





## Inhalt

Inhalt	04
Vorwort von Teamchef Karsten „KW“ Wolf	09
<b>IDM Superbike Saison 2021 - Teamvorstellung</b>	12
Portrait Toni Finsterbusch	14
Portrait Julian Puffe	16
Portrait Rico „Rixi“ Löwe	18
Teamfoto 2021	20
GERT56 - Logistik	22
<b>IDM Superbike Saison 2021 - Die Rennen</b>	24
00 - Hockenheimring 2020	26
01 - Motorsport Arena Oschersleben 2021	30
02 - Autodrom Most (CZE) 2021	34
03 - Schleizer Dreieck 2021	38
04 - TT Circuit Assen (NED)	52
05 - Red Bull Ring (AUT)	56
06 - Hockenheimring 2021	62
<b>ProSuperstock Cup 2021 - Die Rennen</b>	70
01 - Motorsport Arena Oschersleben 2021	72
02 - Autodrom Most (CZE) 2021	74
03 - Schleizer Dreieck 2021	76
04 - Frohburger Dreieck	78
06 - Hockenheimring 2021	80
<b>Partner</b>	82
<b>Team-Geschichte - Erinnerungen von KW</b>	86
Teil 1 - JOS Motorsport (2008 - 2010)	88
Teil 2 - RS Speedbikes (2011 - 2015)	94
Teil 3 - GERT56 - 2016	100
Teil 4 - GERT56 - 2016/2017	104
Teil 5 - GERT56 - 2017/2018	108
Teil 6 - GERT56 - 2018/2019	112
Teil 7 - GERT56 - 2019/2020	118
Impressionen	126
Press-Clipping	130
Impressum	142







Vorwort von Teamchef Karsten Wolf.

**„Motorsport ist viel zu schön, als ihn nicht mit anderen Menschen zu teilen!“**

Das war die Antwort eines Technikers von GERT56 an einen Fan auf die Frage, ob er sich den Laden mal von Nahen betrachten kann.

„Nahbarkeit“ ist in Zeiten, wo Abstandsregeln die Menschen entfremden ein kostbares Gut, was es aber bei uns im inflationären Überfluss gibt. Warum? Weil wir selber Fans geblieben sind. Fans eines Sportes, der kaum wie ein anderer technische Komponenten mit der physischen und psychischen Leistungskraft des Athleten und der Leidenschaft, der Kreativität und der Kompetenz eines ganzen Teams verknüpft.

Dieser „Vielkomponentensport“, mit seinen mannigfaltigen Risiken und Unwägbarkeiten, macht das Siegen umso kostbarer. In einem Meer von Variablen die Formel für den Erfolg zu finden, ist eine Mischung aus Können, Er-



fahrung und Glück. Niederlagen sind dagegen nur der Vorhof der Analyse an dessen Ausgang der Schlüssel zu Verbesserung liegt.

Auf diesem Weg muss nicht nur das Racebike auf den Prüfstand, sondern auch schonungslos die eigene Meinung, der eingeschlagene Weg und alle eingesetzten und verwandten Mittel und Techniken.

Es gibt eine alte Weisheit, die besagt, dass nur Menschen, die gemeinsame Ziele haben auch gemeinsam handeln. Und hier schlägt die Stunde von familiär geführten Privat- und Kundensportteams wie GERT56. Sie vereinen Menschen, die keinem Kommerz oder Interessen der Werke verpflichtet sind, sondern nur ihrem eigenen Anspruch. Dieser Anspruch speist sich

aus der Bewertung der Möglichkeiten und den Grenzen, die so einer Struktur innewohnen.

Und diese bietet durchaus auch Vorteile, die uns in die Lage versetzen, Leitungen zu erbringen, die im Spit-

Und Budgetgrenzen? Sie sind ärgerlich, weil sie doch maßgeblich vorgeben in welchem Wettbewerb und mit welcher technischen und sportlichen Ausstattung man antritt. Der Wechsel von der EWC in die IDM war unter anderem so ein Schritt, um den

Wettbewerb an die zeitlichen und finanziellen Rahmenbedingungen des Teams anzupassen. Diese Grenzen erzeugen aber auch eine Kreativität bei der Suche nach optimalen Lösungen, sie lassen uns vernünftig mit unseren Ressourcen umgehen und sie bringen auch eine gewisse Demut und Bescheidenheit mit sich, die die Fans wiederum lieben.

Die Suche nach einfachen und preiswerten Lösungen, der Einsatz käuflicher

Komponenten und der Verzicht auf den „schönen Schein“, der nichts bringt, macht uns authentisch und als Kundensportteam so interessant und wertvoll. Dies erkennen Werke und Ausrüster nicht in vollem Umfang, sie schauen zu oft nach dem obersten Treppchen auf dem Podest, als nach der Außenwirkung von Sportler und Team. Viele Hobbyfahrer orientieren sich an den von uns eingesetzten Materialien und Lösungen.

Viele Racer nutzen das Know How unserer Techniker bei der Abstimmung ihrer Bikes. Wir gehen mit unseren Fahrern zu Renntrainings. Diese instruieren dort die Teilnehmer und helfen ihnen damit, ihre Grenzen sicher aber strukturiert zu verschieben, machen Streckenbegehungen und werten

zenbereich liegen. Es gibt z.B. ein klares Plus hinsichtlich der Leidenschaft, ist sie doch alleinige Triebfeder des zeitlichen und kräftetechnischen Einsatzes. Es ist die Gabe genau noch einen Schritt weiterzugehen, wenn man nicht mehr kann. Eine Tugend die uns in der Endurance weit getragen hat.

Es gibt dagegen Grenzen für Erfahrung, Klugheit und Kompetenz. Um diese Grenzen zu sprengen haben wir uns Zeit genommen, waren geduldig und sind einen langen Weg gegangen.

Diese Komponenten kann man sich auch kaufen, nur klebt an jedem Adjektiv das Etikett der anderen und es ist nicht getränkt von der DNS der eigenen Teamentwicklung und jedes einzelnen Teammitgliedes.



Daten gemeinsam aus. Das Bierchen am Abend, die berühmten „Benzin-gespräche“ bereichern alle, verbindet uns doch die gemeinsame Leidenschaft.

GERT56 ist eine Wertegemeinschaft. Die einzige Währung, mit der wir unsere Leute bezahlen, ist Sympathie und Freundschaft. Rennsport ist unser Leben, doch wir leben nicht davon. Es ist unsere Freizeit und die verbringen wir mit Menschen, die uns weiterbringen, mit denen wir lachen und weinen können, denen wir vertrauen und mit denen wir uns für den Erfolg reiben können. Freundschaft muss belastbar sein, dann trägt sie dich und andere.

Sich selbst nicht so wichtig zu nehmen und dabei nie zu vergessen, wie wichtig es ist, seine Aufgaben perfekt zu lösen, ist eines der Geheimnisse. Das erzeugt die Leichtigkeit und Souveränität die wir ausstrahlen und die unsere Gegner gelegentlich dazu bewegen, uns zu unterschätzen. Dass wir aus Spaß und Lebensfreude Leistung generieren, ist die beste Art der Energieumwandlung.

Wir sind bereit für diesen Sport und für den Erfolg alles zu geben, doch nicht um jeden Preis. Fortschritt und Entwicklung betrachten wir als Gewinn, junge Karrieren zu begleiten ist uns wichtig. Wir haben an diesem 9. Juni 2019 punktgleich die Weltmeisterschaft in Oschersleben verloren. Gegen eine Mannschaft, die über die Saison besser war. Nach 64 Rennstunden den Titel um 20 Sekunden herzuschenken, macht dich demütig. Dieser Wettbewerb ist charakterbildend. Wie sehr zeigt der Umstand, dass alle Teammitglieder aufgestanden sind, sich in ihrem letzten Rennen in der

EWC in Le Mans den Sieg im wohl härtesten Rennen der Welt geholt haben und dann komplett und geschlossen zu neuen Ufern aufgebrochen sind.

Vielen sagen, dass unsere Leidenschaft größer ist, als unser Verstand- Wir nennen es GERT56!

*Euer Karsten Wolf - „KW“.*





**IDM Superbike 1000**  
**Saison 2021**  
**Toni Finsterbusch #56**  
**Julian Puffe #19**

**Name:** Toni Finsterbusch  
**Nationalität:** Deutsch  
**Adresse:** Im Mittelfeld 18, D - 04509 Krostitz  
**Mail:** toni@finsterbusch.info  
**Website:** www.toni-finsterbusch.com  
**Facebook:** www.facebook.com/toni.finsterbusch.official  
**Instagram:** www.instagram.com/tonifinsterbusch9/  
**Geburtsdatum & -Ort:** 14.06.1993 Leipzig  
**Beruf:** Unternehmer  
**Familienstand:** ledig  
**Hobbys:** Motocross / Rennrad / Basketball  
**Lieblingsessen:** Pizza, Schnitzel



## Karriere/sportliche Erfolge

- 2021 - IDM Superbike mit GERT56 und BMW - 48 Punkte (8 Rennen)
- 2020 - Sieg EWC Klasse Superstock 24 Stunden von Le Mans
- 2019 - 8. Platz IDM Superbike (Beste Suzuki)
- 2018 - 6. Platz IDM Superbike
- 2017 - 20. Platz Superstock1000EM (bestes Ergebnis P. 10 Portimao)
- 2016 - 6 Rennen Superstock1000 EM, 15. Platz Lausitzring
- 2015 - 4 Rennen Stock 600 EM
- 2013 - Grand Prix Moto3
- 2012 - 14. Platz Moto3 WM TT-Circuit Assen
- 2012 - 11. Platz Moto3 WM Sachsenring
- 2011 - 12. Platz 125ccm WM Sachsenring
- 2011 - 10. Platz 125ccm Europameisterschaft
- 2010 - Vizemeister IDM 125ccm

# Toni Finsterbusch



**Name:** Julian Puffe  
**Nationalität:** Deutsch  
**Adresse:** Oettersdorfer Straße 8 / D-07907 Schleiz  
**Mail:** sponsoring.puffe@gmail.com  
**Website:** www.julian-puffe.com  
**Geburtsdatum & -Ort:** 01.12.1995 in Schleiz  
**Beruf:** KFZ Mechatroniker  
**Familienstand:** ledig  
**Hobby:** Supermoto, Motocross, Mountainbike, BMX, Wakeboard  
**Lieblingessen:** italienisch  
**Spruch - Leitbild:** Ohne Rücksicht auf Verluste!



## Karriere/sportliche Erfolge

2009 ADAC Minibike Cup Gesamtplatz 11  
 2010 - 2011 ADAC Junior Cup Gesamtplatz 20 (2010) / Gesamtrang 7 (2011)  
 2012 - 2013 Yamaha R6 Dunlop Cup, Gesamtrang 16 (2012) / Gesamtrang 3  
 2014 - 2015 FIM Superstock 1000 European Championship-P18 (2014)/ P17 (2015)  
 2016 - 2017 FIM Superstock 1000 European Championship  
 2017 FIM Endurance WM Klassensieg Superstock 8 Hours of Slovakia mit NRT48  
 2018 Superbike IDM 1000 mit alpha racing van Zon BMW - 3. Gesamtrang  
 2018 FIM Endurance WM mit GERT56 - 3. Platz Superstock 8 Hours of Slovakia  
 2017 mit GERT56 Gesamt P8 Weltcup  
 2018/2019 FIM Endurance WM mit GERT56 - 24 Stunden von Le Castellet  
 Bol d'Or - 1. Platz Klasse Superstock (6. Gesamtrang)  
 2019 Superbike IDM 1000 mit alpha racing van Zon BMW - 2. Gesamtrang  
 2020 Superbike IDM 1000 mit Holzhauer Honda  
 2021 Superbike IDM 1000 mit GERT56 und BMW - 8. Gesamtrang

# Julian Puffe



**Name:** Löwe Rico  
**Nationalität:** Deutsch  
**Adresse:** Lange Straße 2 B; 01768 Glashütte  
**Mail:** ricoloeve@gmail.com  
**Geburtsdatum & -Ort:** 08.12.72 Freital  
**Beruf:** Dachdecker  
**Familienstand:** ledig  
**Kinder:** 2 Lucy / Emily  
**Hobbys:** Rennsport / Mountainbike / Enduro / Skilanglauf  
**Lieblingssessen:** Saure Eier  
**Spruch - Leitbild:** „Lieber verrückt das Leben genießen,  
als normal langweilen...“



## Karriere/sportliche Erfolge

2000	R6 Cup	Gesamt P7
2004	Suzuki Cup	Gesamt P3
2010-2012	GEC	Gesamtsieger
2010	Frohburger Dreieck Sieg auf KTM Super Duke	
2013	24 Stunden von Le Mans Sieg in der Open Class	
2014	FIM Endurance WM mit rs speedbikes	
2015	2. Platz Open Speedweek Oschersleben	
2015	3. Platz Frohburger Dreieck Superbike Open	
2016	FIM Endurance WM mit GERT56 - Superstock	12. Gesamtrang
2017	FIM Endurance WM mit GERT56 - Superstock	8. Gesamtrang
2018	FIM Endurance WM mit GERT56	
	3. Platz Superstock 8 Hours of Slovakia 2017	
	Gesamt P8 Weltcup	
	IRRC Frohburger Dreieck 3. Platz Open	
2021	Pro Superstock Cup mit GERT56	
	Gesamtrang 8 (2 x P2 in Frohburg)	

# Rico „Rixi“ Löwe





Filip Altendorfer - Anna Maria Bätger - Michael Allner - Matthias Nöbel - Toni Finsterbusch  
Löwe - Holger Homfeldt - Tina Homfeldt - Ronny Schlieder - Moritz Reichelt - Falko „Mee  
Loof - Lutz Reichelt.

Es haben sich versteckt: Lucy Glöckner - Benjamin Überschär - Axel Mrasek - Thomas Rei

*KEIN INDIVIDUALSPORT DER WELT  
BRAUCHT MEHR MANNSCHAFT  
ALS DER MOTORSPORT*



busch - Daniel Kratzsch - Sabine Finsterbusch - Olaf „Ole“ Gössel - Jan Unger - Rico „Rixi“  
Meester“ Gierth - Maria Heitzig - Julian Puffe - Karsten „KW“ Wolf - Nora Puffe - Carsten  
Reinelt - Sharon Börner - Der Fotograf (Toni Börner)

## Fahrzeuge

### Zielsetzung:

- Einsatz von Fahrzeugen ohne Mautpflicht und Sonntagsfahrverbot
- fast alle Teammitglieder sollen fast alle Fahrzeuge fahren können
- Trennung von Transport Racebikes & Equipment
- Fahrzeuge mit geringem Verbrauch und Nebenkosten
- Doppelnutzung als Schlafgelegenheit möglich

### Umsetzung

#### Fahrzeug 1

- MAN TGL 8.180 4x2 BL mit Schlafkabine & Koffer von SAXAS
- Kennzeichen PIR - JO 56 (Pirna - Kutscher: Jan & Ole - #56) mit Ladebordwand, Anhängerkupplung, Gesamtmasse max. 7,5 t
- Transport ausschlich von Rollcontainern
- Packstücke weitestgehend im Europalettenraster
- Be- und Entladezeit unter 30 min
- Hauptinhalt: 2x Reifenwärmerschränke, 1x Case Boxenstellwände & Beleuchtung, 2x Werkzeugschränke, 3x Ersatzteilcase, 1x Rollwagen Boxenboden, 2x Rollwagen Ausrüstung (Elektro, Luft, usw), 1x Miniküche, 1x E-Box (Büro & Kommunikation)
- max. 5 Schlafplätze + 1 x Führerhaus
- Nutzlast ca. 2,5 t

#### Fahrzeug 2

- Mercedes Sprinter 316 CDI - Hochdach lang max. 3,5 t  
Kennzeichen: PIR - GE 56 (Pirna - GERT - #56)
- Transport bis zu 4 Bikes & 3 Personen
- Transport bis zu 2 Bikes & 6 Personen



# Unsere Logistik

- Transport Kleinteile, wie z.B. Notstromaggregate, Boxentafeln, Reifen & Räder
- Fahrzeug für kleine Test inkl. Hänger
- max. 2 Schlafplätze
- Nutzlast ca. 1,0 t

## Boxenwände & Layout

### Zielsetzung

- neue und einheitliche CI angelehnt an die Vorgaben BMW Motorrad Kundensport
- geringe Aufbauzeiten (unter 90 Minuten) und Abbauezeiten (unter 60 Minuten)
- hohe maßliche Flexibilität in Breite, Länge & Höhe (max. 6 m x 8 m x 2,4 m)

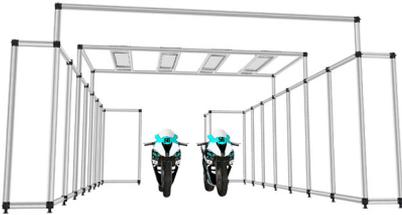
### Umsetzung

- Stellwandsystem der Firma rs messteam aus Pirna/Sa.
- Bedruckung Werbetechnik Peschke Bielatal
- Taglichtarbeitsplatzbeleuchtung von sport & stahl Pirna

## Kommunikation

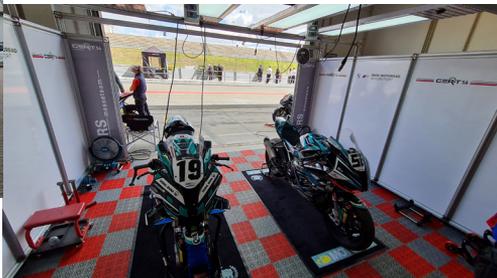
- kompaktes Büro- und Kommunikations-Flightcase 120 cm x 80 cm
- eigenes Intranet zur Kommunikation, starkes GSM Modul und Datenserver mit USV mit bis zu 4 Acces-Points - System „E-Box“ von E.INFRA Dresden
- Ordnungssystem für:
  - Funkausrüstung
  - Büroausstattung
  - TV und Zubehör
  - Drucker
  - Merchandising

Isometrie per CAD - Version 1.0 (L) 7,0 m x (B) 4,0 m x (H) 2,5 m



**RS** messteam

Für weitere Einzelheiten oder weitere BMW Motorrad messungen GERT56, Pirna  
© Wolfgang Stiller 15.04.2021





INTERNATIONALE DEUTSCHE  
MOTORRADMEISTERSCHAFT



**GERT56 - Premiere in der International  
Klasse IDM Superbike 1000**

2021



alen Deutschen Motorradmeisterschaft





## Stunde 0: Aufschlag für GERT56 in der IDM Superbike beim Saisonfinale 2020 in Hockenheim.

Die berühmte Stunde Null - alles auf Anfang - hat für das German Endurance Racing Team #56 (GERT56) beim Saisonfinale der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft (IDM) geschlagen. Mit dem Krostitzer Toni Finsterbusch, mit dem man vor wenigen Wochen noch den Langstrecken-Klassiker bei den 24-Stunden von Le Mans in der Klasse gewonnen hatte, schlug man beim Finale der höchsten deutschen Motorradrennsport-Klasse auf. Für die Mannschaft aus dem sächsischen Pirna ist es ein kompletter Neuanfang im Sprint-Rennsport - wenngleich einiges an Erfahrung und Know-How bei einigen Teammitgliedern vorhanden war. Der erste Auftritt bei der IDM in Hockenheim wurde für eine Grundsteinlegung ein voller Erfolg.



Reihe eins bedeutete. Und: Finsterbusch münzte diesen Trumpfum und sammelte für GERT56 bei der Premiere die ersten Führungskilometer auf der BMW S 1000 RR. Leider aber musste Finsterbusch bereits nach fünf Runden mit einem technischen Problem aufgeben und das Premieren-

Wochenende war damit vorzeitig vorüber. Dennoch ist der berühmte Grundstein gelegt.

Finsterbusch qualifizierte sich unter schwierigsten Bedingungen als Achter für das erste der beiden Superbike-Rennen. Die Qualifying-Sessions waren vor allem von wechselhaftem und regnerischem Wetter geprägt, sodass die meisten Zeiten um über 15 Sekunden hinter der normalen Trocken-Pace lagen. Keine optimalen Vorbereitungs-Voraussetzungen für die Neulinge also.

2021 plant GERT56 der Endurance gänzlich den Rücken zu kehren und voll in die Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft einzusteigen. Als Fahrer sind dann Toni Finsterbusch und Lucy Glöckner geplant, beide natürlich auf BMW Motorrädern.

Ohne Druck und mit dem schieren Willen für die Saison 2021 zu lernen aber ging man in die Rennen. Finsterbusch er kämpfte sich dabei auch gleich Rang sechs - was für den zweiten Lauf am Sonntag dann den dritten Startplatz in

28



## Toni Finsterbusch



**E**IN GUTER EINSTAND IN DIE IDM SUPERBIKE FÜR GERT56 UND MICH - WIR KONNTEN ZEIGEN, DASS WIR AUCH SPRINT-RENNEN KÖNNEN. LEIDER HATTEN WIR IM ZWEITEN RENNEN EINEN TECHNISCHEN DEFJEKT, MIT DEM ICH FRÜHZEITIG AUFGE- BEN MUSSTE. ABER WIR KONNTEN TROTZDEM FÜHRUNGSKILOMETER SAMMELN.

***ICH DENKE, DASS WIR 2021 WIRKLICH IM VORDEREN FELD MITMISCHEN KÖNNEN***

**I**CH DENKE, DASS WIR 2021 WIRKLICH IM VORDEREN FELD MITMISCHEN KÖNNEN, DENN DIE BASIS - VOR ALLEM IN DER ZUSAMMENARBEIT MIT DEM TEAM - STIMMT SCHON JETZT. KLAR, DANN BEKOMMEN WIR NOCH MAL EIN NEUES MODELL MIT DER BMW M 1000 RR UND FANGEN WIEDER BEI NULL AN - ABER DAS IST BEI ALLEN TEAMS GLEICH.

**I**CH FREUE MICH SCHON JETZT AUF DIE NEUE SAISON - AUCH WENN WIR DANN ZU ZWEIT AUS DER BOX ROLLEN, WEIL WIR DANN NATÜRLICH AUCH IN DER ENTWICKLUNG WESENTLICH SCHNELLER VORAN KOMMEN WERDEN.

## Ergebnisse, Finale IDM Superbike 1000 - 2020

### Hockenheimring - 3,692 km

#### Rennen 1 - 18 Runden

1. J. Folger	
2. I. Mikhalchik	+9,472
3. V. Debise	+16,805
4. D. Schmitter	+19,264
5. M. Moser	+19,346
<b>6. Finsterbusch</b>	<b>+24,439</b>
7. Kartheininger	+27,968
8. Kerschbaumer	+30,613
9. Bijsterbosch	+35,185
10. V. Leonov	+37,113

#### Rennen 2 - 18 Runden

1. J. Folger	
2. D. Schmitter	+5,242
3. I. Mikhalchik	+5,435
4. V. Leonov	+19,661
5. Kerschbaum.	+22,571
6. M. Moser	+22,705
7. V. Debise	+25,780
8. Bijsterbosch	+31,320
9. R. Brink	+31,556
<b>DNF - T. Finsterbusch</b>	

#### Punkte nach 8/8 Rennen

1. J. Folger	200
2. I. Mikhalchik	143
3. D. Schmitter	108
4. F. Alt	95
5. V. Leonov	83
6. M. Moser	75
7. Bijsterbosch	60
8. A. Polita	55
9. E. Nigon	46
10. R. Brink	46





## Erfolgreicher IDM-Saisonauftakt in Oschersleben

*GERT56 ist mit Julian Puffe erfolgreich in die IDM Superbike Saison 2021 gestartet. Beim Full-Time-Debüt der einstigen Endurance-World-Cup-Vize-Champions in der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft konnte Puffe die BMW M 1000 RR auf den Rängen vier und acht ins Ziel bringen.*

Oschersleben, Deutschland. GERT56 und Julian Puffe haben am Wochenende in der Motosport Arena Oschersleben den Saisonauftakt zur Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft (IDM) bestritten und konnten dabei an einem wetterbedingt chaotischen Rennsonntag erste, gemeinsame Ausrufezeichen im Sprintrennbereich setzen. Puffe pilotierte die brandneue BMW M 1000 RR zu den Rängen vier und acht und sammelte 21 Meisterschaftspunkte.

