister und neuer Superheld in Orange, Neil Hodgson, konnte mit seiner Vorjahres-Werks-Ducati im GSE-Privatteam des Tiefbaugroßunternehmers Daryl Healey das Superbike-Establishment schon mehrfach mit dem Gewinn der Superpole-Position düpiieren, sammelte in der bisherigen Saison fünf zweite und einen dritten Platz.

Und bei seinem Heimspiel Ende Mai in Donington Park ließ er im ersten Rennen sogar alle hinter sich und strahlte in seinen leuchtend orangenen Teamfarben ganz oben auf dem Siegerpodest. „Wir arbeiten im ganzen Team derzeit perfekt zusammen“, erklärt der schnellste Bauarbeiter der Welt, „außerdem hat sich die Tatsache, dass wir von Ducati zwar hervorragend unterstützt werden, aber eben nicht mit dem brandneuen Testa Stretta-Material, inzwischen als Extraportion Motivation herausgestellt. Troy Bayliss und Ben Bostrom sind für uns natürlich immer ganz besondere Gegner.“

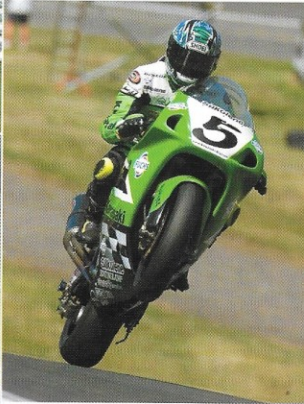
Einziger Vierzylinder-Reiter, der vor den Rennen im Motopark Oschersleben zumindest noch rechnerisch winzige Chancen auf ▶



Ein inzwischen fast alltäglicher Anblick in der Superbike-WM
This is getting to be a regular sight in SBK

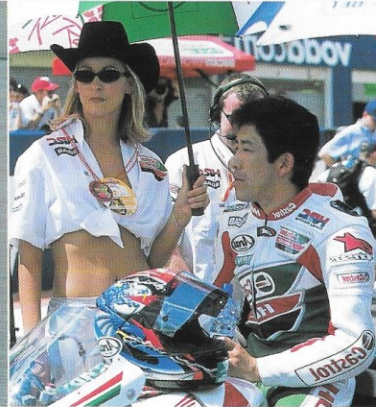


Weltmeister Edwards vor Lokalheld Hislop und dem Feld in Brands Hatch
Edwards leads Hislop and the pack at Brands Hatch



Akira Yanagawa, Fuchs Kawasaki

Die Saison 2001 war bisher eher schwierig für Chili und Okada. Chili and Okada have found things difficult in 2001



► den WM-Titel hat, ist der italienische Publikumsheld Pierfrancesco Chili auf seiner Alstare-Corona-Werks-Suzuki. „Nein, nein, mit dem WM-Titel darf ich ernsthaft nicht mehr rechnen in diesem Jahr“, grinst Frankie verlegen, „da müsste ein Wunder passieren, und das können wir nach dem derzeitigen Reglement nicht erzwingen mit dem Vierzylinder-Motorrad. Aber wir werden versuchen, den Fans eine Supershow zu bieten, und vielleicht kann ich meinem Sieg in Donington Park ja noch einen hinzufügen.“

Dieser Chili-Sieg in England war im übrigen der Einzige in der bisherigen WM-Saison 2001 für ein 750 cm²-Vierzylindermotorrad gegen die 1000er Twins. Und wie diese Ungleichheit behoben werden soll, diskutieren sich derzeit alle möglichen Instanzen im Superbike-Fahrerlager die Köpfe heiß.

Die momentan wahrscheinlichste Lösung für 2002, die auch von Promoter Maurizio Flammini und natürlich den bisher hinterherfahrenden Vierzylinder-Teams favorisiert wird: Erhöhung des Hubraums für die Vierzylindermotoren um zehn Prozent von 750 auf 825 cm³ und für die brandneue Dreizylinder-Benelli um fünf Prozent von 900 auf 945 cm³.

„Damit käme wir den 1000er Twins etwas näher und wären wieder halbwegs konkurrenzfähig“, untermauert der deutsche Teamchef des Kawasaki-Racing-Teams Harald Eckl diese Forderungen.

Seine beiden Fahrer in grün, der Japaner Akira Yanagawa und Gregorio Lavilla aus Spanien wollen aber dennoch auch in Oschersleben für Überraschungen sorgen.

Schließlich waren sowohl Yanagawa wie auch Lavilla, der den Motopark zu seinen Lieblingsstrecken zählt, in diesem Jahr immerhin jeweils schon zweimal auf dem dritten Podestrang.

Schon mit zwei Punkterängen unter den ersten 15 wäre der einzige deutschsprachige Permanentstarter in der Superbike-WM, der Österreicher Robert Ulm auf seiner Gerin-Ducati zufrieden. „Zur Zeit klebt uns das Pech an den Füßen“, so der seit den Lausitz-Rennen im Juni punktlose Ulm, „und der Höhepunkt war der Feuerunfall in Brands Hatch. Das geht dann auch noch ins Geld.“

Trotzdem wird der Held aus der Steiermark genauso feurig wie alle anderen Superbiker in die beiden Rennen im Motopark Oschersleben gehen, um den Fans eine Supershow zu bieten.

NEARLY THERE NOW

Words: Gordon Ritchie Photos: Kel Edge

As the 14th World Superbike competition approaches its climax, the most recent stimulation to the adrenal glands of the main competitors has come from the series glamour-boys, Ben 'Baywatch' Bostrom and Neil 'Superstar' Hodgson.

The American has been particularly brilliant of late, scoring six race victories and five in a row up to the end of the Brands Hatch round. A stunningly rich seam of pure brilliance, and one that has dragged him to within shouting distance of his fellow American Colin Edwards, although the strong championship favourite Troy Bayliss is still ahead. By more than two whole race wins to be exact: just possibly an unassailable gap.

Bayliss, no stranger to the winner's step of the SBK podium, has been the most consistent rider, and often the fastest as well. The combination of his four straight years racing Ducatis, and his sheer determination to do well every weekend have put him in the exalted position he lies in now. A rider well capable of letting his head rule his heart, Bayliss has had his eye focused on the long view for a while now, although his all-action style belies it.

Colin Edwards, Bayliss' mirror in everything except frequency of points



Jugendliche Angreifer: Bostrom und Hodgson.
"New Kids' Bostrom & Hodgson

“Under performing four-cylinder riders or bikes at too much of a disadvantage?”

scoring results this year, has been struggling to find a consistent set-up on his Honda VTR, and has had some horrific tyre woes and fallen a couple of times for good measure. His bike has also been less than the impressive article than it was in Year One of its existence, even breaking down in a most un-Honda-like fashion in the early season.

In fact the only rider who has been at least as disappointed with his potential championship-winning season has been factory Aprilia star Troy Corser. Winning both opening races of the season in Valencia, Corser was shaping up to be a season-long big-hitter, but now sits fourth, sandwiched between Bostrom's factory Ducati and Hodgson's last

► year's cast-off. He is mystified and his factory team are horrified, seeing their golden goose being plucked naked, stuffed and served up as fair game for the second rank of factory runners.

One man who has offered-up an almost unrivalled amount of stories and quotes this year is Frankie Chili, who has been so frustrated by his lack of progress towards genuine competitiveness that he has arguably lost his cool recently, sending lectures to the factory race department in Japan, and rebukes to none other than the championship leader Troy Bayliss.

Hardly the stuff of diplomacy, but almost understandable in some ways, as yet another season slips through Frankie's otherwise fast fingers. He has however, won a race remember, and had some good runs in others, but his plight, and that of the other main four-cylinder factory runners, has been changeable to say the least. This has thrown up the usual debate about twins versus fours, proposed capacity allowances, handicapping and weight limits. Which may be resolved for next season in time for this very race meeting.

Others who feel that they are suffering from a lack of oomph compared to the Ducatis, Aprilias and Hondas are the Fuchs Kawasaki boys, who have been shadows of their former selves this season. Both Akira Yanagawa and Gregorio Lavilla have scored podiums but with nothing like the frequency either would be realistically satisfied with.

Yanagawa in particular is a pale imitation of the man who came into

Superbike racing with such impact a few years ago. Lavilla, largely injury free this year, has tried his best, also to little effect, with the general consensus that the bike makes all it's considerable power too far up the range to use on all but the quickest tracks. The double whammy is that the power, coming in with a bang, upsets all attempts at finding a consistent base setting for suspension and so on.

Under performing four-cylinder riders or bikes at too much of a disadvantage? Another topic for a debate over a glass of beer or twelve.

One refreshing aspect of the World championship this season was the number of rookie riders present at the beginning of the season. Honda's ex-GP hero Tadayuki Okada has won the battle of the first timers thus far. Suffering from many early season reliability problems, Okada is yet to win his first Superbike race, although his

recent strong performance at the Suzuka 8-Hour shows that he really can ride the thing.

As can Ruben Xaus ride his factory Ducati, although he is want to over-ride the fastest twin in the series, crashing at vital times. Still, inside the top ten isn't too bad a performance from the Spaniard.

Former World Supersport Champion Stephane Chambon, Frankie Chili's team mate, has been winning the battle of the French factory rookies, heading up Aprilia rider Regis Laconi as the latter's good early start to the season has waned of late.

Just behind Laconi is arguably the neo-novice of the year, James Toseland, who has impressed many on his GSE Racing machine, despite crashing occasionally and taking three DNFs in a row at one point. Scoring a career best sixth at Brands Hatch, Toseland is proving to be a potential

Racing being a game of chance, only a brave or foolhardy man would place his bets at this stage



Hodgson already, without the aid of a factory machine.

A semi-full time rider, Kawasaki's Hitoyasu Izutsu has been on the podium in his native country and just missed out at the Lausitzring.

The top true privateer in the table is Broc Parkes, the young Aussie causing a big splash on his NCR Ducati. An accident at Brands Hatch curtailed his involvement in the Suzuka 8-Hour and may see him miss the German round.

One thing we can say about the 2001 Superbike championship, as it nears its denouement, is that whoever wins it will have deserved it. It looks like Bayliss all the way but racing being a game of chance, only a brave or foolhardy man would place his bets at this stage. ■

X-901. Innovation aus Leidenschaft.

Der X-901, ein Integralhelm der Referenzklasse,

ist das Ergebnis eines außergewöhnlich innovativen

Entwicklungsprojektes. Ziel dieses Projektes

war ein Helm für Motorradfahrer mit den derzeit

bestmöglichen Eigenschaften bezüglich Aerodynamik,

Stabilität und Komfort. In die Oberfläche bündig

integriert ist das Belüftungssystem IVS sowie eine

revolutionäre und verblüffende Visiermechanik.

Dadurch erreicht der X-901 einen bei Motorradhelmen

unübertroffenen niederen cw-Wert.

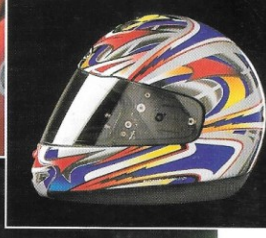
Die herausragenden technischen Eigenschaften

sind kombiniert mit einem neuen

und unverwechselbaren Design.

CARLOS CHECA X-LITE RIDER
ROAD RACE WORLD
CHAMPIONSHIP 500CC.

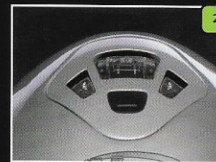
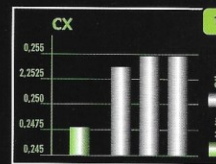
CHALLENGE 28



CHALLENGE 30

SUPERBIKE 25

Ph.: Mr. Craig



- 1 Der cw-Wert (Luftwiderstandsbeiwert) des X-901 im Vergleich zu seinen wichtigsten Mitbewerbern.
- 2 Das neuartige Belüftungssystem IVS (Integrated Ventilation System, patentiert) ist bündig in die Helmschale integriert. Es verbindet die direkte Luftzufuhr der beiden stirnseitigen Öffnungen mit dem Entlüftungssystem JSW.
- 3 Das geschlossene Visier ist mittels der revolutionären Visiermechanik (patentiert) ebenfalls bündig in die glatte Oberfläche integriert. Seitliche Zapfen („Pins“) ermöglichen eine schnelle Montage des mitgelieferten beschlaghemmenden Innensvisiers Pinlock.

Verteiler: BUHLER GmbH • Benzstrasse 28 • 71272 Renningen
Tel. (07159) 93160 • Fax (07159) 931620 • E-mail: nolan.buhler@t-online.de

Chambon hat ein Jahr mit Problemen; Goddard und Benelli werden immer besser. Chambon has struggled; Goddard and Benelli are getting better all the time

SBK SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP ENTRY LIST

Name	Races	Wins	Poles
1 Colin Edwards (USA-Honda) Castrol Honda	143	19	10
3 Troy Corser (AUS-Aprilia) Virgilio Aprilia Axo Team	153	23	27
4 Pierfrancesco Chili (ITA-Suzuki) Team Suzuki Alstare Corona	163	15	8
5 Akira Yanagawa (JPN-Kawasaki) Fuchs Kawasaki	113	3	2
6 Gregorio Lavilla (SPA-Kawasaki) Fuchs Kawasaki	98	-	-
7 Juan Bautista Borja (SPA-Yamaha) Panavto Yamaha Team	43	-	-
8 Tadayuki Okada (JPN-Honda) Castrol Honda	19	-	-
11 Rubén Xaus (SPA-Ducati) Ducati Infostrada	21	-	-
14 Peter Goddard (AUS-Benelli) Benelli Racing	82	2	1
19 Hitoyasu Izutsu (JPN-Kawasaki) Fuchs Kawasaki	18	2	-
20 Marco Borciani (ITA-Ducati) Team Pedercini	41	-	-
21 Troy Bayliss (AUS-Ducati) Ducati Infostrada	49	6	2
22 Lucio Pedercini (ITA-Ducati) Team Pedercini	83	-	-
24 Stéphane Chambon (FRA-Suzuki) Team Suzuki Alstare Corona	27	-	-
25 Javier Rodriguez (SPA-Honda) Team Ghelfi	18	-	-
26 Ferdinando Di Maso (ITA-Kawasaki) Kawasaki Bertocchi	19	-	-
27 Bertrand Stey (FRA-Honda) White Endurance	27	-	-
29 Kim Ashkenzai (AUS-Kawasaki) Kawasaki Bertocchi	2	-	-
33 Robert Ulm (AUT-Ducati) Gerin WSBK Team	70	-	-
35 Giovanni Bussei (ITA-Ducati) Ducati NCR	53	-	-
36 Broc Parkes (AUS-Ducati) Ducati NCR	17	-	-
46 Mauro Sanchini (ITA-Ducati) Team Pedercini	45	-	-
51 Martin Andrew Craggill (AUS-Ducati) Pacific Team	40	-	-
52 James Toseland (GBR-Ducati) GSE Racing	19	-	-
55 Régis Laconi (FRA-Aprilia) Virgilio Aprilia Axo Team	19	-	-
99 Steve Martin (AUS-Ducati) DFX Racing	39	-	-
100 Neil Hodgson (GBR-Ducati) GSE Racing	91	3	6
155 Ben Bostrom (USA-Ducati) Team Ducati L&M	49	7	2

Not entered for this event

Entries and statistics correct at time of going to press: 21 August



Rider Standings

As of 21 August

Position	Rider	Nationality	Points
1	T Bayliss	AUS	303
2	C Edwards	USA	250
3	B Bostrom	USA	247
4	T Corser	AUS	226
5	N Hodgson	GBR	217
6	P Chili	ITA	179
7	A Yanagawa	JPN	132
8	G Lavilla	SPA	122
9	T Okada	JPN	118
10	R Xaus	SPA	106
11	S Chambon	FRA	100
12	R Laconi	FRA	92
13	J Toseland	GBR	67
14	H Izutsu	JPN	63
15	M Tamada	JPN	50
16	B Parkes	AUS	41
17	G Bussei	ITA	29
18	R Ulm	AUT	27
19	S Martin	AUS	24
20	E Bostrom	USA	22
21	A Antonello	ITA	21
22	S Ito	JPN	20
	J Reynolds	GBR	20
	A Ryo	JPN	20
25	L Pedercini	ITA	19

Manufacturer Standings

As of 21 August

Team	Points
1 Ducati	413
2 Honda	302
3 Aprilia	253
4 Kawasaki	230
5 Suzuki	195
6 Yamaha	25
7 Benelli	4



SBK SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP

2001 Paddock Show Packages

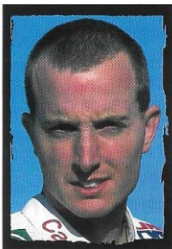
The SBK Paddock Show offers outsiders an inside look at the inner hub of the Championship.

With exciting displays, interactive promotions and live press conferences, the Paddock Show is the place to promote and display your products or services to 15,000 visitors who enjoy all that the Show has to offer over a race weekend.

