



Spanien – Jerez de la Frontera. Vorschau.

18. – 20. Oktober 2013
14. von 14 WM-Rennwochenenden

München/Mailand, 14. Oktober 2013. Endspurt für das BMW Motorrad GoldBet SBK Team: Die Mannschaft und die Werksfahrer Marco Melandri (ITA) und Chaz Davies (GBR) bereiten sich auf das Saisonfinale 2013 der FIM Superbike-Weltmeisterschaft vor. Die letzten Rennen des Jahres werden am kommenden Wochenende (18. bis 20. Oktober) auf dem „Circuito de Jerez“ in Südspanien ausgetragen. Mit dem Saisonfinale endet auch das Werksengagement von BMW Motorrad in der Superbike-Weltmeisterschaft. Im Zuge der strategischen Neuausrichtung wird sich der bayerische Hersteller aus der Serie zurückziehen und sich ab 2014 auf sein erweitertes internationales Kundensportprogramm konzentrieren.

In Jerez bekommen Marco und Chaz Gesellschaft. Das BMW Motorrad GoldBet SBK Team wird für Sylvain Barrier eine dritte BMW S 1000 RR einsetzen. Der französische Werksfahrer feierte am vergangenen Rennwochenende in Magny-Cours (FRA) die vorzeitige Titelverteidigung im FIM Superstock 1000 Cup. Sylvain ist in den vergangenen drei Jahren im BMW Motorrad GoldBet STK Team gefahren und hat dabei zweimal den Fahrertitel gewonnen. Zum Dank für seine Leistungen ermöglicht ihm BMW Motorrad in Jerez das Debüt in der Superbike-Weltmeisterschaft.

In der Herstellerwertung der Superbike-WM liegt BMW vor dem Finale mit 412 Punkten auf dem dritten Rang. In der Fahrerwertung belegt Marco aktuell mit 339 Punkten den vierten Platz, direkt gefolgt von Chaz, der mit 270 Zählern Fünfter ist.

Im FIM Superstock 1000 Cup wird Sylvains BMW HP4 in Jerez von Markus Reiterberger pilotiert. Der junge Deutsche wird beim Saisonfinale neben Stammpilot Greg Gildenhuys (RSA) an den Start gehen. BMW möchte sich nach dem Fahrer- nun auch den Herstellertitel sichern.

Jerez aus Fahrersicht:

Marco Melandri:

„Ich finde Jerez toll und habe es in den vergangenen Jahren in der Superbike-WM wirklich vermisst. Es ist ein technisch sehr anspruchsvoller Kurs. Es gibt enge, aber auch schnelle Kurven und sehr kurze Geraden, auf denen man keine Gelegenheit zum Durchatmen hat. Auf dieser Strecke kommt es nicht allein auf die Motorleistung an, sondern auf das Gesamtpaket muss richtig funktionieren. Deshalb rechne ich mit zwei spannenden Rennen mit vielen Hauptdarstellern. Jerez ist nicht nur die letzte Runde der Saison 2013, sondern es ist auch das letzte Rennen von BMW als Werksteam. Zum Abschied möchte ich mich mit einem Topergebnis bei meinem Team bedanken.“

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





Chaz Davies:

„Jerez ist das letzte Rennen, und das ist schade, denn es war eine gute Saison und es bedeutet auch gleichzeitig das Ende des Werksengagements von BMW. Ich bin nur ein Jahr mit dem Team gefahren, aber es war ein produktives Jahr. Ich denke, jeder von uns reist mit demselben Ziel nach Jerez: Jeder ist hoch motiviert, die Saison stark zu beenden und die bestmöglichen Ergebnisse mit nach Hause zu nehmen. Wir haben mehrfach in Jerez getestet. Es ist eine schwierige Strecke. Jerez ist ein bisschen wie Laguna, wo es nicht allein auf die Motorleistung ankommt, sondern man auch ein sehr gutes Chassis braucht. Die dortige Gerade ist recht kurz. Nach der Kurve braucht man die halbe Gerade, um das Bike in die richtige Position zu bringen, und dann muss man fast schon wieder die Spitzkehre anbremsen. Die Strecke bietet von allem etwas, es gibt enge ebenso wie schnelle Kurven. Es ist definitiv einer der Kurse, die ich mag.“

Sylvain Barrier:

„Ich kann es immer noch nicht richtig wahrhaben, dass ich mein Debüt in der Superbike-WM geben werde. Ich habe keinen Druck, und mir wird alle Zeit gegeben, die ich brauche, um mich mit dem Bike vertraut zu machen. Denn ich habe keine Erfahrung mit unserer 2013er-WSBK-Version der RR und ihren Reifen. Ich kenne die Strecke von unserem Wintertest mit dem BMW Motorrad GoldBet STK Team, und sie gefällt mir gut. Ich gehe mit keiner konkreten Zielsetzung in die Rennen. Doch ich möchte mein Bestes geben, und wenn ich in einen guten Rhythmus finde, wird mir das auch gelingen. Und das ist das beste Geschenk, das mir BMW zu meinem Geburtstag am Sonntag machen kann.“

