



Italien – Monza. Vorschau.

10. – 12. Mai 2013
4. von 15 WM-Rennwochenenden

München/Mailand, 6. Mai 2013. Mit der nächsten Runde der FIM Superbike-Weltmeisterschaft 2013 bestreitet das deutsch-italienische BMW Motorrad GoldBet SBK Team das erste von drei Heimspielen. Die vierte Saisonrunde wird am kommenden Wochenende (10. bis 12. Mai) im berühmten norditalienischen „Autodromo Nazionale di Monza“ ausgetragen. Die Strecke liegt in der Nähe des Sitzes von BMW Motorrad Italia in Mailand, wo die Renn- und Testeinsätze des Teams sowie die Chassis-Entwicklung verantwortet werden.

Werksfahrer Chaz Davies (GBR) hat mit seiner BMW S 1000 RR in dieser Saison bereits zwei Siege gefeiert. In der Fahrerwertung belegt er derzeit mit 83 Zählern den dritten Rang, punktgleich mit dem Zweitplatzierten Eugene Laverty (IRL) und Tom Sykes (GBR / Vierter). Sein italienischer Teamkollege Marco Melandri hatte aus mehreren Gründen bisher eine schwierige Saison, stand aber ebenfalls bereits zweimal auf dem Podium. Er ist derzeit Achter mit 51 Punkten. Auch für Marco ist Monza das erste Heimrennen der Saison. In der Herstellerwertung belegt BMW mit 99 Zählern den zweiten Rang.

Im vergangenen Jahr konnte am Rennsonntag in Monza nicht viel gefahren werden. Nach schweren Regenfällen musste der erste Lauf komplett abgesagt werden, das zweite Rennen wurde auf acht Runden verkürzt. Um so etwas künftig zu vermeiden, wurde die Strecke im Bereich der „Parabolica“-Kurve neu asphaltiert. Ziel der Arbeiten war, den Wasserablauf zu verbessern und den ehemals unebenen Belag zu glätten.

Das BMW Motorrad GoldBet STK Team bestreitet mit seinen Fahrern Sylvain Barrier (FRA) und Greg Gildenhuis (RSA) in Monza die dritte Runde des FIM Superstock 1000 Cups 2013. Sylvain hat mit seiner neuen BMW HP4 das Auftaktrennen in Aragón (ESP) gewonnen, im zweiten Rennen in Assen (NED) belegte er knapp geschlagen Rang zwei. In der Fahrerwertung führt Sylvain mit 45 Punkten.

Monza aus Fahrersicht:

Chaz Davies:

„Ich freue mich auf Monza. Die Strecke unterscheidet sich von den meisten anderen, weil es nicht viele Kurven, dafür aber sehr schnelle Geraden gibt. Wir haben vergangene Woche im Windkanal getestet und werden nun versuchen, das dort Gelernte in Monza umzusetzen. Die Strecke mit ihren langen Geraden sollte unserer kraftvollen RR recht gut liegen, und ich bin zuversichtlich, dass wir in Monza eines der konkurrenzfähigsten Bikes haben werden. Doch Leistung auf den Geraden ist nicht alles. Wir werden daran arbeiten, dass Chassis weiter zu verbessern und die besten Einstellungen für diese Strecke zu

Media Contact

BMW Sports Communications
Danilo Coglianese
+49-176-601-72405
danilo.coglianese@bmwgroup.com

Media Website
press.bmwgroup-sport.com

GoldBet



BMW Motorrad GoldBet SBK Team





finden. Insgesamt hoffe ich, dass wir ein einfacheres Wochenende haben als in Assen. Die Stimmung ist bei italienischen Rennen immer besonders. Die Fans sind so begeistert, und man spürt, dass in Italien das Herz des europäischen Superbike-Sports schlägt. Ich hoffe, dass alle ein tolles Wochenende haben und spannende Rennen genießen können.“

Marco Melandri:

„Ich mag Monza sehr, denn es ist eine einmalige Strecke, und bei trockenen Bedingungen ist es einfach ein großartiger Kurs. Im Nassen ist es dort allerdings wirklich schwierig, Motorrad zu fahren. Deshalb hoffe ich auf gutes Wetter. Was meine körperliche Verfassung angeht, bin ich weitgehend zufrieden. Ich setze mein Training fort und gehe davon aus, dass ich recht fit in die Rennen gehen kann. Zudem ist Monza körperlich nicht sonderlich anstrengend. Deshalb denke ich, dass mir meine Schulter dort keine Probleme machen sollte, zumal es dort auch nicht allzu viele Kurven gibt. Allerdings wird es sehr wichtig sein, optimal aus diesen Kurven heraus zu beschleunigen, um dann auf den Geraden so schnell wie möglich fahren zu können. Leider ist dies der Bereich, in dem ich noch Schwierigkeiten habe und in dem ich mich noch ganz wohl fühle. Insgesamt gehe ich jedoch optimistisch in das Rennwochenende. Ich denke, dass wir gut aufgestellt sind, auch dank unseres starken BMW Motors.“

Monza aus sportlicher Sicht:

Serafino Foti (Sportdirektor BMW Motorrad GoldBet SBK Team):

„Monza ist immer etwas ganz Besonderes. Die Leute fiebern dem Rennen entgegen, und das Interesse ist enorm. Zudem betrachtet das gesamte Team Monza als eine ihrer Heimstrecken. Marco und Chaz sind beide extrem motiviert. Sie mögen den schnellen Kurs in Monza, und wir sind sicher, dass beide sehr gute Rennen abliefern werden – auch dank der Charakteristik unseres Bikes. Marco wird mit der nötigen Fitness in die Mission starten, das unglückliche letzte Rennen hinter sich zu lassen. Wir arbeiten hart, damit wir ihm ermöglichen, Spitzenpositionen einzufahren, also die Positionen, an die er gewohnt ist. Chaz hat in Assen bewiesen, mit welcher Reife er sich schwierigen Situationen stellt. Ich bin sicher, dass er das vergangene Wochenende abhaken und in Monza eine sehr starke Leistung zeigen wird. In der Superstock-Klasse müssen wir den eingeschlagenen Erfolgskurs fortsetzen. Monza liegt unserem Bike. Auch wenn unsere Gegner sehr stark sein werden, sind wir sicher, dass Sylvain und Greg Topergebnisse für uns holen werden.“

Monza aus technischer Sicht:

Andrea Dosoli (Technischer Direktor BMW Motorrad GoldBet SBK Team):

„Monza ist eine weitere historische Strecke. Der Kurs ist aus mehreren Gründen einmalig, vor allem aber wegen der hohen Geschwindigkeiten, die dort gefahren werden. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 200 km/h ist es die schnellste Strecke im Kalender. Es gibt drei Geraden, auf denen wir in den sechsten Gang hinaufschalten können und dabei ein Tempo von mehr als 320 km/h erreichen. In Monza spielen die Motorleistung und die Aerodynamik eine sehr große Rolle. Wir dürfen aber auch die

GoldBet





Bremsstabilität und ein gutes Handling nicht vergessen. Diese sind in den verschiedenen Schikanen auf dieser Strecke wichtig.

Wir haben an allen Bereichen des Bikes intensiv gearbeitet. Dazu gehörte, dass wir mit Chaz im Windkanal getestet haben, so wie mit Marco in der vergangenen Saison. Dabei ging es darum, für die langen Geraden die optimale Sitzposition zu finden. In der berühmten ‚Parabolica‘ wurde der Asphalt erneuert, damit sollten die Probleme behoben worden sein, die wir dort im vergangenen Jahr hatten. Wir alle hoffen auf beständiges Wetter, da wir noch Arbeit vor uns haben, um die RR unserer beiden Fahrer gut abzustimmen. Nach all den unglücklichen Schwierigkeiten, die wir in Assen hatten, haben wir hart daran gearbeitet, unsere Performance zu verbessern. Dabei haben wir aus der Vergangenheit Lehren gezogen, und nun wollen wir im Kampf um die Spitzenpositionen wieder mitmischen.“

Monza aus Pirelli-Sicht:

Pirelli ist mit den neuen 17-Zoll Diablo Superbike-Reifen gerüstet für das Heimrennen. Aufgrund der extrem langen Geraden, der konstant hohen Geschwindigkeiten und der Zonen, in denen stark gebremst werden muss, wird die Reifenmitte mehr belastet als auf jeder anderen Strecke im Kalender der Superbike-Weltmeisterschaft. In Vertikalstellung wird sowohl beim Beschleunigen als auch beim Bremsen rund fünf Mal mehr Wärmeenergie frei als in Assen. Dazu kommt die thermische Belastung der rechten Reifenschulter, vor allem in der „Biaassono“-Kurve, in der bei hoher Geschwindigkeit für lange Zeit in Schräglage beschleunigt wird. Dort erreicht die entstehende Wärmeenergie an der Schulter die Rekordwerte von Phillip Island. Für die Superbike-Klasse hat Pirelli vier verschiedene Arten von Slicks für vorn und drei Typen für hinten im Gepäck. Dazu kommen wie immer die Qualifikations-, Intermediate- und Regenreifen. Für vorne stehen ein SC1-Typ sowie drei SC2-Reifen zur Wahl. Dazu gehören neben den SC1- und SC2-Standardvarianten (R426 und R982), die bereits bei den ersten drei Runden der Saison zum Einsatz kamen, zwei weitere SC2-Entwicklungsreifen, die Pirelli bisher nur in Phillip Island dabei hatte. Der R1220 ist haltbarer als der SC2-Standardtyp, der R753 ist noch robuster und gleichzeitig noch resistenter gegen Abrieb.

Bei allen drei Hinterreifentypen handelt es sich um Entwicklungsvarianten. Es sind zwar Standardmischungen, doch sie sind speziell für die Anforderungen der italienischen Strecke modifiziert. Unter anderem wurde die Reifenmitte verstärkt. Zum ersten Mal in dieser Saison hat Pirelli eine SC0-Mischung (S515) im Gepäck. Das ist die weichste verfügbare Mischung, die bei hohen Temperaturen eingesetzt werden sollte. Der Reifen entspricht weitgehend dem Standard-SC0, hat aber einen verstärkten Mittelstreifen, der Schutz gegen Blasenwurf bietet. Dazu kommen zwei SC1-Entwicklungsvarianten in einer mittelharten Mischung. Der S513 unterscheidet sich von der Standardversion nur durch eine verstärkte Mitte. Auch beim S514 wurde die Mitte verstärkt, zudem wurden aber eine andere Innenstruktur und andere Materialien verwendet, um die Arbeitstemperatur besonders niedrig zu halten. Eine Verstärkung der Laufflächenmitte findet sich auch bei den Qualifikations-Hinterreifen, die den Fahrern in der Superpole zur Verfügung stehen. Diese Reifen sind dieses Mal nicht wie üblich mit gelben, sondern mit pinkfarbenen

GoldBet





Streifen markiert. Der Grund ist der Muttertag, der am Rennsonntag, dem 12. Mai, in vielen Ländern gefeiert wird.

Hintergrund:

Der Hochgeschwindigkeitskurs im Königlichen Park von Monza wurde 1922 eröffnet und ist eine der traditionsreichsten Rennstrecken der Welt. Monza, eine 120.000 Einwohner zählende Stadt nördlich von Mailand, ist eng mit der Historie des Motorsports verbunden. Seit 90 Jahren werden im „Autodromo Nazionale di Monza“ Automobil- als auch Motorradrennen ausgetragen. Kurvennamen wie „Parabolica“, „Lesmo“ und „Ascari“ sind Fans auf der ganzen Welt ein Begriff.

In den vergangenen Jahrzehnten wurde die Strecke immer wieder modernisiert. Monza ist einer der großen Klassiker im Formel-1-Kalender, und die Superbike-Weltmeisterschaft gastiert dort bereits seit 1990. BMW Motorrad gelang dort 2010 mit dem ersten Podiumsplatz durch Troy Corser der erste große Meilenstein in der Superbike-WM.

Monza hat eine ganz andere Charakteristik als die übrigen Strecken im Kalender. Auf den langen Geraden und in den ultraschnellen Kurven dreht sich alles um die Höchstgeschwindigkeit und damit um die Leistung des Motorrads. Das Highspeed-Layout des Kurses wird jedoch von mehreren Stop-and-Go-Passagen unterbrochen, in denen die Bremsen einem echten Härte-test unterzogen werden und eine gute Bremsstabilität von großer Bedeutung ist. Dazu gehört die besonders langsame erste Schikane. Das Motorrad muss beim Anbremsen gut ausbalanciert sein und gleichzeitig gut aus den Kurven herausbeschleunigen.

Eine besondere Herausforderung ist dabei auch die „Biaassono“-Kurve, in der bei hohem Tempo lange Zeit in Schräglage beschleunigt wird. Die Mischung aus konstant hohen Geschwindigkeiten und Zonen, in denen stark gebremst wird, sorgt dafür, dass die Reifenmitte mehr als auf jeder anderen Strecke belastet wird.

GoldBet



BMW Motorrad
GoldBet SBK Team