For rates and details on specific packages please contact Robert Wicks or Cristina Siani.
Telephone: + 44 (0) 207 491 0934
e-mail: robert.wicks@octagon.com or cristina.siani@octagon.com

www.worldsbk.com

1 Colin EDWARDS



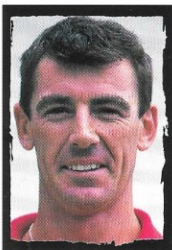
Team: Castrol Honda
Bike: Honda VTR 1000 SP-2
Date of Birth: 27/02/74
Marital Status: Married
Debut: 1990
Career Highlights: 1990 1st AMA US 250cc, 1996 1st Suzuka 8 Hours, 1996 5th World Superbikes, 1997 12th World Superbikes, 1998 5th World Superbikes, 1999 2nd World Superbikes, 2000 World Superbike Champion
First World Superbikes win: 1998 Italy
Team Base: Louth, England

8 Tadayuki OKADA



Team: Castrol Honda
Bike: Honda VTR 1000 SP-2
Date of Birth: 13/02/67
Marital Status: Married
Debut: 1985
Career Highlights: 1989-1991 All-Japan 250cc Champion, 2nd 1994 250cc World Championship, 1995 Winner of Suzuka 8 Hours, 2nd 1997 500cc World Championship, 3rd 1999 500cc World Championship
Team Base: Louth, England

3 Troy CORSER



Team: Virgilio Aprilia Axo Team
Bike: Aprilia RSV Mille 2001
Date of Birth: 27/11/71
Marital Status: Single
Debut: 1989
Career Highlights: 1993 1st Australian Superbike, 1994 1st AMA Superbike, 1995, 2nd World Superbikes, 1996, World Superbikes Champion, 1998 3rd World Superbikes, 1999 3rd World Superbikes, 2000 3rd World Superbikes
First World Superbikes win: 1995 Austria
Team Base: Serravalle, San Marino

55 Régis LACONI



Team: Virgilio Aprilia Axo Team
Bike: Aprilia RSV Mille 2001
Date of Birth: 08/07/75
Marital Status: Single
Debut: 1990
Career Highlights: 1992 Yamaha TZR 125 Cup Champion, 1994 French 250 Champion, 1999 500GP winner, Valencia
Team Base: Serravalle, San Marino

4 Pierfrancesco CHILI



Team: Team Suzuki Alstare Corona
Bike: Suzuki GSX-R750
Date of Birth: 20/06/64
Marital Status: Married **Debut:** 1982
Career Highlights: 1985 1st Italian 125cc, 1988 1st Italian 500cc, 1989 1st Italian 500cc, 1990 1st Italian Open, 1991 1st Italian 250cc, 1995 7th World Superbikes, 1996 6th World Superbikes, 1997 7th World Superbikes, 1998 4th World Superbikes, 1999 6th World Superbikes, 2000 4th World Superbikes
First World Superbikes win: 1995 Italy
Team Base: Ailleur, Belgium

24 Stéphane CHAMBON



Team: Team Suzuki Alstare Corona
Bike: Suzuki GSX-R750
Date of Birth: 10/08/65
Marital Status: Single
Debut: 1983 (motocross)
Career Highlights: 1993 French 125 Sport Production Champion, 1996 French Superbike Champion, 1997 4th World Supersport, 1998 3rd World Supersport Open, 1999 World Supersport Champion, 2000 2nd World Supersport
Team Base: Ailleur, Belgium

5 Akira YANAGAWA



Team: Fuchs Kawasaki
Bike: Fuchs-Kawasaki ZX-7RR
Date of Birth: 15/07/71
Marital Status: Married
Debut: 1987
Career Highlights: 1991 5th All-Japan Superbikes, 1993 5th All-Japan TT F1, 1995, 3rd Suzuka 8 Hours, 1996 9th All-Japan Superbikes, 1997 4th World Superbikes, 1998 7th World Superbikes, 1999 5th World Superbikes, 2000 5th World Superbikes
First World Superbikes win: 1997 Austria
Team Base: Vohenstrauß, Germany

6 Gregorio LAVILLA



Team: Fuchs Kawasaki
Bike: Fuchs-Kawasaki ZX-7RR
Date of Birth: 29/09/73
Marital Status: Single
Debut: 1991
Career Highlights: 1993 1st Spanish Sport Production, 1994 1st Spanish 250cc and Spanish Supersport Open, 1996 3rd Spanish Supersport Championship, 1997 2nd German Superbike Championship, 1998 12th World Superbikes, 1999 8th World Superbikes, 2000 10th World Superbikes
Team Base: Vohenstrauß, Germany



19 Hitoyasu IZUTSU



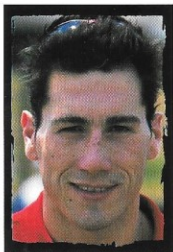
Team: Fuchs Kawasaki
Bike: Fuchs-Kawasaki ZX-7RR
Date of Birth: 20/03/71
Marital Status: Married
Debut: World Superbikes 1999
Career Highlights: 1999 3rd Suzuki 8 Hours, 2000 Japanese Superbike Champion, 2 wins World Superbike Championship
First World Superbikes win: 2000 Japan
Team Base: Vohenstrauß, Germany

7 Juan Bautista BORJA



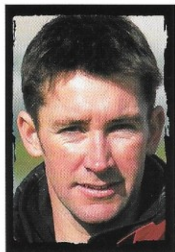
Team: Panavto Yamaha Team
Bike: Yamaha R7
Date of Birth: 03/02/70
Marital Status: Single
Debut: 1995
Career Highlights: 1991 Spanish 125 Criterium Champion
Team Base: Moscow, Russia

11 Rubén XAUS



Team: Ducati Infostrada
Bike: Ducati 996R
Date of Birth: 18/02/78
Marital Status: Single
Debut: 1993
Career Highlights: 1993 Catalonian Super Motard 80 Champion, 1996 3rd Spanish Supersport Championship, 1999 5th World Supersport, 2000 7th World Supersport
Team Base: Sala Bolognese, Italy

21 Troy BAYLISS



Team: Ducati Infostrada
Bike: Ducati 996R
Date of Birth: 30/03/69
Marital Status: Married
Debut: 1981 (motocross)
Career Highlights: 1995 2nd Australian Superbike Championship, 1996 2nd Shell Superbike Championship, 1997 Shell Superbike Champion, 1999 British Superbike Champion, 2000 6th World Superbikes
First World Superbikes win: 2000 Germany
Team Base: Sala Bolognese, Italy

14 Peter GODDARD



Team: Benelli Racing
Bike: Benelli Tornado 900/3
Date of Birth: 28/06/64
Marital Status: Single **Debut:** 1982 (dirt track)
Career Highlights: 1986 Australian Dirt Track Champion, 1989 All Japan F1 Champion, Australian Superbike Champion, World Superbikes win, 1991 All Japan 500 Champion, 1995 Australian Superbike Champion, 1997 Endurance World Champion, 1998 9th World Superbike Championship.
First World Superbikes win: 1989 Australia
Team Base: Serravalle, San Marino

20 Marco BORCIANI



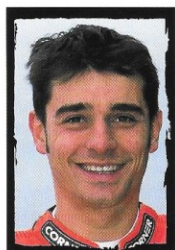
Team: Team Pedercini
Bike: Ducati 996RS
Date of Birth: 07/12/75
Marital Status: Single
Debut: 1988
Career Highlights: 1996 2nd Honda GP Trophy, 1997 3rd Assoluti d'Italia
Team Base: Volta Mantovana, Italy

22 Lucio PEDERCINI

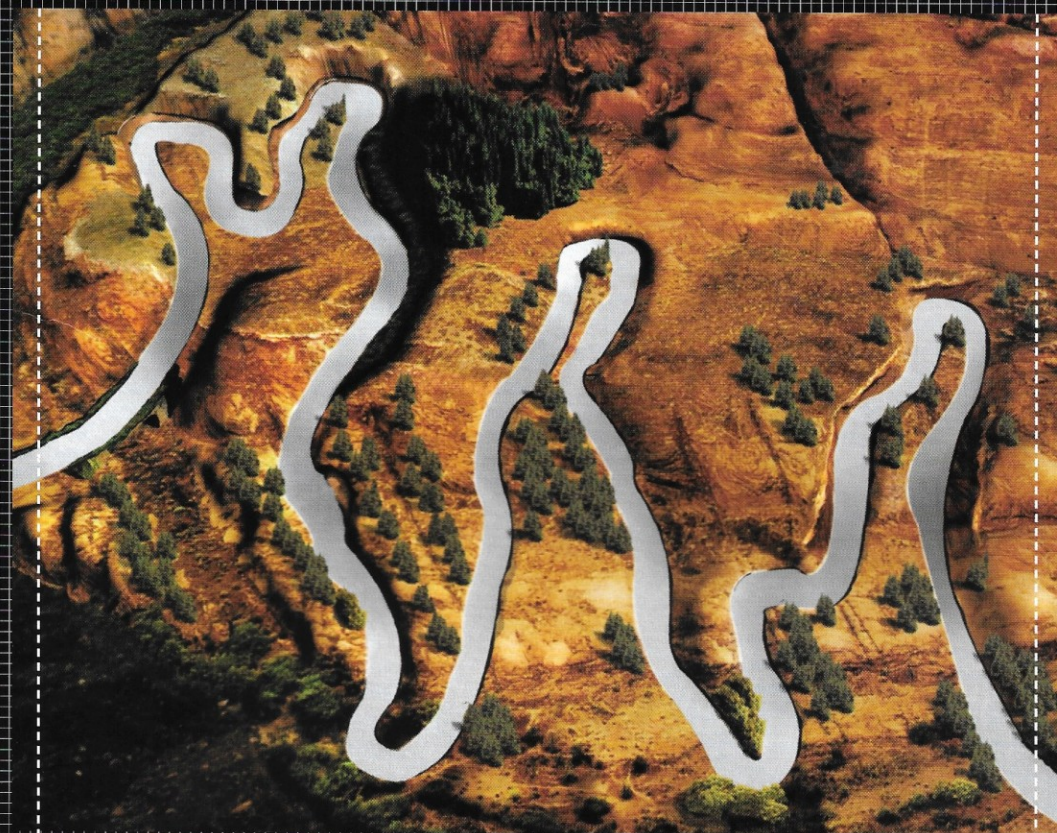


Team: Team Pedercini
Bike: Ducati 996RS
Date of Birth: 22/09/72
Marital Status: Single
Debut: 1987
Career Highlights: 2000 2nd Italian Superbike Championship
Team Base: Volta Mantovana, Italy

46 Mauro SANCINI



Team: Team Pedercini
Bike: Ducati 996RS
Date of Birth: 30/10/69
Marital Status: Married
Debut: 1992
Career Highlights: 2000 1995 Italian Scooter Champion, 1997 Italian Scooter Champion, 2000 3rd Italian Superbike Championship
Team Base: Volta Mantovana, Italy



IHR EKG IST EINDEUTIG

MICHELIN PILOT: AKUTES FAHRFIEBER IN ALLEN KURVEN

MICHELIN bringt mit der Pilot Serie Rennsporttechnologie auf die Straße.

Sie verbindet Dynamik mit Stabilität und sorgt für klebstoffartigen Grip in Schräglage. Der **Pilot Sport** als Supersportreifen bietet für die Straße ausgezeichnete Nässehaftung durch seine patentierte Silicamischung in der Lauffläche. Der neue **Pilot Sport HPX** (Horse Power Extreme) erlaubt über seine enorme Fahrstabilität selbst den PS-stärksten Maschinen eine supersportliche Fahrweise, und der **Pilot Race** steht für rennmäßigen Fahrspaß.

Herzflattern im Griff! MICHELIN Pilot

Rezeptfreie Informationen 0721-5301238 (Herr Kühle)

TESTSIEGER
 Sportreifenvergleichstest
MOTORRAD
 12/2000



Pilot SPORT

25 Javier RODRIGUEZ



Team: Team Ghelfi
Bike: Honda VTR 1000 RC51
Date of Birth: 28/09/73
Marital Status: Single
Debut: 1988
Career Highlights: 1999 Spanish Supersport Champion
Team Base: Mantova, Italy

33 Robert ULM



Team: Gerin World Superbikes Team
Bike: Ducati 996RS
Date of Birth: 19/06/73
Marital Status: Single
Debut: 1991
Career Highlights: 1994, 1995, 1996 2nd Austrian Superbike Championship, 1997 Austrian Superbike Champion, 1998 best privateer World Supersport, 1999 best privateer World Superbikes
Team Base: Kapfenberg, Austria

27 Bertrand STEY



Team: White Endurance
Bike: Honda VTR1000 SP-1
Date of Birth: 2/09/72
Marital Status: Married
Debut: 1990
Career Highlights: 1996 French 125 Champion, 1997 6th Bol d'Or, 1998 Pole position Le Mans 24 Hours
Team Base: La Neuville, Switzerland

26 Ferdinando DI MASO



Team: Team Kawasaki Bertocchi
Bike: Kawasaki ZXR 750R

29 Kim ASHKENZAI



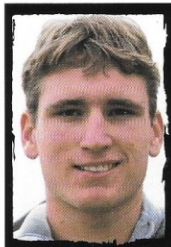
Team: Team Kawasaki Bertocchi
Bike: Kawasaki ZXR 750R

35 Giovanni BUSSEI



Team: Ducati NCR
Bike: Ducati 996 RS
Date of Birth: 15/09/72
Marital Status: Single
Debut: 1993
Career Highlights: 1996 Italian Sport Production Champion, Winner GSXR-750 Trophy, 1998 9th World Supersport, 1999 6th German Pro-Bike Superbike Championship, 2000 Italian Superbike Champion
Team Base: Bologna, Italy

36 Broc PARKES



Team: Ducati NCR
Bike: Ducati 996 RS
Date of Birth: 24/12/81
Marital Status: Single
Debut: 1998
Career Highlights: 1998 NSW 125 Champion, NSW Formula 3 Champion, Australian 500 Dirt Track Champion, 1999 Australian 125 Champion, Australian 250 Production Champion, 2000 3rd All Japan Championship X-Formula
Team Base: Bologna, Italy

51 Martin A. CRAGGILL



Team: Pacific Team
Bike: Ducati 996 RS 2000
Date of Birth: 18/12/68
Marital Status: Single
Debut: 1990
Career Highlights: 1997 Australian Superbike Champion, 1998 Australian Superbike Champion, 1998 5th Suzuka 8 Hours
Team Base: Bracciano, Italy



Foto: Kit "Ducati Corse" für Monster 900

Individuell wie ein Fingerabdruck

Wie wird aus etwas Individuellem, etwas absolut Unvergleichliches? Zubehörteile von **DUCATI PERFORMANCE** verleihen eine noch persönlichere und eigenständigere Note. Perfekt abgestimmt auf das jeweilige Modell, kombiniert mit dem Know-how und der Kompetenz von **DUCATI PERFORMANCE** als offiziellem Tuner und Ihrem persönlichen Geschmack. Ob technische oder optische Veränderungen – nichts



passt besser zu einer **DUCATI** als Teile von **DUCATI PERFORMANCE**. Bei Verwendung von **DUCATI PERFORMANCE**-Zubehör bleibt die Werks-Garantie voll erhalten. Außerdem gewährt **DUCATI** auf alle **PERFORMANCE**-Teile 12 Monate Garantie. Das macht den Traum, ein wirklich einzigartiges Motorrad zu besitzen, endlich wahr. Erhältlich in allen **DUCATI STORES** und beim autorisierten **DUCATI**-Vertragshändler.



DUCATI PERFORMANCE

52 James TOSELAND



Team: GSE Racing
Bike: Ducati 996 RS 2000
Date of Birth: 05/10/80
Marital Status: Single
Debut: 1995
Career Highlights: 1995 1st British Junior Road Race Champion, 1997 1st British Honda CB500 Cup
Team Base: Coventry, England

100 Neil HODGSON



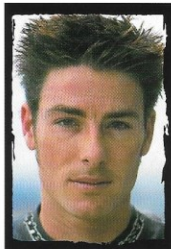
Team: GSE Racing
Bike: Ducati 996 RS 2000
Date of Birth: 20/11/73
Marital Status: Single
Debut: 1990
Career Highlights: 1992 British 125 Champion, 1996 10th World Superbikes, 2000 British Superbike Championship, 2 wins in World Superbikes
First World Superbikes win: 2000 Great Britain
Team Base: Coventry, England

99 Steve MARTIN



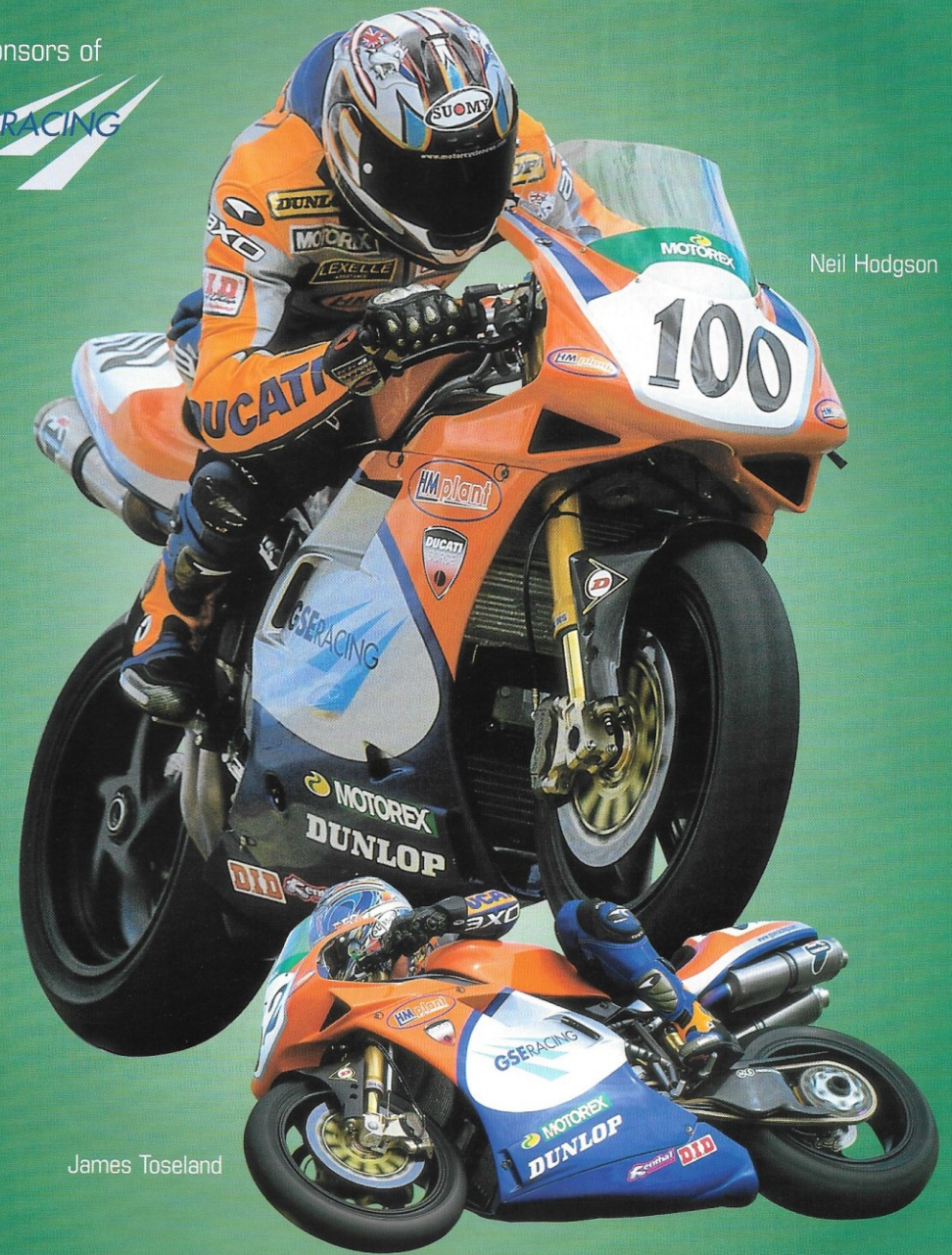
Team: DFX Racing
Bike: Ducati 996 RS 2001
Date of Birth: 02/12/68
Marital Status: Single
Debut: 1988
Career Highlights: 1998 3rd Australian Superbike Championship, 4th Australian Production Superbike Championship, 1999 Australian Superbike Champion
Team Base: Pressana, Italy