Für GERT56 ist damit eine neue Ära angebrochen. Bereits im letzten Jahr hatte man mit Toni Finsterbusch das Finale am Hockenheimring bestritten - doch von Grundsteinlegung kann dabei keine Rede sein. Damals kam die „alte“ BMW S 1000 RR zum Einsatz, in diesem Jahr vertraut man auf den neuen Renner aus der weiß-blauen Bayern-Schmiede in Form der M.



bei dem es schon begonnen hatte zu regnen, landete Puffe auf dem 15. Startplatz, wurde dann aber nach einer Strafversetzung eines Kontrahenten noch auf 14 vor geschoben.

Im ersten Lauf hatte es vor dem Start geregnet und das Rennen wurde als Wet-Race gestartet, wobei die

Aufgrund der allgemein bekannten Corona-Situation der letzten Wochen und Monate konnte der ursprünglich angepeilte Test-Plan nicht eingehalten werden und damit war sowohl Fahrer als auch Team klar, dass Oschersleben kein „normales“ Rennwochenende, sondern ein Echtzeit-Test werden würde.

Piste aber schon am Abtrocknen war. Puffe entschied sich noch in der Startaufstellung für die Kombination vorn Regenreifen und hinten Slick - und konnte so am Ende auf Platz vier ins Ziel fahren. Für das zweite Rennen bedeutete das dann auch die Pole-Position. Im zweiten Lauf waren die Witterungsbedingungen ähnlich, doch nun setzte das ganze Feld auf Slick/Slick. Puffe sah das Ziel als Achter.

Vom bisherigen „Einsatzort“ von GERT56 in der Langstrecken-Weltmeisterschaft, machte sich arbeitstechnisch in der Magdeburger Börde kaum ein Unterschied aus: Nahezu rund um die Uhr wurde akribisch an der BMW M 1000 RR und ihrem Zusammenspiel mit den WP-Fahrwerken gearbeitet. Nach einem nicht optimalen Qualifying,



## Julian Puffe - Platz 4 / Platz 8

**G**LEICH ZU BEGINN MÖCHTE ICH MICH BEIM GESAMTEN GERT56 BEDANKEN - VOR ALLEM, DASS ICH NUN ALS STAMMPILOT EINGESETZT WERDE. AUF DER ANDEREN SEITE WÜNSCHE ICH NATÜRLICH LUCY GLÖCKNER ALLES GUTE UND HOFFE, DASS SIE SEHR SCHNELL WIEDER GESUND WIRD. WIR HATTEN AN DIESEM WOCHENENDE RICHTIG VIEL ZU ARBEITEN UND HABEN VON FRÜH BIS ABEND DATEN AUSGEWERTET, TELEFONATE GEFÜHRT, DAS MOTORRAD KOMPLETT AUSEINANDER GENOMMEN UND WIEDER ZUSAMMEN GEBAUT UND GESUCHT, WO UNSERE FEHLER LIEGEN. UNSER TAG BESTAND DARAUSS, KURZ ZU FAHREN UND DEN REST ZU ANALYSIEREN. PLATZ 15 IM QUALIFYING WAR ETWAS ÄRGERLICH, ZEIGT ABER AUCH HALT EINFACH, DASS WIR GERADE NOCH PROBLEME HABEN, AN DENEN WIR ARBEITEN MÜSSEN.



*IN LETZTER SEKUNDE ENTSCIEDEN WIR UNS, HINTEN EINEN SLICK REIN ZU NEHMEN UND ICH WURDE VIERTER. DAS BEDEUTETE FÜR DAS ZWEITE RENNEN VON STARTPLATZ 15 VOR AUF POLE-POSITION.*

ABER ICH DENKE MIT DEM ERSTEN RENNEN KÖNNEN WIR ZUFRIEDEN SEIN: IN LETZTER SEKUNDE ENTSCIEDEN WIR UNS, HINTEN EINEN SLICK REIN ZU NEHMEN UND ICH WURDE VIERTER. DAS BEDEUTETE FÜR DAS ZWEITE RENNEN VON STARTPLATZ 15 VOR AUF POLE-POSITION. ICH HABE LEIDER DEN START NICHT GUT ERWISCHT UND VIEL VERLOREN. AM ENDE WURDE ES NOCH PLATZ ACHT - DAS WAR EINE GUTE SCHADENSBEGRENZUNG. WIR WISSEN, AN WAS WIR ARBEITEN MÜSSEN. WIR WERDEN DIE DREI WOCHEN BIS MOST NOCHMAL KOMPLETT ALLES DURCHGEHEN, VIELLEICHT NOCH DIE EIN ODER ANDERE SACHE ÄNDERN UND VERSUCHEN UNS DANN BESSER AUFZUSTELLEN. ICH HOFFE, DASS DANN AUCH TONI [FINSTERBUSCH] WIEDER AN BORD IST, WEIL ICH DENKE, DASS WIR ZU ZWEIT DA SCHNELLER VORWÄRTSKOMMEN UND ICH DENKE, DASS WIR UNS DA GEGENSEITIG ALS TEAM WEITER NACH VORNE PUSHEN.“

## Ergebnisse, IDM Superbike 1000 - 2020

### Motorsport Arena Oschersleben - 3,667 km

#### Rennen 1 - 18 Runden

1. M. Moser	
2. D. Schmitter	+44,747
3. B. Mackels	+49,463
4. J. Puffe	+59,805
5. A. Polita	+59,884
6. V. Leonov	+1:02,21
7. I. Mikhalchik	+1:06,94
8. V. Debise	+1:08,07
9. N. Thöni	+1:08,87
10. P. Steinmayr	+1:09,50

#### Rennen 2 - 18 Runden

1. I. Mikhalchik	
2. L. Grünwald	+8,539
3. V. Leonov	+8,796
4. B. Mackels	+21,362
5. D. Schmitter	+34,205
6. A. Polita	+34,502
7. V. Debise	+34,541
8. J. Puffe	+39,808
9. K. Krzemien	+40,227
10. P. Bijsterbo.	+40,527

#### Punkte nach 2/12 Rennen

1. Mikhalchik	34
2. Schmitter	31
3. Mackels	29
4. Leonov	26
5. Moser	25
6. Grünwald	25
7. Puffe	21
8. Polita	21
9. Debise	17
10. Krzemien	8





## Starkes Zeichen beim IDM Superbike Lauf in Most

*Julian Puffe sammelt mit der GERT56 BMW M 1000 RR Führungskilometer in der IDM Superbike und fährt auf die Ränge sieben und acht.*

Bei der zweiten Saisonstation der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft (IDM) konnte die Truppe von GERT56 mit Julian Puffe auf BMW M 1000 RR weitere Punkte für das Championship einfahren. Der Schleizer landete auf den Rängen sieben und acht. In den Trainings und Qualifyings hatte Puffe stets in den Top-Drei bis Fünf gelegen. Nun gilt es, diese Pace über eine Renndistanz zu bringen. Doch angesichts der „Neuheit“ von allem - Wettbewerb, Teamzusammenstellung, M 1000 RR - ist man bei GERT56 mit dem derzeitigen Status-Quo bereits zufrieden.



raturen nicht mit dem ausgearbeiteten Setup harmonisierte. Dennoch lag der Schleizer bis zur Rennhalbzzeit auf Podestkurs, wurde dann aber bis auf Platz acht zurück ge-  
reicht.

Im zweiten Rennen fuhr Puffe - nach Ergebnis Lauf eins - vom vierten Startplatz in Reihe

Im Qualifying am Samstag war Puffe auf dem fünften Startplatz gelandet - nur 0,513 Sekunden hinter dem Pole-Sitter Marc Moser. Da war schon klar, dass sich die beiden Testtage im Autodrom Most bezahlt gemacht hatten: Nahezu alle Aspekte am Motorrad und beim Fahrergefühl waren besser geworden als noch zuletzt beim Saisonauftakt in Oschersleben.

zwei los - und bog als Erster in die erste Kurve. Wieder kämpfte er vorn mit um die Spitzenplätze, doch erneut musste er schließlich einem Piloten nach dem anderen klein bei geben. Dennoch konnte er als Achter weitere wertvolle Punkte für die Meisterschaftstabelle einsammeln.

Am Sonntag aber zeigte sich das Wetter mal wieder von einer anderen Seite: Zwischen 10 und 15 Grad Celsius weniger brachte Klärchen auf das Quecksilber. Damit kam es erneut zu einem Reifepoker - wie schon in Oschersleben - doch dieses Mal eben auf komplett trockener Strecke. Puffe entschied sich für den Pirelli SCX/0, der aber bei diesen Tempe-

Dort liegt der GERT56-Pilot nun mit 38 gesammelten Zählern auf dem sechsten Zwischenrang. Als nächstes geht es in rund fünf Wochen auf dem Nürburgring im Rahmen des Truck-Grand-Prix weiter - wo Puffe bei der letzten Ausgabe davon im Jahr 2019 gewann.



## Julian Puffe Platz 7 / Platz 8

**S**IEBTER UND ACHTER - DAS KLINGT JETZT NICHT SPEKTAKULÄR UND DENNOCH SIND UNS WIRKLICH RIESIGE FORTSCHRITTE GELUNGEN. IN ALLEN TRAININGS WAR ICH VORNE BEI DER MUSIK DABEI UND AUF EIN, ZWEI SCHNELLE RUNDEN SIND WIR SCHON ANNÄHERND DORT, WO WIR HIN WOLLEN.

*IM ERSTEN LAUF HÄTTEN WIR VIELLEICHT DOCH EINEN ANDEREN REIFEN NEHMEN SOLLEN, DAS WAR ABER MEINE ENTSCHEIDUNG - DA HAT BEI DEN TEMPERATUREN DAS SETUP EINFACH NICHT ZUSAMMEN GEPASST.*

**A**BER ES SIND SEHR VIELE NEUE FAKTOREN: DAS TEAM ENAGIERT SICH NEU IN DER IDM UND KOMMT AUS DER LANGSTRECKE, DIE BMW M 1000 RR IST NEU - WIR HABEN EINFACH NOCH VIEL ZU LERNEN. IM ERSTEN LAUF HÄTTEN WIR VIELLEICHT DOCH EINEN ANDEREN REIFEN NEHMEN SOLLEN, DAS WAR ABER MEINE ENTSCHEIDUNG - DA HAT BEI DEN TEMPERATUREN DAS SETUP EINFACH NICHT ZUSAMMEN GEPASST.



DUNG - DA HAT BEI DEN

**W**IR NEHMEN VON HIER DAS POSITIVE MIT: DIE ERSTEN FÜHRUNGSKILOMETER SIND EINGEHAMSTERT UND WIR MISCHEN GANZ VORNE MIT, MÜSSEN HALT NUR NOCH KLEINIGKEITEN HERAUSFINDEN, UM DEN SPEED AUCH ÜBER DIE DISTANZ ZU BEKOMMEN. TOLL WAR AUF JEDEN FALL EIN ERSTER SCHRITT ZURÜCK ZUR NORMALITÄT: DANKE AN ALLE FANS, DIE HIER NACH MOST GEKOMMEN SIND!



## Ergebnisse, IDM Superbike 1000 - 2021

### Autodrom Most - 4,212 km

#### Rennen 1 - 16 Runden

1. D. Schmitter	
2. V. Debase	+0,447
3. B. Mackels	+0,635
4. V. Leonov	+0,635
5. P. Steinmayr	+11,751
6. A. Polita	+13,080
<b>7. J. Puffe</b>	<b>+13,404</b>
8. N. Thöni	+15,779
9. R. Brink	+16,433
10. M. Fetz	+19,350

#### Rennen 2 - 16 Runden

1. V. Debase	
2. D. Schmitter	+0,905
3. L. Grünwald	+1,180
4. B. Mackels	+1,731
5. V. Leonov	+5,404
6. M. Moser	+6,376
7. P. Steinmayr	+6,873
<b>8. J. Puffe</b>	<b>+8,235</b>
9. A. Polita	+14,167
10. N. Thöni	+16,653

#### Punkte nach 4/12 Rennen

1. Schmitter	76
2. Debase	62
3. Mackels	58
4. Leonov	50
5. Grünwald	41
<b>6. Puffe</b>	<b>38</b>
7. Polita	38
8. Moser	35
9. Mikhalchik	34
10. Steinmayr	26





## Starkes Schleiz-Wochenende für Lokalmatador Julian Puffe

*Julian Puffe holte bei seinem Heimrennen am Schleizer Dreieck vor 28.000 Zuschauern die Ränge fünf und vier. Teamkollege Toni Finsterbusch hatte einen Ausfall zu beklagen und wurde im zweiten Rennen 13.*

GERT56 hat ein erfolgreiches, drittes Saisonwochenende der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft (IDM) gefeiert. In Thüringen am Schleizer Dreieck waren alle Corona-Auflagen aufgehoben, sodass insgesamt 28.000 Zuschauer und Fans an die Strecke pilgern konnten. Sie sahen die Ränge fünf und vier des Lokalmatadoren Julian Puffe aus Schleiz. Teamkollege Toni Finsterbusch stürzte im ersten Lauf und rettete im zweiten Rennen trotz eines technischen Problems Rang 13 und die ersten Punk-



in einen Dreikampf um Platz fünf verwickelt. Dabei rutschte er schließlich auch Platz sieben zurück - doch im Schlusspurt kämpfte er sich wieder am Italiener Alessandro Polita und am Deutschen Luca Grünwald vorbei. Platz fünf bedeutete außerdem auch Startplatz zwei in Reihe eins

te des Jahres.

Bereits im Qualifying hatte sich Puffe im Spitzenfeld der IDM Superbike 1000 zurück gemeldet. Mit einer Zeit von 1:25,034 Minuten hatte er sich den fünften Startplatz gesichert, nur sieben Tausendstel hinter Bastien Mackels. Auf die Pole-Position von Rundenrekord-Halter Markus Reiterberger fehlten nur 0,795 Sekunden.

Teamkollege Finsterbusch griff nach seiner Fußverletzung in Schleiz erstmals ins Renngeschehen ein und holte sich den neunten Startplatz - mit nur 1,284 Sekunden Rückstand auf die Bestzeit.

Im ersten Rennen erwischte Puffe einen granatenhaften Start und bog als Zweiter in die erste Kurve ein. Doch das Tempo der Spitze konnte er nicht mitgehen. Er sah sich bald

für den zweiten Lauf am späten Nachmittag.

Finsterbusch hatte im ersten Rennen weniger Glück: In der zehnten Runde stürzte er. Zwar wollte er noch weiter fahren, musste aber schließlich doch an der Box aufgeben.

Im zweiten Lauf bog Puffe als Erster in die erste Kurve ein und führte schließlich drei Runden lang. Am Ende brachte er dann den vierten Platz nach Hause, der aufgrund der erst jungen Geschichte des GERT56-IDM-Einsatzes wie ein Sieg gefeiert wurde. Finsterbusch rettete nach technischen Problemen Rang 13 ins Ziel, war mit seinem Racing-Comeback aber dennoch zufrieden.





## Toni Finsterbusch DNF / Platz 13

IM GROSSEN UND GANZEN KÖNNEN WIR SCHON RECHT ZUFRIEDEN SEIN - AUCH WENN ES DIE ERGEBNISSE VIELLEICHT NICHT WIEDERSPIEGELN. DAS QUALIFYING WAR GANZ OKAY, DA

WAR ICH RELATIV NAH DRAN DAFÜR, DASS ICH DIESES JAHR ERST ZWEI TAGE AUF DEM MOTORRAD SASS. IM ERSTEN LAUF WOLLTE ICH IN DER GRUPPE MIT JULIAN ZU FLORIAN ALT HIN FAHREN, ABER DA IST MIR DAS VORDERRAD EINGEKLAFFT UND DAS HAT MEIN RENNEN BEENDET. IM ZWEITEN RENNEN BIN ICH RELATIV SCHLECHT REIN GEKOMMEN, HATTE AUCH WENIG GRIP. ICH WAR DANN ACHTER UND BEKAM DANN EIN PAAR PROBLEME MIT DER BREMSE UND HABE NOCH VERSUCHT, DAS MOTORRAD INS ZIEL ZU BRINGEN. ICH BIN DANN 13. GEWORDEN. DAS SPIEGELT NICHT WIEDER, WIE STARK WIR WIRKLICH SIND, ABER LEIDER IST HEUTE NICHT MEHR MÖGLICH GEWESEN.



## Julian Puffe Platz 5 / Platz 4

DAS WAR EIN WIRKLICH GUTES WOCHENEDE! WIR WAREN ALS TEAM AM FREITAG DAS ERSTE MAL HIER UND MUSSTEN BEI NULL ANFANGEN.

IM ZWEITEN QUALIFYING HABE

ICH NOCH MAL EINEN NEUEN REIFEN ABGEHOLT UND WOLLTE AUF ZEITENJAGD GEHEN, ABER DA HABE ICH UNSERE SCHÖNE BMW M 1000 RR LEIDER WEG GESCHMISSEN. DAS HÄTTE NICHT SEIN MÜSSEN, ABER DAS TEAM HAT EINEN SUPER-JOB GEMACHT UND ALLES WIEDER PERFECT AUFGEBAUT. IM ERSTEN RENNEN HATTE ICH ERST EINEN SUPER START UND DANN EINEN HARTEN FIGHT MIT POLITA UND GRÜN WALD. ICH BIN DA ERST ZURÜCK GEFALLEN UND HINTER DENEN HER GEFAHREN - KONNTE AM ENDE ABER DIE GRUPPE GEWINNEN UND ALLE WIEDER ÜBERHOLEN. PLATZ FÜNF WAR EIN ECHTER LICHTBLICK! DAMIT DURFTEN WIR DANN IM ZWEITEN RENNEN AUCH VON PLATZ ZWEI STARTEN. ICH BIN WIEDER SUPER WEG GEKOMMEN, WAR IN FÜHRUNG UND DREI RUNDEN VORN, DAS WAR DER WAHSINN. ICH KONNTE MIR BEI REITERBERGER UND MIKHALCHIK VIEL ANSCHAUEN, HINTERHER DANN AUCH VON ALT. DIE DREI MUSSTE ICH LEIDER ZIEHEN LASSEN, WEIL ICH IMMER NOCH EIN BISSCHEN PROBLEME MIT DEM GRIP HABE. ABER ICH BIN TROTZDEM SUPER HAPPY - IN OSCHERSLEBEN WAREN WIR NOCH IRGENDWO IM NIRGENDWO UND JETZT BEI DER DRITTEN VERANSTALTUNG MIT DIESEM TEAM SCHON VORN DABEI. VIELLEN DANK AN DAS GANZE TEAM - DAS WAR EINFACH COOL!



## Ergebnisse, IDM Superbike 1000 - 2021

### Schleizer Dreieck - 3,805 km

#### Rennen 1 - 18 Runden

1. I. Mikhalchik	
2. Reiterberger	+0,475
3. B. Mackels	+12,141
4. F. Alt	+17,424
<b>5. Julian Puffe</b>	<b>+21,863</b>
6. A. Polita	+21,863
7. L. Grünwald	+22,696
8. V. Leonov	+25,306
9. J. Mohr	+29,374
<b>DNF - Toni Finsterbusch</b>	

#### Rennen 2 - 18 Runden

1. M. Reiterberger	
2. I. Mikhalchik	+1,434
3. F. Alt	+6,883
<b>4. Julian Puffe</b>	<b>+11,944</b>
5. L. Grünwald	+12,480
6. V. Leonov	+17,522
7. A. Polita	+22,181
8. M. Moser	+22,220
9. V. Debise	+23,335
<b>13. T. Finsterbusch</b>	<b>+27,912</b>

#### Punkte nach 6/12 Rennen

1. Schmitter	85
2. Mikhalchik	79
3. Debise	75
4. Mackels	74
5. Leonov	68
<b>6. Puffe</b>	<b>62</b>
7. Grünwald	61
8. Polita	57
9. Moser	48
10. Reiterberger	45











**RAVENOL**  
HIGH PERFORMANCE OIL  
**FORMULA**  
RACING

**DL**

**GEBHA**  
NEXT GENERATION  
INTRALOC

**E.N.F.R.A.**  
TECHNICAL PARTNER  
BMW MOTORSPORT

**56**  
**YUASA**  
**SAXAS**  
**REPSOL**  
**E.N.F.R.A.**  
**BMW**  
**AGIP**  
**ARLEN NEVES**

**56**  
**REPSOL**  
**AGIP**



HOCKENHEIMRING  
BADEN-WÜRTTEMBERG

RAVEN

18464

66

9

INFRARACING

YUASA

SAXAS

19

ETS

YAMAHA













## Solides Assen-Wochenende für Puffe und Finsterbusch

*Der Ausflug zum legendären TT Circuit Assen in den Niederlanden ist für GERT56 mit Julian Puffe und Toni Finsterbusch wieder mit satten Meisterschaftspunkten in der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft (IDM) in der Klasse Superbike belohnt worden. Puffe holte im ersten Rennen Rang sieben, musste dann aber in Lauf zwei leider mit Elektronik-Problemen aufgeben. Finsterbusch sammelte Führungskilometer und zeigte harte, aber faire und spannende Kämpfe und wurde mit zwei fünften Plätzen belohnt.*

Insgesamt ist GERT56 näher an die Spitze der IDM Superbike 1000 gerückt, wenngleich Assen eine neue Herausforderung für die Mannschaft wurde. Mit der neuen BMW M 1000 RR und als neues Team



Nach seinem siebten Platz in Rennen eins liegt Julian Puffe mit 71 Punkten in der Gesamtwertung der IDM Superbike 2021 auf dem achten Rang, nur wenige Zähler hinter den Top-Fünf. Toni Finsterbusch hält mit 25 Zählern auf dem fünfzehnten Gesamtrang.

war es ein leichtes Handicap, dass es am Freitag nur zwei freie Trainings für die Königsklasse gab.

Allerdings konnte man mit nun wieder zwei Fahrern - Finsterbusch stieg verletzungsbedingt erst am Schleizer Dreieck in die Saison ein - schnell Daten sammeln und sich auf die Rennen am Sonntag optimal vorbereiten. Mit den Startplätzen fünf und neun hatte man sich eine ordentliche Ausgangslage geschaffen.