Jerez aus sportlicher Sicht:

Serafino Foti (Sportdirektor BMW Motorrad GoldBet SBK Team):

„Jerez ist ein toller Kurs und zudem die Strecke, die wir als Teststrecke ausgewählt haben. Wir waren im Winter mehrmals dort und viele Daten gesammelt, die uns ermöglichen werden, mit einer guten Basis in das Wochenende zu starten. Unsere Fahrer mögen die Strecke sehr, deshalb sind wir optimistisch, dass wir ein erfolgreiches Saisonfinale haben können. An diesem Wochenende setzen wir ein drittes Bike in WSBK-Spezifikation ein, denn in Jerez wird der alte und neue Superstock-1000-Champion Sylvain Barrier sein Debüt in der Superbike-WM geben. Auf diese Art und Weise möchten wir uns bei ihm für die tollen Jahren und die Titel, die er mit uns gewonnen hat, bedanken. Er wird diese Gelegenheit, sich auf der Superbike-Bühne zu präsentieren, sicherlich gut nutzen. Im Superstock-Cup wird der Herstellertitel noch vergeben. Deshalb schicken wir Markus Reiterberger auf Sylvains BMW HP4 an den Start. Wir sind sicher, dass er BMW helfen wird, den Titel zu gewinnen.“

GoldBet





Jerez aus technischer Sicht:

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

„In Magny-Cours konnten wir unser Potenzial nicht voll ausschöpfen. Nach den Rennen waren wir alle enttäuscht und mit den Ergebnissen unzufrieden. Wir sind sicher, dass all diese Gefühle bei den letzten Rennen noch einmal für eine Extraportion Motivation sorgen werden. Jerez ist unsere Teststrecke, auf der wir im Winter und zu Saisonbeginn getestet haben. Wir verfügen über viele wertvolle Daten, die uns helfen werden, das Bike richtig für die verschiedenen Eigenheiten der Strecke abzustimmen. Der Kurs hat langsame und kurze Geraden, aber auch schnelle Kurven wie die Kurven elf und zwölf. Dazu kommen enge Spitzkehren. Aus Chassis-Sicht ist eine Kombination aus Bremsstabilität und guten Einlenkverhalten wichtig. Auch bezüglich des Motormanagements ist Jerez anspruchsvoll. Es wird nicht einfach, die richtige Abstimmung zu finden, um so schnell wie möglich aus den Kurven heraus zu beschleunigen, das Drehmoment auf die Strecke zu bringen und Wheeling zu vermeiden. Wir sind gut vorbereitet. Wir sind zuversichtlich, dass wir Marco, Chaz und Sylvain, der zum ersten Mal auf einem WM-Superbike fährt, ein starkes Paket zur Verfügung stellen werden, mit dem sie an der Spitze mitkämpfen können.“

Jerez aus Pirelli-Sicht:

Beim Saisonfinale 2013 hat Pirelli Hinterreifen in weichen SC0- und mittleren SC1-Compounds im Gepäck, darunter den beliebten Standard-SC0, über den sich sowohl die Designer als auch die Fahrer sehr zufrieden geäußert haben. Die seitlichen Belastungen während des Rennens sind zwar nicht sehr hoch. Doch aufgrund der besonderen Anforderungen der Strecke in Jerez (schnelle Abschnitte im Wechsel mit langsamen, zum Teil überhöhten Kurven) ist ein Hinterreifen nötig, der gutes Handling und Unterstützung in Schräglagen bietet. Die vielseitig einsetzbaren Standard-Hinterreifen von Pirelli werden den Eigenheiten dieser Strecke umfassend gerecht. Die einzige Unbekannte bleibt die Temperatur, doch mit dem SC1 für kühleres und dem SC0 für wärmeres Wetter ist Pirelli auch für die Variable Wetter gerüstet. Der Asphalt in Jerez kann recht aggressiv sein. Dieser Faktor sollte nicht unterschätzt werden, da dies zu Problemen mit ungleichmäßigem Abbau oder Abrieb der Hinterreifen führen könnte, vor allem beim Einsatz weicher Mischungen.

Für die Superbike-Klasse bringt Pirelli drei verschiedene Arten Vorder- und vier verschiedene Typen Hinterreifen mit. Der Standard-SC1-Vorderreifen in einer weichen Mischung ist ideal für niedrige Außentemperaturen und/oder einen durchschnittlich rauen Streckenbelag. Der Standard-SC2 ist optimal für hohe Außentemperaturen, denn er verfügt über eine besonders solide Lauffläche. Beide Typen waren in dieser Saison bisher bei allen Runden im Einsatz. Als Alternative zu den beiden Standardlösungen dient der SC1-Entwicklungsreifen S283, der robuster ist als der Standard-SC1. Für hinten können die Piloten zwischen jeweils zwei SC0- und SC1-Reifen wählen. Die weichste Mischung aus dem Angebot ist der Standard-SC0 mit einer verstärkten Mitte, der in Monza sein Debüt gab und seitdem bei mehreren Rennen erfolgreich eingesetzt wurde. Er bietet maximalen Laufflächenkontakt auf glattem Asphalt sowie maximale Traktion bei hohen Temperaturen und ist reagiert gleichzeitig besser auf Wärmeabbau. Als Alternative bietet Pirelli den SC0-Entwicklungsreifen S1429 an. Er ist aus mechanischer Sicht