155 Ben BOSTROM



Team: Team Ducati L&M
Bike: Ducati 996R
Date of Birth: 07/05/74
Marital Status: Single **Debut:** 1992
Career Highlights: 1993 US Grand National Rookie of the Year, 1996 4th US Supersport Championship, 2nd US Super Twins, 1997 2nd US Super Sport 750 Championship, 1988 AMA Superbike Champion, 1999 2nd AMA Superbike Championship, 2000 7th World Superbike Championship
First World Superbikes win: 1999 USA
Team Base: Sala Bolognese, Italy

Sponsors of



Neil Hodgson

James Toseland

e-mail: info@ariete.com
www.motorex.com
www.gseracing.com



URSPRÜNGLICHE NACHRICHT

Paul McNeil, beim britischen Fernsehsender BBC für die On-Bike-Kameraeinstellungen in der Superbike-WM verantwortlich, erklärt dem Journalisten Laurie Caddell seine spezielle Welt

Von Laurie Caddell Fotos: Kel Edge, BBC

Kaum etwas ist dem Start eines Superbike-WM-Rennens vergleichbar, wenn du direkt neben der Startaufstellung an der Strecke stehen kannst. Den fast schon gewalttätigen Sound der donnernden Twins, der hysterisch schreienden Vierzylinder und neuerdings auch noch der exotische Dreiklang wirst du wahrscheinlich nie wieder vergessen. Dennoch ist dieser Moment für die meisten ein äußerst seltenes Erlebnis. Denn die meisten Rennen verfolgen wir vor dem Fernseher.

Die Promotion-Gruppe Octagon produziert die Bilder von der Superbike-WM, und die gehen dann an den internationalen Sportsender „Eurosport“ sowie die nationalen TV-Gesellschaften. Bei jeder Veranstaltung steht ein „TV-Compound“, eine echte Wagenburg aus weißen LKWs. Von dort werden die zahlreichen Kameras dirigiert, welche jeden Zentimeter eine Rennstrecke abdecken, damit die Zuschauer nichts verpassen. Und mitten zwischen diesen anonymen Fahrzeugen steht ein kleiner BBC-Van, ebenfalls voll gepackt mit Übertragungstechnik. Dort ist die Basis für Paul McNeil und sein Team.

Einerseits hat die BBC tatsächlich als einzige Einzel-TV-Anstalt eigene Kamerateams bei der Superbike-WM, die hauptsächlich ihre in England sehr prominente Moderatorin Suzie Perry bei Interviews und Feature-Einstellungen begleiten. Aber das ist längst noch nicht

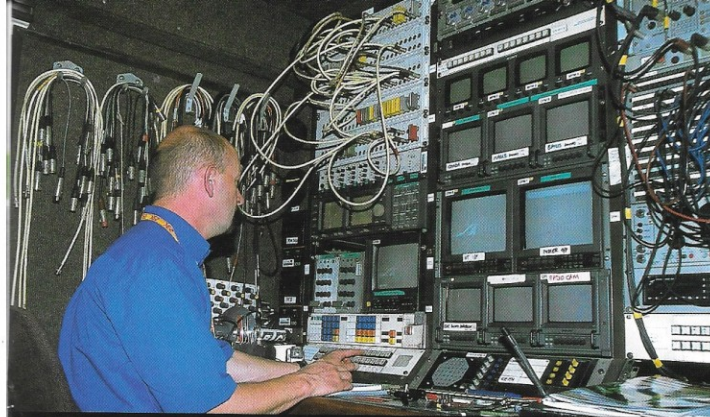
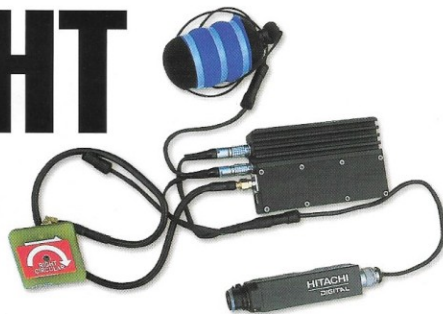
alles. Denn Pauls Crew ist darüber hinaus auch im internationalen Programm zuständig für alle Einstellungen, die nicht von den großen Live-Kameras rund um die Strecke kommen. Dabei geht es hauptsächlich um die auf verschiedenen Rennmaschinen montierten Mini-Kameras, die nach vorn oder nach hinten ausgerichtet sind, sowie die in den Kerbs versteckten Optiken. Und tatsächlich, wenn es einen Platz gibt, wo Paul eine seiner kleinen Zauberkästen hinsetzen kann, ohne den geregelten Ablauf der Rennen zu stören, dann macht er das auch. Und er denkt natürlich ständig über neue, noch nie da gewesene Einstellungen nach.

Angefangen hat all dies vor langen Jahren, als Paul McNeil seine erste Cockpit-Kamera bei einem kleinen Club-Rennen in Carnaby in der englischen Provinz Yorkshire ausprobierte, an der Maschine von einem 17-jährigen Jungling namens Jamie Whitham im übrigen.

Seit damals wurden die Kameras immer kleiner, vor allem auch dank der Ansprüche aus der Medizin und der Überwachungsbranche. Eine Onboard-Kameraanlage der jüngsten Generation wiegt kaum noch 650 Gramm, die Kamera alleine gerade mal 150 Gramm. Die Kamerapakete werden im Rotationsverfahren über die ganze Saison an den Maschinen aller Fahrer montiert. In Absprache mit Pauls Team

**Paul McNeil und eine seiner Kameras; das komplette Onboard-Equipment (oben)
Paul and a camera (above); the complete on-board kit (top)**

bestimmen die Teams am Donnerstagmorgen vor dem Rennen die genaue Kameraposition am betroffenen Motorrad. Die Hersteller, die ja alle mit größtem Aufwand versucht haben, das Gewicht ihrer Renner möglichst genau an das Gewichtslimit von 162 Kilogramm (Supersport 167) heranzubringen, haben sämtlich sehr genaue Vorstellungen, wo an ihren jeweiligen Maschinen die Kamera am problemlosesten angebracht werden soll.



Robert Ulm im Regen (unten); Innenleben des bertragungswagen (links) Robert Ulm in the rain (below). Inside the TV van (left)



Die komplette Anlage besteht aus der Kamera, einer zentralen Rechereinheit, einem Mikrophon und einem Sender. In der Rechereinheit sitzen auch die Batterien, die eine Lebensdauer von rund anderthalb Stunden haben. Zehn Minuten vor Beginn der Übertragung einer Trainingssitzung oder eines Rennens werden daher die Geräte erst eingeschaltet. Dann überträgt der Sender ein Signal über eine kleine Antenne am Heck der Maschine, die im Winkel von 110 Grad steht. Aufgefangen wird dieses Signal zunächst von einem gut einem Kilometer über der Strecke „parkenden“ Hubschrauber, der mit insgesamt vier Empfängern für jedes der „Kamera-Motorräder“ ausgestattet ist. Von dort kommen das Signal zurück in unseren bereits erwähnten BBC-Van. Auf dem Dach des Kleintransporters verfolgt einer von Pauls Mitarbeitern dabei ständig die Position des Hubschraubers mit einer Empfangseinheit.

Im Übertragungswagen werden die Signale zu Bildern konvertiert und live in den zentralen Übertragungswagen eingespeist, wo der Regisseur die Online-Bilder sofort in seine Kameraauswahl mit einbeziehen kann.

Der Hubschrauber, der knapp 40 Kilogramm an Übertragungstechnik trägt, gehört im übrigen nicht zur TV-Mannschaft der Superbike-WM. Die

Flieger werden im jeweiligen Veranstaltungsland gechartert. Und das ist auch gut so. Denn die einzelnen Strecken bieten sehr oft sehr eigene Anforderungen an die Piloten, und das sind Lokalhelden natürlich im Vorteil. In Monza zum Beispiel hat der Helikopter-Pilot viel zu tun, weil der dichte Wald unmittelbar an der Rennstrecke ihn dazu zwingt, dem Renngeschehen förmlich zu folgen, weil eine möglichst ungehinderte „Sichtverbindung“ zwischen den Kamera-Bikes und dem Hubschrauber dringend nötig ist. Andere Probleme ergeben sich zum Beispiel im englischen Donington Park, wo der Hubschrauber wegen des benachbarten Verkehrsflughafens East Midlands Airport wesentlich höher als gewöhnlich fliegen muss, damit die Linienflugzeuge ungefährdet unter dem fliegenden TV-Empfänger ihre Landeanflüge absolvieren können.

Darüber hinaus ist leicht zu verstehen, dass ein Rennmotorrad in

vollem Einsatz eine äußerst feindliche Umgebung ist für eine hochauflösende Hitachi-Kameraeinheit. Die Ducati 996, ohnehin im besten Ruf eine Vibrators stehend, quälen die Kameratechnik beispielsweise auf das schlimmste. „Aber das ist nur eins von verschiedensten Problemen“, erklärt uns Paul McNeil, „wir montieren die Kamera-Kits am Donnerstagmorgen an die Maschinen. Und dann laufen die Bikes an zwei Trainingstagen, wo wir noch keine Aufnahmen machen und nur Angst um unser Material haben. In Valencia bei Saisonauftakt etwa knallte „unsere“ Ducati gleich beim ersten Training am Freitagmorgen in den Dreck. Der Fahrer war zwar unverletzt, aber die Kiste Totalschaden, inklusive unserer Anlage im Wert von rund 10000 Dollar. Dann gilt auch für uns: That's racing.“

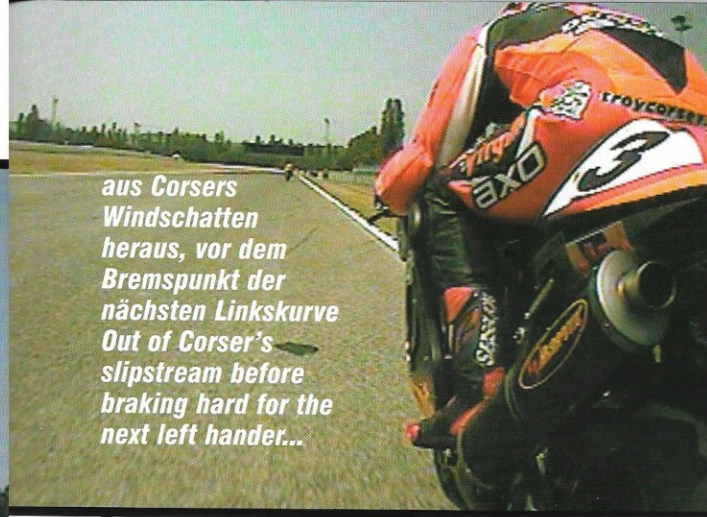
Anderere Probleme haben oft kleinere Ursachen. In Donington gab es fantastische Bilder von einer nach ▶

► hinten gerichteten Kamera. Sämtliche Bewegungen des Hinterrades und die ganze kämpfende Verfolgergruppe wurden perfekt eingefangen, bis ein pfiffiges Teammitglied die Bilder auch gesehen, und dann einen zentral platzierten Aufkleber des Hauptsponsors auf dem Kotflügel angebracht hatte. Denn unglücklicherweise gibt es zwischen den Produzenten und allen anderen Beteiligten sehr strenge Regeln, wo TV-Werbematerial erlaubt ist und wo nicht – der Kleber musste augenblicklich runter.

Dass sich der ganze Aufwand dennoch lohnt, sehen wir zu Hause am Bildschirm, wenn es Paul und seine Crew schaffen, uns die ohnehin schon unglaubliche Show der Superbike-WM mit noch spektakuläreren Facetten anreichern, und dem TV-Zuschauer ermöglichen, das Gefühl zu erleben, direkt mit Troy Bayliss, mit Troy Corser, Colin Edwards und all den anderen im Rennen unterwegs zu sein. ■



GSE-Ducati-Fahrer James Toseland im Kamera-Fokus James Toseland, GSE Racing Ducati on camera



aus Corsers Windschatten heraus, vor dem Bremspunkt der nächsten Linkskurve Out of Corser's slipstream before braking hard for the next left hander...



LIGHTS, CAMERA, ACTION!

Paul McNeil of the BBC looks after the on-bike cameras at World Superbike race meetings. He tells Laurie Caddell about his work

Words: Laurie Caddell Photos: Kel Edge, BBC

There is nothing like being at the side of the track when the Superbike field heads off at the start of a race. The sheer violence of noise as the booming twins, screaming fours and now wailing triple thunder off is a wonder to behold. For most of us, though, visiting the track is an all too rare experience; the rest of the time we follow the action on TV.

Now Octagon take care of the filming of the superbike racing we see, and their feeds go to Eurosport and the national TV broadcasters that show the events. At each track you will see a TV compound with a row of white trucks that disgorge the cameras that cover each and every inch of the tarmac so that we don't miss a thing. But alongside those anonymous vehicles is a familiar BBC Outside Broadcast van that is usually surrounded by a posse of staff headed by Paul McNeil.

The BBC certainly has a TV presence as its own camera team

follows Suzie Perry as she gets those important interviews along pit lane, but what else do they do? Well, all the shots that don't come from the big broadcast cameras come from Paul's team, and that means the on-board shots fore and aft, the rider cam and the kerb cams. In fact, if there is a place Paul can site one of his mini cameras without interfering with what's going on, he will do it and he is always thinking of new things to do.

Even though on-bike coverage only started in WSBK this year, bike cams have been a part of GP racing for a few years now and on-bike cameras for much longer than that. Indeed Paul remembers back to setting up one of the first cameras on a bike at a club meeting in Carnaby in Yorkshire, England, where a 17-year-old by the name of Jamie Whitham was to be its first chauffeur.

Since then, cameras have got smaller and smaller as the medical and surveillance worlds have

demand, to the point today where the whole package that fits onto a bike weighs a scant 650 grammes. And of that, the camera itself is just 150 grammes. Each team is contracted to carry the camera package in rotation and some are happy for Paul's crew to fit the system where they want on the Thursday morning before the race. All except one manufacturer that has spent a small fortune getting their bike's down to the weight limit for the class, and they are quite particular where the camera system is carried.

And the kit consists of the camera, the central processing unit, a microphone and a radio transmitter. The main processing kit carries the batteries and these have a working life of about an hour and a half. So ten minutes before broadcasting practice or the race, BBC technicians go to 'their' machines to turn everything on.

The transmitter then broadcasts a signal that emanates in a 110-degree cone from a small aerial on the rear of



Chili bei der Arbeit (oben) Chili at work (above)

the bike. How does it get received? Well, up above the track at between 3-4000 feet is a helicopter with four receivers (one for each bike 'wired up') that literally follows the bikes on their travels. The signals are then beamed down to the BBC van where up on top one of Paul's crew 'follows' the helicopter with his own guided receiver. The signals are then converted into images in the van and each 'feed' is sent live to the main TV van so that the event TV director can quickly cut in to an on-bike feed to get a different view of the action. The helicopter that carries 30-40kg of BBC 'comms' equipment doesn't travel with the WSBK circus but is hired for each event.

Monza is a particularly tricky circuit for on-bike shots because the track is very well lined with trees and the helicopter needs a fairly unrestricted 'view' of the bikes. Donington has its own problems, too: being so near to the busy East Midlands Airport, the helicopter has to fly higher so that commercial flights can land and take-off underneath the airborne TV receiver!



Diese Antenne verfolgt den Hubschruher This aerial has to follow the TV helicopter

'the bike was damaged, the rider walked away but our £10,000 system was trashed'

As you can imagine, a full-blown racing motor cycle is a hostile environment to attach the single-chip CCD with 460 lines of resolution Hitachi camera. The Ducatis are known for their vibration and they particularly give the camera gear a hard time. But that's only part of the problem, as Paul explains. 'We put the kit on the bikes on Thursday morning, so we have two days of practice before we get to use the cameras in anger. At Valencia, "our" Ducati bit the dust early in first practice; the bike was damaged, the rider walked away but our whole £10,000 on-board system was trashed! It happens like that sometimes', says Paul matter of factly.

There are other problems. At Donington, a rear-facing camera was being used that gave a wonderful view

of the oscillating rear wheel, the fender above and all the action behind. Unfortunately, a clever race team member, having seen the results on TV, saw a great opportunity to place a large sponsor's logo on the aforementioned fender that would no doubt please his paymasters. Unfortunately, there are strict rules on TV advertising and its prominence so that particular sticker got but one brief outing.