## Karsten Wolf - Team Manager:

„AN DIESEM WOCHENENDE HABEN WIR VIELE VERSCHIEDENE NEUE ERKENNTNISSE GEWONNEN. WIR BEKOMMEN UNSERE BMW M 1000 RR MASCHINEN JETZT STABILER ÜBER DIE DISTANZ UND SIND AUCH BEI DEN RUNDENZEITEN NÄHER ANS PODIUM HERANGERÜCKT. DAS IST DAS, WAS WIR JA AUCH ANGREIFEN WOLLEN. DAS POSITIVSTE IST, DASS WIR NACH EINEM SCHNELLEN UND STABILEN JULIAN PUFFE IN DEN ERSTEN RENNWOCHENENDEN NUN AUCH TONI FINSTERBUSCH VORN DABEI GEHABT. ER WAR NICHT NUR IN PODIUMSNÄHE, SONDERN HAT AUCH AGGRESSIV ANGEGRIFFEN UND GEKÄMPFT. ER HAT SICH SEHR SCHNELL WIEDER ANS MOTORRAD GEWÖHNT. BEI JULIAN MACHE ICH MIR

KEINE SORGEN, DASS ER DIESES WOCHENENDE SCHNELL ABHAKEN KANN. IM WARMUP WAR ER GESTÜRZT, DAS KONNTEN WIR ALS EHEMALIGES EWC-TEAM ABER SCHNELL REPARIEREN. LEIDER HATTE ER DANN IN LAUF ZWEI NOCH EINEN ELEKTRONIK-DEFEKT, WAS WIR JETZT BIS ZUM RED BULL RING BEHEBEN MÜSSEN. WIR HABEN ZWEI GLEICH STARKE PILOTEN UND DAMIT KÖNNEN WIR SUPER DATEN SAMMELN UND UNS WEITER AUF DAS NEUE IDM-ABENTEUER VORBEREITEN UND VORANSCHREITEN. UNSERE MANNSCHAFT WAR AUCH SUPER DRAUF UND HAT PERFEKT GEARBEITET. ASSEN WAR EINE NEUE STRECKE FÜR UNS, DA WAR ES NICHT GERADE FÖRDERLICH FÜR UNS, DASS ES NUR ZWEI FREIE TRAININGS GAB UND DENNOCH WAREN WIR AM SONNTAG SUPER AUFGESTELLT.“





## Toni Finsterbusch Platz 5 / Platz 5

**M** EIN WOCHENENDE WAR WIRKLICH GUT, DENN WIR SIND OHNE PROBLEME DURCH GEKOMMEN. VOR ALLEN IN DEN RENNEN HATTE ICH SCHÖNE KÄMPFE. IM ERSTEN LAUF KONNTE ICH IN DER LETZTEN RUNDE NOCH LUCA GRÜNWALD ÜBERHOLEN UND DANN WÄRE VIELLEICHT NOCH ETWAS MEHR MÖGLICH GEWESEN, ABER ES WURDE ABGEBROCHEN. IM ZWEITEN RENNEN HATTE ICH EINEN SUPER START UND KONNTE AUCH EINE WEILE FÜHREN, WURDE DANN ABER LEIDER IN DER SCHIKANE ETWAS RAUS GEDRÄNGT. WIR WAREN DANN EINE GRUPPE MIT HARTEN FIGHTS UM RANG DREI, ICH WURDE AM ENDE FÜNFTER. NATÜRLICH WÄRE ICH GERN AUF DAS PODEST GEFAHREN, ABER SO BIN ICH AUCH SCHON GANZ ZUFRIEDEN, BESONDERS, DASS ICH IM SCHLUSSSPURT FLORIAN ALT NOCH UM 0,003 SEKUNDEN SCHLAGEN KONNTE.



## Julian Puffe Platz 7 / DNF

**E** IN WOCHENENDE MIT GEMISCHTEN ERGEBNISSEN UND GEFÜHLEN. IM QUALIFYING HATTEN WIR UNS MIT STARTPLATZ FÜNF EINE GUTE AUSGANGSPOSITION ERARBEITET UND WAREN BEI DER MUSIK DABEI. IM WARMUP HATTE ICH AUSGANGS DER SCHIKANE EINEN STURZ, BEI DEM MEINE BMW M 1000 RR DOCH EINIGES ABBEKOMMEN HAT. DER GROSSE DANK GEHT HIER ANS GESAMTE TEAM VON GERT56, DIE DAS BIKE IN REKORDZEIT UND RECHTZEITIG ZUM ERSTEN RENNEN WIEDER AUFGEBAUT HABEN. IM ERSTEN RENNEN HABE ICH AUCH EINEN GUTEN START ERWISCHT UND KONNTE EINIGE PLÄTZE GUT MACHEN. LEIDER BIN ICH DANN BIS AUF DEN SIEBTEN PLATZ ZURÜCK GEFALLEN, KONNTE ABER DENNOCH WIEDER ORDENTLICH PUNKTE MITNEHMEN. DER ZWEITE LAUF BEGANN LEIDER DAMIT, DASS MEIN MOTORRAD NICHT ANSPRANG UND ICH SCHLIESSLICH AUS DER BOXENGASSE STARTEN MUSSTE. ICH BIN DEM FELD HINTERHER GEJAGT UND HATTE MICH SCHON WIEDER IN DIE TOP-15 UND DAMIT PUNKTERRÄNGE GEFAHREN, ALS ERNEUT EIN ELEKTRONIK-PROBLEM AUSTRAT UND ICH SCHLIESSLICH AN DER BOX AUFGEBEN MUSSTE. WIRKLICH SCHADE FÜR ALLE, DIE HIER EINEN SUPER-JOB GEMACHT HABEN. NUN GREIFEN WIR AM RED BULL RING WIEDER GROSS AN.

## Ergebnisse, IDM Superbike 1000 - 2021

### TT Circuit Assen - 4,555 km

#### Rennen 1 - 9 Runden

1. I. Mikhalchik	
2. F. Alt	+4,437
3. V. Debise	+8,593
4. B. Mackels	+10,403
5. T. Finsterbusch	+11,556
6. L. Grünwald	+11,585
7. Julian Puffe	+11,795
8. A. Polita	+12,048
9. N. Thöni	+17,287
10. M. Moser	+17,431

#### Rennen 2 - 15 Runden

1. I. Mikhalchik	
2. L. Grünwald	+8,859
3. M. Moser	+13,787
4. V. Leonov	+16,728
5. T. Finsterbusch	+17,621
6. F. Alt	+17,624
7. A. Polita	+19,331
8. V. Debise	+19,390
9. N. Thöni	+20,993
DNF - Julian Puffe	

#### Punkte nach 8/12 Rennen

1. Mikhalchik	129
2. Debise	99
3. Mackels	93
4. Grünwald	91
5. Leonov	86
6. Schmitter	85
7. Polita	74
8. Puffe	71
9. Moser	70
10. Alt	62

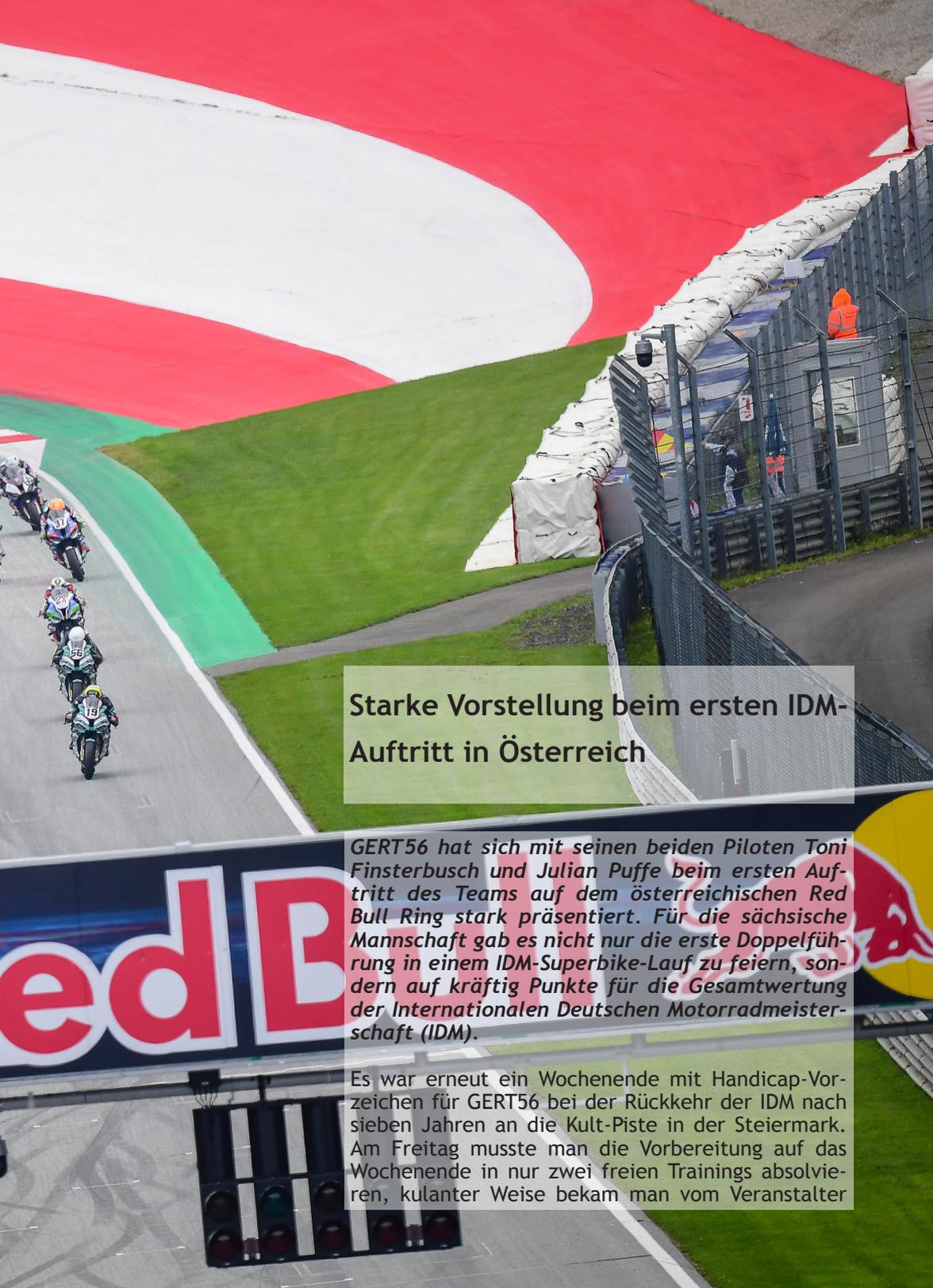


Re

12 Laps

SPIELBERG  
HOMER EST OMEN

5 MOHR RACING



## Starke Vorstellung beim ersten IDM-Auftritt in Österreich

*GERT56 hat sich mit seinen beiden Piloten Toni Finsterbusch und Julian Puffe beim ersten Auftritt des Teams auf dem österreichischen Red Bull Ring stark präsentiert. Für die sächsische Mannschaft gab es nicht nur die erste Doppelführung in einem IDM-Superbike-Lauf zu feiern, sondern auf kräftig Punkte für die Gesamtwertung der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft (IDM).*

Es war erneut ein Wochenende mit Handicap-Vorzeichen für GERT56 bei der Rückkehr der IDM nach sieben Jahren an die Kult-Piste in der Steiermark. Am Freitag musste man die Vorbereitung auf das Wochenende in nur zwei freien Trainings absolvieren, kulanter Weise bekam man vom Veranstalter



der Motor Presse Stuttgart aber in beiden Sessions zehn Minuten mehr zur Verfügung. Dabei lag das Hauptaugenmerk auf der Abstimmung der Bremsen, denn für den extrem schnellen Red Bull Ring waren größere und stärkere Bremsscheiben und Anlagen zugelassen. Die Piste gehört mit fast 180 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit zu den schnellsten im Kalender.

Gut vorbereitet ging es in die Qualifyings, doch hier büßte man in der zweiten Sitzung wieder Zeit ein, als es nach nur wenigen Minuten zu regnen begann und die Piste für Slicks zu nass und für Regenreifen zu trocken war. Damit waren die Startpositionen für den ersten Lauf am Sonntagvormittag bezogen: Julian Puffe (1:28,627 - +1,205) auf Rang sieben und Toni Finsterbusch (1:28,724 - +1,302) auf Rang elf.

Im ersten Lauf sollte es mit erlöschen der Startampel zu einigen Regentropfen um den ganzen Kurs kommen - doch keiner Zeit waren die Bedingungen so, dass man hätte abbrechen und als Regenrennen neu starten kön-

nen oder müssen. Puffe und Finsterbusch gehörten in dieser Anfangsphase zu den mutigsten Piloten des gesamten Feldes: Puffe übernahm in Runde zwei die Führung, einen Umlauf später war Finsterbusch auf zwei. Dies hielt bis zur sechsten Runde, als die Regenschichten verschwunden waren und die

„noch“ schnelleren Protagonisten der Serie aufdrehten. Am Ende sah Finsterbusch das Ziel als Fünfter, Puffe wurde Siebter.

Damit stand Finsterbusch im zweiten Rennen in Reihe eins auf zwei, Puffe in Reihe zwei auf vier. Leider war für Puffe dieser zweite Lauf weniger erfolgreich: Er musste schon auf der ersten Runde mit einem Elektronik-Defekt aufgeben.

Finsterbusch mischte wieder kräftig vorne mit und sah sich vor allem am Ende des Rennens noch mal in einen harten Zweikampf mit dem Russen Vladimir Leonov verwickelt, den er aber im Sprint zur Ziellinie um 0,171 Sekunden schlagen konnte. Damit holte er erneut einen fünften Platz und sorgte für einen versöhnlichen Ausgang des Wochenendes für GERT56. In der Gesamtwertung liegt Puffe mit 80 Zählern auf dem achten Rang, Finsterbusch hat in nur drei Wochenenden schon 47 Punkte gesammelt und ist 13.



## Toni Finsterbusch Platz 5 / Platz 5

DER RED BULL RING WAR WIEDER EIN STARKES WOCHENENDE VON UNSEREM GESAMTEN GERT56 TEAM. WIR WAREN ORDENTLICH BEI DER MUSIK DABEI UND DAS FELD IST INSGESAMT UNGLAUBLICH AUSGEGLICHTEN UND ENG BEISAMMEN. MIT NUN VIER FÜNFTEN PLÄTZEN IN FOLGE KANN ICH NACH DER LANGEN VERLETZUNGS-PAUSE ZUFRIEDEN SEIN. ES FEHLT NICHT MEHR VIEL UND WIR KÖNNEN AUF DAS PODEST FAHREN - DERZEIT RIECHEN WIR ES FÖRMLICH SCHON. BEI DEN BEDINGUNGEN ZU BEGINN DES ERSTEN LAUFES WAR ES LEICHT, FEHLER ZU MACHEN - SO IST MIR IN DER VORLETZTEN KURVE EINMAL FAST DAS VORDERRAD WEG GERUTSCHT, ALS ICH JULIAN AN DER SPITZE FOLGEN WOLLTE. DA HABE ICH DANN DOCH NOCH ETWAS VORSICHTIGER GEMACHT. ICH FREUE MICH JETZT AUF HOCKENHEIM, DORT HABEN WIR SCHON EIN PAAR DATEN GESAMMELT UND SIND LETZTES JAHR JA SCHON GUT UNTERWEGS GEWESEN.



## Julian Puffe Platz 7 / DNF

DAFÜR, DASS WIR ALS TEAM DAS ERSTE MAL HIER WAREN, HABEN WIR UNS ECHT GUT AUS DER AFFÄRE GEZOGEN. IM ERSTEN RENNEN WAR ES NATÜRLICH EIN HIGHLIGHT, DAS FELD ANZUFÜHREN UND AUCH GANZ VORN MITZUMISCHEN, WENNGLEICH ES MIT DEN BEDINGUNGEN AUCH EIN TANZ AUF MESSER'S SCHNEIDE WAR. AUF DEM PAPIER WAR DAS ERGEBNIS DANN SICHER NICHT BERAUSCHEN UND AUCH NICHT DAS, WAS WIR WOLLEN, ABER WIR HABEN WIEDER VIEL MIT UNSERER NEUEN BMW M 1000 RR GELERNT UND UNS IN DER KÜRZE DER ZEIT OPTIMAL VORBEREITET. WIR WOLLTEN IM ZWEITEN RENNEN UNTER GLEICHBLEIBENDEN, TROCKENEN BEDINGUNGEN NOCH MAL ZEIGEN, WAS WIR KÖNNEN, ABER LEIDER MUSSTE ICH SCHON AUF DER ERSTEN RUNDE AUFGEBEN, ALS MIR DAS MOTORRAD AUFGRUND EINES ELEKTRONIK-DEFEKTES AUSGANG. SCHADE, ABER DAFÜR GREIFEN WIR IN HOCKENHEIM NOCH MAL VOLL AN!



## Ergebnisse, IDM Superbike 1000 - 2021

### Red Bull Ring - 4,319 km

#### Rennen 1 - 16 Runden

1. F. Alt
2. M. Reiterberger +0,818
3. I. Mikhalchik +0,895
4. V. Debise +9,053
5. T. Finsterbusch +10,210
6. V. Leonov +13,363
7. Julian Puffe +14,469
8. N. Thöni +15,448
9. B. Mackels +15,709
10. P. Steinmayr +15,864

#### Rennen 2 - 16 Runden

1. F. Alt
2. I. Mikhalchik +0,505
3. L. Grünwald +4,731
4. V. Debise +5,389
5. T. Finsterbusch +9,780
6. V. Leonov +9,951
7. B. Mackels +13,094
8. J. Mohr +15,716
9. N. Thöni +18,033
- DNF - Julian Puffe

#### Punkte nach 10/12 Rennen

- |                  |     |
|------------------|-----|
| 1. Mikhalchik    | 165 |
| 2. Debise        | 125 |
| 3. Alt           | 112 |
| 4. Grünwald      | 111 |
| 5. Mackels       | 109 |
| 6. Leonov        | 106 |
| 7. Schmitter     | 85  |
| 8. Puffe         | 80  |
| 9. Moser         | 78  |
| 13. Finsterbusch | 47  |









## Beim IDM-Saisonfinale in Hockenheim Basis für die Zukunft gelegt

*Hockenheim, Deutschland. Im Qualifying hatten sich Toni Finsterbusch und Julian Puffe die Startplätze zehn und elf erkämpft. Finsterbusch war auf eine Bestmarke von 1:27,174 Minuten gekommen und verlor damit auf die Bestzeit von BMW-Markenkollege Florian Alt ganz vorn nur 1,427 Sekunden. Puffe blieb um 0,159 Sekunden hinter Finsterbusch zurück.*

Der erste Lauf wurde nach nur wenigen Runden abgebrochen, als Finsterbusch in der Mercedes-Arena zunächst auf Flüssigkeit stürzte und ihm dann weitere fünf Piloten im Boden-Gang folgten, darunter



setzendem Regen perfekt zurecht - und sammelte erneut Führungskilometer für GERT56 und auf der BMW M 1000 RR. Am Ende sah er das Ziel auf einem starken sechsten Platz und sammelte erneut kräftig Punkte für die IDM Superbike 1000 Abschlusstabelle. Finsterbusch musste erneut mit technischen Prob-

lemen vorzeitig aufgeben.

Im IDM-Superbike-Debütjahr von GERT56 beendete Julian Puffe das Championat auf dem achten Gesamtrang. Insgesamt sammelte der Schleizer 101 Punkte. Teamkollege Toni Finsterbusch, der die ersten beiden Saisonstationen verletzungsbedingt verpasst hatte, holte Gesamtrang 13 mit 47 Zählern auf dem Konto.

auch Teamkollege Puffe. Das aus der Langstrecken-Weltmeisterschaft stammende Team GERT56 ist jedoch aus der EWC auf schnelle Reparaturen spezialisiert und konnte so beide Piloten beim Re-Start wieder in die Startaufstellung bringen.

Finsterbusch musste dennoch nach zwei gefahrenen Runden mit einem technischen Problem aufgeben. Puffe erkämpfte sich im Ziel den siebten Rang und damit den vierten Startplatz für Lauf zwei am Nachmittag.

Puffe machte vom Start weg auch ordentlich Druck und kam mit den Witterungsbedingungen bei leichtem ein-





**Toni Finsterbusch**  
Platz 5 / Platz 5

**F**ÜR MICH WAR DAS SAISONFINALE MIT ZWEI AUSFÄLLEN UND EINEM STURZ IN DEN ZWEI RENNEN UND DAMIT NATÜRLICH ZWEI NULLERN EHER SUBOPTIMAL, UM ES MAL VORSICHTIG ZU SAGEN. DAS IST ÄRGERLICH, ABER WIR NEHMEN DAS POSITIVE MIT IN DEN WINTER. ICH BIN VIER MAL IN DIE TOP-FÜNF GEFahren UND LIEGE TROTZ DER VERPASSTEN ERSTEN BEIDEN SAISONEVENTS UND DEM VERKORKSTEN FINALE IN DER ABSCHLUSSTABELLE VOR VIELEN FAHRERN, DIE DAS GESAMTE JAHR ÜBER GEFahren SIND. ES WAR FÜR UNS ALLE EIN NEUANFANG - VOM TEAM, ÜBER DAS MOTORRAD UND ICH DENKE, DER KANN SICH SEHEN LASSEN. NATÜRLICH HABEN WIR ALLE VIEL GELERNT UND AUCH FEHLER GEMACHT, ABER DAS IST NORMAL UND WIR WERDEN DIE GLEICHEN FEHLER SICHER NÄCHSTES JAHR NICHT MEHR MACHEN, DENN WIR HABEN DARAUS GELERNT. ICH DANKE ALLEN, DIE DAS MÖGLICH GEMACHT HABEN.



**Julian Puffe**  
Platz 7 / DNF

**M**IT DEN PLÄTZEN SECHS UND SIEBEN KONNTEN WIR NOCH MAL ORDENTLICH PUNKTEN UND DIE SAISON ANSTÄNDIG ABSCHLIESSEN - AUCH, WEIL ICH NOCH MAL FÜHRUNGSKILOMETER SAMMELN UND GERT56 MIT DER BMW M 1000 RR ORDENTLICH PRÄSENTIEREN KONNTE. ES WAR EINE TOLLE ERSTE, GEMEINSAME IDM-SAISON MIT ALLEN TEAMMITGLIEDERN, DIE ICH JA AUS DIESER MANNSCHAFT SCHON AUS DER LANGSTRECKE KANNTE. AM ANFANG WAREN FÜR MICH NUR ZWEI, DREI GASTSTART-EINSÄTZE GEPLANT UND NUN BIN ICH DOCH DIE GANZE SAISON GEFahren, HABE DEN ACHTEN GESAMTRANG GEHOLT UND ZUSAMMEN MIT MEINEM TEAMKOLLEGEN TONI FINSTERBUSCH DIE BRANDNEUE BMW M 1000 RR SO ENTWICKELT, DASS WIR FÜR KOMMENDES JAHR EINE OPTIMALE AUSGANGSLAGE HABEN.



