

kurz notiert



Sauer: Michael Galinski

Endlos: Protest-Hickhack

Das Verfahren um den beim IDM-Finale 2009 beanstandeten Zylinderkopf vom Superbike-Team Yamaha Motor Deutschland mit Jörg Teuchert endet wohl erst im Mai 2010. Am 30. März wurde vor dem Gericht in Frankfurt die Beweisaufnahme abgeschlossen.

Die IDM-Teams von alpha Technik Van Zon BMW und Yamaha Motor Deutschland hatten gegeneinander Protest eingelegt. Der Vorwurf von Yamaha, BMW habe Lagerschalen eines fremden Herstellers verwendet, erwies sich noch am gleichen Abend als haltlos.

Auch der Protest von BMW gegen den Zylinderkopf und den Sitz der Ventile bei Teucherts Yamaha wurde vom damaligen Technischen Kommissar Ralph Topp abgewiesen.

Doch dagegen hatten Josef Hofmann und Josef Meier von der Firma alpha Technik Einspruch erhoben. «Wir hatten die Technischen Kommissare schon vorher auf diesen Verdacht gegen den Yamaha-Zylinderkopf hingewiesen», erklärt Josef Hofmann, «passiert ist aber nichts. Daher haben wir Protest eingelegt. Wir wollen einfach, dass in der IDM alle einigermassen sauber sind.»

Das Gutachten des vom Gericht bestellten Gutachters fand bei Yamaha-Mann Michael Galinski wenig Gegenliebe. «Der Gutachter meinte zwar, dass wir beim Zylinderkopf, den Ventilsitzen und dem Zylinderkopfvolumen im homologierten Toleranzbereich liegen», schildert Galinski. «Aber er hielt an seiner Aussage fest, optisch hätte er Unterschiede gesehen.»

Galinski brachte sogar einige originalverpackte Yamaha-Zylinderköpfe mit, um zu beweisen, dass kein Kopf optisch 100-prozentig dem anderen gleicht. Vergebliche Liebesmüh.

«Der Gutachter meinte nur», so Galinski, «so was sei ihm in der Gross-Serie nicht bekannt. Ich hoffe nur, dass die Richter jetzt kein Urteil fällen, nur damit der Fall vom Tisch kommt. Auch wir haben ein Gutachten beim TÜV Rheinland erstellen lassen. Dort befanden wir uns ebenfalls im Rahmen der vorgegebenen Toleranzwerte. Wie jeder andere Techniker auch, suche ich mir aus der Serie die besten Teile raus und baue das zusammen, was am besten zueinander passt.»

Galinski droht: «Sollten die Richter ihrem Gutachten stattgeben, werde ich zum Rundumschlag ansetzen und alle einer so genannten Sichtprobe unterziehen lassen.» — EB —

Bremse Rote Flagge

IDM-Test EuroSpeedway: Auch die Supersport-Piloten wurden durch viele Unterbrechungen eingebremst.

Obwohl der inoffiziellen Zeitnahme zum IDM-Eröffnungstraining auf dem EuroSpeedway nur bedingt Vertrauen geschenkt werden darf, zeichnet sich ab, dass man Damian Cudlin in der IDM Supersport für die Saison 2010 auf der Rechnung haben sollte. Für den australischen Weltenbummler begann das erste Training am Freitag jedoch nicht wunschgemäß.

Zu viele Stürze. «Es gab einfach zu viele Stürze und Unterbrechungen», klagte Cudlin, der im Team MRC Austria in die IDM zurückkehrt, nachdem er 2008 das Rennen auf dem Salzburgring gewann und im Gesamtklassament der Supersport-Klasse auf dem dritten Platz hinter Arne Tode und Vladimir Ivanov landete. «Immer, wenn ich auf einer schnellen Runde unterwegs war, wurde ich durch die Roten Flaggen eingebremst. Ein unnötiges Risiko wollte ich auch nicht eingehen, und so gingen mir die ersten beiden Turns verloren.»

Am Samstag hatte Cudlin mehr Glück. Er erwischte mehrere freie Runden und bedankte sich dafür mit der inoffiziellen Supersport-Bestzeit. «Wir haben grosse Fort-

schritte in der Abstimmungsarbeit gemacht und sind vor dem ersten Rennen auf einem wirklich guten Level», sagte Cudlin.

Sein Teamkollege Yves Polzer sorgte jedoch mit einem vehementen Abflug, bei dem der Österreicher zum Glück unverletzt blieb, für einen weiteren Trainingsabbruch.

Gute Basis. Michael Ranseder trennte sich kurz vor Saisonbeginn von MRC Austria und geht nun mit einem eigenen Team an den Start. «Ich werde in der IDM Supersport auf eine Menge schneller Konkurrenten treffen», meint der ehemalige Grand-Prix-Pilot. «Es ist schwer einzuschätzen, wo ich am Ende stehen werde. Mit dem Test auf dem EuroSpeedway haben wir aber eine gute Basis für den Saisonauftakt geschaffen.»

Neues Team. Bereits vor dem Test in der Lausitz standen für Steven Michels umfangreiche Veränderungen an. Sein ehemaliges Team wurde neu formiert und in «M.S.B. - Heuer BTT» umbenannt. Teamchef Manfred Goebert übernimmt die Koordination und die Fahr-

werkseinstellungen. Thomas Kubiak ist für das Motortuning, die Elektronik und das 2D-Data-Recording zuständig. Uli Heuer sorgt sich um die Reifen und bleibt einer der Hauptsponsoren des Projekts.

Auch im privaten Bereich geht Michels inzwischen neue Wege. Er verlegte im Herbst vergangenen Jahres seinen Wohnsitz nach Radebeul bei Dresden, um seiner Freundin Nanett Centner, der Tochter von IDM-Sidecar-Pilot Wolfram Centner, näher zu sein.

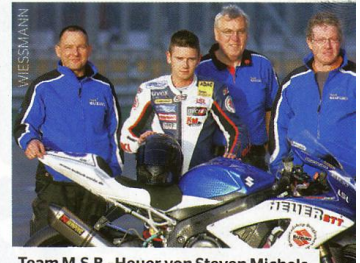
Dort trainiert Michels unter professioneller Anleitung in einem Fitnesscenter. Der 19-Jährige erhält in Zukunft die Unterstützung des ADAC Sachsen.

Ziel Top-5. «Bei diesem Test auf dem EuroSpeedway ging es mir vor allem um die Basiseinstellungen an meinen beiden Suzuki GSX-R 600 K8», erklärte Michels. «Wir entwickelten die Fahrwerksgeometrie, die Federelemente und die Elektronik weiter. Für die Saison 2010 habe ich mir mit meinem neuen Team einen Platz in den Top-5 der IDM Supersport zum Ziel gesetzt.»

— Andreas Gemeinhardt —



Michael Ranseder: «Gute Basis für den IDM-Auftakt»



Team M.S.B. - Heuer von Steven Michels



Damian Cudlin: «Ich wollte keine unnötigen Risiken eingehen»