However great the spectacle of World Superbike racing first hand is, there is no denying that the work of Paul McNeill and his crew gives us mere mortals watching at home the chance to experience the chance of riding along with Bayliss, Corser, Edwards and all, and to get a tantalising taste of what riding a superbike must be all about. ■

► Vorstellung Ende Juli in Brands Hatch. Im Training gestürzt, den rechten kleinen Finger abgeschmirgelt bis auf den Knochen, von Startplatz neun in der dritten Reihe trotzdem zum Sieg gefahren vor dem jungen australischen Kawasaki-Werksfahrer Andrew Pitt und dem englischen Publikumshelden Jamies Whitham auf der Yamaha des italienischen Importeurs Belgarda.

Schon am Montagmorgen um 7.30 Uhr trat als neuer WM-Tabellenführer reichlich unausgeschlafen, aber sicher nicht unglücklich im OP-Raum des Kreiskrankenhauses Hersbruck in seiner mittelfränkischen Heimat an.

Und inzwischen ist sowohl Jörg Teuchert wie auch Christian Kellner wieder topfit, um dem Publikum im Motopark Oschersleben eine Supershow zu zeigen und vor allem zu beweisen, dass sie auch hier, auf heimischen Boden in der Lage sind, einen ganz großen Schritt in Richtung

WM-Titelverteidigung zu machen.

Natürlich gibt es auch äußerst hochkarätige Gegner, die alles versuchen werden, um genau dieses zu verhindern. Gegenüber dem italienisch/britischen Altmeister-Duo Paolo Casoli und Jamie Whitham in Diensten des italienischen Yamaha-Importeurs Belgarda haben die beiden deutschen mit ihren Yamaha R6-Maschinen weitgehend die gleichen Waffen und können vielleicht nur auf den kleinen, aber oft entscheidenden Extrabonus hoffen, den ihr Motor-entechner Marcus Eschenbacher bisweilen herauskitzeln kann.

Von den konkurrierenden Marken sind derzeit vor allem die stark im Aufwind segelnden Kawasaki-Werks-Supersportler Andrew Pitt und Iain

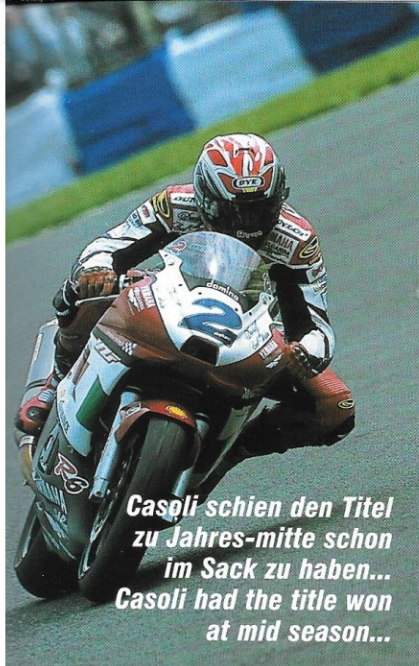
MacPherson zu nennen, dazu das Alstare-Corona-Suzuki-Team mit Katsuaki Fujiwara und Karl Muggeridge sowie die gegenüber den nahe an das Honda-Werk gebundenen anderen Teams mit dem Flügel oft eigene Wege gehende niederländische Equipe Ten Kate mit dem Spanier Pere Riba und dem jungen Franzosen Fabien Foret als Fahrer.

Eine Supervorstellung der Herren Teuchert und Kellner allerdings würde mit Sicherheit nicht nur die Fans im Motopark begeistern. Auch der zum Jahresende ausscheidende Wilbers-Yamaha-Teamchef Udo Mark könnte mit einer erfolgreichen Titelverteidigung seine Dreijahresbilanz in Diensten von Yamaha Deutschland als weitgehend makellos bezeichnen. ■

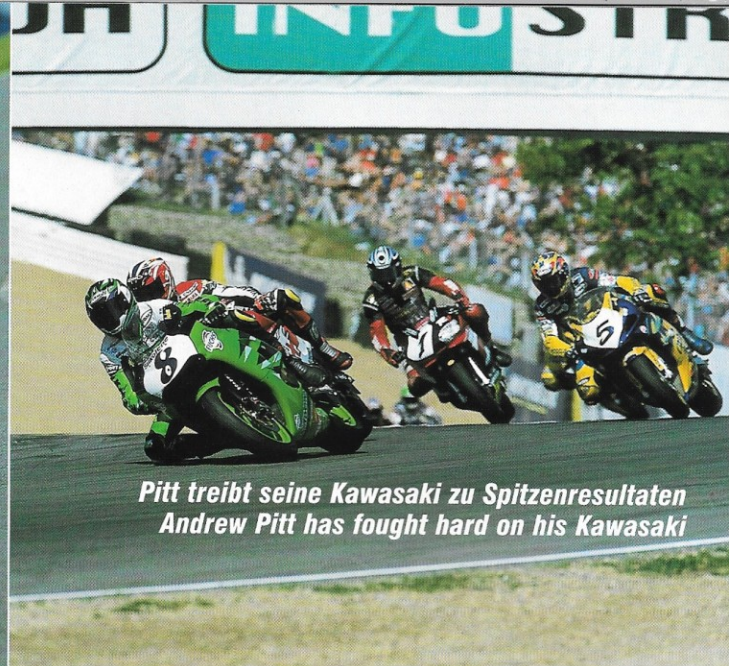
Andrew Pitt, Fuchs Kawasaki, Jörg Teuchert, Wilbers Suspension Yamaha, James Whitham, Belgarda Yamaha



Teuchert in brillanter Spätform auf dem Weg zur Titelverteidigung
Teuchert has hit a rich vein of form of late



Casoli schien den Titel zu Jahresmitte schon im Sack zu haben...
Casoli had the title won at mid season...



Pitt treibt seine Kawasaki zu Spitzenresultaten
Andrew Pitt has fought hard on his Kawasaki

LATE CHANGES

Words: Gordon Ritchie Photos: Kel Edge

Eight rounds in, there has been a change of lead in the Supersport World Championship. Not such a dramatic statement to make on its own perhaps, but at one stage the impossible looked all too probable, as Paolo Casoli and his Yamaha Belgarda machine appeared to have their names stencilled on the trophy.

In Supersport racing, where the byword is competitiveness, it seemed that for once the title would not be decided in the final races of the year.

Winner of two races and a serious player in the 600cc class yet again, Casoli's purple patch of form in midsummer matched up with a slump by most of his main rivals. And this gave him a commanding Championship lead at one stage.

At present though, the championship table is headed up by Jörg Teuchert, the reigning World Champion putting a poor couple of races behind him to score two wins in the last two races at Misano and Brands Hatch.

Desperate to make himself the champion for a second successive time, the German is displaying all the attributes he used to such great effect



At Brands Hatch Paolo Casoli was none too impressed with Whitham finishing ahead of him

last season, winning the title at the very last roll of the dice during the second Brands Hatch WSS race.

Casoli and Teuchert have won two races each so far (before the Oschersleben event, in any case), and on any given weekend, each looks likely to strike another one at any time.

The man who has chased the leading duo closest so far has yet to score a single World Supersport win in two seasons of competition. Coming

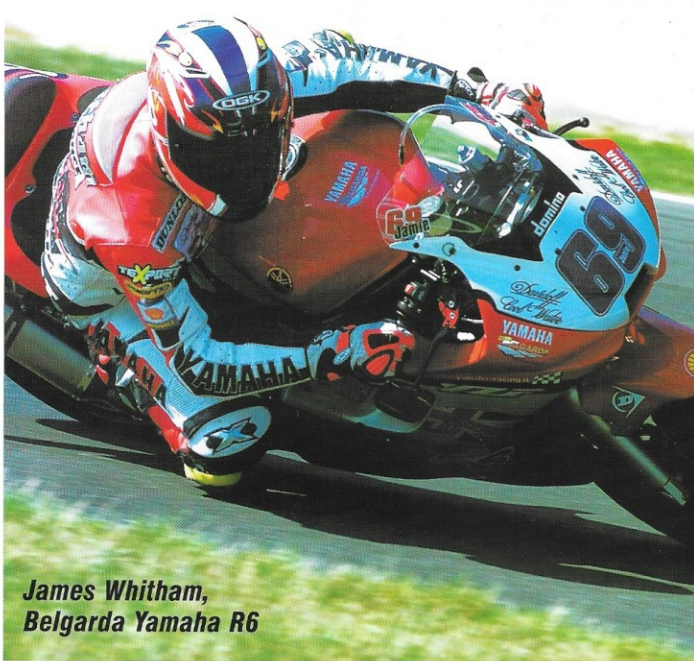
close to it at Brands Hatch, Andrew Pitt has actually only scored two WSS podiums in his career to date, but his consistency has delivered him to third place overall.

The strong Aussie contingent in the Supersport series is well represented in the upper echelons of the table pre-Oschersleben. WSS rookie Kevin Curtain sits in fourth place courtesy of his win on home soil and then another triumph at the all-new Lausitzring in ►

► Germany. Not bad for a man with only eight WSS races under his belt in his first year. With Curtain only 27 points behind the leader on his BKM Honda, the present title fight looks to be a four-way affair.

Another Aussie, Karl Muggeridge, will be attempting to score his first win of the year at Oschersleben, having missed out on numerous occasions due to crashes or simple lack of favourable track positioning in the run up to the final corner in races. In the thick of it most weekends, but without the results to prove it, the Aussie has had a hard introduction to the world of factory Supersport racing.

James Whitham, an experienced factory Yamaha Supersport combatant, has had another of his enigmatic seasons, crashing for no apparent reason one weekend and challenging for wins the next. He took a full points score for the Monza race this year, winning a classic battle of



James Whitham, Belgarda Yamaha R6



James Whitham (69), Katsuaki Fujiwara (37), Jörg Teuchert (1), Piergiorgio Bontempi (12), Karl Harris, Donington, 2001

“Drama – if it can happen it generally does happen in World Supersport racing”

tactics and guile to cross the line just ahead of his team mate Paolo Casoli. Some other close calls to the winner's position have found Whitham on the short end of the fortune stick.

At the Brands Hatch race Paolo Casoli, Whitham's team mate, was none too impressed with James finishing ahead of him, especially after he claimed that Whitham overtook him in too hard a manner, causing Paolo to lift up and drop a handful of valuable points.

The only other rider with a win posted against his name this year is none other than Pere Riba, the man whom many tipped for the title after his success at Valencia in the season opener. Ostensibly a private entrant, Riba is pretty-much fully supported by Honda, as his Ten Kate team have become something of an unofficial factory outfit.

Of the other men to watch this weekend, many have points to prove. Iain MacPherson is a classic example, having challenged for the title in 1999. After a strangely barren 2000, the Scotsman has only recently shown

real speed and may find the final circuits much to his liking.

Katsuaki Fujiwara is another rider with designs on the top step of the podium, and as Muggeridge's team mate, he has been overshadowed by the Aussie so far. Having just missed a couple of podiums, expect some fireworks from the former factory Superbike rider.

In a championship with much Italian interest, three big names from the Supersport past have had changeable seasons. Piergiorgio Bontempi has not quite taken a win but remains a man to watch, as is Vittorio Guareschi, on one of the surprisingly few Ducatis in Supersport, the Dienza team's number one 748RS.

Fabrizio Pirovano, one of the elder statesmen of the World Superbike scene, has been given another season in the sun, riding for the DMR team. Although not threatening a win yet, he has enjoyed some good form which his over 40 years seem to affect not a bit.

Last year's Oschersleben event will always be remembered for the incredible last-lap crash when Christian Kellner took his team mate Teuchert out on the second last corner, almost depriving Teuchert of his championship crown.

Similar drama it would be almost impossible to repeat this year, but if it can happen it generally does happen in World Supersport racing. ■

Kawasaki Racing Team

- Akira Yanagawa WSS
- Gregorio Lavilla WSS
- Ian MacPherson WSS
- Andrew Pitt WSS

ALSTARE FACTORY SQUAD

- Karl Muggeridge WSS
- Katsuaki Fujiwara WSS

TEN KATE Honda

- Pere Riba WSS
- Fabien Foret WSS

BKM RACING TEAM

- Ivan Goi WSS
- Kevin Curtain WSS



suspension WP

For more information on WP Suspension Products:

Stamsnijder-Older Juninck suspension products

Reitgaardstrasse 2
49828 Neuenhaus
Tel.: +49 (0)594 19 20 780
Fax: +49 (0)594 19 20 781

Suzuki pics by ALEX PHOTO NEWS

Name	Races	Wins	Poles
1 Jörg Teuchert (GER-Yamaha) Wilbers-Suspension Yamaha	37	7	2
2 Paolo Casoli (ITA-Yamaha) Yamaha Belgarda Supersport Team	47	9	12
4 Christian Kellner (GER-Yamaha) Wilbers-Suspension Yamaha	33	2	1
5 Karl Muggeridge (AUS-Suzuki) Team Suzuki Alstare Corona Extra	26	1	3
6 Iain MacPherson (GBR-Kawasaki) Fuchs Kawasaki	30	3	2
7 Pere Riba (SPA-Honda) Ten Kate Honda	36	1	2
8 Andrew Pitt (AUS-Kawasaki) Fuchs Kawasaki	19	-	-
9 Fabrizio Pirovano (ITA-Suzuki) DMR Racing Team	49	6	1
11 Kevin Curtain (AUS-Honda) BKM Honda Racing Team	13	2	-
12 Piergiorgio Bontempi (ITA-Yamaha) Team Italia – Lorenzini by Leoni	29	1	2
14 Christophe Cogan (FRA-Yamaha) Saveko Dee Cee Jeans Racing Team	52	-	-
15 Werner Daemen (BEL-Yamaha) Yamaha Belgium	41	-	-
16 Christer Lindholm (SWE-Yamaha) Yamaha Belgium	15	-	-
17 Ivan Clementi (ITA-Yamaha) GiMotor Sport	7	-	-
18 Cristiano Migliorati (ITA-Honda) BKM Honda Racing Team	38	-	1
21 Chris Vermeulen (AUS-Honda) Castrol Honda	11	-	-
22 Vittoriano Guareschi (ITA-Ducati) Dienza Ducati Racing	29	4	6
23 Dean Thomas (AUS-Ducati) Dienza Ducati Racing	14	-	-
24 Adam Fergusson (AUS-Honda) Alpha Technik Castrol Honda	8	-	-
25 Markus Barth (GER-Honda) Alpha Technik Castrol Honda	10	-	-
28 Sébastien Le Grelle (BEL-Honda) Moto 1 – Honda Elf Dholda	8	-	-
31 Vittorio Iannuzzo (ITA-Suzuki) DMR Racing Team	31	-	-
35 Stefano Cruciani (ITA-Yamaha) Team Italia – Lorenzini by Leoni	11	-	-
37 Katsuaki Fujiwara (JPN-Suzuki) Team Suzuki Alstare Corona Extra	8	-	-
40 Shannon Johnson (AUS-Honda) Moto 1 – Honda Elf Dholda	4	-	-
44 Antonio Carlacci (ITA-Ducati) DFX Racing	10	-	-
57 Arnaud van den Bossche (FRA-Yamaha) Lightspeed/Ducci Pro	2	-	-
65 Jan Hanson (SWE-Yamaha) Saveko Dee Cee Jeans Racing Team	10	-	-
67 Franco Brugnara (ITA-Yamaha) GiMotor Sport	5	-	-
68 Steve Plater (GBR-Honda) Alpha Technik Castrol Honda	1	-	-
69 James Whitham (GBR-Yamaha) Yamaha Belgarda Supersport Team	19	2	1
71 Davide Bulega (ITA-Yamaha) Lightspeed/Ducci Pro	15	-	-
99 Fabien Foret (FRA-Honda) Ten Kate Honda	18	-	2

Entries and statistics correct at time of going to press: 21 August



Rider Standings

Position	Rider	Nationality	Points
1	J Teuchert	GER	113
2	P Casoli	ITA	109
3	A Pitt	AUS	100
4	K Curtain	AUS	86
5	K Muggeridge	AUS	64
6	J Whitham	GBR	63
7	P Riba	SPA	53
8	K Fujiwara	JPN	50
9	I MacPherson	GBR	49
10	P Bontempi	ITA	45
11	V Guareschi	ITA	43
12	F Pirovano	ITA	42
13	A Fergusson	AUS	41
14	C Cogan	FRA	40
15	C Kellner	GER	36
16	F Foret	FRA	34
17	C Vermeulen	AUS	21
18	K Harris	GBR	17
19	W Daemen	BEL	16
20	C Migliorati	ITA	14
21	C Lindholm	SWE	12
22	D Thomas	AUS	10
23	A Corradi	ITA	9
24	I Goi	ITA	7
	J Hanson	SWE	7

Manufacturer Standings

Team	Points
1 Yamaha	165
2 Honda	124
3 Kawasaki	112
4 Suzuki	87
5 Ducati	45

Results correct at time of going to press: 21 August

Club
Business

SBK SUPERBIKE
WORLD CHAMPIONSHIP

Corporate Hospitality Packages for 2001

Entertain your clients and staff in the exclusive SBK Business Club. Our packages include a three-day VIP pass, grandstand seating, full catering and bar facilities for Saturday & Sunday, reserved parking, race pack, event programme and merchandise.