## Ergebnisse, IDM Superbike 1000 - 2021

### Hockenheimring - 3,692 km

#### Rennen 1 - 10 Runden

1. M. Reiterberger	
2. F. Alt	+2,138
3. V. Leonov	+8,222
4. L. Grünwald	+2,431
5. L. Tulovic	+14,116
6. L. Vitali	+17,362
7. Julian Puffe	+18,221
8. N. Thöni	+23,640
9. J. Bühn	+25,103
DNF - Toni Finsterbusch	

#### Rennen 2 - 18 Runden

1. M. Reiterberger	
2. L. Grünwald	+1,963
3. V. Leonov	+2,334
4. F. Alt	+5,448
5. I. Mikhalchik	+6,255
6. Julian Puffe	+13,474
7. L. Vitali	+17,707
8. J. Mohr	+26,998
9. N. Thöni	+28,459
DNF - Toni Finsterbusch	

#### Endstand 2021

#### Punkte nach 12/12 Rennen

1. Mikhalchik	176
2. Alt	145
3. Grünwald	144
4. Leonov	138
5. Debise	125
6. Reiterberger	117
7. Mackels	109
8. Julian Puffe	101
9. Moser	94
13. Finsterbusch	47





## Karsten Wolf - Team Manager:

**D**IE MEIST GESTELLTE FRAGE IN DIESEM JAHR WAR, OB ICH DIE EWC VERMISSE. MEIN KLARES ‚NEIN‘ SCHOCKIERTE VIELE FRAGENDE. ICH BIN KEIN TYP, DER SICH FÜR ETWAS NEUES ENTSCHEIDET UND DANN DER VERGANGENHEIT NACHWEINT. ZUDEM HAT DER WECHSEL ALLES GEHALTEN, WAS ICH MIR, WAS ICH ABER AUCH DEM TEAM VERSprochen HABE. DIE VERKÜRZTEN VERWEILZEITEN AN DER RENNSTRECKE UND DIE ÜBERSICHTLICHEN REISEDauern, VERBUNDEN MIT EINEM ÜBERSICHTLICHEN EQUIPMENT PASSEN GUT ZU EINEM PRIVAT FINANZIERTEN UND NEBENBERUFLICH AGIERENDEN TEAM UND ZU DESSEN LOGISTISCHER AUSRICHTUNG. MEIN VERSprechen, DASS JEDER, DER ES MÖCHTE, IM TEAM SEINEN PLATZ FINDET KONNTE ICH AUCH HALTEN, BETREUEN WIR PRO WOCHENENDE DOCH INKLUSIVE IDM UND PRO SUPERSTOCK DREI BIKES. BEEINDRUCKT SIND WIR IMMER NOCH VON DER LEISTUNGSDICHTE UND DER PERFORMANCE IN DER IDM. DAS TEAM KONNTE SICH IN SEINER NEUEN STRUKTUR SCHNELL FINDEN UND STABILISIEREN. EIN BIKE AUF JEDER STRECKE FÜR JEDEN FAHRER SO ABZUSTIMMEN, DASS ES AUF EINE RUNDE, ALS AUCH ÜBER DIE DISTANZ SCHNELL IST, IST DIE CHALLENGE AN DER WIR IM NÄCHSTEN JAHR ARBEITEN MÜSSEN, DENN FÜR FÜHRUNGSKILOMETER GIBT ES KEINE PUNKTE. ICH KANN MICH NUR VOR MEINER TRUPPE VERNEIGEN, DIE MIT DER ERKRANKUNG VON LUCY GLÖCKNER UND DER VERLETZUNG VON TONI FINSTERBUSCH DENKBAR SCHLECHTE VORAUSSETZUNG FÜR DEN EINSTIEG IN DIE SAISON HATTE. SO LAG DIE GANZE LAST HINSICHTLICH ENTWICKLUNG UND ERGEBNIS AUF DEN SCHULTERN VON RÜCKKEHRER UND EIGENTLICH RESERVEPILOT JULIAN PUFFE. DASS ER DIESEM DRUCK STANDGEHALTEN HAT ZEIGT SEINE GEWACHSENE REIFE IN ALLEN BEREICHEN. TIEF BEEINDRUCKT BIN ICH VON DER STARKEN RÜCKKEHR NACH DER VERLETZUNGSPAUSE VON TONI FINSTERBUSCH, DER MIT VIER TOP-FÜNF ERGEBNISSEN IN FOLGE SEINE EXTRAKLASSE DEMONSTRIERTE. DIE IDM ENTWICKELT SICH ZUR STÄRKSTEN SUPERBIKE SERIE IN EUROPA. NACH DEM LEHRJAHR FOLGT 2022 DIE GESELLENPRÜFUNG, WO DAS PODIUM DAS ZIEL SEIN MUSS. AN EINER MEISTERPRÜFUNG WERDEN WIR ZIELSTREBIG UND HART ARBEITEN, MIT DER BMW M 1000 RR HABEN WIR SCHON MAL GUTES HANDWERKSZEUG.



HIGH PERFORMANCE OIL

FORMULA

RACING



BLITZ

YUASA  
sbs  
Pirelli  
E-INFRA  
TECHNIK WIRZBURG  
ILMERSER  
Pumpen & Filtertechnik  
BMW Motorrad  
MOTORSPORT

BMW MOTORRAD  
MOTORSPORT  
CERT 56

BMW MOTORRAD  
MOTORSPORT  
CERT 5

BMW Motorrad  
ETS  
E-INFRA  
ADACTEAM  
YUASA  
ILMERSER  
ARBON  
SAXAS  
ETS  
56  
MOTORSPORT

SIGNAL IDUNA  
MOTORSPORT  
ETS  
56  
MOTORSPORT



HOCKEY

BMW MOTORRAD  
MOTORSPORT  
CEFTS

HJC

INFRÄ  
BURGARDT  
MOTORSPORT  
BURGARDT  
MOTORSPORT  
abw  
Team  
Königs  
BMW MOTORRAD  
MOTORSPORT  
alpha  
DAMEN  
YUASA  
ILMBERGER  
ARBON  
SAXAS  
19  
ETS  
BMW MOTORRAD  
MOTORSPORT

www.landschaftsbau-frohburg.de  
Tel.: 034348 - 51016

2021  
CESTEE

# Road Racing

## Internationales Frohburger ADAC-Dreieck

burger  
erung  
sch  
Gerf  
Tel.: 03  
www.landschaftsbau



Ortsclub  
im ADAC

ADAC



**GERT56 - Premieren-Saison im IDM**



1

21

2021

g Frohburg



MSB

ProSuperstockCup





## Löwe zum Auftakt in Oschersleben mit Ausfall und Platz vier.

*Rico Löwe hatte beim Saisonauftakt zum IDM Pro-Superstock Cup erst Pech - und zeigte dann einen starken, zweiten Lauf.*

Das erste Rennen in der Magedburger Börde endete für Rico „Rixi“ Löwe bereits auf der ersten Runde: Die Elektronik-Defekt-Hexe hatte geschossen und der S 1000 RR Pilot musste vorzeitig abstellen.

Im zweiten Rennen erkämpfte sich Löwe dann im strömenden Regen den vierten Platz und verpasste damit das Podest knapp. Ein versöhnlicher Ausgang zum Saisonauftakt.

### Ergebnisse, ProSTK Oschersleben - 3,667 km

#### Rennen 1 - 12 Runden

1. C. Geenen
2. M. Jürgens +7,055
3. G. Rozkalns +10,092
4. M. Jenkner +12,124
5. S. Wagner +14,380
6. D. Datzler +14,495
7. M. Ghilardi +17,266
8. M. Riebe +17,509
9. L. Franz +27,188
- DNF - Rico Löwe

#### Rennen 2 - 4 Runden

1. D. Kirchhoff
2. C. Geenen +4,210
3. G. Rozkalns +13,890
4. Rico Löwe +25,205
5. D. Datzler +29,870
6. B. Hilpert +30,174
7. J. Schwimmb. +30,578
8. M. Riebe +30,810
9. M. Ghilardi +33,646
10. M. Jenkner +36,700



**Ergebnisse, ProSTK**  
Autodrom Most - 4,212 km

**Rennen 1 - 11 Runden**

1. C. Geenen	
2. M. Jenkner	+4,188
3. T. Hainthaler	+9,664
4. S. Wagner	+13,377
5. D. Datzner	+14,079
6. M. Ghilardi	+14,124
7. D. Kirchhoff	+15,251
8. U. Reichmann	+23,777
9. J. Schmidt	+23,786
DNF - Rico Löwe	

**Rennen 2 - 11 Runden**

1. C. Geenen	
2. M. Jenkner	+4,937
3. D. Datzner	+5,516
4. S. Wagner	+6,130
5. D. Kirchhoff	+6,387
<b>6. Rico Löwe</b>	<b>+10,336</b>
7. J. Schmidt	+14,422
8. M. Ghilardi	+17,882
9. A. Schwab	+18,696
10. T. Subrt	+19,877

**Most mit Spiegelbild vom Auftakt:  
Ausfall und Rang 6 für Löwe.**

*Rico Löwe erlebte bei der zweiten Saisonstation zum IDM ProSuperstock Cup ein ähnliches Wochenende wie beim Auftakt in Oschersleben.*

Im ersten Lauf musste Löwe erneut früh aufgeben - schon auf der zweiten Runde streifte seine BMW S 1000 RR im Bereich der Elektronik und er sammelte einen weiteren Nuller.

Das zweite Rennen wurde dann aber ein voller Erfolg: Löwe kämpfte zunächst mit der Spitzengruppe mit, musste dann aber noch abreißen lassen. Trotzdem brachte er den starken sechsten Platz ins Ziel.





## Zwei Mal Punkte auf dem Schleizer Dreieck für Löwe.

*Rico Löwe holte am Schleizer Dreieck in Thüringen die Plätze acht und sechs.*

Erneut starkes Wochenende für Rico „Rixi“ Löwe im IDM ProSuperstock Cup. Mit seiner BMW S 1000 RR holte der Dachdecker aus Glashütte die Ränge acht und sechs.

Besonders im ersten Lauf mit einsetzendem Regen konnte er seine Erfahrung spielen lassen. Löwe hatte Rang vier im Visier - doch es wurde abgebrochen, als der Regen stärker wurde.

### Ergebnisse, ProSTK Schleizer Dreieck - 3,805km

#### Rennen 1 - 9 Runden

1. D. Datzer	
2. S. Wagner	+2,647
3. C. Geenen	+5,683
4. P. Gengelbach	+8,688
5. J. Schmidt	+9,401
6. M. Jenkner	+9,683
7. M. Ghilardi	+9,948
<b>8. Rico Löwe</b>	<b>+10,194</b>
9. D. Kirchhoff	+10,542
10. M. Jürgens	+11,742

#### Rennen 2 - 12 Runden

1. C. Geenen	
2. S. Wagner	+2,985
3. D. Datzer	+3,389
4. M. Jenkner	+6,065
5. P. Gengelbach	+12,750
<b>6. Rico Löwe</b>	<b>+13,639</b>
7. D. Kichhoff	+16,539
8. J. Schmidt	+19,843
9. M. Riebe	+20,088
10. L. Franz	+23,759



## Löwe auf Frohburger Dreieck mit zwei zweiten Plätzen!

*Auf dem Frohburger Dreieck hat Rico „Rixi“ Löwe im IDM ProSuperstock Cup zwei zweite Plätze auf dem Podest gefeiert.*

Beim Meeting auf der Naturrennstrecke nahe Leipzig gastierte aber auch die International Road Racing Championship (IRRC) bei der „Joey Dunlop Open“. Daher sprangen auch einige Piloten als Gaststarter ins Stock-Getümmel.

Im ersten Lauf beendete Löwe das Rennen auf dem sechsten Rang, doch aufgrund der erwähnten Gaststart-Regel erhielt er die Punkte für Rang zwei und durfte auf das Podest klettern.

Im zweiten Lauf unterstrich Löwe dann, dass er auch auf der Strecke um das Podest kämpfen kann. So sah er das Ziel im Rennen knapp hinter Isle-of-Man-TT-Pilot Julian Trummer aus Österreich auf dem dritten Platz. Trummer aber fiel unter die Gaststart-Regel und bekam keine Punkte.

Erneut durfte der GERT56 BMW S 1000 RR Pilot Löwe daher als Zweiter auf das Podest am Frohburger Dreieck klettern. Für die Gesamtwertung heimste er beim Heimrennen in Sachsen gleich vierzig Punkte ein - die Top-Ten der Jahresabrechnung sind in Reichweite.

### Ergebnisse, ProSTK Frohburger Dreieck - 3,805km

#### Rennen 1 - 10 Runden

1. C. Geenen	
2. D. Grams	+5,185
3. L. Hoffmann	+14,065
4. J. Trummer	+17,150
5. V.-A. Bloemhard	+17,216
<b>6. Rico Löwe</b>	<b>+19,528</b>
7. J. den Besten	+23,481
8. U. Reichmann	+29,829
9. M. Karlsson	+30,140
10. M. Elsner	+36,098

#### Rennen 2 - 9 Runden

1. C. Geenen	
2. J. Trummer	+6,496
3. Rico Löwe	+7,346
4. M. Karlsson	+11,677
5. U. Reichmann	+21,908
6. M. Ruber	+30,358
7. R. Eder	+32,462
8. M. Götz	+32,600
9. M. Elsner	+33,635
10. M. D'Hondt	+34,433





## Finale: Löwe festigt Top-Ten im IDM ProSuperstock Cup 2021.

*Beim Saisonfinale zum IDM ProSuperstockCup 2021 hat sich Rico „Rixi“ Löwe mit den Rängen sieben und neun weitere Punkte gesichert und das Championat auf dem achtem Gesamtrang beendet.*

Mit den Plätzen sieben und neun sammelte Löwe in Hockenheim noch mal kräftig Punkte und sicherte sich so den achten Abschlussrang in der Schluss-tabelle 2021. Mit insgesamt 98 Zählern verpasste er den Einzug in die Top-Fünf des Jahres nur um 14 Punkte.

Für Löwe, der eigentlich seine letzte Saison fahren wollte, ist bereits jetzt schon klar: 2022 geht es weiter, es wird noch eine Saison angehangen. Die Zusage für ein weiteres Jahr hat er von Teamchef Karsten Wolf und der gesamten Mannschaft von GERT56 bereits erhalten!

### Ergebnisse, ProSTK Hockenheim - 3,692km

#### Rennen 1 - 12 Runden

1. S. Wagner	
2. M. Ghilardi	+0,948
3. M. Jenkner	+4,903
4. P. Gengelbach	+8,421
5. D. Kirchhoff	+12,870
6. M. Riebe	+13,793
<b>7. Rico Löwe</b>	<b>+17,121</b>
8. J. Flammann	+24,932
9. P. Steiner	+25,888
10. U. Reichmann	+29,595

#### Rennen 2 - 12 Runden

1. C. Geenen	
2. S. Wagner	+2,205
3. M. Ghilardi	+4,038
4. P. Gengelbach	+12,679
5. M. Jenkner	+14,106
6. M. Riebe	+16,950
7. D. Kirchhoff	+19,728
8. J. Flammann	+21,113
<b>9. Rico Löwe</b>	<b>+21,471</b>
10. M. Jürgens	+21,805

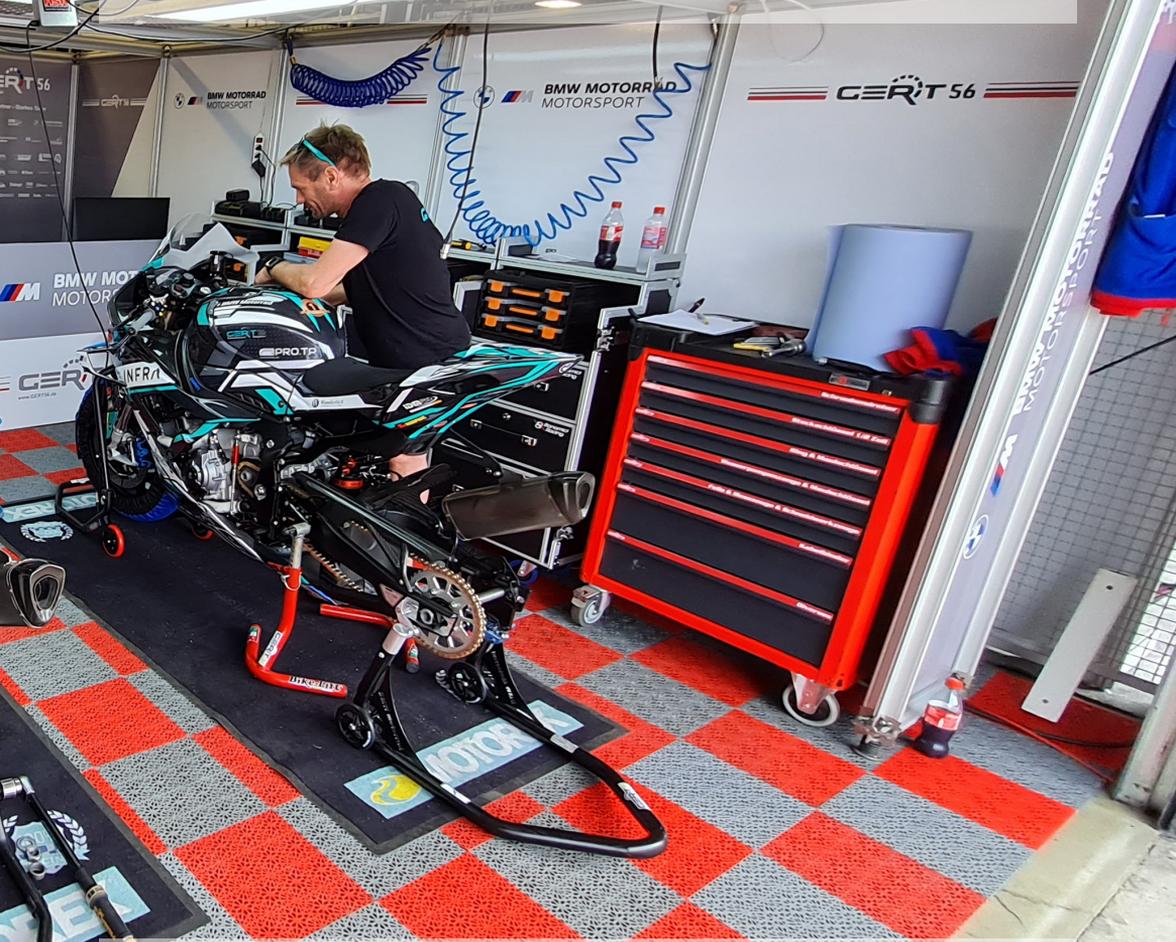
#### Endstand 2021

##### Punkte nach 12/12 Rennen

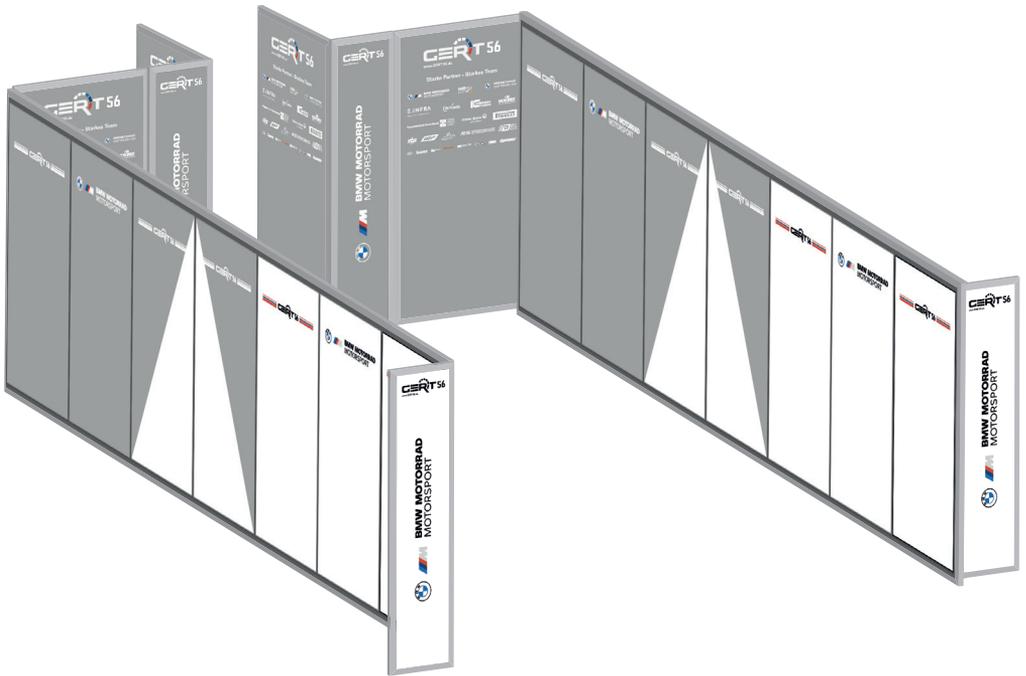
1. Geenen	222
2. Wagner	126
3. Jenkner	124
4. Datzler	118
5. Ghilardi	112
6. Kirchhoff	111
7. Gengelbach	100
<b>8. Rico Löwe</b>	<b>98</b>
9. Ruber	61
10. Riebe	61



# Partner



**Danke an unsere Partner, die uns an Ihrem wirtschaftlichen Erfolg teilhaben lassen. Wir sind stolz für Euch als Markenbotschafter unterwegs zu sein. Noch mehr freuen wir uns über Euren Besuch bei uns, gern mit Familie, Freunden oder Kunden. Wenn Partner zu Freunden werden! Wir verstehen uns!**



# GERT 56

www.GERT56.de

## Starke Partner - Starkes Team



**BMW MOTORRAD**  
MOTORSPORT



**BMW MOTORRAD**  
ZENTREN SACHSEN

**E.INFRA**  
TECHNIK VERBINDET.

**GS YÚASA**

**ILMBERGER**  
ARBON

**MOTOREX**  
Oil of Switzerland

**Pumpentechnik Finsterbusch**



Abwassertechniken  
Abgasanlagen, Abwässer  
Abwasserreinigung  
Druckluftanlagen  
Inhaltssysteme  
Saug- und Bläspumpen

**SIGNAL IDUNA**  
gut zu wissen



**RS SPEEDBIKES**

**Moto Racing School**



**D.I.D** LANGENSCHIEDT  
PARTS & EQUIPMENT



**SAXAS**

Lackier- und Karosseriezentrum  
**ötzke**

**RS** messteam

**BODENDESIGN FISCHER**



Zapf- Kühl- und Klima-  
anlagen GmbH Dresden

**SPORT STAHL**  
WIR MACHEN MEHR AUS STAHL

**fidizz**

**WAGNER**

**Dachdecker & Gerüstbau**  
FB ÖWE GmbH



**AUTO CREW**  
Autohaus Kratzsch  
Dobitschen



Schade & Rittau  
man-pirna.de



**KARSTEN SCHMIDT**

**PRO MSR**  
AUTOMATISIERUNG



**Freiberger**

**STAKU**  
Anlagenbau GmbH



Zweiradfachgeschäft  
Georg Nöbel  
www.zweirad-noebel.de

**paul-logistik.de**





TOTAL

TOTAL

TOTAL

TOTAL

# German Endurance Racing Team #56 - Die Geschichte von GERT56



## „KW“ - Was ich noch weiß... Erinnerungen des Teamchefs

*Das „German Endurance Racing Team #56“ - kurz: GERT56 - kommt aus der Langstrecken-Szene. Nach mehreren Neustarts in der Endurance-WM konnte man schließlich in der Superstock-Klasse die 24-Stunden-Klassiker der „24h Motos Le Mans“ und die Goldene Schüssel beim „Bol d’Or“ gewinnen. Unzählige Podeste kamen hinzu. Wir blicken zurück auf fast ein Jahrzehnt Endurance-Rennsport mit GERT56.*

## Struktur

**Teameigner:** Jens Schilling  
**Teammanager:** Karsten Wolf

## Fahrer

**Jens Schilling** (Honda/BMW)  
**Ralf Lemmermann** (Suzuki/BMW)  
**Lars Albrecht** (Kawasaki/BMW)



## Teil 1 - JOS Motorsport



*Wie viele Zufälle braucht es im Leben um dein Handeln, dein Denken und Wertegerüst über Jahre zu beeinflussen. Gibt es den Tag für eine Initialzündung? Ganz klar - Ja!!! Es war der 11. Mai 2008, genau um 19:00 Uhr auf dem Lausitzring. Wir hatten den ersten Lauf in dem damals bedeutendsten nationalen Langstreckencup, dem German Endurance Cup „GEC“ bei Bike Promotion überlegen gewonnen! Und es war ein 8 Stunden Rennen. Als Hobbyveranstaltung (eine ganze WM Distanz und heute im Trackdays Bereich undenkbar). Was war dem vorausgegangen?*

## Prägung Teil 1.

Mein Freund Lars Albrecht teilte mir mit, dass er eine gewisse „Bolliger Kawa“ erworben hatte, etwas was ich damals mit einem unwissenden „aha, ja gut“ kommentierte.

Dass mich dieses Motorrad mit dem Endurance Virus infiziert, dass die Mannschaft um „Hämpu“ und Kevin Bolliger mich prägen werden und noch heute für mich Vorbilder und Freude sind, konnte ich damals noch nicht wissen.

Mit dieser 2006er Kawasaki aus der EWC nahm JOS Motorsport auch mit einer Wildcard am WM Lauf bei der German Speedweek 2009 teil und dort lernten wir auch die Bolligers kennen und schätzen. Man führte die Open Klassen nach 6 Stunden sensationell an und lag bereits Gesamt in den Top Ten, als bei apokalyptischen Regenfällen das Bike kurz vor Rennabbruch stürzte. Eine Schnellreparatur besicherte uns noch P3 und das erste WM Podium. Party on!

In den Jahren 2008 und 2009 war JOS Motorsport der Gesamtsieger im German Endurance Cup und bestimmte mit vielen Einzelsiegen diese Szene nach Belieben. Ein Vizetitel in der GEC in 2010 und der vierte Platz in der neu geschaffenen DLC, dann schon auf der neuen BMW S1000RR, beschlossen die-  
se Ära.