GoldBet





stabiler als der Standard-SC0. Dies sollte möglichen Kaltriss vermeiden, dem der Standardreifen ausgesetzt sein könnte. Bei den beiden SC1-Hinterreifen handelt es sich um Entwicklungsvarianten. Der S1258 verfügt über bessere thermisch-mechanische Eigenschaften, und der R1431 bietet gleich viel Grip wie der Standard-SC1, baut aber nicht so schnell ab.

Hintergrund:

Jerez de la Frontera im südspanischen Andalusien ist nicht nur für guten Sherry bekannt, sondern eine Hochburg des Motorradsports. Wenn die MotoGP dort gastiert, ist die gesamte Region im Ausnahmezustand, und bis zu 250.000 Fans pilgern an den „Circuito de Jerez“. Die Strecke wurde 1985 eröffnet und wurde seitdem mehrfach umgebaut. Sie war ursprünglich für die Formel 1 ausgelegt, die dort zuletzt 1997 zu Gast war.

Doch auch im Kalender verschiedener Motorrad-Rennserien ist Jerez seit langem ein Fixum. Die Superbike-WM fuhr auf dem Kurs schon 1990 einmal und kehrt nun nach Andalusien zurück, um dort ihr Saisonfinale 2013 auszutragen. Dank des milden südspanischen Klimas ist der „Circuito de Jerez“ bei vielen Teams der Formel 1, der MotoGP und der Superbike-WM auch als Winterteststrecke sehr beliebt.

Der „Circuito de Jerez“ ist eine echte Herausforderung für die Piloten. Er ist eher eng und bietet eine anspruchsvolle Mischung aus einigen langsamen und manchen schnelleren Kurven, einer Spitzkehre und kurzen Geraden. Dieses Layout ist körperlich enorm anstrengend für die Fahrer, denn sie finden während einer Runde kaum Gelegenheit zum Durchatmen. Gleichzeitig ist es wichtig, in diesem Kurvengeschlängel die richtige Linie zu finden. Bei der Abstimmung müssen die Teams darauf achten, dass die Motorräder über viel Stabilität und ein gutes Brems- und Lenkverhalten verfügen. Auch das Wetter sollten die Teams auf der Rechnung haben: Zwar ist es in Andalusien meistens schön und sonnig, doch gerade im Herbst kann es teilweise heftig regnen.

GoldBet





Zahlen und Fakten:

Strecke/Datum	Circuito de Jerez / 20. Oktober 2013
Startzeit Lauf 1 (lokal/MESZ)	12:00 Uhr / 12:00 Uhr
Startzeit Lauf 2 (lokal/MESZ)	15:30 Uhr / 15:30 Uhr
Runde/Rennstrecke	4,423 km / 92,883 km (21 Runden)
Kurven	5 Linkskurven, 8 Rechtskurven
Daten Wintertests	Topspeed: 276,5 km/h Längste Vollastpassage: 5,79 sec / 362 m Schnellste Kurve: Turn 12, 4. Gang, 163 km/h Maximale Verzögerung: 276,5 km/h - 63 km/h

Fahrer	Marco Melandri	Chaz Davies
Geburtsdatum	07.08.1982	10.02.1987
Geburtsort	Ravenna / Italien	Knighton / Großbritannien
Nationalität	Italiener	Brite
Wohnort	Ravenna / Italien	Presteigne, Powys / Großbritannien
Familienstand	Verlobt	In einer Beziehung
Größe	1,66 m	1,83 m
Gewicht	60 kg	70 kg
WSBK-Debüt	2011, Phillip Island (AUS)	2012, Phillip Island (2012)
Rennen gestartet	76	49
Polepositions	1	0
Siege	13	4
Podiumsplätze	37	10
Schnellste Rennrunden	8	3
Bester WM-Platz	2. (2011)	9. (2012)
WM-Punkte 2013	339	270

BMW Motorrad Motorsport	
WSBK-Debüt	2009, Phillip Island (AUS)
Rennen gestartet	132
Polepositions	1
Siege	12
Podiumsplätze	40
Schnellste Runden	11
WM-Punkte 2013	412
WM-Platzierungen	2. (2012), 421 Punkte 4. (2011), 311 Punkte 6. (2010), 201 Punkte 6. (2009), 141 Punkte

Hinweis für Redakteure: Aktuelle Pressemeldungen, Pressemappen und für redaktionelle Zwecke
rechtfreies Bildmaterial finden Sie unter: www.press.bmwgroup-sport.com

GoldBet