For rates and details on specific events please contact Tanya Wicks.
Telephone: + 44 (0) 207 491 0934
e-mail: tanya.wicks@octagon.com

www.worldsbk.com

1 Jörg TEUCHERT



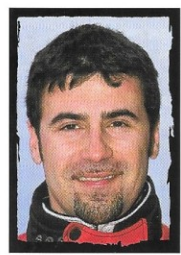
Team: Wilbers-Suspension Yamaha
Bike: Yamaha YZF-R6
Date of birth: 27/02/70
Marital status: Single
Debut: 1986
Career highlights: 2000 World Supersport Champion
Team base: Lohne, Germany

4 Christian KELLNER



Team: Wilbers-Suspension Yamaha
Bike: Yamaha YZF-R6
Date of birth: 07/12/71
Marital status: Single
Debut: 1994
Career highlights: 1994 3rd ADAC Junior Championship, 1999 6th World Supersport Championship, 2000 4th World Supersport Championship
Team base: Lohne, Germany

2 Paolo CASOLI



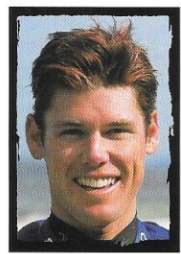
Team: Yamaha Belgarda Supersport Team
Bike: Yamaha YZF-R6
Date of birth: 18/08/65
Marital status: Married
Debut: 1987
Career highlights: 1997 World Supersport Champion
Team base: Germa di Lesmo, Italy

69 James WHITHAM



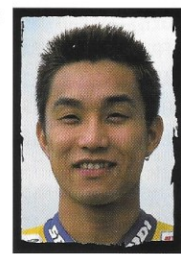
Team: Yamaha Belgarda Supersport Team
Bike: Yamaha YZF-R6
Date of birth: 06/09/66
Marital status: Married
Debut: 1983
Career highlights: 1991 British Superbike Champion, 1993 British Supercup Champion, TT Superbikes Champion, 1996 2nd British Superbike Championship
Team base: Germa di Lesmo, Italy

5 Karl MUGGERIDGE



Team: Team Suzuki Alstare Corona Extra
Bike: Suzuki GSXR 600
Date of birth: 20/04/74
Marital status: Single
Debut: 1994
Career highlights: 1999 2nd British Supersport Championship, 2000 5th World Supersport Championship with a win
Team base: Alleur, Belgium

37 Katsuaki FUJIWARA



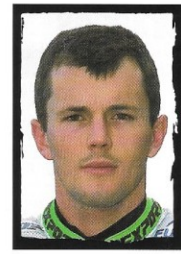
Team: Team Suzuki Alstare Corona Extra
Bike: Suzuki GSXR 600
Date of birth: 27/03/75
Marital status: Married
Debut: 1983
Career highlights: 1992 1st Suzuka 4 Hours, 1994 3rd All Japan 250cc Championship, 1997 2nd All Japan Superbike Championship, 1999, 2000 9th World Superbike Championship
Team base: Alleur, Belgium

6 Iain MACPHERSON



Team: Fuchs Kawasaki
Bike: Kawasaki ZX 6R
Date of birth: 26/05/68
Marital status: Married
Debut: 1989
Career highlights: 1999 2nd World Supersport Championship
Team base: Vohenstrauß, Germany

8 Andrew PITT



Team: Fuchs Kawasaki
Bike: Kawasaki ZX 6R
Date of birth: 19/02/76
Marital status: Single
Debut: 1994
Career highlights: 1999 Australian Supersport Champion
Team base: Vohenstrauß, Germany

7 Pere RIBA



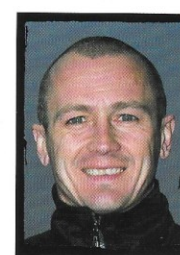
Team: Team Ten Kate Honda
Bike: Honda CBR 600FS
Date of birth: 02/05/69
Marital status: Single
Debut: 1987
Career highlights: 1993 Spanish Supersport Champion, 1996 Spanish Supersport Champion
Team base: Nieuwleusen, Holland

99 Fabien FORET



Team: Team Ten Kate Honda
Bike: Honda CBR 600FS
Date of birth: 29/01/73
Marital status: Single
Debut: 1992
Career highlights: 1995 French 125cc Promosport Champion
Team base: Nieuwleusen, Holland

9 Fabrizio PIROVANO



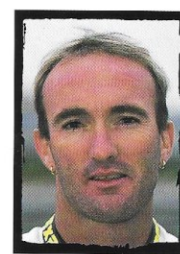
Team: DMR Racing Team
Bike: Suzuki GSXR 600
Date of birth: 01/02/60
Marital status: Single
Debut: 1975
Career highlights: 1975 Italian 50cc Motocross Champion, 1998 World Supersport Champion
Team base: Monza, Italy

31 Vittorio IANNUZZO



Team: DMR Racing Team
Bike: Suzuki GSXR 600
Date of birth: 10/05/82
Marital status: Single
Debut: 1996
Career highlights: 1999 3rd Italian Supersport Championship
Team base: Monza, Italy

11 Kevin CURTAIN



Team: BKM Racing Team
Bike: Honda CBR 600FS
Date of birth: 22/05/66
Marital status: Married
Debut: 1995
Career highlights: 1995 Australian 125cc Champion
Team base: Schoenefelderweg, Belgium

18 Cristiano MIGLIORATI



Team: BKM Racing Team
Bike: Honda CBR 600FS
Date of birth: 25/09/68
Marital status: Married
Debut: 1988
Career highlights: 1993 3rd Italian Sport Production Championship, 1998 6th World Supersport Championship
Team base: Schoenefelderweg, Belgium

12 Piergiorgio BONTEMPI



Team: Team Italia - Lorenzini by Leoni
Bike: Yamaha YZF-R6
Date of birth: 06/02/68
Marital status: Married
Debut: 1986
Career highlights: 1986 Italian SP Champion, 1999 3rd World Supersport Championship
Team base: Pecognana, Italy

35 Stefano CRUCIANI



Team: Team Italia - Lorenzini by Leoni
Bike: Yamaha YZF-R6
Date of birth: 25/05/79
Marital status: Single
Debut: 1993
Career highlights: 1994 2nd Italian 125cc Championship, 1996 6th Italian 600 SP Championship, 2000 Italian 600 SP Champion
Team base: Pecognana, Italy

14 Christoph COGAN



65 Jan HANSON



Team: Saveko Dee Cee Jeans Racing Team
Bike: Yamaha YZF-R6
Date of birth: 31/10/70
Marital status: Single
Debut: 1991
Career highlights: 1997 11th World Supersport Championship
Team base: Zwolle, Holland



Team: Saveko Dee Cee Jeans Racing Team
Bike: Yamaha YZF-R6
Date of birth: 09/08/68
Marital status: Single
Debut: 1987
Career highlights: 1998 European SS 600 Champion
Team base: Zwolle, Holland

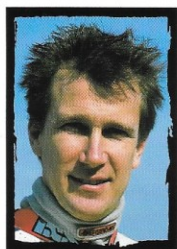
15 Werner DAEMEN



16 Christer LINDHOLM



Team: Yamaha Belgium
Bike: Yamaha YZF-R6
Date of birth: 17/07/71
Marital status: Married
Debut: 1993
Career highlights: 1997 Belgian Supersport Champion
Team base: Herk-de-Stad, Belgium

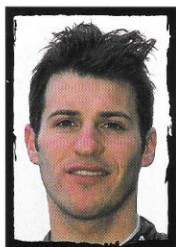


Team: Yamaha Belgium
Bike: Yamaha YZF-R6
Date of birth: 27/06/66
Marital status: Single
Debut: 1978
Career highlights: 1978 Swedish 750cc Production Champion, 1996, 1997, 1999 Pro-Bike German Superbike Champion
Team base: Herk-de-Stad, Belgium

17 Ivan CLEMENTI



67 Franco BRUGNARA



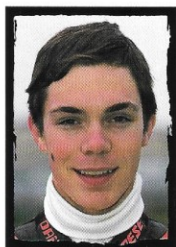
Team: GiMotor Sport
Bike: Yamaha YZF-R6
Date of birth: 18/01/75
Marital status: Single
Debut: 1999
Career highlights: 1999 European 250cc Champion, Italian 250cc Champion
Team base: Ossona, Italy

Team: GiMotor Sport
Bike: Yamaha YZF-R6

21 Chris VERMEULEN



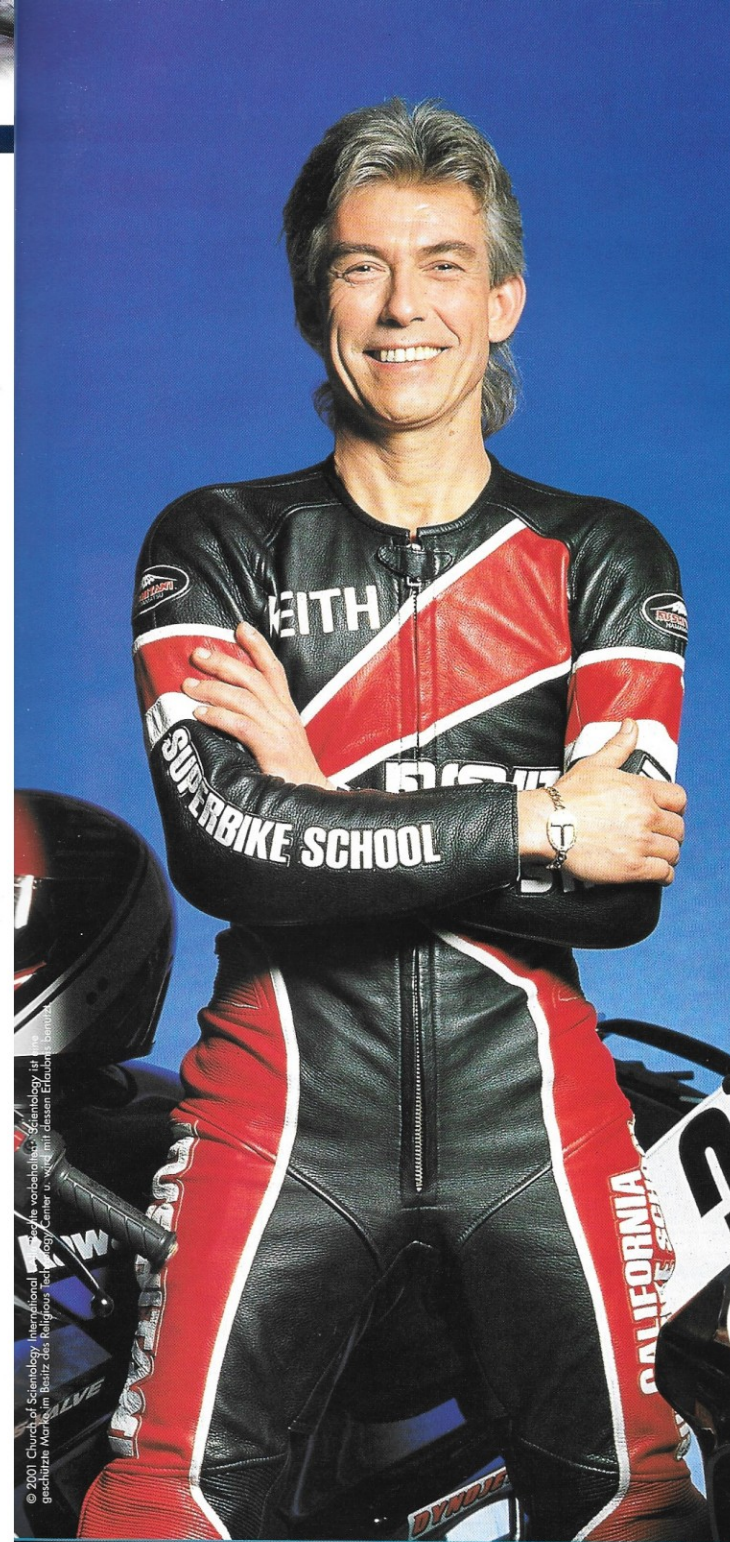
22 Vittoriano GUARESCHI



Team: Castrol Honda
Bike: Honda CBR 600FS
Date of birth: 19/06/82
Marital status: Single
Debut: 1998 (road racing)
Career highlights: 1994-97 2nd Australian Junior Dirt Track Championship
Team base: Louth, England



Team: Dienza Ducati Racing
Bike: Ducati 748 RS
Date of birth: 19/06/71
Marital status: Married
Debut: 1988
Career highlights: 1998 2nd World Supersport Championship, 1999 10th World Superbike Championship
Team base: Wakefield, England



ICH SAGE NEIN ZU DROGEN

Ein drogenfreies Leben zu führen kann mehr erfordern, als nur „keine Drogen zu nehmen“. Manchmal muss man auch das in Ordnung bringen, was Drogen in einem angerichtet haben – und genau das habe ich getan.

Ich kann jetzt klar denken und schnell reagieren. In meinem Beruf ist das ein lebenswichtiger Faktor, der entscheidend dazu beiträgt, Unfälle oder Schlimmeres zu vermeiden – und erfolgreich zu sein. Ich bin heute glücklicher, als ich es jemals zu hoffen gewagt habe.

Scientology hat mein Leben gerettet.

— Keith Code

Gründer der weltbekannten California Superbike School für Motorradrennfahrer

SCIENTOLOGY

eine angewandte religiöse Philosophie

Rufen Sie an: 089/27 81 77 32
 Internet: www.thinkclearly.org

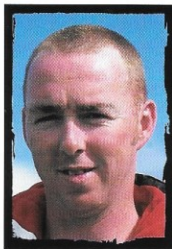
Sag NEIN zu Drogen.
 Sag JA zum Leben.

23 Dean THOMAS



Team: Dienza Ducati Racing
Bike: Ducati 748 RS
Date of birth: 04/01/73
Marital status: Married
Debut: 1992
Career highlights: 1994 4th Australian Supersport Championships, 1995 Australian Supersport Champion
Team base: Wakefield, England

24 Adam FERGUSON



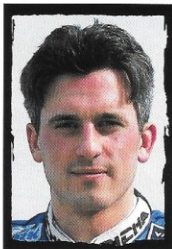
Team: Alpha Technik Castrol Honda
Bike: Honda CBR 600FS
Date of birth: 12/10/74
Marital status: Married
Debut: 1994
Career highlights: 1999 1st Australian Production Championship, 2000 1st Australian Production Championship
Team base: Stephanskirchen, Germany

25 Markus BARTH



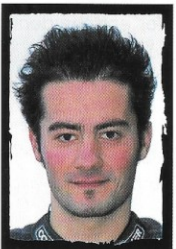
Team: Alpha Technik Castrol Honda
Bike: Honda CBR 600FS
Date of birth: 20/04/72
Marital status: Single
Debut: 1985
Career highlights: 1999 German Supersport Champion
Team base: Stephanskirchen, Germany

28 Sebastien LE GRELLE



Team: Moto 1 – Honda Elf – Dholda
Bike: Honda CBR 600FS
Date of birth: 22/11/74
Marital status: Single
Debut: 1996
Career highlights: 1999 European Supersport Championship
Team base: Marquain, Belgium

36 Ivan MENGOZZI



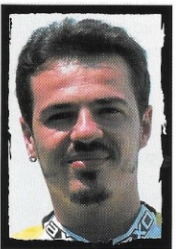
Team: Ducati NCR
Bike: Ducati 748 RS
Date of birth: 12/08/75
Marital status: Single
Debut: 1994
Career highlights: 2000 2nd European 250cc Championship
Team base: Bologna, Italy

44 Antonio CARLACCI



Team: DFX Racing
Bike: Ducati 748 RS
Date of birth: 12/07/73
Marital status: Single
Debut: 1995
Career highlights: 1996, 1997 Italian 750cc Sport Production Champion, 1998, 1999, 2000 Italian Supersport Champion, 2000 European Supersport Champion
Team base: Sorbara, Italy

71 Davide BULEGA



Team: Lightspeed/Ducci Pro
Bike: Yamaha R6
Date of birth: 07/04/71
Marital status:
Debut: 1989
Career highlights: 1997 European 250 Champion
Team base: Teneto di Gattatico, Italy

57 Arnaud van den BOSSCHE



Team: Lightspeed/Ducci Pro
Bike: Yamaha R6

68 Steve PLATER



Team: Alpha Technik Castrol Honda
Bike: Honda CBR 600FS



Own The Racetrack

Own The Racetrack.

GSX-R. Vier Buchstaben, die mit der ersten Racer-Replica der Welt eine neue Ära einläuteten – die GSX-R 750 im Jahre 1985. Und vier Buchstaben, die in den letzten Jahren beinahe immer einen Platz auf dem Podium erkämpft haben. GSX-R-Motorräder sind so dominant und populär unter den Supersportlern, weil in vielen Teilen der Welt keine andere Marke auf den Siegereppchen zu sehen ist. Setz Dich auf eine GSX-R mit 600, 750 oder 1000 cm³, und Du wirst verstehen warum. Form, Funktion, Kraftentfaltung und Handling – all das sorgt für den Erfolg der GSX-R. Werde ein Teil dieses Erbes.

Fühl' die Leidenschaft hinter dem Namen, dem die Rennstrecken gehören. 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: 15./16. September in Oschersleben

GSX-R 600/750/1000

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertaktmotor mit 599 cm³/749 cm³/988 cm³ • SUZUKI Ram Air Direct-System • SCEM beschichtete Zylinder • 16-bit Motormanagement mit SUZUKI Dual Throttle Valve Benzineinspritzung • Aluminium-Kastenprofil-Brückenrahmen • Aluminium-Kastenschwinge, Link-System • voll einstellbare Vorderradgabel, voll einstellbares Federbein • voll elektronische 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!



SWEET LITTLE SUZI

Von Alan Cathcart; Fotos: Kel Edge

Francis C. Batta, der schwergewichtige Patron des Alstare-Corona-Teams hatte allen Grund zum Optimismus. Ein weiterer Supersport-WM-Titel für seine Crew, der zweite nach 1999, schien durchaus im Bereich des Wahrscheinlichen. Die in der Saison 2001 neue Suzuki GSX-R 600 trat mit Benzineinspritzung, dazu schlanker, leichter und mit mehr Motorleistung ins Rampenlicht. Aber leider hatten die beiden Fahrer Katsuki Fujiwara und Karl Muggeridge gewisse Probleme, die Papierform auch in konstant gute Resultate umzumünzen. Auf einigen Strecken konnten sie zwar um den Sieg mitkämpfen, anderswo aber erlitten sie auch wieder Schiffbruch auf die übelste Art. So kann man also sagen, dass die neuen 600er Suzuki zwar größtes Potenzial mitbringt, aber auch äußerst kapriziös wird, wenn es um die ideale Abstimmung geht. Wenn alles passt, ist die Suzi extrem schnell, und wenn nicht, kaum konkurrenzfähig.