Was bleibt aus dieser Zeit? Vor allem habe ich den Spaß an diesem Sport gefunden. Und ich habe viele Menschen kennengelernt von denen ich viel gelernt habe. Mit den meisten bin ich heute noch in Kontakt und befreundet. Die Leute von Bike Promotion bildeten damals und heute noch den

Rahmen für den Testbetrieb und sind so ein bisschen Motorsportheimat. Und dann diese Mannschaftsbildung.

## Prägung Teil 2.

11/13

11:00	Lars	
1 12:00	Jens	→ 11:45 out
2 12:10	Ralf	12:05-30 ? 12:25 out
3 13:20	Lars	13:15? 13:35 out
4 13:50	Jens	13:35 13:50 out
5 14:20	Ralf	14:20 out
6 14:50	Lars	14:50 out
7 15:20	Jens	15:25 out
8 15:50	Ralf	15:52 out
9 16:20	Lars	16:50 out
10 16:50	Jens	16:58 out
11 17:20	Ralf	17:23 out
12 17:50	Lars	17:58 out
13 18:20	Jens	18:28 out
14 18:35	Ralf	
	1 fehlt	0
15 19:00	Jens	

19:00 Sieg  www.haier.com

Lars nimmt mich als Mechaniker an den Lausitzring mit und sagt, dass er die beiden anderen Teammitglieder nicht kenne und man sich dann dort treffen würde. Unvorstellbar für einen „Orga-Freak“ wie mich.

Am Abend vor dem Rennen kamen dann Ralf Lemmermann und Jens Schilling zum Zelt von Lars Albrecht. Als dann auf einem A5 Zettel ein Rennplan entstand war ich skeptisch, als sie nach dem letzten Turn „Sieg“ drunter geschrieben hatten, was ich über diese „Großfressen“ erschüttert.

Scheinbar hieß damals einen Bund zu schließen, richtig einen zu heben, was wir dann auch am Vorabend des Ren-

nens taten. Der Rest ist Geschichte. Ohne Box, mit Kühltasche, Benzin, ein paar Reifenwärmern und einer Werkzeugtasche stellt man sich vor eine Box und deklasierte das Feld nach 8 Stunden um 4 Runden. Ein Team war geboren.

Diese Leichtigkeit haben wir uns immer erhalten, doch war es mir schon damals wichtig Struktur in so einen

wilden Haufen zu bringen. Personelle und zeitliche Planung, Vorhaltung von Equipment und Teilen und eine vernünftige Infrastruktur am Rennplatz waren mir wichtig.

Beim Umstieg auf die BMW S 1000 RR in 2010 zeigte sich dann JOS Motorsport mit allen 3 Bikes und allen 3 Fahrern im gleichen Bike- und Kombi-layout. Die Mechaniker hatten Team-

### Rennen 2008

11. Mai 2008	Lausitzring	GEC	Gesamt P1	Klasse P1
01. Juni 2008	Most	GEC	Gesamt P4	Klasse P3
20. Juni 2008	Hungaroring	GEC	Gesamt P7	Klasse P4
23. Juni 2008	Brno	GEC	Gesamt P4	Klasse P3
20. Juli 2008	Oschersleben	GEC	Gesamt P4	Klasse P2
07. September 2008	Most	GEC	Gesamt P1	Klasse P1
04. Oktober 2008	Brno	GEC	Gesamt P3	Klasse P3

*German Endurance Cup GEC Gesamtsieger 2008 - 164 Punkte*

### Rennen 2009

19.04.2009	Most	GEC	Gesamt P1	Klasse P1
09.05.2009	Brno	GEC	Gesamt P1	Klasse P1
31.05.2009	Oschersleben	EWC	Gesamt P19	Klasse P3
25.07.2009	Oschersleben	GEC	Gesamt P3	Klasse P1
22.08.2009	Pannoniaring	GEC	Gesamt P2	Klasse P1
21.09.2009	Lausitzring	GEC	Gesamt P1	Klasse P1
03.10.2009	Brno	GEC	Gesamt P12	Klasse P3

*German Endurance Cup GEC Gesamtsieger 2009 - 120 Punkte*

### Rennen 2010

08.05.2010	Oschersleben	GEC	Gesamt P3	Klasse P3
13.06.2010	Oschersleben	DLC	Gesamt P8	Klasse P5
11.07.2010	Hockenheim	GEC/DLC	Gesamt P5	Klasse P4
25.07.2010	Oschersleben	GEC	Gesamt P3	Klasse P3
01.08.2010	Nürburgring	DLC	Gesamt P6	Klasse P4
12.09.2010	Lausitzring	GEC & DLC	Gesamt P3	Klasse P2
02.10.2010	Brno	GEC	Gesamt P2	Klasse P2

*German Endurance Cup GEC Vizemeister 2010 - 79 Punkte*

bekleidung und auch auf einen gewisse Boxenästhetik wurde geachtet. Im Hobbybereich waren wir damit Trendsetter, weil ich erkannt hatte, dass auch nur wer sich als Team fühlt und das nach außen lebt, wird auch als Team handeln.









## Teil 2 - RS Speedbikes 2011 - 2015

*Mit JOS Motorsport hat man national gute Ergebnisse erzielt, doch Technikchef Ronny Schlieder war hungrig, ein Superbike auf WM-Niveau zu bauen und Teammanager Karsten Wolf wollte Strukturen aufbauen und eine Mannschaft um sich scharen, die dort bestehen kann. Auf den Trümmern der Vergangenheit entstanden Mitte 2011 zwei blitzsaubere BMW S 1000 RR im schönsten Ilmberger Carbon Kleid, der damit einer der Geburtshelfer von RS Speedbikes Racing war. Über den Vizetitel in der DLC 2012 bereitete man sich auf die erste Wildcard in der Endurance WM vor. Mit einem einzigen Bike, schon mit selbst konstruierten Schnellwechsellanlagen und ohne Ersatzmotor ging man mit Tobias Kollan, Andreas Hänke und Lars Albrecht an den Start. Letzterer brachte auch die #56 mit zu RS Speedbikes Racing, war es doch seine Startnummer, die ihn seine gesamte Karriere begleite.*

Die Motorsportarena Oschersleben und die German Speedweek sollte fortan zum motorsportlichen Wohnzimmer werden, wo RS Speedbikes Racing die meisten Test- und Rennkilometer und die größten Erfolge erzielen sollte. Um in der Entwicklung

reicht an das Ende des Feldes schlug die Stunde der Moral. Es war der erste Big Moment und unvergesslich. RS Speedbikes steht ganz oben auf dem Podium der Open Klasse und beendet das Rennen noch in den Top 20 der Welt.



frei zu sein meldete man sich in der Open Klasse an, die man dann dreimal hintereinander von 2012 bis 2014 souverän gewann und 2015 als zweiter auf dem Podium beendete. Auch die 13. Gesamtposition im ersten WM Lauf zeigte, dass man auch mannschaftlich und von den Abläufen rund um die Boxenstopps mithalten konnte.

Als Meilensteine erwiesen sich die Rennen rund um die 24 Stunden von Le Mans. Im Jahr 2013, verstärkt durch dem IDM Piloten Filip Altendorfer, wollte man nun auch den Nachweis bringen bei dieser klassischen Rennstrecke zweimal rund um die Uhr bestehen zu können. Nach einem Sturz in der Anfangsphase von Lars Albrecht, bei dem das Bike schwer beschädigt wurde konnte das Team das erste mal, seine technischen und kämpferischen Qualitäten unter Beweis stellen. In nur 19 Minuten wurde das Bike von den Mechanikern aufgebaut. Zurückge-

Jetzt wollte man mehr und nannte 2014 in der höchsten Klasse der EWC. Man verstärkte sich mit Florian Bauer, doch die Saison sollte zur härtesten Stunde und zum Scheideweg für RS Speedbikes Racing werden. Im Regenchaos von Magny Cours, wo damals noch das Boldor stattfand, stellte Filip Altendorfer das Motorrad auf einen vielbeachteten Platz 6 in seiner Gruppe und wir wussten ab diesem Moment, zu was das Bike imstande ist. Ein Sturz in der verregneten Anfangsphase und ein technischer Defekt warfen uns bei diesem Klassiker weit zurück. Die vehemente Aufholjagd wurde dann durch einen schweren Sturz von Florian Bauer jäh gestoppt. Das Bike erwies sich als Totalschaden und auch Florian hatte sich verletzt, was zum bitteren Ausfall führte.

Den Tiefpunkt sollten dann die 24 Stunden von Le Mans im September 2014 für uns bereithalten. Obwohl man mit zwei identischen Bikes anreiste, sollte diesmal die 56 im Grid fehlen und die vorzeitige Abreise, war eine der größten Niederlagen und rennsportlichen Demütigungen, die man als Rennsportler erleiden kann. Ein schwerer Sturz von Florian Bauer, bei dem er sich auch an der Schulter verletzte, verwandelte das Einsatzbike in einen Totalschaden. Mit Tobias Kollan als Reservefahrer ging man mit dem T-Bike in das zweite Qualifying am Donnerstag Nachmittag. Ende der Gegengeraden verlor Rico Löwe kurz

vor Schluss der Session das Motorrad auf den Curbs. Unverletzt schaute er dem Bike nach wie es sich immer wieder überschlug, einen Meter an einem Streckenpostenhäuschen vorbeiflog und dann hinter der Leitplanken im bewaldeten Grün zum Liegen kam. Die Bestandsaufnahme war ernüchternd. Beide Rahmen und Tanks zerstört und viele Spezialteile nicht mehr vorhanden für einen Neuaufbau.

Das Jahr 2014 hielt aber noch etwas Besonderes bereit, nämlich den Doppelstart mit zwei Teams bei der German Speedweek und das als kleine Privatmann-

schaft. Was war passiert und wie kam es dazu. Dem Hause BMW Motorrad war die Qualität, die in der Mannschaft wohnte auch aufgefallen. BMW arbeitete an der MÜ2 der BMW S1000RR und wollte Komponenten und elektronisches Fahrwerk unter Rennbedingungen testen. Da die Werksteams dafür nicht zur Verfügung standen, entschied man sich den Weg mit uns zu gehen. Um wenig Aufsehen zu erregen (das Bike sollte erst zur Intermod vorgestellt werden) und unter höchster Geheimhaltung bereitete man mit den Technikern von BMW Motorrad die beiden Bikes vor.

Neben dem EWC Bike mit Altdorfer/Bauer/Löwe mit der #56 wurde ein zweites Team unter der Bewerbung von RS Speedbikes by Club 56 mit den Fahrern Lars Albrecht, Tobias Kollan und dem erfahrenen Steve Mizera. Letzterer stellte auch mit seinen Racepool99 Mechanikern



der Kern der zweiten Mannschaft. Die große Mannschaft, die doppelte Materialausstattung (z.B. Tankanlage) war eine Riesenherausforderung. Wollte man mit dem „Geheimmotorrad“ nur etwas „rumrollen und Daten sammeln“, sollte die EWC Truppe zu Hause für ein Topergebnis suchen. Ein massiver Sturz in der Anfangsphase machte diesen Traum zunichte und die die 6 WM Punkte, die man nach harten Kampf sollten die einzigen in der EWC Geschichte von RS Speedbikes Racing bleiben. Dagegen setzten sich, in einem von Wetterkapriolen geprägten Rennen, die Haudegen mit



der #57 in der Openklasse immer besser in Szene. Auch ein Rutscher von Steve Mizera hinderte ihn nicht daran, seinen Turn zu Ende zu fahren und so war der Weg frei zum dritten Sieg in der Openklasse und einem weiteren Top 20 Resultat. Das Siegerbike verschwand schnell im Truck und war diese der erste Rennsieg mit einem elektronischen Fahrwerk. Damit haben wir unseren Beitrag zur Entwicklung dieses Systems geleistet, worauf wir heute noch stolz sind, worüber wir aber damals nicht reden durften.

Das Jahr 2014 mit seinen intensiven Erlebnissen und die Umstände, die dahin geführt hatten brachten die beiden Köpfe von RS Speedbikes Racing Ronny Schlieder und Karsten Wolf. Am Ende standen viele Gespräche und ein Ergebnis - man wollte „gemeinsam getrennte Wege gehen“! Die berufliche Neuausrichtung von Ronny mit seinem Unternehmen RS Speedbikes unter-

nehmerisch durchzustarten, ließen zu wenig Raum für Liebhaberein. Da man aber auch erkannte, dass man mit der Mannschaft, dem Know How und den gemachten Erfahrungen ein Pfund in den Händen hält, beschloss man, dass



Karsten Wolf die Rennsportaktivitäten an der Rennstrecke unter dem neuen Teamnamen GERT56 fortsetzt und RS Speedbikes als technischer Dienstleis-

ter den Aufbau und die Entwicklung der Bikes übernimmt. Eine Partnerschaft, die die Freundschaft zwischen beiden bewahrte und die die beiden noch weit tragen sollte! Ebenso einig war man sich, dass man fortan sich in der seriennahen Stocksportklasse, eine der beiden Prädikatsklassen, an den Start gehen wollte. Das Reglement ist auf Kostenreduktion und Haltbarkeit ausgelegt, ein Umstand der bestens zu einem Privatteam passt und zur in der Basis starken BMW S1000RR.

Im letzten WM Rennen von RS Speedbikes Racing bei der German Speedweek 2015 brachte man schon einen seriennahen Versuchsträger zum Einsatz, startete aber in der Openklasse, die man als Zweite auf dem Podium abschloss.

Erfahrung kommt von erfahren und dort ist das Wort fahren drin. Wir haben uns die Zeit genommen, alle Fehler selbst zu machen, wir haben uns das Recht genommen eigene Wege zu gehen und wir haben es uns nicht nehmen lassen dabei Spass zu haben. Trennungen im Rennsport enden oft komisch und unschön. „in jedem Anfang wohnt ein Zauber“. In dem Zauber, den GERT56 später einmal verbreiten sollte, wohnt ganz viel personelles, technischen und menschliches „RS Speedbikes“!



## Struktur

**Teamchef:** Ronny Schlieder  
**Teammanager:** Karsten Wolf

## Fahrer

Lars Albrecht (2011 - 2013)  
Andreas Hänke (2011 - 2012)  
Thorsten Bamman (2011 - 2011)  
Tobias Kollan (2011 - 2014)  
Filip Altendorfer (2013 - 2014)  
Florian Bauer (2014)  
Rico Löwe (2013 - 2014)  
Tobias Kollan (2011 - 2014)  
Steve Mizera (2014)



## Teil 3 - GERT56 2016



*Noch im Jahr 2015 vermittelte Franky Heidger den Kontakt zu Ludek Weag von Wepol, der seine Rennsportaktivitäten vom Road Racing auf die Endurance WM ausbauen wollte. Damit war die wirtschaftliche Basis gelegt und mit Didier Grams und Petr Biciste ergänzten noch zwei gute Fahrer das Team. Gemeinsam mit RS Speedbikes legte man in der Teambasis in Pirna zwei BMW S 1000 R R auf Kiel, die dann im Frühjahr 2016 zu einem ersten Test nach Portimao ausrückten. Schnell merkte man, dass es auch Erfahrung und Zeit braucht ein gutes Stocksportbike entlang der Grenze des Reglements performant zu entwickeln. Leider verunfallte Rico Löwe bei den Testfahrten schwer und verwandelte den Testträger in einen Schrotthaufen.*

Mit Pedro Vallcaneras fand man aber für den ersten WM Lauf in Le Mans hochwertigen Ersatz, hatte er doch mit Penz13 im Jahr 2012 den Weltcup gewonnen. Auch die Anreise des LKW verlief holprig, das er in einem Autobahnstreik aufgehalten wurde und erst am Morgen des ersten Trainingstages ins Fahrerlager gelassen wurde.

Das Rennen begann mit wechselhaf-



ten Wetterbedingungen, und unser Star Pedro war als Startfahrer gesetzt, da er nie stürzt - außen an dem Tag. Bei einem kleinen Rutscher wurde der Kabelbaum so stark in Mitleidenschaft gezogen, dass wir über eine halbe Stunde für die Reparatur brauchten. Vom letzten Platz starteten wir eine Aufholjagd, die auf P31 endete. Eine Zielankunft im ersten 24 Stunden Rennen der GERT56 brachte die Kilometer und Erkenntnisse zur Optimierung von Technik und Abläufen.

Im Juni ging es dann nach Portimao

zum 12 Stunden Rennen. Da Rico Löwe noch nicht vollständig genesen und Sascha Hommel verhindert war, stieß neben Pedro Vallcaneras und Didier Grams nun auch der Tscheche Petr Bisticke zum Team. Ein siebter Platz in der Stocksportklasse bedeutete erste wichtige 5 WM Punkte.

Das Heimrennen in Oschersleben sollte einer der besonderen Auftritte

von allen German Speedweek Teilnahmen werden. Mit der Bestbesetzung Hommel/Löwe/Grams und technisch top vorbereitet ging man in die freien Trainings am Mittwoch. Schon am Vormittag flog Sascha Hommel auf der Ölspur eines Mitbewerbers bei Highspeed ab. Während Sascha mit leichten Blessuren davon kam, wurde die BMW S 1000 RR komplett

zerstört. Am späten Nachmittag traf ein Serienbike aus Pirna ein, was die Techniker dann bis zum nächsten Morgen in ein einsatzfähiges WM-Motorrad verwandelten.

Als der Donnerstag und Freitag, die beiden Trainingstage, ohne Probleme und mit guten Rundenzeiten liefen, dachte man, man hat das Größte hinter sich. Mitnichten.

Beim morgendlichen Warm Up musste Sascha wieder zu Boden. Das Bike war soweit okay, doch ein gebroche-



nes Schlüsselbein bedeute, dass die beiden Dachdeckerkumpels Rico Löwe und Didier Grams das Rennen zu zweit bestreiten mussten.

Auch damit hatte man sich um 13:00 zum Rennstart arrangiert. Eine defekte Tankanlage und das zweimalige Liegenbleiben an der ungünstigsten Stelle mit Schieben des Bikes in brutaler Hitze brachten uns den Deppenpreis, die Wut der Fahrer und Null WM Punkte ein.

Es war das Ende der ersten Saison aber noch nicht das

letzte Rennen 2016. Die FIM entschied sich für eine kalenderübergreifende Saison und so sollte die Bol d'Or 2016 in Le Castellet der erste Lauf der Saison 2016/2017 sein.

### Struktur

**Team Manager:** Karsten Wolf & Frank Heidger  
**Crew Chief:** Holger Homfeldt

### Fahrer

Sascha Hommel  
 Rico Löwe  
 Didier Grams

Pedro Vallcaneras (ESP)  
 Petr Biciste (CZ)

### Rennen 2016

09./10. April 2016  
 12. Juni 2016  
 28. August 2016

24h Motos - Le Mans / FRA  
 12h Portimao / POR  
 German Speedweek 8h / DEU

Gesamt: P31  
 Gesamt: P16 / Stock P7  
 Gesamt: P23 / Stock P10



## Teil 4 - GERT56 2016/2017



*Die Saison 2016/2017 ist eine kalenderübergreifende und so ist das Rennen um die goldene Schale in Le Castellet das erste der neuen Saison. Nach dem Weggang des tschechischen Hauptsponsors, musste man auch fahrerisch nach neuen Lösungen suchen. Mit Oliver Kach konnte man einen erfahrenen und schnellen Mann gewinnen. In einer hektischen Startphase mit technischen Problemen musste man auf das T-Bike wechseln, was eine Stop & Go Strafe nach sich zog. Danach lief es wie geschmiert und auch Didier Grams und Rico Löwe lieferten eine fehlerfreie Leistung ab. Jedoch sollte sich der Umstieg auf das T-Bike Nacht, das einen revidierten Motor hatte, um vier Uhr Nachts als entscheidender Nachteil erweisen. Le Castellet ist ein Highspeedkurs und hat mit seiner fast 2 Kilometer langen Mistral Geraden einen Vollgasanteil von 20 Sekunden. Als Eurosport vermeldete „The GERT BMW exploded on the Mistal“ und wir die Bilder des rauchenden und brennenden Motors sahen, wussten wir, dass alle Mühen umsonst waren. Damit und mit einer 6 - seitigen ToDo Liste ging es in die Winterpause.*



aber durch seine Leistungen der letzten Jahre für höhere Aufgaben empfohlen hat. Mit einbrechender Dunkelheit war man bereits tief in die Top 20 reingefahren, als Didier Grams fehlte. An anderes Bikes hatte ihn abgeschossen.

Die endeten traditionell mit dem 24 Stunden von Le Mans im April 2017. Die Stammpfaher Rico Löwe und Didier Grams wurden vom Rückkehrer Pedro Vallcaneras komplettiert. Neu im Team war Christoph „Fifty“ Höfer, der als Recervefahrer zum einen WM Luft schnuppern sollte, der sich

Das stark zerstörte Bike wurde in 18 Minuten neu aufgebaut. Krone richten und neu sortieren. Als dann Nachts Rico Löwe das Bike über das Vorderad verlor und man das Bike wiederum in Windeseile reparierte begann eine Aufholjagd, bei der vor allem Pedro



mit Knallerzeiten glänzte. Mehr konnte man sich auch nicht leisten, denn die Teile gingen zur Neige und im Zelt vor der Box lagen nur noch Fragmente der beiden T-Bikes. Mit P24 Gesamt hatte man eine weitere Zielankunft, allerdings wieder ohne Punkte. Dass man beste BMW war, war dabei nur ein schwacher Trost.

Beim dritten Lauf in Oschersleben präsentierte sich das Team besser aufgestellt denn je. Fahrerisch rückten Ex-IDM Pilot Filip Altendorfer und der aktuell führende im BMW S1000RR Cup Tobias Kollan in das Fahrertrio zu Stammfahrer Rico Löwe auf und sollten für den nötigen Speed sorgen. Zudem war der Chef von RS Speedbikes Ronny Schlieder diesmal wieder mit vor Ort und bildete rund um die motivierte Mechanikercrew eine sehr starke technische Abteilung. Auch die Verbesserungen im Verbrauchsmanagement sollten Früchte tragen. Ein fehlerloses Rennen mit einem entfesselt fahrenden Filip Altendorfer bescherte das beste Ergebnis in der GERT56 Geschichte und mit P 13 Gesamt und P6 in der Klasse nahm man auch 8 WM Punkte mit.

Noch ein bisschen besser sollte es beim ersten Gastspiel in der Slowakei

laufen. Neben Filip Altendorfer und Rico Löwe rückte der junge Christoph Höfer in die Stammmannschaft. Die vor den Toren von Bratislava, im Jahr 2009 eröffnete, fast 6 km lange Rennstrecke stand erstmals auf dem Kalender der EWC. Die Strecke mit Ihren 4 Kuppen, lang gezogenen schnellen Kurven und engen Kehren verlangte Mensch und Maschine, aber vor allen den Reifen bei Asphalttemperaturen bis zu 60°C alles ab. Einer dieser Vorderreifen quittierte im Rennen seinen Dienst und im letzten Turn musste Christoph „Fifty“ Höfer einem Tier ausweichen und eine Ölflagge willst du auch im letzten Turn nicht sehen. Nach einer grandiosen Teamleistung standen weitere 9 WM Punkte und ein zwölfter Gesamtrang zu Buche.

### Struktur

**Team Manager:** Karsten Wolf  
**Crew Chief:** Holger Homfeldt

### Fahrer

<b>Rico Löwe</b>	<b>Pedro Vallcaneras</b>
<b>Didier Grams</b>	<b>Oliver Skach</b>
<b>Filip Altendorfer</b>	<b>Christoph Höfer</b>

Wichtig war, dass man in 2017 Stabilität in Abläufe und Ergebnis brachte und man nun für 2018 Podium der Stocksportklasse ins Visier nehmen wollte.