An diesem Donnerstag im belgischen Zolder, als ich die 600er, die wohl einem 750er Superbike am nächsten kommt, testen durfte, war die Supersport-Suzuki in Bestform. Verglichen mit dem Vergaser-Motor des alten Modells mit einem Bohrung/Hub-Verhältnis von 66,4 zu 44,5 Millimeter, fühlt sich der neue Einspritzer, mit 67 zu 42,5 mm übrigens genauso extrem kurzhubig wie die neue Honda CBR 600, wesentlich schärfer und knackiger an, wenn es um Beschleunigung aus dem Drehzahlkeller geht, wie etwa in den insgesamt gleich drei engen Schikanen in Zolder. Auch wenn wir zugeben müssen, dass die heftigste

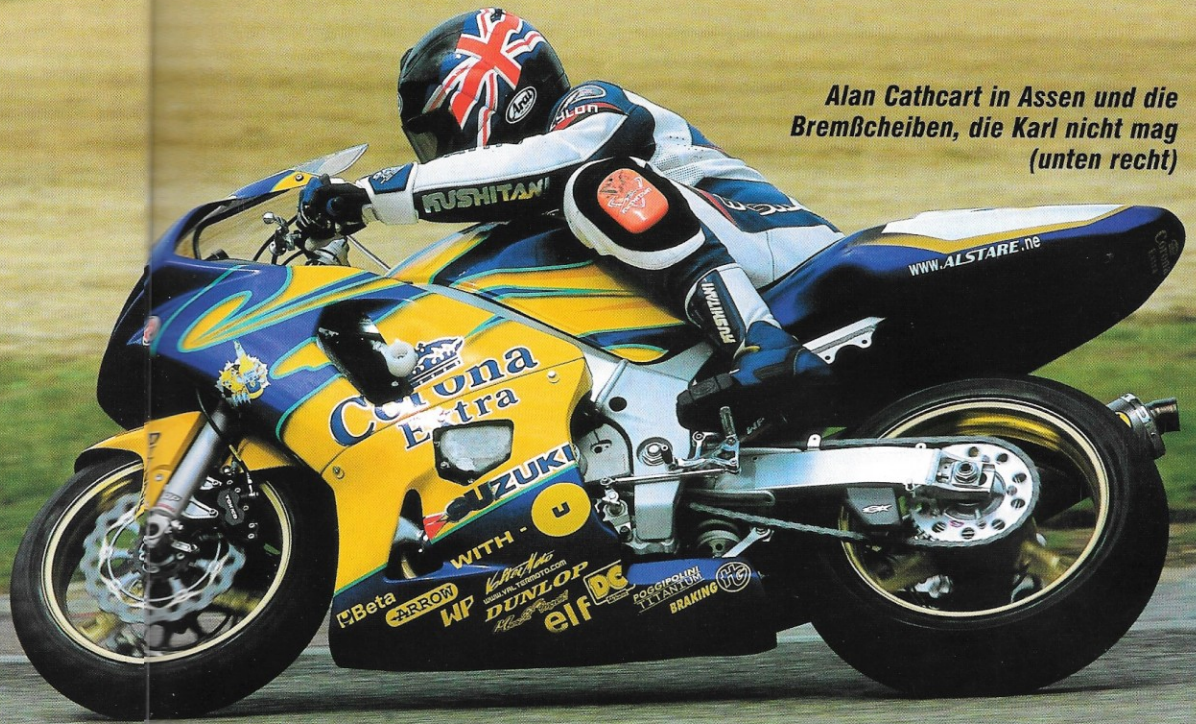


Power erst oberhalb von 10000/min einsetzt. Die verbesserte Gasannahme aus den langsamen Ecken geht übrigens einher mit höchst beeindruckender Spitzenleistung. Ab 12200/min bis in den Drehzahlbegrenzer, der bei 14300/min einsetzt, setzt noch einmal ein Extraschub ein.

Der Begrenzer selbst setzt schon reichlich früh ein. Man spürt förmlich, dass die Suzuki-Maschine noch weiter ziehen möchte. Und tatsächlich, die Alstare-Techniker verraten, dass sie auf dem Prüfstand ein Triebwerk problemlos über 20 Minuten mit 15100/min haben laufen lassen. Wenn Sie, liebe Fans, die blau-gelben Renner hier in Oschersleben auf der Piste

erleben, sollten sie dank eines neuen Zündungskennfeldes um 600/min höher drehen können als vorher, also 14900. Das wären dann 131 PS am Getriebeausgang und damit 7 PS mehr als mit dem 2000er Vergasermotor und immerhin 5 PS mehr als zu Saisonbeginn 2001.

Ein weiteres, in entscheidenden Situationen sicher sehr wertvolles PS gewinnen die Alstare-Spezialisten durch die Verwendung des rollengelagerten Getriebes aus dem GSX-R 750-Superbike, das die Reibung um einiges verringert. Außerdem können die Mechaniker damit in wenig mehr als einer Stunde die Primärübersetzungen wechseln. Damit gibt es bei der Supersport-Suzuki bis zu sechs Möglichkeiten für jeden einzelnen Gang, was natürlich äußerst sensible Abstimmungsarbeiten ermöglicht. Obwohl Schaltautomaten in der Supersport-WM verboten sind, hat FIM-Superbike-Regelwächter Steve Whitelock die pfiffige mechanische Ersatzlösung der Alstare-Techniker genehmigt. Mittels eines Killswitchers am linken Lenkerstummel wird die Zündung kurz unterbrochen, sodass bei Vollast ohne Gaswegnehmen geschaltet werden kann. Natürlich



Alan Cathcart in Assen und die Brembscheiben, die Karl nicht mag (unten rechts)



Alan at Assen (above) and the discs that Karl doesn't like (left)

braucht dies eine hervorragende Koordinationfähigkeit in voller Schräglage, wenn dein linker Daumen unter anderem damit beschäftigt ist, den Lenker halbwegs festzuhalten. Aber am Ende ist es sicher ein Vorteil, was auch daran zeigt, dass dieses System inzwischen auch bei anderen Teams zu sehen ist.

Die kernige Leistungsabgabe kommt vor allem aus der Arbeit von Alstare-Chefingenieur Bruno Bailly und seinem Team, die es ihrem Hauptquartier im belgischen Lüttich geschafft haben, einen komplett neuen Motor zum Titelfavoriten machen. Ein feinbearbeiteter Zylinderkopf, eigenentwickelte Nockenwellen und vergrößerte Ventile beschleunigen die Wege des Benzin/Luft-Gemisches durch den Einlassquerschnitt von 36,5 Millimeter. Eine Verdichtung von 14,

das angepasste Kennfeld der Einspritzung, die über eine Düse pro Zylinder in unmittelbarer Nähe der Drosselklappen verfügt, treiben die Alstare-GSX-R ebenso voran wie das Arrow-Auspuffsystem mit Krümmern aus rostfreiem Stahl und Titan-Endrohr. Insgesamt also entstand eine Maschine, die sich tatsächlich nach einem Superbike anfühlt als nach einem Supersportler, auch wenn sie mit den reglementkonformen 167 Kilogramm um fünf kg schwerer ist als das Superbike. Zweieinhalb Kilo davon sind frei einsetzbarer Ballast, weil die Leichtbauteilung bei Alstare-Suzuki sehr erfolgreich gearbeitet hat.

Tatsächlich die ideale Fahrwerksabstimmung zu finden, war in der bisherigen WM-Saison 2001 die schwierigste Aufgabe für das Alstare-Corona-Team. Die

unermüdliche Arbeit von WP-Techniker Chris Lessing brachte während Testfahrten im niederländischen Assen gegen Saisonmitte den Durchbruch in Sachen Fahrwerksbalance. Vor allem das schwammige Gefühl im Kurvenseitelpunkt, was beide Alstare-Fahrer andauernd beklagten, konnte der kleinen Suzi endlich ausgetrieben werden. Für meine Begriffe lenkt die GSX-R 600 zwar gut ein. Schnelle Schräglagenwechsel aber vollziehen sich eher zäh. Dies kommt wohl von der für ein Supersport-Motorrad eher überdimensionierten Verkleidung, der identisch mit dem der größeren 750er ist.

Immerhin erlaubt diese Tatsache dem Fahrer, sich vergleichsweise bequem hinter die Verkleidung zu ducken. Ein Wunder an Aerodynamik und Höchstgeschwindigkeit ist die GSX-R 600 damit allerdings nicht gerade. „Ich kann mich zwar im Windschatten der Yamaha R6-Maschinen halten“, erklärt Karl Muggeridge, „rausziehen und ▶“

► überholen aber ist nicht drin.“ Immerhin sind unsere Bremsen gut genug und das neue WP-Fahrwerk stabil genug, dass ich sie in den Kurven doch packen kann.“

Im Gegensatz zu seinem Kollegen Fujiwara vertraut der Australier auf serienmäßige Tokico-Bremscheiben am Vorderrad. Der Japaner bevorzugt dagegen die auch schon optisch höchst originellen 320 Millimeter-„Margherita“-Scheiben, die mit ihrem Lochdesign immerhin 900 Gramm an ungefederter Masse einsparen. Die serienmäßigen Vierkolbenbremszangen von Tokico dagegen sind bei beiden Fahrern wieder gleich, weil vom Reglement vorgeschrieben. Immer wieder war ich

doch überrascht, wie spät ich zum Beispiel in Zolder in die Schikane hinter dem Fahrerlager bremsen konnte. Der eigentliche Vorteil der neuartigen italienischen Bremsscheiben aber zeigt sich erst in schnellen Wechselkurven, wo die deutlich geringeren rotierenden Massen die Suzuki wesentlich handlicher machen. Die Serienbremse an Muggeridges Maschine packt eine Idee bissiger, aber du hast dafür auch einiges mehr Arbeit, die Kiste zum Beispiel durch so eine Schikane zu wuchten.

Mit dem auf 1400 Millimeter verlängerte wurde die 2001er Suzuki stabiler. Von dem früher spürbaren Chattering ist selbst auf von vielen

Autorennen extrem holprigen Strecke in Zolder kaum noch etwas zu merken. Dazu gibt es trotz angewachsener Motorleistung am Kurvenausgang mehr Grip. Dies kommt von einer geringfügig herabgesetzten Sitzhöhe an der Muggeridge-Maschine sowie dem neuen WP-Federbein.

Alles in allem hatte auch die völlig neukonstruierte Suzuki GSX-R 600 die üblichen Kinderkrankheiten zu überstehen. Aber allmählich wird sie erwachsen und bereit, auch Rennen um die Supersport-WM zu gewinnen. Setzen Sie nicht zu leichtfertig gegen das jüngste Kind in der Supersport-Familie, wenn es um einen Tipp auf den Gewinner an diesem Wochenende hier in Oschersleben geht. ■

SWEET LITTLE SUZI



Words: Alan Cathcart Photos: Kel Edge

**Suzuki GSX-R600:
600cc, 14,300rpm,
131bhp**



Team Alstare patron Francis Batta had every reason to be confident of another World Supersport title for Corona Suzuki in 2001, with the new, sleeker, lighter and more powerful fuel-injected GSX-R600 debuting this season. But riders Karl Muggeridge and Katsuraki Fujiwara have struggled to deliver consistently good results, challenging for victory on some tracks but ending up shipwrecked at others. That's because the all-new Suzuki is bursting with potential, but is also a more sensitive bike to find an ideal setup for. When it's been good, it's very, very good, but when it's been bad, it's well off the pace.

Fortunately, when I came to test what is the closest thing to a 750 Superbike yet developed for the 600 Supersport class at Zolder, it was on its best behaviour. Compared to the old carburettor GSX-R600's 66.4 x 44.5mm dimensions, the new Suzuki's fuel-injected 67 x 42.5mm engine – the same ultra short-stroke format as the CBR600 – now feels much sharper and crisper accelerating from low down out of one of the Belgian circuit's trio of chicanes, even if the strong power comes in from 10,000rpm upwards. But the improved



Karl und Alan im Gespräch über Taktik und Fahrverhalten Karl and Alan discuss tactics and handling

drive out of slow turns is matched by truly impressive top-end performance, with a noticeable extra kick of power from 12,200rpm – until the 14,300rpm rev-limiter forces you to hit another gear and start over.

This is set too low, because you can feel the Suzuki keeps pulling hard, and the Alstare team have run one of their test engines for 20 minutes at 15,100rpm on the dyno without a problem! By the time you see the bikes in action here at Oschersleben, they'll have new ignition systems permitting a further 600 revs, allowing the 131bhp delivered at the gearbox (7bhp more than last year's carburetted bike, and 5bhp more than at the start of the season) to be put to the ground harder and longer.

And the benefits of the Superbike gearbox borrowed from the team's GSX-R750 works racer, whose roller-bearing ratios gain a crucial 1bhp on their own thanks to reduced friction, are readily apparent. It allows the team to swap internal ratios in just 1.25 hours at a racetrack, choosing between any of up to six different options for each gear, and comes into play in maximising its Suzuki kid sister's performance. Although powershifters aren't allowed in Supersport racing, the FIM scrutineers have OK'd Alstare's ingenious mechanical substitute, in the form of a kill switch on the left clip-on which you thumb as you change up wide open,

Finding the right setup for the all-new chassis has been the biggest problem for the Alstare team this season, but with their WP suspension partner's technician Chris Lessing working tirelessly to optimise balance and compliance, the team made a breakthrough at our Assen test which removed the mid-turn vagueness both riders had complained of all season. I found the Suzuki steered well, but rather bulky to change direction quickly, thanks to the identical and larger bodywork shared with its GSX-R750 sister. This allows you to tuck down well behind the screen, at the expense of flawed aerodynamics which compromise the Suzuki's top speed performance. 'I can slipstream the Yamahas on fast circuits, but I can't pull out and pass them,' says Karl Muggeridge. 'Luckily, our bike brakes so well and is now so stable, thanks to the WP suspension, I can get them in the turns!', he adds.

without backing off the throttle. It just needs a fair amount of co-ordination to do this while hanging off the side of the Suzuki, when your thumb is busy gripping the handlebar – but for sure it's a real advantage, which other teams have now copied.

That meaty power output is the work of Alstare's own engineers led by Bruno Bailly, who've worked hard in the team's Liege base to turn a completely new motor cycle into a title contender. The engine uses a ported and flowed cylinder head, their own design of camshafts and waisted valves to allow a straighter hit of mixture from the 36.5mm throttle bodies. It also features a 14:1 compression ratio, revised mapping for the EFI (which features a single injector per cylinder located beneath the throttle butterfly) and an exhaust system with stainless steel headers and a titanium main pipe developed with their Arrow partners. Altogether they've produced a bike that indeed feels more like a Superbike to ride than a Supersport even if it is heavier, ballasted with 2.5kg of lead to meet the 167kg class weight limit!

Karl uses stock Tokico discs, after suffering warping problems with the Braking 'Margherita' 320mm front discs fitted to Fujiwara's bike, whose petal-shaped design saves a crucial 0.9kg in unsprung weight, while providing superb stopping power and lots of feel via the stock four-pot Tokico calipers. I kept surprising myself how late I could brake into the Zolder chicane behind the pits, but the Italian brakes' real advantage comes in flicking from side to side in turns, when their reduced gyroscopic mass as well as lesser weight makes the Suzuki steer as fast as a GP racer. On Karl's bike with the stock discs there was more bite, but at the expense of having to work harder to hustle it through a chicane.

With a longer 1400mm wheelbase, the Suzuki is more stable than before, with none of the previous chatter from the great Dunlop D207 rubber even over the car-induced ripples of Zolder's first turn, but with better grip exiting a turn, in spite of the increased power, thanks to a lower rear ride height on Karl's bike and improved compliance from the more sophisticated WP shock.

The all-new Suzuki GSX-R600 has suffered the typical growing pains of an all-new design, but now it's all grown up, ready to win races. Don't count against the new kid in the Supersport family coming of age by winning at Oschersleben here today...! ■



EINE SCHNELLE RUNDE MIT GREGORIO LAVILLA



Grundsätzlich mag ich den Motopark Oschersleben sehr gern, nicht nur, weil ich im Vorjahr eines meiner besten Resultate erzielt habe. An zwei oder drei Stellen musst du absolut perfekt unterwegs sein, wenn du eine richtig schnelle Rundenzeit realisieren willst. Die Strecke ist zwar nicht übermäßig schwer zu lernen, umso schwieriger aber ist es, dieses letzte Quäntchen zu finden, das dich zu einer wirklich schnellen Rundenzeit bringt. In Sachen Sicherheit gibt es nicht zu beklagen über den Motopark. Wichtig ist es, am Start in den ersten beiden Reihen zu stehen, denn allzu häufig gesät sind Überholmöglichkeiten nicht gerade. Noch eine der besten Überholchancen hast du vielleicht am Ende der Zielgeraden, dann eingangs der extrem langen Dreifach-Linkskurve und, wenn du da gut heraus kommst, eingangs der folgenden Rechts. Auf der kurzen Gegengeraden geht vielleicht auch etwas, wenn du aus dem Windschatten heraus überlegene Motorleistung einsetzen kannst. Und dann geht es noch, aber nur mit viel Mut, eingangs der Zielkurve. Generell aber gilt: In Oschersleben gibt es an den meisten Stellen nur eine einzige, richtig schnelle Linie. Wenn du zum Beispiel als Letzter einer Gruppe in die Startlinkskurve einbiegst, verlierst du fast zwangsläufig an Boden, weil du gar nicht mehr auf der Ideallinie fahren kannst.

Meine Werks-Kawasaki ZX-7RR hat ein hervorragendes Handling, und auf flachen Strecken ohne größere Höhenunterschiede wie hier in Oschersleben, haben wir

normalerweise auch keine Fahrwerksprobleme. Letztes Jahr ging alles sehr gut, aber dennoch wird es 2001 etwas schwieriger, denke ich.