### Rennen 2016 / 2017

17./18. Sep. 2016	24h „Bol d’Or“ / FRA	DNF
15./16. Apr. 2017	24h Motos - Le Mans / FRA	Gesamt: P24 / Stock P11
21. Mai 2017	German Speedweek 8h / GER	Gesamt P13 / Stock P6
25 Jun. 2017	8h Slovakiaring / SVK	Gesamt P12 / Stock P5

**FIM Endurance World Cup 2016/2017: Gesamtrang 8**



FIM RACING  
EUROPEAN CHAMPIONSHIP

SLOVAKIA RING

EUROPEAN CHAMPIONSHIP

SLOVAKIA RING

MOTUL

ALPINE

E-INFRA

RACE FOX.COM

MOTUL

MOTUL

SLOVAKIA RING

MOTUL

MOTUL

MOTUL

SLOVAKIA RING

MOTUL

MOTUL

MOTUL

SLOVAKIA RING

MOTUL

SLOVAKIA RING

MOTUL

MOTUL

daytona

daytona

daytona

daytona

1

JRS  
VAKIA

018



Teil 5 - GERT56  
2017/2018



018

018

ring

018

018

Auch die Saison 2017/2018 begann eigentlich schon im Jahr 2017 mit dem Bol d'Or. Man hatte dieses Rennen ausgelassen, um sich für 2018 neu aufzustellen und das bedeute vor allem sportlich. Mit Julian Puffe stieß ein Talent zum Team, was seine Klasse in diesem Wettbewerb noch voll entfalten sollte und mit Horst Saiger vermeldete man nach gefühlten hundert Jahren bei Bolliger Kawa einen Sensationsdeal. Diesen Umstand überspielte er mit viel Routine, für die Rundenzeiten war Julian zuständig und Rico Löwe erledigte einen Null Fehler Job. Eine abgebrochene Ständeraufnahme erwies sich als kleiner, aber in der Ausdehnung unangenehmer Effekt und da man in den der Anfangsphase den Schaltautomaten verlor, ist der 14 Gesamtrang und der fünfte Platz nicht das was man sich erhofft hatte. Neu war allerdings die Erkenntnis, dass eine gute Fahrerbesetzung solche Probleme auch wieder „zuführt“.

slovakia ring

slovakia ring

Der Slovakiaring in der Nähe von Bratislava sollte die nächste Station im Rennkalender von GERT56 bedeuten. Mit Saiger/Puffe/Löwe wollte man das Podium angreifen.

Doch schon zu Beginn der freien Trainings am Dienstagmorgen dann der Supergau: Horst Saiger stürzte im berühmten Turn 4 beim ersten Umlegen auf die linke Seite so schwer, dass er sich an der Hand verletzte und er damit aber auch seine Rennen zur Isle of Man TT absagen musste. Das Motorrad war Kernschrott und wurde von den Mechanikern von Grundauf neu aufgebaut und stand zum Nachtraining um 20:00 Uhr wieder zur Verfügung.

Dort wechselte man zudem noch ein Aggregat, was zu Mittag den Dienst quittiert hatte. Was für ein Tag. Filip

Altendorfer, als Riding Coach angeheuert, erwies dem Team einen Riesendienst, orderte seine Ausrüstung, KW buchte eine Lizenz und so saß Filip am Mittwoch auf dem Bike. Ab diesem Moment ging es wieder aufwärts.

Das Rennen verlief dann fast problemlos, bis wir einen dieser Reifensticker verloren hatten und wir dem FIM Kommissar, dies nicht glaubhaft darstellen konnten. Eine Stop & Go Strafe warf uns wieder zurück. Und so ging es an P4 der Klasse liegend in die letzte Rennstunde. Ein gutes Ergebnis, was man aus eigener Kraft hätte kaum noch toppen können, bis die Suzuki vom Junior Team aus Frankreich um 10 Minuten vor Schluss am Horizont verrauchte.

Gedämpfte Freude, ob dem Mitgefühl für den Wettbewerber, die sich aber



auf dem Podium in Erleichterung und sagenhafte Genugtuung entlud. Zweieinhalb Jahre nach der Teamgründung war man mit P3 in der Weltspitze angekommen. Ein Tag, der das Team und dessen Ansprüche für immer veränderte.



Mit diesem Rückenwind ins Heimrennen zu gehen müsste eigentlich ein Selbstläufer sein. Mitnichten. Julian Puffe konnte wegen seiner IDM Verpflichtung nicht fahren und neben Rico Löwe und Filip Altendorfer riskierte Christoph Höfer den Doppelstart. Dieses Bemühen endete leider in einem Sturz im Zeittraining, wobei er sich verletzte und ihn das im Endeffekt auch die Saison in der IDM kostete.

Es brachte auch die Gewissheit, dass Rico und Filip die 8 Stunden allein bestreiten mussten. In der Hitze des Tages vor allem eine große physische Herausforderung, die sie bestens meisterten. Bis rund 20 Minuten vor Schluß, als Filip mit einem harmlosen Vorderradrutscher stürzte. Glaubte man. Das Bike stellte sich im Kiesbett auf, überschlug sich mehrmals und schlug dann in die

Streckenbegrenzung ein. Wir konnten dem Bike nur noch beim Ausbluten zusehen (Rahmenbruch, Wasserpumpenanschluss weggerissen usw. usw.). An einen ReStart war nicht zu denken.

Doch man ging erhobenen Hauptes aus dieser Saison. Die Gewissheit das Podium angreifen zu können wird verknüpft sein mit einem weiteren technischen Schritt und einer Verstärkung auf der sportlichen Seite. Team und Abläufe sind gefestigt und keine Baustellen mehr.

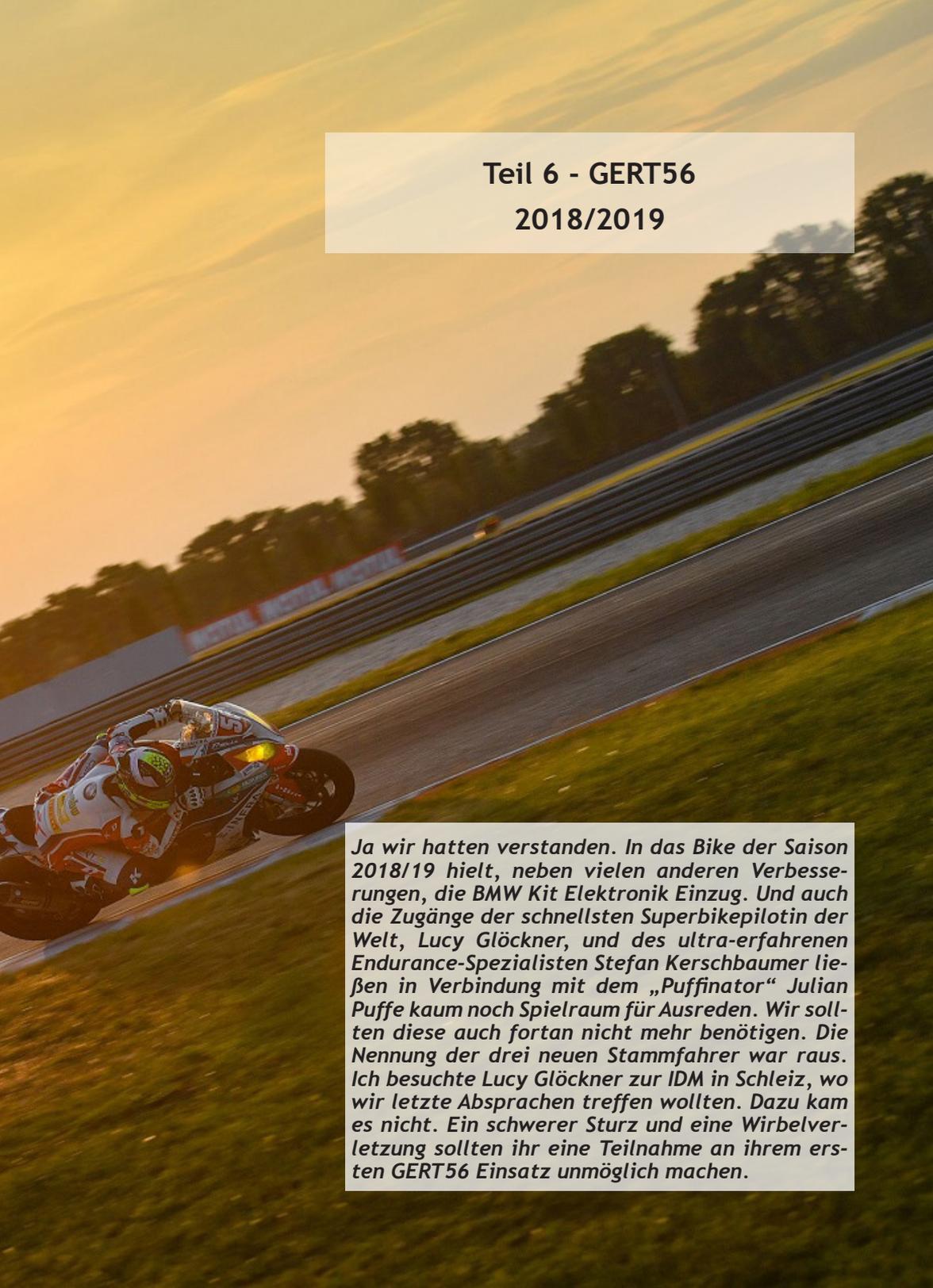
<b>Struktur</b>	
<b>Team Manager:</b> Karsten Wolf <b>Crew Chief:</b> Holger Homfeldt	
<b>Fahrer</b>	
<b>Rico Löwe</b> <b>Julian Puffe</b> <b>Filip Altendorfer</b>	<b>Horst Saiger</b> <b>Christoph Höfer</b>

**Rennen 2017 / 2018**

21./22. Apr. 2017	24h Motos - Le Mans / FRA	Gesamt: P14 / Stock P5
12. Mai 2017	8h Slovakiaring / SVK	Gesamt P13 / Stock P3
10 Jun. 2017	German Speedweek 8h / GER	DNF

**FIM Endurance World Cup 2017/2018: Gesamtrang 8**



A photograph of a motorcycle racer leaning into a turn on a track during sunset. The rider is wearing a white and red racing suit and helmet. The motorcycle is white with red and black accents. The track is asphalt, and there are green grassy areas and trees in the background. The sky is a mix of orange and yellow, indicating the time is either sunrise or sunset. The overall scene is dynamic and captures the intensity of the sport.

## Teil 6 - GERT56 2018/2019

*Ja wir hatten verstanden. In das Bike der Saison 2018/19 hielt, neben vielen anderen Verbesserungen, die BMW Kit Elektronik Einzug. Und auch die Zugänge der schnellsten Superbikepilotin der Welt, Lucy Glöckner, und des ultra-erfahrenen Endurance-Spezialisten Stefan Kerschbaumer ließen in Verbindung mit dem „Puffinator“ Julian Puffe kaum noch Spielraum für Ausreden. Wir sollten diese auch fortan nicht mehr benötigen. Die Nennung der drei neuen Stammfahrer war raus. Ich besuchte Lucy Glöckner zur IDM in Schleiz, wo wir letzte Absprachen treffen wollten. Dazu kam es nicht. Ein schwerer Sturz und eine Wirbelverletzung sollten ihr eine Teilnahme an ihrem ersten GERT56 Einsatz unmöglich machen.*

## Wen fragt man?

Ohne große Hoffnungen rief ich bei Filip Altendorfer an, der mir eigentlich ob seiner Hüftprobleme für die 24iger für immer abgesagt hatte. Er hat es nochmal getan - und wie.

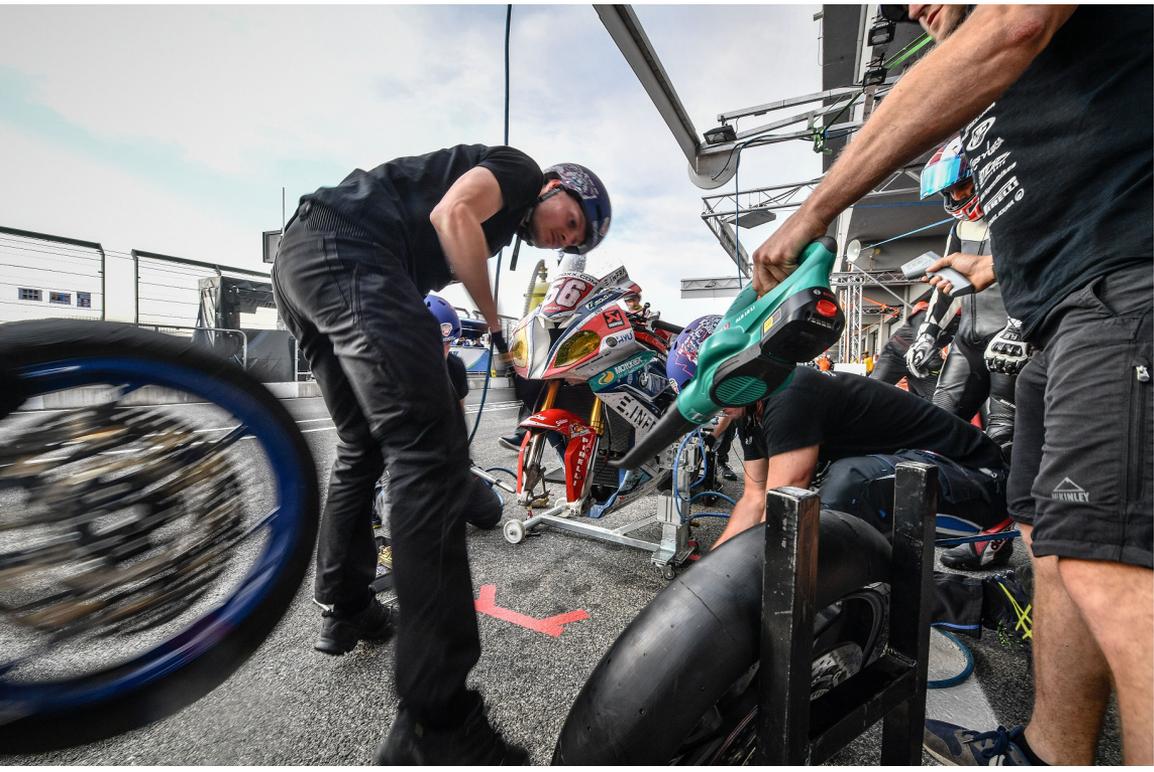
Er hat der Mannschaft Ruhe und dem Fahrertrio Führung gegeben. Wir haben dieses Boldor vom Beginn des Zeittrainings (P2) bis zur Zieldurchfahrt bestimmt. Ein schleichender Plattfuß und ein loser Ausgleichsbehälter: Das war es an Problemen im Rennen.

Der erste Sieg in einem WM Lauf, garniert mit P6 unter den EWC-Granaten beendete die Zeit, als wir unter dem Radar flogen und man uns wegen unserer leicht lässigen Art (oder des Bierkonsums) unterschätzt hatte.

Dass wir vergessen haben auf einen Serienmotor Öl aufzufüllen und so 4000 km mit den 3,5 Liter Motorex hingekommen sind und wir in aller Euphorie vergessen haben das Preisgeld abzuholen (immerhin 600 €) sei nur am Rande erwähnt. Man hat's ja.

Auch nach Le Mans ging es nicht ohne Probleme. Sechs Wochen vor Le Mans brach sich Stefan Kerschbaumer den Arm und der IDM Pilot Pepijn Bijstervosch aus den Niederlanden sollte fortan fester Bestandteil des Teams werden. Schon beim Zeittraining deutete sich an, dass der Sieg in der Stocksportkategorie nur über GERT56 geht, die erstmals in einem WM Lauf die Pole Position eroberten.

Der Hammer war die Chaos Runde von Julian Puffe. der in der blauen stärksten Gruppe das Serienbike (Steve Mi-



zera sprach in Eurosport von einem „Serienhaufen“) mit nur drei zehntel Rückstand hinter dem besten Superbike auf den zweiten Gesamtrang stellte. YART Weltklassepilot Broc Parkes quittierte dies am TV ungläubig mit „Who the fuck is Puffe?“.



Am Renntag wurden wir schnell auf den harten Boden der Tatsachen zurückgeholt. Ein Spritproblem in der Anfangsphase war schnell korrigiert. Doch was wir auf den Fernsehbildern am frühen Abend sahen, ließ uns den Atem stocken. Florian Marino von der 333, einige Runden zurückliegend und nicht in unserer Klasse unterwegs, hatte Lucy vom Bike gefahren.

Heute, ein paar Jahre später, ist mein Groll verflogen und wir haben uns ausgesprochen. Für mich war das damals inakzeptabel (das ist eines der schöneren Worte) in der Anfangsphase eines 24-Stunden-Rennens den Führenden in einer anderen WM-Wertung derart zu attackieren.

Zudem kam das Motorrad sehr spät zur Box zurück. Auch das möchte ich heute nicht nachträglich werten, doch unser Bike haben sie nicht als erstes aufgehoben. Vive la France!

Die Reparatur verlief schnell und routiniert und los ging sie, die wilde Jagd nach WM Punkten, ja bis...

...bis das Motorrad beim Boxenstopp nicht mehr ansprang. Zurück in der Box, dann Rauchentwicklung und so gingen dann einige Hauptkomponenten der Bordelektrik in Rauch auf, inklusive einiger Hautpartikel von Crewchief Holger Homfeldt, der die Relais ziehen wollte. Man dachte man hätte den Fehler gefunden und schickte Julian raus. Als der dann auf der Strecke in Schräglage bei Dunkelheit Aussetzer bekam, wurde es gefährlich. Nach mehr als einer Stunde Fehlersuche, nach der verzweifelten Suche nach Lösungen und abgeschlagen von allen Punkterängen entschied man sich für die Sicherheit der Fahrer, dem Schutz des Bikes und das Invest in das nächste Rennen in der Slowakei.

Eine Entscheidung, die ich heute so wieder treffen würde. Man reiste als WM-Führender unverletzt ab und konzentrierte sich auf die nächsten Aufgabe. Die Größe des Momentes ist das eine. Den Blick für das Ganze zu behalten gehört aber auch dazu.

Nur zwei Wochen nach dem Ausfall in Le Mans ging es zum Slovakiaring,

der uns diesmal ungewöhnlich kalt, windig und regnerisch empfing. Der



wiedergenesene Stefan Kerschbaumer ersetzte Julian Puffe, der sich fortan auf seine Aufgaben in der IDM und im späteren EWC-BMW-Werksteam konzentrierte.

Schon das Zeittraining endete in einem Regen- und Reglementschaos. Die unterschiedlichen Streckenbedingungen erzeugten derart unterschiedlichen Rundenzeiten, dass die Hälfte des Feldes die Qualifikation nicht schaffte und hätte nach Hause fahren können.

Im Rennen dann bei kühlen Temperaturen, waren wir mit den Pirelli Regenreifen nicht wirklich gut aufgestellt und so konnten wir die Pace der Spitze nicht mitgehen.

Eine „komische“ Stop & Go für das Überfahren der weißen Linie am Boxenausgang tat ihr Übriges. Herausragend die Leistung von Lucy Glöckner, die im Regen die EWC Spitze überholte, sich zurückrundete und so noch für ein versöhnliches Ergebnis maßgeblich mit sorgte. Der elfte Gesamtrang und der fünfte Platz in der Klasse

waren ein Resultat ohne Glanz, aber mit viel kluger und kämpferischer Substanz und es bedeutete elf Punkte Vorsprung vor dem Finale in Oschersleben.

Was dann an diesem 9. Juni 2019 in Oschersleben beim Finale im FIM Superstock Weltcup passiert ist, kann ich heute noch nur schwerlich in Worte fassen: Wir gingen mit Vorfreude, ohne jegliche Überheblichkeit und der Leichtigkeit, die uns innewohnt, an die Mission den Titel zu holen. Die zweite Pole schien auf dem Weg dorthin den nötigen Rückenwind zu geben.

Klar spürten wir, wie die Fans uns als kleines Team unterstützen, eine Aufmerksamkeit die neu und schön zugleich für uns war. Als in der Startaufstellung unser Teamname aufgerufen wurde und sich die Tribüne zu Standing-Ovations erhob, war ich unendlich gerührt, aber ich hatte vielleicht (wir konnten es nie genau lokalisieren) den größten und schwerwiegendsten Fehler in meiner Zeit als Teamchef, aber eben auch als Tanker begangen. Wir hatten nach dem Warm up den Tank nicht mehr abgelassen und dann vor dem rausfahren nur nachgetankt. Damit können wir heute nicht mehr genau sagen, ob das Bike voll war. Fakt ist, dass Startfahrer Stefan Kerschbaumer auch die Tanklampe übersah und wir Ende des ersten Turns das Bike schieben mussten.

Es begann ein erste Aufholjagd, die uns schnell wieder komfortabel in Titelnähe brachte. Als dann noch der Gasgriff seinen Dienst quittierte war das Ding eigentlich verloren. Nicht aber für die Fahrer. Speziell Schlussfahrer Stefan Kerschbaumer, ansonsten ein ruhiger Typ, holte den „Ösihammer“ raus und



nen nie vergessen, ich habe mich vor Ihnen verneigt und mich entschuldigt und dann...

... ja dann haben wir einen getrunken und bei-einander gegessen, so wie wir es immer machen wenn wir uns treffen am Rennplatz. Ganz einfach.

Ich habe auch gelernt, dass Analyse und Ursachenforschung nichts mit Schuldzuweisung zu tun

hat und dass nach diesem Tag niemand das Team verlassen hat, zeigt vielleicht doch, dass dieser Sport charakterbildend ist. Die Silbermedaille für den Vize Weltcup Titel liegt bei mir in einer Vitrine und wird wahrscheinlich nie richtig glänzen...

pflügte mit einer derartigen Aggressivität und Vehemenz durch das Feld, dass wir bis kurz vor Rennende den Titel in den Händen hielten, ja bis...

...bis ein EWC Bike Öl verlor, abrauchte und das andere darauf ausrutschte. Das Tableau rutschte 2 Positionen nach oben und wir verloren die WM punktgleich an die #96 Moto Ain aus Frankreich. Ich möchte mich heute nicht mehr zu Sinn und Unsinn des Reglements äußern und gratuliere den tollen Sportsleuten von Herzen, doch niemand kann vielleicht verstehen, wie es ist, wenn sich dein größter Erfolg anfühlt, wie deine größte Niederlage.

Ich werde die Gesichter meines Teams und die Trä-

### Struktur

**Team Manager:** Karsten Wolf  
**Crew Chief:** Holger Homfeldt

### Fahrer

Lucy Glöckner	Pepijn Bijsterbosch
Stefan Kerschbaumer	Filip Altendorfer
Julian Puffe	Rico Löwe

### Rennen 2018/2019

15./16. Sep. 2018	24h „Bol d’Or“ / FRA	Gesamt P6 / Stock P1
20./21. Apr. 2019	24h Motos - Le Mans / FRA	DNF
11. Mai 2019	8h Slovakiaring / SVK	Gesamt P11 / Stock P5
09. Jun. 2019	German Speedweek 8h / GER	Gesamt P13/ Stock P7

**FIM Endurance World Cup 2018/2019: VIZE-WELTMEISTER**

Web!ke

FIMEWC.COM



Web!ke

FIMEWC



2

1

FIMEWC.COM

24h MO

29-3

Teil 7 - GERT56

2019/2020



Der letzte Akt GERT56 in der Endurance WM in den Jahren wird alles in den Schatten stellen, was wir vorher erlebt hatten. Und das Kalenderjahr 2020 hielt nicht nur den Rennvirus für uns parat. Doch der Reihe nach.

Wir hatten uns geschworen wir greifen nochmal an. Kaum ausgesprochen kam der nächste Hammer! Ein WM-Lauf in Malaysia im Dezember, der mit in die Stocksport Wertung eingeht. Das hieß wir müssen dahin.