Auf einer fliegenden Runde komme ich im ersten Gang aus der Zielkurve heraus. Die Kurve hat ihre Tücken; das Motorrad will hinaus rutschen, weil die Strecke absolut flach ist dort und entsprechend wenig Grip hat. Eingangs der Zielgerade herrscht dazu noch erhöhte Highsider-Gefahr, also Vorsicht. Nur wenn diese Zielkurve perfekt gepasst hat, kommt man mit guter Speed auf die Zielgerade. Auf der Geraden komme ich, wenn auch nur kurz, bis in den sechsten Gang, bevor für die folgende Linkskurve in den Dritten heruntergeschaltet wird. Dazu hart bremsen und anpassen, dass dich dein Hinterrad nicht überholt. Also nicht zu aggressiv bremsen. Auf jeden Fall aber kommt in dieser Kurve das Heck ins Rutschen, deshalb darf man am Ausgang nicht zu heftig am Gashahn reißen.

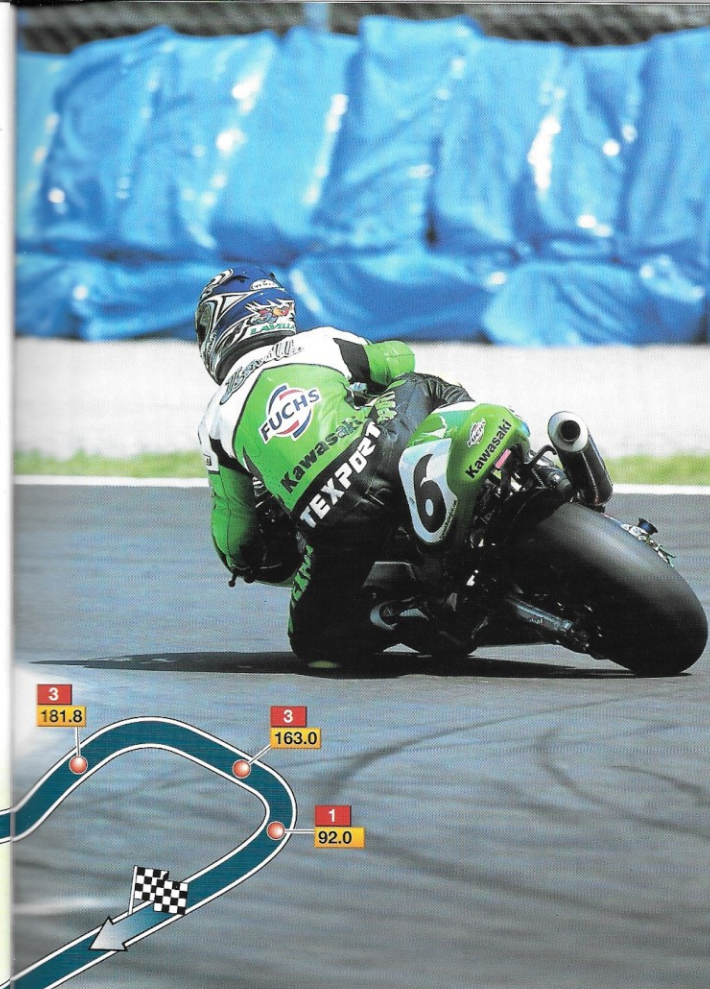
Nach dem Schräglagenwechsel runter in den zweiten Gang für die erste Rechtskurve der Runde vor dem Hotel. Auch diese Ecke ist absolut flach, hat aber schon einige Wellen, obwohl der Motopark Oschersleben ja noch zu den jüngeren Rennstrecken gehört. Die Kurve wird möglichst sauber im zweiten Gang durchfahren. Ob man schon in der Kurve in den

dritten Gang schaltet, oder den zweiten ausdreht, um erst auf der sehr kurzen Geraden in den Dritten zu gehen, gibt sich nicht viel. Die folgende „Hasseröder“-Kurve, eine leicht überhöhte, rechte weite Linkskehre geht wieder im zweiten Gang, danach geht es hoch bis in den Vierten, bis wir an eine Schlüsselstelle von Oschersleben kommen, die



Dreifach-Links.

Die Kurve selbst geht im Dritten und man sollte schon im langen Bogen wieder ans Gas gehen. Für den folgenden, recht engen Rechtsbogen hinter dem Hotel brauche wieder den zweiten Gang. In dieser Kurve ist direkt am Einlenkpunkt eine kleine



Auch hier sind schon ein paar Wellen und man muss aufpassen, nicht allzu viel Traktion zu verlieren, auf der folgenden Gegengeraden schaffe ich es bis in den fünften Gang, bevor ich sehr hart bremsen, um nach rechts in die Shell-S-Kurve, eine sehr langgezogene Schikane einbiegen. Vor dem Shell-S schalte ich in den Dritten zurück, der übrigens bis vor die Zielkurve drinbleibt. Im S, zwischen der Rechts- und der Links-Kurve kann man kurz ans Gas gehen, muss vor der Links nur kurz lupfen, um dann voll zu beschleunigen. Möglichst innen, also links, sollte man aus dem Shell-S herauskommen, damit die Linie für die vorletzte Rechtskurve passt. Leicht bremsen und schon am Kurvenscheitelpunkt wieder vorsichtig ans Gas. Wenn die Maschine wieder gerade steht – Vollgas. Das Motorrad wandert dann ganz an den linken Streckenrand. Und dort muss man dann den Einlenkpunkt für die Zielkurve sehr genau treffen. Das hört sich, vor allem was den letzten Abschnitt angeht, sehr kompliziert an. Aber, wenn es richtig passt, dann läuft sie sogar ganz locker und leicht, so eine schnelle Runde im Motopark Oschersleben. ■

**Troy Bayliss,
Gregorio Lavilla,
Oschersleben, 2000**

Kuhle, daher sollte man besser ganz innen fahren. Am Kurvenausgang hat das Motorrad den kaum zu bändigenden Drang zum Wheelie. Genau an dieser Stelle der Strecke kannst du gegen Rennende leicht feststellen, wie viel dein Hinterrad noch drauf hat. Denn dort sollte er nicht zu sehr durchdrehen.

Der zweite Gang bleibt auch nach der Kurve drin, denn unmittelbar danach folgt die Bilstein-Schikane. Der Rechtsknick zu Beginn der Schikane sollte man sehr sauber gefahren, am Ausgang darfst du ruhig links über die Kerbs räubern. Das ist sogar hilfreich, um für die nächste Rechtskurve in der richtigen Position zu sein. Auch dieses geht noch komplett im zweiten Gang. Diese "Stadionkurve" ist in meinen Augen die schwierigste Stelle einer Oschersleben-Runde. Dort kann man sehr viel Zeit gewinnen, wenn alles perfekt passt.



OSCHERSLEBEN FLYING LAP GREGORIO LAVILLA



Lavilla, Chili, Haga, Oschersleben, 2000

Like the Oschersleben circuit and not just because I had one of my best results there last year! There are two or three points where you need to be perfect if you are to make a fast lap. It's not a hard track to learn, but it's difficult to go that little bit faster for a very good lap. The track is quite safe, but it's important to be on the front two rows of the grid because it doesn't have many passing points. Maybe you can pass on the brakes at the end of the main straight, into the long left-hander, Triple, at Turn 6 if you get a good drive out of Triple and on the back Stadium Straight by using the slipstream. Maybe also the entry to the last turn, Die Spielmacher, is a good passing place, but Oschersleben is a bit of a one-line circuit really. You definitely don't want to be at the back of a group going into turn one, because otherwise you will lose a lot of ground.

The Kawasaki handles well and when the track is quite flat (like Oschersleben) we don't have many suspension problems. Last year we went well, but this year will be a bit more difficult, I think. On a flying lap, I exit Die Spielmacher in first gear. It's a bit of a difficult corner because it's quite flat and the bike wants to drift away. It's also easy to highside coming out, so you've got to be really conscious of that. It's important to get that last corner right so that you can

get a good drive going onto the start-finish straight. On the straight, it's up through the gears to sixth. I am in sixth for just a moment, before backshifting down to third again. It's hard braking and the rear wants to go past the front, so it's important not to be too aggressive! The rear is sliding, too, so you can't open the throttle abruptly.

Change direction and into second gear for the first corner, Hotel. It's a flat bend, but there are few little bumps that are not too hard on the bike. I stay in second and try and keep it smooth. I might just touch third gear on the right hand part, but otherwise it's second gear all the way round the right-hander and then third again when upright before the approach to the next left-hander, Hasseröder. It's a little banked and that helps the steering. So, it's down to second gear in the turn and I stay in that ratio all the way until it's time to flick the bike and get it ready for the next long and fast left-hander, Triple.

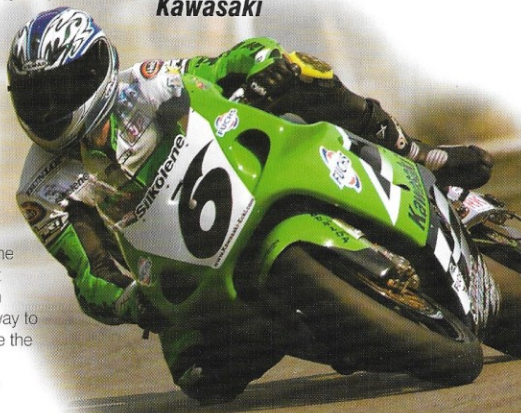
Into third and then fourth for the approach, which is flat out before backshifting to third for the corner. Close the throttle, open it again on the long left sweep, then back to second for the right-hander. Turn 4. This entry has a bit of a dip, so I keep a tight line and stay in second. On the exit the bike wants to wheelie hard, and this is a point on the track where you can feel the difference in the rubber at the end of a race with the rear is spinning a bit!

I stay in second all the way and through the little chicane called Bilsteins, and I take the right side normally and go across the kerb on the left side, to be in the right place for the next corner, Turn 6. I stay in second again all the way to the right-hander before the

back straight which is known as Stadium. I think that this is probably the most critical point on the circuit, as it's a place where you can gain time if you get it just right. This section is a bit bumpy and it's easy to lose traction. I shift up to third when upright, then fourth, then fifth, before braking hard for the right-hander – the first part of the chicane known as Shell Esses.

You have to brake hard and keep the bike over to the right side of the track. I'm in third gear now and I stay in third all the way to the last bend. On the right part, I open the gas a bit, then lift the bike for the left, then gas it hard and try to get over to the left as soon as I can for the left part of the chicane and be in the right place for the second last right-hander, Turn 8. Brake a little, and then open the gas again in the middle of the turn, before accelerating hard when the bike is upright. Then brake when the bike is over on the left side of the track and then try and keep a tight line over to the right side for Die Spielmacher again, before the front straight. ■

Der Moto Park Oschersleben scheint den Kawasaki-Superbikes zu liegen, The track suits the Kawasaki



Kawasaki Racing Team

World Superbike
Championship
2001



**FUCHS Silkolene
Motorrad-
Schmierstoffe**



**Mit Power in die
Pole Position**



Silkolene®

www.fuchs-oil.de
www.KawasakiRacingEckl.com

Klaus Klaffenböck, Christian Parzer,
 Team Klaffenböck LCR Suzuki



Von Michael Rohrer Fotos: Kel Edge

SPITZENQUARTETT

Es gibt zwar nur vier echte Spitzenteams. Aber dennoch ist die Gespann-Weltmeisterschaft in der Saison 2001 äußerst spannend. An der Spitze der Tabelle stehen punktgleich die englischen Titelverteidiger Steve Webster/Paul Woodhead, die im Vorjahr noch für das deutsche Steinhausen-Team unterwegs inzwischen für eigenes „Live on screen“-Team antreten, und ihre Erzrivalen, Klaus Klaffenböck/Christian Parzer aus Österreich.

Die beiden Alpenländer fanden nach einer Pause, in der Pilot Klaffenböck im Team des Schweizer Beifahrers Adolf Hänni gefahren ist, und Parzer Co beim deutschen Spitzen-Gespannfahrer Jörg Steinhausen war, wieder zusammen und wollen endlich den ganz großen Erfolg. Denn während Webster bereits

sieben WM- oder Weltcup-Titel gewonnen hat, jagt das Österreicher Duo dem ersten Gesamtsieg noch hinterher.

Hinter den heftig rivalisierenden Spitzenteams lauert Jörg Steinhausen, zusammen mit seinem englischen Co Trevor Hopkinson im Team seines Vaters Rolf, des zweifachen Gespann-Weltmeisters

aus den 70er Jahren unterwegs.

Ebenfalls noch für Plätze ganz vorn gut ist das britische Duo Steve Abbott/Jamie Biggs, die wie Klaffenböck mit als Letzte von den 500er Zweitakttern auf die 1200 cm³-Viertakt-Motoren umgestiegen sind, die mit ihren bis zu 220 PS momentan noch die stärksten Motoren im Motorradrennsport überhaupt sind. ■

Webster (1), Abbott (7), Guy (11),
 Steinhausen (3), Klaffenböck (2), Brands Hatch



Klaffenböck,
 Founds, Brands



A LEVEL PLAYING FIELD

Words: Gordon Ritchie Photos: Kel Edge

There may be few genuine contenders in the Sidecar World Championship, but those who are fighting each race really do make a show of it.

After a season which has swung from a walkover for Austrian Klaus Klaffenböck and passenger Christian Parzer, Brands Hatch saw race winners Steve Webster and Paul Woodhead go level on 95 points with Klaffi, who was forced to retire after

being struck by another sidecar outfit. And the miscreants were none other than Jörg Steinhausen and Trevor Hopkinson, who are another one of Superside's big four teams.

The last of them, veteran Steve Abbott and Jamie Biggs, have been in the running this season, but as of yet, only Webster and Klaffenböck have won races.

World Sidecar suffered a severe blow in Australia when the icy

monsoon which drowned out the second Superbike race of the day also put paid to the Sidecar event in its entirety. That left reigning World Champion Webster behind by five points, and with consecutive no scores in the next three races, and wins for Klaffenböck in Monza and Donington, Webster was looking at a disaster in the making.

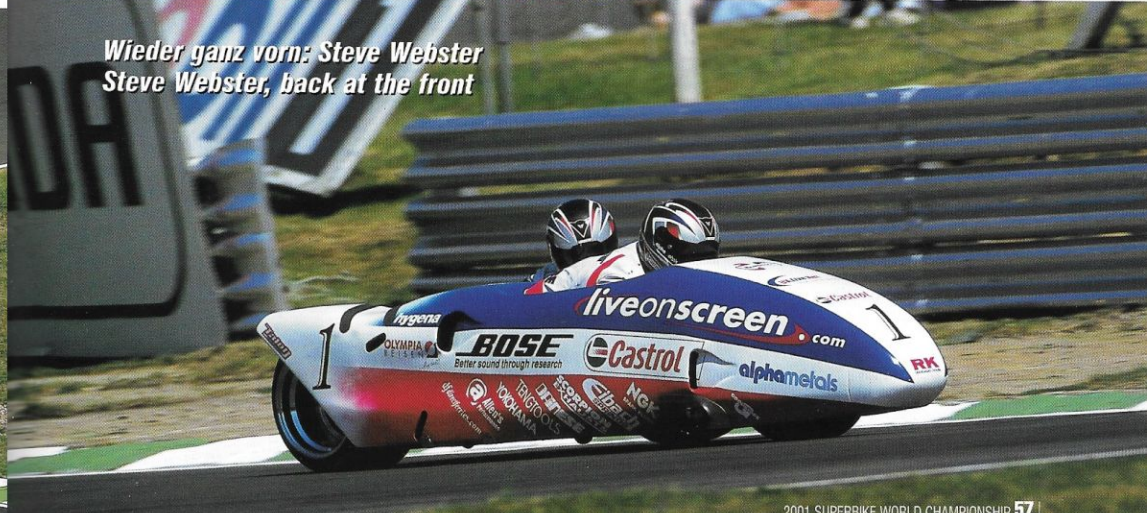
But three Webbo wins on the trot, one because of a disqualification for Klaffenböck, have made the last few races real nail biters for each of the leading protagonists. ■

“But three Webbo wins on the trot have made the last few races real nail biters...”



Webster/Woodhead,
 derzeit in blendender Form
 Steve Webster and Paul
 Woodhead are in
 brilliant form now

Wieder ganz vorn: Steve Webster
 Steve Webster, back at the front



Rider	Passenger	Nationality	Bike	Team
1 Steve Webster	Paul Woodhead	GB GB	Suzuki	liveonscreen Racing
2 Klaus Klaffenböck	Christian Parzer	AT AT	Suzuki	Team Klaffenböck Racing
3 Jörg Steinhausen	Trevor Hopkinson	DE GB	Suzuki	Steinhausen Racing
5 Gerhardt Hauzenberger	tbc	AT DK	Suzuki	Hänni Racing
6 Stuart Muldoon	Trevor Crone	GB GB	Yamaha	Clark GP/Excalibur Racing
7 Steve Abbott	Jamie Biggs	GB GB	Yamaha	Grebensek Racing
8 Martien v Gils	Tonny v Gils	NL NL	Suzuki	Maton Racing
10 Kurt Liechti	Daniel Locher	CH CH	Kawasaki	Team Liechti Locher
11 Ian Guy	Andy Peach	GB GB	Suzuki	liveonscreen Racing
12 Paul Steenbergen	Rene Steenbergen	NL NL	Suzuki	Steenbergen Racing
16 Barry Fleury	Ben Birchall	FR GB	Suzuki	Team Fleury Racing
17 Peter Schroder	Ueli Wafler	CH CH	Suzuki	Schroder Racing
19 Chris Founds	Peter Founds	GB GB	Suzuki	Founds Racing
20 Dan Morrisey	Mark Cox	GB GB	Yamaha	Clark GP/Excalibur Racing
22 Mike Roscher	Uwe Neubert	DE DE	Suzuki	ADAC Sachsen RSC-Racing
24 Jun Hayakawa	Yuzuru Kohbe	JP JP	Suzuki	Kumano Racing
25 Rob Cameron	Tony Darby	GB GB	Suzuki	Team Cameron Racing
26 Sebastien Delannoy	Jerome Vannier	FR FR	Suzuki	Team Sand. Seb 72
27 Dieter Eilers	Andreas Kolloch	DE DE	Suzuki	Rennteam Eilers
39 Stuart Hall	Nat Wood	GB GB	Suzuki	Hallwood Motorsports
71 Wolfgang Becker	Abel Nils	DE DE	Kawasaki	Racing Team Ha12 E V
72 Uwe Göttlich	Mike Helbig	DE DE	Suzuki	Göttlich Racing
90 Kurt Hock	Rainer Kasel	DE DE	Kawasaki	Mate Tooling
91 Rob Fisher	Rick Long	GB GB	Suzuki	Express Racing

Championship Standings

Position	Rider	Points
1	Klaffenböck	95
	Webster	95
3	Steinhausen	75
4	Abbott	53
5	Muldoon	52
	Liechti	52
7	Hanks	45
8	Hauzenberger	44
9	Schroeder	42
10	Guy	40
11	Roscher	32
	Eilers	32



Entries and statistics correct at time of going to press: 21 August

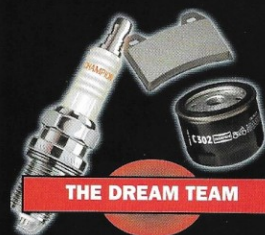


HIGH PERFORMANCE

TAKEN TO EXTREMES

Whether you want to stop or go, you can't beat the combination of two of the greatest names in Motorsport FERODO and CHAMPION, official sponsors of the SBK Superbike World Championship. The Champion range of high performance spark plugs and filters combined with the Ferodo range of Supersport brake pads is the ultimate package allowing you to safely use all the power your bike can provide.