**MOTOS**<sup>®</sup>  
9-30 AOÛT 2020



Vorher ging es, ihr kennt das schon, traditionell an die Cote d'Azur zum Bol d'Or. Südfrankreich, schönes Wetter - Denkste. Schon Teile der Trainingssitzung waren furchteinflößend. Mit 300 Sachen im Regen im Hellen die Mistral runterzuknallen ist grenzwertig, aber wie sollte sich das im Dunkeln gestalten? Die Antwort bekamen wir am Renntag aber auch nicht.

Wir wussten frühzeitig, dass wir die Pace im Nassen nicht mitgehen können und gerade in den ersten Rennstunden fanden wir kein Mittel um Druck aufzubauen. Das Rennen wurde immer wieder neutralisiert, bis es dann gegen 20:00 Uhr bei Starkregen

und einbrechender Dunkelheit vollends unterbrochen wurde. Es war das erste 24-Stunden-Rennen, bei dem wir die Nacht in unseren Betten zubringen konnten.

Morgens um sechs Uhr sollte es weitergehen und dort trafen wir als Team gemeinschaftlich eine falsche Entscheidung: Pirelli hatte Intermediatereifen zur Verfügung und wir hatten auf eine schnell abtrocknende Ideallinie gehofft, da kein neuer Regen nachkam. Was wir Lucy Glöckner da angetan haben, zeigte sich am Zeitmonitor. Dass sie das Gerät wieder heil heimgebracht hat, war ein Wunder. Auch eine für Außenstehende und faktisch im Nachhinein falsche Entscheidung, zu der ich aber heute noch stehe. Wenn du hinten liegst, einen vermeintlichen Vorteil erkennst, dann musst du Risiken eingehen oder zu Hause bleiben. Basta.

Es entwickelte sich über den Tag ein zähes und ich sage mal, „langweiliges Rennen“, wo die Positionen bezogen waren und sich auch bei uns ergebnistech-nisch nichts mehr rückte. Der einzige „Knalleffekt“ war der Crash von YART Yamaha und SRC Kawasaki auf dem Öl von FCC Honda. Beide gecrashte Bikes und die Streckenbegrenzung fackelten ab. Beide Fahrer blieben unverletzt. Dass wir aber auch Ergebnisse an schwieri-



gen Tagen heimfahren können, haben wir mit P5 in der Klasse und satten 34 Punkten eindrucklich nachgewiesen. Oft sind eben Anspruch und Wirklichkeit keine Einheit.

Interessant gestaltete sich das Team-mangerbriefing in Le Castellet zu den logistischen Abläufen des WM-Laufs in Malaysia. Da es sich um einen See-transport handelte, hatten wir nach der Rückkehr vom Bol d'Or genau 30 Tage Zeit, um unser Material fit zu machen, unser ganzes Equipment auf 6,75 Quadratmeter zu verstauen und die zugehörigen Packlisten und Dokumente vorzubereiten.



Da ich um die Probleme um die Versendung von Fluiden kannte fragte ich im Meetig Renaud Jeanfils, ob es dafür Bestimmungen oder Mengengrenzen gibt. Seine trockene Antwort: „Don't worry KW, beer is so cheap in Malaysia!“. Die Köpfe aller Anwesenden drehten sich unter belustigter Anteilnahme zu mir um und ich wusste: Auch ein schlechter Ruf verpflichtet.

Die Herausforderung für die Vorbereitung des Rennens in Malaysia war enorm. Zum einen war da die Reise-logistik. Es galt 17 Team-Mitglieder um die Welt zu fliegen, zu beherbergen und zu versorgen. Es galt vor Ort die Dinge zu bestellen, die wir nicht mitnehmen konnten (Stühle, Tische, TV, Kühlschrank) und sich um entspre-

chende kompatible elektrische und pneumatische Anschlussmöglichkeiten zu bemühen. Dass die Rechtslenker-Mietwagen für so viel Spannung sorgten und keiner mehr mit mir mitfahren wollte, weil ich immer großlos in den Gegenverkehr abgebogen bin, kann ich gar nicht verstehen. Auch die abendliche Versorgung in fester

und flüssiger Form hatte sich schnell geklärt. Neben dem Hotel war eine „Plastikstuhlkneipe“, dessen Junior Chef („Bruce Lee“) ein toller Gastgeber war und den wir dann auch zum Rennen eingeladen haben, was erklärt, warum ein Malaye in Teamklamotten auf dem Foto ist.

Dass man das Rennen in die Regenzeit legte war sicher nicht der klügste Gedanke. Das Rennen stand kurz vor der Komplettabsage. Es wäre niemandem zu vermitteln gewesen, mit diesem finanziellen, logistischen und zeitlichen Aufwand für „Nichts“ um die halbe Welt zu fliegen. Der monsuar-tige Regen stoppte das Renn für mehr als 6 Stunden und als es dann endlich losging setzte wir unseren Joker. Die



Regengöttin Lucy Glöckner machte ihrem Namen alle Ehre und fuhr unser Bike in einem Doppelturn auf Platz 2 der Stocksportklasse und damit auf ein vielbejubeltes Podium in unserem ersten Überseerennen. Stefan Kerschbaumer machte den Sack lediglich in den letzten dreißig Minuten souverän zu. Mit weiteren 27 Punkten lag man nun schon auf Platz 3 der Gesamtwertung und ging damit in eine Winterpause, die bis zum September 2020 andauern sollte.

Dass wir als nebenberufliches Privatteam, was in der Lage ist um den Titel zu kämpfen „gezwungen“ werden den zweiten und dritten Advent in Asien zu

verbringen, damit die Event- und Fernsehslücke schließen, wenn bezahlte Profis aus MotoGP und WorldSBK zu Haus am Kamin sitzen hat mich zum Nachdenken gebracht. Auch die Bestrebungen nach mehr Rennen - und davon noch mehr über 24 Stunden - hat mich zum Nachdenken gebracht, ob die

se Reisezeiten, die Verweilzeiten an der Rennstrecke verbunden mit einem immensen finanziellen, materiellen und logistischen Aufwand noch unsere Spielwiese sind.

Ich erarbeitete - noch bevor Corona ein Thema wurde - ein Konzept, um das Team zusammenzuhalten und trotzdem weiter Rennsport auf höchstem Niveau zu betreiben.

Dieses sah vor, die Saison 2020 mit voller Konzentration um den Titel im Stocksport Weltcup in der EWC zu kämpfen, parallel dazu aber schon ein Engagement in der IDM technisch und personell vorzubereiten und mit einigen Wildcards zu unterstützen. Bei der Vorstellung dieses Konzeptes auf dem Teammeeting im Januar 2020 in Pirna stellte ich auch eine der beiden Säulen meines Planes vor, den ehemaligen Grand-Prix- und IDM-Piloten Toni Finsterbusch. Ich hatte diese Karriere lange verfolgt und war und bin mir heute noch sicher, dass er mit seiner Erfahrung,



seinem Speed und Persönlichkeit uns helfen kann die Brücke zwischen EWC und IDM zu schlagen. Die Ergebnisse und seine Leistungen ließen mich recht behalten.

Ich bin ehrlich: Die Vorstellung meiner Pläne fielen nicht bei allen auf Beifall. Dafür liebten wir alle die Endurance zu sehr. Es kamen Befürchtungen auf, noch gebraucht zu werden. Bedenken, die ich an diesem Tag nicht vollends zerstreuen konnte. Dass mir meine Mannschaft vertraut hat und den Weg mit mir gegangen ist, zeigt wie tief wir doch eine Wertegemeinschaft sind und wie sehr wir doch verbunden sind.



lichen Ende Europas, auf einer Strecke mit einer problematischen Ausleuchtung, ohne Reifenpartner Pirelli (stieg nach Le Mans aus der EWC aus) und mit schlimmen Quarantäne und Reisebeschränkungen, waren für ein Privatteam, welches kein Geld mit dem Rennsport verdient, weder durchführbar noch planbar. Die Verantwortung

Die coronabedingte Verschiebung der 24-Stunden von Le Mans zerrte an den Nerven. Dass dann auch Oschersleben ausfiel, wo wir hätten wieder final um den Titel hätten kämpfen können, war schmerzlich. Als es dann endlich im September soweit war und der Termin für das 24 Stunden Rennen in Le Mans feststand, war auch klar, das Le Castellet ausfällt.

Wir alle gingen davon aus, dass Le Mans das letzte Rennen 2020 wird und dort der Titel vergeben wird. Als dann Estoril im Oktober noch zusätzlich in den Kalender aufgenommen wurde, erlosch meinerseits jegliches Verständnis für Promoter und FIM.

Ein kostenintensives Rennen am west-

für meine Mannschaft, was gleichzeitig meine besten Freunde sind und die Fürsorge für Ihre gesundheitlichen Unversehrtheit überwogen den Versuch um jeden Preis Weltmeister zu werden.

Das bedeute aber auch: Die 24 Stunden von Le Mans 2020 werden das letzte Rennen in der FIM Endurance World Championship von GERT56 sein - und mein persönlich siebenter Anlauf! Der Rest ist Geschichte.

Wir reisten ohne Ersatzfahrer aber mit vier Piloten an. Das war meine erste klare Message in die Mannschaft: Wir haben dann am Freitagabend auf die Performance der Woche geschaut, haben Trocken- und Regen-Sessions ausgewertet und haben auch auf die



Wetterprognose für das Rennen geschaut. Ich sage bewusst - WIR! Wenn du richtig und gerecht entscheiden willst, musst du bereit sein, andere Meinungen zuzulassen und dich auch auf diese einlassen. Pepijn Bijsterbosch nicht fahren zu lassen, war in all den Jahren die härteste Entscheidung, die ich treffen musste. War er es doch, der mir 2019 in größter Not die Hand reichte und Stefan Kerschbaumer ersetzte und fortan loyal an unserer Seite stand. Ich sag heute noch: Danke Pepijn und sorry!

Es war aber vielleicht auch eine der besten Entscheidungen, denn für die wechselnden Wetterverhältnisse waren wir mit der „Aqua Queen“ Lucy Glöckner und dem abgeklärten Stefan Kerschbaumer perfekt aufgestellt. Allerdings zeigte mir hinsichtlich der Personalie Toni Finsterbusch die Fachwelt mal gepflegt den Vogel.

Vor Le Mans hatte er in einer Hobbyveranstaltung 15 Minuten auf dem Bike gesessen. Ich schicke also jemanden in das härteste und längste Rennen

der Welt, der noch nie auf einer BMW S 1000 RR im Endurance Trimm gefahren war, geschweige denn im dunkeln oder - Achtung, jetzt kommt's - im dunkeln bei Regen! Als wir dann noch über den Startfahrer nachdachten, war nach einiger Zeit aus Tonis Fahrerecke zu hören: „Okay ich machs“. Das Drehbuch hätte nicht besser sein können. Es war auch das letzte Rennen von Pirelli in der EWC.

Für drei Teams hatte Deutschland-Chef und guter Freund Björn Lohmann einen Racesupport auf die Beine gestellt. Als Regen für das Rennen angesagt war, hatte ich das Buch eigentlich schon zugeklappt. So nicht diesmal. Pirelli holten einen Regenreifen raus, der für diese Regenmengen, die Temperaturverhältnisse und das Bike perfekt passten. Und gerade Toni hat in seinen Turns den anderen so damit den Arsch versohlt, dass wir das Rennen von Beginn an bestimmten.

Ein defektes Dashboard ließ den Puls am Samstag kurz noch mal ansteigen, aber schon in der Nacht sollte sich zeigen: Wer ohne Sturz durchkommt

gewinnt dieses Rennen. Toni hätte das Ding unter dem Dunlop-Bogen fast verloren - zum Glück aber sah ich diese Bilder erst nach dem Rennen. Gerade auch die schnellen und konstanten Einheiten von Lucy und Stefan brachten die Gegner zur Verzweiflung, weil sie über Stunden keinen Millimeter gut und unter diesem Druck Fehler machten.

Als wir Stefan Kerschbaumer kurz nach 11 Uhr mittags am 30. August 2020 das Bike für den letzten Stint übergaben, hatte ich Ruhepuls, so groß war mein Vertrauen in ihn den Vorsprung nach Hause zu fahren. Die Stunde war dann so wechselhaft, dass wir ihn noch zweimal wiedersahen. Auch das wickelte die Mechanikertruppe um Crewchief Holger Homfeldt und Cheftechniker Ronny Schlieder in der gleichen Routine ab, wie die 24 Stunden vorher.

Bei der Zieldurchfahrt fielen die Mühen und Niederschläge, die Demütigungen und Schwierigkeiten, wie Blei aus den Gewändern. Kennt ihr das, wenn ihr etwas mit euch rumtragt, was unerledigt ist? So war das Kapitel Le Mans für mich. Mit einer tiefen inneren Befriedigung konnte ich dieses Buch schließen. Und wenn ich ganz ehrlich bin, habe ich das alles für

diesen einen Tag getan. Es mit diesen Menschen im Team tun zu dürfen ist das größte Geschenk, was ich im Leben erhalten habe. Der Moment, als die Vier auf dem Podium standen, gehörte in Gedanken meiner Familie, der ich über die Jahre so viel vorenthalten und zugemutet hatte um dieses Ziel zu erreichen.

Die Silbermedaille vom verlorenen WM-Titel glänzt immer noch nicht, die Bronzemedaille, die schlussendlich 2020 noch rauskam, noch weniger. Doch sie liegen im Schatten: Im Schatten der Pokale von Le Mans und der goldenen Schüssel, der Bol d'Or, von Le Castellet. Wir haben den Grand Slam im Langstreckensport, wir haben beide 24 Stunden Klassiker gewonnen. Als einzige deutsche Mannschaft. Bis heute. Fragst du einen fünffachen Fahrradweltmeister nach dem Tour de France Sieg - und er muss verneinen - weißt du Bescheid. Fragst du einen vierfachen Tennisweltmeister nach Wimbledon - und er muss verneinen - weißt du Bescheid.

### Struktur

**Team Manager:** Karsten Wolf  
**Crew Chief:** Holger Homfeldt

### Fahrer

Lucy Glöckner	Pepijn Bijsterbosch
Stefan Kerschbaumer	Toni Finsterbusch

### Rennen 2019/2020

20./21. Sep. 2019	24h „Bol d'Or“ / FRA	Gesamt: P6 / Stock P5
14. Dez. 2019	8h Sepang / MAL	Gesamt: P12 / Stock P2
29./30. Dez. 2020	24h Motos - Le Mans / FRA	Gesamt: P8 / Stock P1

**FIM Endurance World Cup 2019/2020: DRITTER.**



EWC

EWC

EWC

MOTUL

24h  
MOTOS

EWC

MOTUL

EWC

MOTUL

GERB  
German Endurance



56  
Team

Alfa Romeo

Alfa Romeo

Alfa Romeo

Alfa Romeo

ILM BERGER CARBON



# EWC

## EWC

### MOTOS

## EWC

## MOTUL

## EWC

## MOTOS



E-INFRA  
Wunderlich  
ILM BERGER CARBON

E-INFRA  
Wunderlich  
ILM BERGER CARBON

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

LEONARDO

LEONARDO

LEONARDO

LEONARDO





# RACERIN. MECHANIKERIN. LUCY GLÖCKNER.

Auf Superbikes ist Lucy Glöckner unbestritten die schnellste Frau der Welt. Doch die gelernte Zweirad-Mechanikerin kann nicht nur am Gasgriff drehen, sondern auch Motorräder aufbauen und beschrauben. Wir haben die schnelle Sächsin auf ihrer Arbeit begleitet – sowohl an der Strecke als auch im „normalen“ Leben.

Text & Fotos: Toni Börner

**L**ucy Glöckner sitzt auf dem Sofa, im TV läuft der Superbike-WM-Lauf im tschechischen Most. Etwas wehmütig schaut sie zu, wie die besten „Männer“ der Welt erstmals um diese Strecke heizen, die nur rund 70 Kilometer von ihrem ursprünglichen Heimat-



**Mit GERT56 feierte Lucy Glöckner in der Langstrecke Siege und Podeste**

ort Krumhermersdorf bei Zschopau liegt. Most. Tausend Mal ist Glöckner dort gefahren – ob als Instruktorin bei Hafener Renntrainings oder als Einsatzfahrerin in der IDM. Letztes Jahr hätte sie fast in der Superbike-WM in Oschersleben am Start gestanden. „Fast aber eben nur“, verdreht sie die Augen. „Corona hat das vereitelt – wie so einiges.“ Der Lauf der WorldSBK in der Magdeburger Börde wurde damals abgesagt. „Eigentlich hätte ich dieses Jahr die IDM Superbike mit GERT56 bestreiten sollen“, erklärt sie ihren Einwurf „wie so einiges“ aus dem vorangegangenen Satz. Doch nach einer Covid-19-Infektion im Frühjahr rannte Glöckner ihrer Form hinterher. Stattdessen ging es später von Arzt zu Arzt. „Ich kann seither nicht mehr trainieren wie früher, komme nicht auf das Level, welches ich vor einem Jahr noch hatte, weil mir immer wieder die Luft wegbleibt – egal, was ich mache.“ Zwar dürfte sie mit ihrem „Genesenen-Schein“ wieder in die Restaurants oder in die Fußballstadien – aber gerade Letzteres will ja gar keiner. „Ich habe kurz vor Saisonstart dann meine Teilnahme schweren Herzens selbst abgesagt“, erklärt Glöckner. „Ich wollte einfach keine Gefahr



# Press Clipping

für mich selbst und ganz besonders nicht für andere sein. Es ist etwas anderes, wenn du als Instruktorin für 15 oder 20 Minuten anderen etwas beibringen – oder über 30, 45 oder 60 Minuten voll am Limit performen musst.“

Die Hoffnung auf ein Renn-Comeback hat Glöckner aber noch nicht aufgegeben. „Sobald ich mich wieder fit fühle, kann ich sofort aufsteigen“, sagt sie und dankt Karsten Wolf von GERT56, der ihre Einsatzmaschinen für IDM-Gaststarts bereithält. Mit diesem Team feierte Glöckner bisher auch einige ihrer größten Erfolge – vor allem in der Langstrecken-Weltmeisterschaft. Die Endurance bezeichnet die heute in Wilsdruff lebende 31-Jährige auch als ihre „große Liebe“, will auf jeden Fall wieder zurück in den Kreis der 24-, Zwölf- und Acht-Stunden-Rennen. „Das macht einfach den meisten Spaß, und du kannst am meisten fahren.“ Mit GERT56 hat sie 2020 die 24 Stunden von Le Mans in der Superstock-Klasse gewonnen. „Dort oben auf dem Podest zu stehen und die Deutsche Hymne zu hören – das haben noch nicht viele geschafft. Das macht dich stolz, das vergisst du deinen Lebtage nicht mehr.“ Podest in der Langstrecke – dort war Glöckner aber sowieso immer wieder zu finden. Oftmals auch zum Ärgernis der hauptsächlich männlichen Konkurrenz. Im Dezember 2019 fuhr sie das aufgrund von Regen auf zweieinhalb statt acht Stunden eingekürzte Rennen in Malay-

# IDM, GROSSE LIEBE LANGSTRECKE, DANN PIKES PEAK

sia quasi allein. „Nur auf den letzten Stint ging damals Stefan Kerschbaumer noch mal raus, wir wurden aber trotzdem noch Zweiter der Stock-Wertung“, erinnert sie sich an die „Weihnachtsferien“ am dritten Advent in Sepang.

## Einteiler und Overall

GERT56 hat Glöckner nicht nur einen guten Teil ihrer Karriere begleitet, sondern schlussendlich auch zum Einzug in diese Wohnung in Wilsdruff bei Dresden geführt. „Von hier aus habe ich es nicht weit zur Werkstatt von Ronny Schlieder bei RS Speedbikes“, erklärt uns die Renn-Amazone. „Dort bin ich immer wieder mit in der Werkstatt unterwegs und helfe beim Aufbau der ganzen Rennmotorräder.“ Fällt ihr nicht schwer – schließlich hat Glöckner Zweirad-Mechanikerin

**Spätestens, seit Glöckner mit der Nowaczyk-BMW beim Bol d'Or um das Gesamtpodest kämpfte und dieses nach 24 Stunden um eine knappe Sekunde verpasste, ist ihr Name in aller Welt bekannt. In der IDM fuhr sie auch für Schnock-Kawasaki**





In der IDM mischte Glöckner auf verschiedenen Fabrikaten mit. Dort war die männliche Konkurrenz „gelassener“, denn sie wusste, wer die Frau mit den pinken Knieschleifern ist. Verfolgung zwecklos

mit Fachrichtung Motorrad gelernt. Ihr Ausbildungsbetrieb war kein Geringerer als Wilbers. „Damals hat Benny Wilbers mir nicht nur Ausbildungsstätte und Job gegeben, sondern mich auch noch in der IDM Superbike und Superstock fahren lassen“, erinnert sie sich. Dorthin hatte sie sich über den heute eingestellten, aber viele Jahre Talente bringenden Yamaha R6 Cup gearbeitet. 2009 bis 2011 fuhr sie in dieser Talente-



Sieg in der Superstock-Klasse beim 24-Stunden-Klassiker in Le Mans

schmiede, wurde 2010 Dritte und 2011 Zweite. Die Meister in diesen Jahren hießen Dominik Vincon, Markus Reiterberger und Jesko Raffin. Gegen Vincon und Reiterberger fährt sie in der Langstrecke wieder. Die Geburtsjahr-bedingte Konkurrenz, sie bleibt teilweise auf ewig bestehen. 2006 fuhr Glöckner in der IDM125 zum Beispiel auch gegen Marvin Fritz, Dominique Aegerter und Randy Krummenacher. Namen, die heute keiner Vorstellung mehr bedürfen. Fritz und Glöckner verbindet mittlerweile die Leidenschaft zur Langstrecke. Und Fritz fährt gerade im TV seine Wildcard in Most, Aegerter gewinnt die Supersport-Klasse. „Die Langstrecke ist in den letzten Jahren immer beliebter geworden“, weiß Glöckner. „Ich bin das viele Jahre gefahren und würde vielleicht auch wieder zuschlagen, wenn ein Angebot kommt. Aber da muss das Team schon passen, denn durch GERT56 bin ich da richtig verwöhnt.“ Das sollte mal einer auf Französisch übersetzen, denn nicht nur seit dem 24-Stunden-„Bol d’Or“ von 2017 kennt man die schnelle Frau in der Szene. „Es war der letzte Stint“, schwelgt sie in Erinnerungen. „Wir waren mit dem NRT48-Team von Ingo Nowaczyk und



**Glöckner kämpft sich durch die Nacht von Le Mans. Von Sichtproblemen keine Spur: Teilweise werden morgens um vier, fünf Uhr, kurz vor Sonnenaufgang, die schnellsten Zeiten gefahren**

auf BMW neu in der großen EWC-Superbike-Klasse.“ Teamkollegen: Jan Bühn und Kerschbaumer. „Nach über 23 Stunden bin ich den Schluss gefahren – und es ging gegen Sébastien Gimbert auf der #111-Werks-Honda um Platz drei und vier.“ Mehrfach überholten sie sich, fuhren ein eigenes Sprintrennen mit da schon 3500 Rennkilometern auf dem Aggregat. Die private BMW mit Lucy Glöckner – die über 100 000 Zuschauer standen Kopf, als sie aus dem Windschatten am Schluss der 1,7 Kilometer langen Mistral-Geraden an Gimbert vorbeiging. Das Zünglein an der Waage am Ende: ausgerechnet das Girls-Racing-Team – Platz 19, über 50 Runden Rückstand auf das Geschehen hier. „Wir mussten überunden, und Seb kam besser am Weiber-Team vorbei“, verdreht Glöckner die Augen. „Sie standen mir im Weg.“ Und so mussten sie sich nach 24 Stunden und zwei Minuten Rennzeit mit Rang vier begnügen. 0,989 Sekunden hinter dem Gesamtpodest. Eine Anekdote besagt, dass dies das einzige Rennen in der Karriere von Lucy Glöckner war, bei dem sie sich am Abend nicht mit einem süßlich-singenden „Gute Nacht, ihr Lieben, träumt schön von mir“ von ihrem Team verabschiedete. Zumindest nicht, wenn sie sprichwörtlich noch etwas sagen

konnte. Denn solche Momente gab es auch. 2018 zum Beispiel. „Beim IDM-Lauf auf dem Schleizer Dreieck lag ich auf einmal im Feld“, erinnert sie sich an diesen heftigen Abflug. „Ich hatte mir mehrfach den Rücken gebrochen, merkte gleich, dass etwas nicht stimmt.“ Nicht nur die IDM-Saison war damit gelaufen, doch auch von diesem Rückschlag kämpfte sich die Sächsin zurück.