CHAMPION AND FERODO - winners on road and track.



SBK
 SUPERBIKE
 WORLD CHAMPIONSHIP
 OFFICIAL SPONSOR

FERODO
 THE FIRST NAME IN BRAKES

CHAMPION

FEDERAL MOGUL
 The best brands in the business

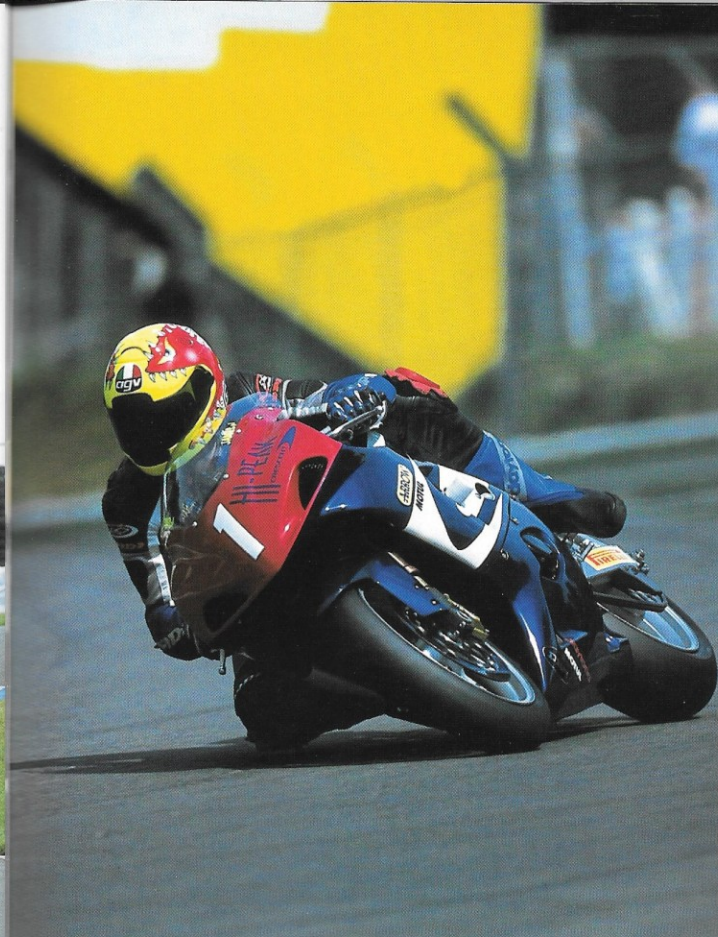
www.federal-mogul.com

ÜBERFLIEGER

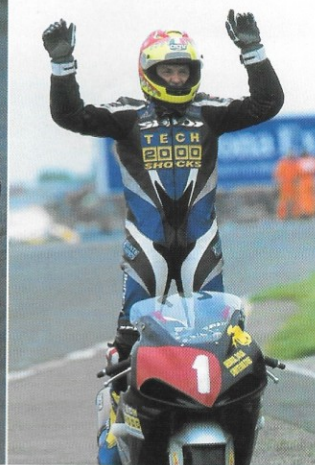
Von Michael Rohrer; Fotos: Kel Edge



Gary Mason, Honda Fireblade (40), Benny Jerzenbeck (42), Steve Brogan (43)



James Ellison, Supersport-EM-Tabellenführer trotz Teamwechsel zu Saisonmitte
James Ellison still leads the Championship even after switching teams mid season (below)



Das letzte Rennen zur Superstock-Europameisterschaft vor den Sommerferien konnte zwar der englische Honda-Fahrer Marc Heckles auf heimischer Bahn in Brands Hatch gewinnen. Generell gilt aber weiterhin in der Nachwuchsmeisterschaft für Fahrer unter 25 Jahren auf seriennahen Maschinen bis 1000 cm folgendes: Die zahlreich antretenden Suzuki GSX-R 1000 sind das Maß der Dinge und nur ganz schwer zu schlagen. Und im Fahrerfeld dominieren wie in der EM-Tabelle zwei junge Herren, die eigentlich längst in höheren Kategorie um die Lorbeeren kämpfen sollten. Der Titelverteidiger und Suzuki-Fahrer Jamie Ellison führt die EM an, vor seinem italienischen Markenkollegen Walter Tortoroglio, der im Vorjahr bereits mit einigen bemerkenswerten Resultaten in der Supersport-WM von sich reden gemacht hat. Der Rest der jugendlichen Angreifer liegt weit zurück.

Beste Deutscher ist der Saarländer Benny Jerzenbeck in Steinhausen-Racing-Team, der zwar mit 51 Punkten Rückstand auf Ellison aber immerhin, Vierter in der EM-Tabelle ist. Weniger gut lief es leider in der bisherigen Saison für Vize-Europameister Markus Wegscheider. Der Südtiroler im Team des hessischen Suzuki-Händlers Stefan Schmidt blickt ebenso wie sein deutscher Teamkollege Benjamin Nabert auf ein recht wechselhaftes Jahr 2001 zurück. Beim Heimspiel im Motopark Oschersleben aber ist das deutschsprachige Trio natürlich höchst motiviert. ■

Honda-Solist in der Superstock-EM:
Mark Heckles: a Blade among the 'Gixers'



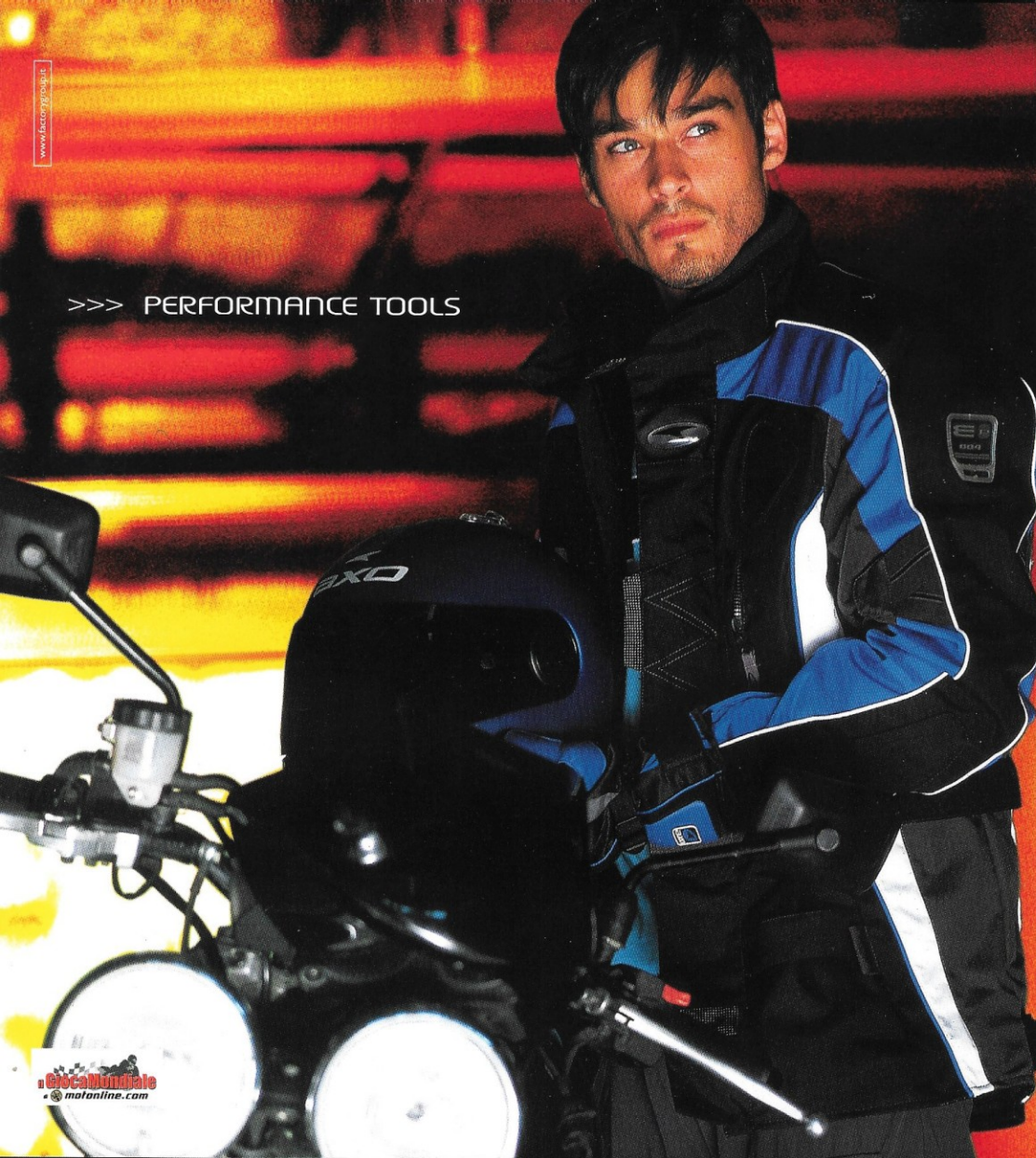
BLADE RUNNER

Words: Gordon Ritchie Photos: Kel Edge

After settling into a comfortable if somewhat predictable two-rider battle for the top prize in European Superstock racing, Misano set the scene for a major upset. Reigning champion James Ellison and his closest challenger Walter Tortoroglio had been sharing the wins out between themselves, as they took their respective Suzuki GSX-R1000s around Europe's circuits faster than any of their rivals. Despite Ellison changing teams in mid season, his three wins to Tortoroglio's single triumph at Monza gave him a clear ten-point lead on the way to the second Italian race of the year. An Adriatic coming together caused by a crashing Ellison took both riders

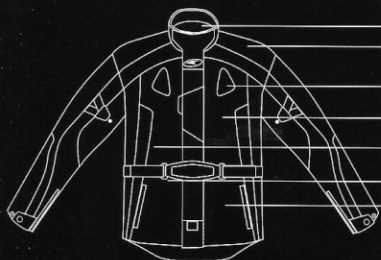
off, leaving the way open for the hitherto uncompetitive Daniel Oliver on the best Aprilia in the streetbike-based championship. At Brands Hatch, however, the established order went to pot again when British rider Mark Heckles put in a gargantuan effort to win the race from Tortoroglio and Ellison. Startling form from the Honda FireBlade rider who had previously found himself outgunned and outperformed by the all-new and mightily powerful Suzuki. Oschersleben should offer Heckles another good chance of a win, especially welcome now that he has joined in the combat for the championship itself, sitting only 27 points behind Ellison at the summer break. ■

>>> PERFORMANCE TOOLS



MotoMondiale

 motonline.com



- Interno collo ultrasoft antibatterico
- Protezioni omologate CE removibili su spalle e gomiti
- Zone imbottite per assorbimento urto
- Interno trapuntato staccabile con Ovalta Alumina®
- Cordura Dupont®
- Tasche impermeabili
- Membrana impermeabile e traspirante Miporeh®

Explorer

www.axosport.it

ENTRY LIST

	Name	Nationality	Bike	Team
1	James Ellison		Suzuki	High-Peak Young Guns
2	Markus Wegscheider		Suzuki	Suzuki Stefan Schmidt
3	Chris Burns		Suzuki	Redwood Racing
4	Olivier Four		Honda	BKM Racing Team
5	Dario Tosolini		Ducati	Team Pedercini
7	Daniel Oliver Bulto		Aprilia	FBC Racing
16	Lorenzo Alfonsi		Ducati	DFX Racing
18	John Bakker		Ducati	Flanders Motor Racing
19	Walter Tortoroglio		Suzuki	DMR Corse
20	Raffaello Fabbroni		Honda	Team Rumi
21	KoenVleugels		Yamaha	KS Racing
22	Benjamin Nabert		Suzuki	Suzuki Stefan Schmidt
23	Mark Heckles		Honda	Team Rumi
24	Kyro Verstraeten		Honda	Team Ten Kate
26	Andi Notman		Aprilia	Aprilia Desmo Racing
27	Francesco Rafanelli		Honda	Team Ghelfi
28	Giacomo Romanelli		Suzuki	DMR Corse
29	Steve Coopman		Yamaha	East Belgium Racing
30	Michael Weynand		Yamaha	East Belgium Racing
31	Ludovic Fourreau		Suzuki	Team Arbr 'A' Comes
34	Didier Vankeymeulen		Honda	BKM Honda Racing
35	Paul Mooijman		Yamaha	Saveko Dee Cee Jeans Racing T.
40	Gary Mason		Honda	Motopower
41	Kieran Murphy		Suzuki	Martin Raynor Cars/Camparts
42	Benny Jerzenbeck		Suzuki	Steinhausen Racing Team
43	Steve Brogan		Aprilia	Team Aprilia
45	Gianluca Vizziello		Yamaha	Gimotor Sport
46	Ben Wilson		Honda	Team Ten Kate Honda
47	Chris Miller		Suzuki	Eventmaker RG-Swona
48	Kenny Tibble		Honda	BKM Honda Racing
69	Yann Gyger		Honda	White Endurance Team
76	Gunter Knobloch		Yamaha	Team Yamaha Teuchert
77	Niklas Carlberg		Yamaha	Team Yamaha Sweden
88	Marty Nutt		Suzuki	Tech 2000
90	Lorenzo Mauri		Ducati	Team Pedercini

Entries and statistics correct at time of going to press: 21 August



Rider Standings

Position	Rider	Nationality	Points
1	J Ellison	(GBR)	111
2	W Tortoroglio	(ITA)	105
3	M Heckles	(GBR)	87
4	B Jerzenbeck	(GER)	60
5	D Tosolini	(ITA)	47
6	D Oliver	(SPA)	44
7	M Nutt	(GBR)	41
8	G Romanelli	(ITA)	38
9	L Alfonsi	(ITA)	34
10	G Vizziello	(ITA)	28
11	M Wegscheider	(ITA)	27
12	O Four	(FRA)	21
13	K Murphy	(GBR)	20
14	B Nabert	(GER)	16
15	L Fourreau	(FRA)	15
16	S Johnson	(AUS)	13

Entries and statistics correct at time of going to press: 21 August

www.worldsbk.com

THE OFFICIAL **SBK SUPERBIKE** 2001 SITE

@The Superbike World Championship Official Site

produced by **motonline.com**

SBK ENGLISH ITALIAN SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP

FROM THE OFFICIAL SUPERBIKE 2001 SITE

Welcome to the only official SBK internet site, operated by motonline.com. This all-new site will be bringing you full coverage of the SBK, WSS and European Superstock Championships, with race reports, rider interviews and all the gossip from the trackside, plus the latest news and features between each of the 13 SBK races on the 2001 calendar. Our coverage starts with the official SBK test from Valencia in Spain, with news, times and all the important new developments updated as and when they happen.

Flash news
SS: Waldy Out at the 11th Hour
 Ralf Waldmann has pulled out of his scheduled one-off World Supersport ride at Valencia, to be replaced by Gobert - Alex Gobert that is.
 by Gordon...

FEATURES
 Subscribe to our newsletter:
 your e-mail
 SBK Archive
 select the year
 SuperSport Archive
 1999 2000
 Statistics
 NEWS ARCHIVE
 2001 Ch...

Produced by **motonline.com**
BORN TO BE NETBIKERS.

Auf & davon!

Überlegenheit hat gute Gründe.
 Drei finden Sie hier. Alle anderen in unserem Katalog.

- ÖHLINS** Das Fahrwerk der Weltmeister
 ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY
- Renthal** Kettenräder & Ritzel
- RACE TECH** Fahrwerksoptimierung

Kostenlosen Katalog anfordern bei:
ZUPIN Moto-Sport

D-83301 Traunreut, Trostberger Straße 26
 Tel.: +49 (0) 8669 848-200
 Fax: +49 (0) 8669 848-593
 e-mail: info@zupin.de
 Internet: www.zupin.de

Zupin Moto-Sport. Die Vorne-weg-Garantie.

SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP 2001 RACE CALENDAR



March	11	Spain		Valencia					
April	1	South Africa		Kyalami					
	22	Australia		Philip Island					
	29	Japan		Sugo					
May	13	Italy		Monza					
	27	Great Britain		Donington					
June	10	Germany		EuroSpeedway Lausitz					
	24	San Marino		Misano					
July	8	USA		Laguna Seca					
	29	Europe		Brands Hatch					
September	2	Germany		Oschersleben					
	9	Netherlands		Assen					
	30	Italy		Imola					



STRAGEN?
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, legen sich rein und atmen aus. Sie beschleunigen sanft und fühlen, 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.