Und wie ist das nun als Frau in dieser Männerdomäne? „Manchmal schon schwierig, be-



**Highlight 2019: die acht Stunden von Malaysia. Beim Streckenrundgang an der Gedenktafel für Marco Simoncelli**

# FRAU ÜBERHOLT, DA FÜHLT SICH MANCH EINER GESTÖRT

**Mit dem Team GERT56 war für 2020 eine Wildcard bei der Superbike-WM in Oschersleben geplant. Dann kam Corona. Teamchef Karsten Wolf (u.l.) steht trotzdem zu „seiner“ Frau**

sonders am Anfang“, sagt sie. „Gerade in der Langstrecke bin ich aus taktischen Gründen oft nicht den Start gefahren, falls einer der männlichen Kollegen sich in seiner Männlichkeit gestört fühlt, wenn ihm da eine Frau um die Ohren fährt.“ Solcherlei Momente hat es manchmal gegeben – wengleich nur die allerwenigsten wirklich das Zeug dazu hatten, mit Glöckner mit- geschweige denn gegenzuhalten. „Florian Marino hat das in Le Mans mal mit der Brechstange gemacht und uns beide abgeräumt. Ui, war mein Team da sauer“, erinnert sie sich. „Gott sei Dank waren wir aber beide unverletzt und konnten weiterfahren. Leider ging unsere GERT56 mit den Folgeschäden des Sturzes später ein, und wir sahen das Ziel nicht.“

In der IDM und der Langstrecke hatte Glöckner nun einen Namen. Doch auch „den Amis“ sollte sie bald den Kopf verdrehen. 2018 und 2019 ging es zum weltberühmten Bergrennen zum Pikes Peak in Colorado. „Von ProKasro hatte ich damals das Angebot erhalten, dort mitzufahren“, schwärmt sie. Im ersten Anlauf wurde sie bester Rookie. Im zweiten Jahr wurde sie auf BMW S 1000 R Gesamt-Zweite – und wurde damit endgültig weltberühmt.

## Zurück in den Profisport

Lucy Glöckner schaut immer wieder zwischen TV-Gerät und Uhr hin und her. „Ich muss dann gleich auch los“, sagt sie. „Morgen ist wieder Instruieren bei Hafeneger auf dem Sachsenring.“ Da hat sie es dieses Mal nicht weit. Zwar ist das derzeit die einzige On-Bike-Action für Glöckner, aber das soll nicht lange so bleiben. „Das Gute daran ist, dass ich weiter auch auf dem Motorrad trainieren und meine Reflexe testen kann“, sagt sie. „Dann werde ich auch merken, wann alles wieder so passt, dass ich in den Profisport zurückkehren kann.“ Ob das dann in der IDM bei GERT56 oder sonst wo sein wird – das ist zwar offen. Aber Lucy Glöckner würde überall mit offenen Armen empfangen. ■



Im sintflutartigen Regen von Malaysia fuhr Glöckner das Rennen nahezu allein – und landete mit dem zweiten Rang auf dem Podest der Stock



# FAMILIEN- RENNBETRIEB

GERT56 ist den meisten Rennsport-Fans ein Begriff. Die Mannschaft aus dem sächsischen Pirna hat in den letzten Jahren in der Langstrecken-Weltmeisterschaft um den Superstock-Titel gekämpft - und diesen 2018/2019 punktgleich als Zweiter verpasst. Nun wechselte das Team von Karsten „KW“ Wolf 2021 in die IDM. Die Hintergründe.

Text: Toni Börner; Fotos: highsidePR

96 PS 8/2021



**A**ls Karsten Wolf kennt ihn eigentlich niemand mehr: Alle rufen den Teamchef nur mit seiner Namensabkürzung „KW“. Gegeben hat ihm diesen Spitznamen aber niemand aus dem Rennsport, sondern seine Frau Anja. „Wir mussten uns erst heimlich treffen, als wir uns kennenlernten – da konnte ich nicht seinen vollen Namen verwenden“, sagt sie und lacht. Heute sind die beiden verheiratet, die gemeinsame Tochter Lilly ist bereits zehn. Und KW ist ein Familienmensch – was man sich nur schwer vorstellen kann, wenn man bedenkt, dass für ein Langstrecken-Wochenende immer eine ganze Woche Urlaub draufgeht, mindestens. „Aber ich hatte immer auch Aufgaben im Garten oder Haus, die ich erst machen musste, bevor Anja das Go für eine weitere Saison gegeben hat“, lacht Wolf: Terrasse, Wohnzimmer, Garten, Pool – so langsam hat KW alles abgearbeitet. Und dennoch, die einstige Liebe „Langstrecke“ ist erloschen. „Zumindest, was das Mitfahren angeht“, sagt er. Daher jetzt der Wechsel in die IDM. Doch bei deren Saisonstation im tschechischen Most hängt trotzdem das ganze Team vor dem Fernseher und verfolgt,

was parallel in Le Mans beim 24-Stunden-Lauf los ist. Alte Geschichten werden herausgekrant – und natürlich prangt noch die fette, goldene Eins am Tank der IDM-BMW M 1000 RR, die sagt: Wir haben Le Mans und Bol d’Or – die beiden 24-Stunden-Königsdisziplinen – in der Stock-Klasse gewonnen. Während andere Mannschaften nach solchen Erfolgen in die EWC-Klasse wechseln, wechselte GERT56 in den Sprintbetrieb und kehrt der Langstrecke den Rücken. „Unsere Teammitglieder stehen alle im Berufsleben“, erklärt Wolf den Schritt. „Sie müssen für die Rennen Urlaub nehmen oder fehlen in ihren Betrieben, zumal sie dem Team unentgeltlich helfen und ich nur mit einer Währung zahlen kann – Sympathie und Freundschaft.“ Menschen hinter einem gemeinsamen Ziel zu versammeln, die Leidenschaft und das Feuer für eine Sache zu entfachen ist genau sein Ding und macht den Spirit der fröhlichen, aber ambitionierten Truppe aus. „Wir sind eine Mischung aus alten Freunden, wie Holger mit seiner Tina, Kratzschi, Benny und Lutz, aus Wegbegleitern vergangener Jahre, wie Carsten, Matze oder Micha, und aus neuen ‚Verrückten‘ wie Jan und Moritz“, zählt er auf.

Lilly Wolf schneidet den selbst gebackenen Kuchen an. Beim Arbeitseinsatz in Pirna wird jeder natürlich auch kulinarisch versorgt



Alles neu macht die M: Die BMW M 1000 RR kamen erst spät in der Technikzentrale an – und keine Schraube blieb an ihrem Fleck. Vorbereitung ist eben alles, egal ob 30-Minuten Sprint oder 24-Stunden-Rennen



Julian Puffe springt als Stammfahrer ein: Eigentlich war das erst für 2022 geplant, doch Finsterbusch war zum Saisonauftakt verletzt, Glöckner krank. Damit kam der ehemalige IDM-Superbike-Vizemeister vorzeitig zum Permanent-Zug

„Wir haben alle Familien – und der Zeitaufwand für die EWC ist einfach zu groß geworden. Hinzu kamen durch Corona die vielen Terminverschiebungen – wie soll man das einem Arbeitgeber erklären, dass man nun zum dritten, vierten, fünften Mal den Urlaubsantrag ändern muss?“

## Die BMW kamen reichlich spät

Der Umstieg in die IDM zur Saison 2021 war schon lange beschlossene Sache – und doch lief die Zeit davon. In Oschersleben waren sich Wolf und auch sein Freund Dennis Hertrampf, der nach dem Suzuki-Ausstieg die Marke zu Yamaha wechseln musste, einig: „Eigentlich kam es uns entgegen, dass Lausitzring und Sachsenring abgesagt wurden“, meinen sie unisono und lachen. KW hatte in der Modellreihenfolge der BMW-Sportmaschinen in der Langstrecke einen Jahrgang übersprungen, und für die IDM sollte es „gleich“ die neue M werden. „Doch die gab es erst offiziell nicht und dann reichlich spät.“ Damit wurde der Zeitplan straffer. Auch einige Zubehörteile kamen nicht oder spät oder waren nicht verfügbar. „Da hat sich bei unserem Roll-out in Oschersleben auch gezeigt, dass manche Partner und Sponsoren nicht nur Partner und Sponsoren sind – sondern auch mit Leidenschaft und Hingabe im Thema stehen: Julius Ilmberger schickte extra jemanden los, der uns noch die Carbon Winglets an die Strecke brachte.“

Aufgebaut werden die Maschinen im sächsischen Pirna. GERT56 und RS Speedbikes teilen sich eine Halle mit einer Großküche und dem Metallbau-Unternehmen „Sport & Stahl“ von

Karsten Wolfs Neffen Mario Wolf. Hier wird – neben den Motorrädern – auch alles andere in Eigenregie auf die Beine gestellt. Beliebte im Team sind die sogenannten Subbotnik-Samstage. Der Begriff kommt aus dem Russischen aus Zeiten der ehemaligen Sowjetunion und meint „in einem besonderen Einsatz freiwillig und unentgeltlich geleistete Arbeit“. Hier trifft man sich, jeder hat seine Aufgaben. Während sich Anja Wolf um die Verpflegung kümmert, packt sie auch bei der Grundstückspflege mit an. Olaf „Ole“ Gössel gehört ebenfalls zum Stamminventar der Mannschaft, er langt überall mit zu, wo er gebraucht wird – kann aber schon mal schnell wegmüssen. „Seit unser Vater überraschend gestorben ist, kümmere ich mich mit meinem Bruder um den Hof“, sagt er. Das bedeutet, Maskühe versorgen mit allem Drum und Dran: füttern, misten und die Feldarbeit für die Futterversorgung. „Die Viecher fragen halt nicht, was ich vorhabe“, lacht er. Zu den Rennen aber übernimmt sein Bruder. Einem „normalen“ Job geht Ole auch noch nach. Der Mann hat richtig Stress – und ist trotzdem mit Herz und Seele bei GERT56 involviert. Wenn KW mal wieder schlecht gelaunt ist oder ihm etwas gegen den Strich geht, dann tut Ole der Mannschaft kund: „Lasst ihn, ihr wisst doch, wie der Dicke ist.“ Sie kennen sich halt schon ihr ganzes Leben lang.

In der Werkstatt stehen die beiden M 1000 für Toni Finsterbusch und Julian Puffe auf der Bühne, daneben die Stock-S für Rico Löwe. Ronny Schlieder – selbstständig und das Gesicht von RS Speedbikes – und Falko Gierth sind die maßgeblichen Techniker, die hier alles vorbereiten. Gierth ist Kfz-Mechaniker-Meister und geht „nebenbei“ noch bei Skoda in Pirna arbeiten. Trotz Frau und zwei Kindern verbringt er sehr viel Zeit hier in der Teambase. Schlieder ist sogar Vater von drei Kindern. Und so kann so ein Subbotnik auch schon mal den Anschein einer Wochenend-Kita erwecken. Aus so einer Pappkiste, in der die Motorräder neu geliefert werden, kann man auch mal eine tolle Bude bauen.

Technisch geht es in der Vorbereitung auf die IDM ans Eingemachte. Nur die besten Parts werden verbaut. Das fängt bei den Fahrwerken von WP Suspension an. GERT56 ist im Feld der IDM Superbike 2021 das einzige Team, das direkte Werksunterstützung aus Mattighofen erhält, bei jedem Rennen ist ein Techniker oder Ingenieur aus der Entwicklungsabteilung dabei. „Wenn man schon neue Wege geht, kann man auch mal was Neues probieren, und für uns ist es auch eine Ehre und besondere Herausforderung, das Gesamtsystem Bike & Suspension mit so einem renommierten Partner schnell zu bekommen“, sagt KW.

Sorgen bereiten die Anforderungen der Fahrer, die eine Daumenbremse fordern. GERT56 hat das mittels eines zusätzlichen herkömmlichen Bremshebels direkt über der Kupplung



**Der Mann, den sie KW nennen – nur steht das nicht für Kilowatt oder PS, was auch ganz wunderbar zu seiner Energie passen würde, sondern für Karsten Wolf, den Chef und Manager von GERT56**



**Kfz-Meister Falko Gierth (r.) braucht nicht viele Worte von seinem Fahrer und weiß, was zu tun ist**

Im tschechischen Most war die Mannschaft vor dem IDM-Lauf testen. Das sollte sich bezahlt machen: Puffe mischte in den Trainings von Anfang an vorne mit



Neue Wege mit anderen Partnern: WP Suspension schickt Personal aus dem Werk in Österreich, um zu zeigen: Wir können auch Superbike und Straße



Die ersten Führungskilometer sind gesammelt – nun geht die Arbeit daran, das letzte Renndrittel mehr Grip übrig zu haben. Der Weg ist für die Techniker und Fahrer bekannt ...

gelöst. „Gekuppelt wird ja nur noch zum Start und beim Losfahren aus der Box beziehungsweise beim Reinkommen.“ Im späteren Rennbetrieb müssen sich die Piloten dennoch links auf zwei Hebel einstellen.

## bleibt noch das Fahrerproblem

Problematisch ist die späte Lieferung des Reglements. „Wäre das Rennen am Lausitzring gestartet worden, hätten wir es dorthin wahrscheinlich nicht geschafft oder einfach nicht regelkonform teilnehmen können“, ärgert sich der Teamchef. Doch mit Ronny Schlieder hat er einen Techniker an der Seite, der auf dem Regelbuch buchstäblich schläft. Er weiß, was zu tun und was erlaubt ist – und gibt sein Wissen auch an den Rest der Mannschaft weiter, etwa an den ehemaligen EWC-Crewchief und nun Stock-Cheftechniker Holger Homfeldt. Dessen Frau Tina kümmert sich an der Strecke übrigens um die Verköstigung des Teams und ist auch sonst die gute Seele der gesamten Truppe. Ihre Tochter ist mit dem Teamfotografen verheiratet, und sie haben ein Kind zusammen. „Wenn die sich mal trennen, wird es für mich echt Mist“, lacht Wolf. „Dann habe ich entweder keinen Crewchief mehr oder keinen Fotografen. Aber es ist auch ein Zeichen – GERT56 verbindet Menschen!“

Nun bleibt vor dem Saisonauftakt nur noch das Fahrerproblem: Toni Finsterbusch hat sich beim Supermoto-Fahren den Fuß gebrochen, Lucy Glöckner laboriert an einer noch nicht diagnostizierten Krankheit. Eigentlich sollte Julian Puffe 2021 nur ein paar Gaststarts fahren, das Motorrad entwickeln und erst 2022 voll in die IDM zurückkehren. „Jetzt ist es gut, dass wir Julian haben – er ist als Permanent-Fahrer nachgeplant, und wir warten, dass Toni gesund wird“, so Wolf mit knirschenden Zähnen. „Und wenn Lucy hoffentlich bald wieder fit ist, steht für sie das Gaststart-Bike da.“ So der Plan. Und weil das noch nicht genug ist, geht die Mannschaft auch noch im ProSuperstock-Cup auf BMW S 1000 RR und mit Rico „Rixi“ Löwe an den Start.

Während sich jeder seinem Aufgabengebiet rund um Halle, Hof und Motorräder widmet, hat Wolf noch andere Dinge auf dem Tisch. Seit die Mannschaft 2011 gegründet wurde – damals noch als RS Speedbikes, seit 2016 eigenständig als GERT56 –, gab es zwar immer wieder neue Anschaffungen, doch die haben in den Jahren in der EWC gelitten. Ein neuer Lkw und eine neue Boxenausstattung mussten für die IDM her. „Ich fahre jetzt zu Kofferhersteller Saxas, den Lkw holen, und auf dem Rückweg zum RS Messteam in Pirna, die neuen Boxenwände einladen, und dann zur Werbetechnik Peschke, der dann wiederum beides mit Folie im neuen Layout beklebt“, wirkt er leicht gehetzt. „Dann geht es zu 4moto an den Sachsenring, die fertig beklebten

Verkleidungsteile holen, doch einiges muss noch selbst beklebt werden. Hierbei nimmt der Perfektionist Wolf keine Hilfe an. Das tut er aber mehr, um andere zu schützen, denn es fliegt auch schon mal unter lautem Fluchen so ein widerborstiges Aufklebeteil quer durch die Halle.

Der Subbotnik in Pirna neigt sich dem Ende zu, und das bedeutet Rennstrecken-Flair: Der Grill wird angeworfen, und in der Werkstatt ist ein langer Tisch aufgebaut. Zwischen den Motorrädern sitzt man wie in der Box an der Piste. Das ist eine „Tradition“, die aus Langstreckenzeiten geblieben ist – und immer bleiben wird. Man spricht miteinander, auch über andere Themen, nervt die Mädels mit den immer wieder alten Geschichten und spürt, mit den richtigen Menschen am richtigen Platz zu sein. Und dabei ist es quasi egal, ob man gerade aus Most heimkommt – oder als Nächstes zum Nürburgring oder nach Schleiz abreist. Zu tun ist einfach immer – an Halle, Hof und Motorrädern. ■

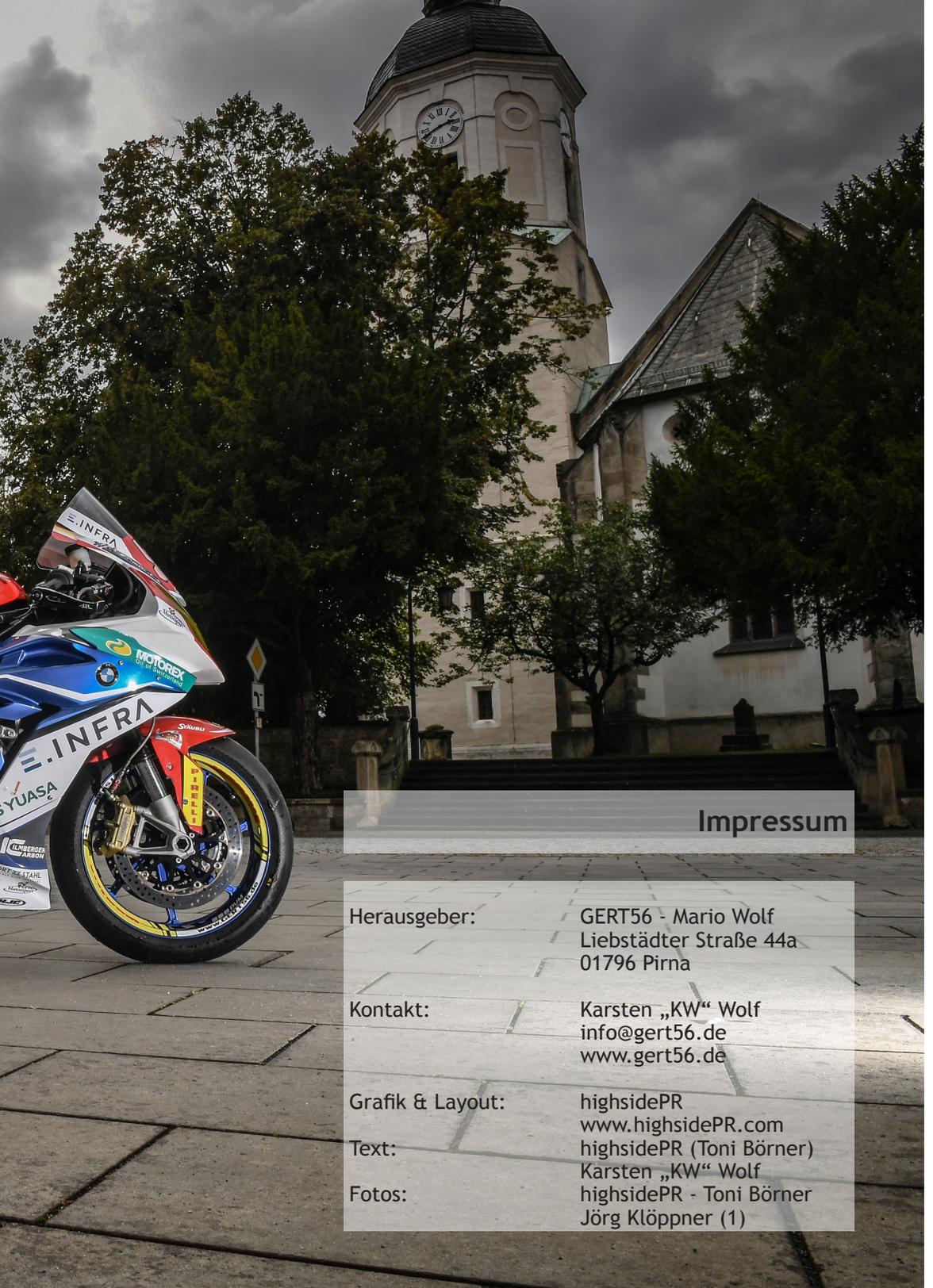
## Statistiken & Erfolge in der Endurance



Das German Endurance Racing Team 56 – kurz GERT56 – wurde 2016 gegründet und ging aus der Mannschaft JOS Motorsport und RS Speedbikes hervor. Die Wurzeln lagen also im German Endurance Cup und dem Deutschen Langstrecken Cup. Seit der Neuorientierung unter den Fittichen von Karsten Wolf setzte das Team in fünf Saisons insgesamt 15 verschiedene Fahrer aus sechs Nationen ein, darunter Weltmeister wie Pedro Vallcaneras oder Isle-of-Man-TT-Star Horst Saiger. In 17 WM-Läufen wurden 204 Punkte gesammelt. Das erste Podest gab es 2018 bei den „8 Stunden auf dem Slovakia-Ring“ auf Rang drei. Im gleichen Jahr gewann die Mannschaft das 24-Stunden-Rennen um die Bol d'Or in Le Castellet in der Superstock-Klasse. Im neuen WM-Format der Saison 2018/2019 holte man in Oscherleben den FIM-World-Endurance-Vize-Weltcup-Titel, punktgleich mit den Weltmeistern von Moto A1N. In der neuen Saison 2019/2020 feierte man bei den „8 Stunden von Malaysia“ in Sepang den zweiten Platz und gewann schließlich bei der letzten Teilnahme an den „24 Stunden von Le Mans“ auch noch diesen Klassiker in der Stock-Klasse. Bei den

Podesten und Siegen waren zu den unterschiedlichsten Zeitpunkten die heute in der IDM eingesetzten Fahrer dabei: Puffe gewann mit beim Bol d'Or, Glöckner fuhr in Malaysia (Fotos 1 und 2) im Regen nahezu alleine, und Finsterbusch stand in Le Mans (Foto 3) mit ganz oben auf dem Podest. Nicht zu vergessen: Auch ProSuperstock-Pilot Rico Löwe war immer ein fester Bestandteil des Endurance-Einsatzes von GERT56.





## Impressum

Herausgeber: GERT56 - Mario Wolf  
Liebstädter Straße 44a  
01796 Pirna

Kontakt: Karsten „KW“ Wolf  
info@gert56.de  
www.gert56.de

Grafik & Layout: highsidePR  
www.highsidePR.com

Text: highsidePR (Toni Börner)  
Karsten „KW“ Wolf

Fotos: highsidePR - Toni Börner  
Jörg Klöppner (1)

