

# STORY

## MXGP/EMX-REPORT BEHIND THE SCENES



Foto: Micha Tetzner

**64** Unser Redakteur Benny Koob und Fotograf Micha Tetzner waren für euch beim MXGP von Germany in Teutschenthal und haben während der EMX die Mechaniker des Fantic Factory Maddell Racing Teams begleitet.



# REDPLATE NUR ALS TEAM

Holeshots, Laufsiege, Redplates und Champions. All das sehen wir jedes Wochenende, wenn wir uns die MXGP/EMX oder ADAC Masters anschauen. Wenn man aber genau hinschaut, sind solche Erfolge nicht nur der Leistung des einzelnen Fahrers zu verdanken, sondern nur möglich durch eine gesamte Teamleistung. An erster Stelle steht natürlich das perfekt vorbereitete Bike, auf das sich der Fahrer verlassen muss. Dieser Aufgabe muss sich der Mechaniker stellen. Um das Zusammenspiel Mechaniker/Fahrer zum Erfolg zu bringen, bedarf es Vertrauen, Professionalität, Disziplin und Erfahrung. Getreu dem Motto: „Erfolg ist kein Zufall, sondern gemeinsame harte Arbeit.“

MXGP/EMX-REPORT behind the scenes  
 Text: Benny Koob; Fotos: Micha Tetzner

Links im Bild Mechaniker Sebastiano, der Nicholas Lapucci mit dem Hillbrand in der Hand genau verfolgt

Unser Redakteur Benny Koob und Fotograf Micha Tetzner waren für euch beim MXGP von Germany in Teutschenthal und haben während der EMX die Mechaniker des Fantic Factory Maddi Racing Teams begleitet.

Aus deutscher Sicht wird das Team durch Zweitaktfahrer Maximilian Spielf (27) vertreten. Das noch junge Team geht derzeit nur mit Zweitaktern an den Start und wittert die MX-Szene ganz schön auf. Denn in fast allen Klassen der EMX wurde schon mit dem Redplate auf einer Fantic gesteuert – egal, ob in der EMX250-, EMX450- oder der EMX 3-Takt-Klasse. Einmal stieg in der EMX250-Klasse ein Smoker unangefochten mit dem Redplate am Startgatter, Nicholas Lapucci (27) behauptet sich gegen alle Viertakter und steht somit in der Meisterschaft auf Platz 5.

Benny hat in Teutschenthal genau dieses Thema in den Fokus gerückt, allerdings nicht den Fahrer, sondern den Mechaniker Sebastiano „Sampei“ Entorf Er ist die rechte Hand von Lapucci und nahm uns als Chormechniker des gesamten Renntag exklusiv mit.

Es ist gerade einmal 6:00 Uhr morgens, als der Nebel das gesamte Fahrerlager bedeckt. Eine etwas ungewohnte Zeit, um als Redakteur in den Renntag zu starten. Zu dieser Zeit ist Sebastiano aber schon voll in der Vorbereitung. Wir treffen ihn frisch und motiviert, als er anfängt, die Bikes aus dem Trailer zu laden. Nach einer kurzen Begrüßung erzählt er, was bis zum ersten Training alles zu machen ist.

Zu dieser Zeit war Benny noch nicht klar, was auf ihn zukam. Denn die Arbeit des Mechanikers wird oft unterschätzt. Es ist aber nicht nur die Vorbereitung in der Woche vor der Veranstaltung und während des Events, mit eben das Bike aufzutanken und den Luftdruck zu prüfen. Der gesamte Tagesablauf ist durchgeplant bis ins Detail. Hier verlässt sich auch Teamchef Marco Maddi auf die Mechaniker/Fahrer, das alles passt. Es gibt zwar ab und an von Marco strategische Änderungen, was den Ablauf betrifft, aber seine persönliche Erfahrung als erfolgreicher Motocrossfahrer gibt den beiden guten Input. Im Prinzip beobachtet der Teamchef allerdings das meiste von außen und greift nur ein wenn es nötig wird.

Zurück zur Vorbereitung. Nachdem Sebastiano, auch „Sampei“ genannt, alle Bikes am Vortag zur technischen Abnahme gebracht hat, beginnt er am Morgen, alle Smoker zu betanken. Die Standardabläufe, wie den Transponder anbringen, alle Schrauben zu kontrollieren, die Spindeln der Felgen zu überprüfen bzw. die Kette zu spannen und einzugreifen, sind klassische Arbeiten. Das Bike war in der Woche zuvor schon zu 90 Prozent ready to race, aber gewisse technische Abstimmungen bezüglich Fahrwerk und Vergaser werden vor Ort vorgenommen.

Den Wetterbedingungen geschuldet, muss man manchmal spontan umschalten und eventuell andere Reifen verwenden. Auch in Teutschenthal war es am Samstagmorgen sehr nass und tief. Das konnte man im ersten Training der EMX250er-Klasse sehen. Dies hatte sich Sampei auch angeschaut und mit Lapucci danach die Vorgehensweise besprochen. Alle Fahrer mussten sich durch den feuchten Boden arbeiten, der bis zum ersten Training der EMX250er nicht abstricken wollte. Sebastiano und Nicholas entschieden sich daher für einen Sandreifen am Hinterrad. Zusätzlich wurde das gesamte Bike mit Silikon Spray eingeebnet, um den Dreck nicht so leicht an das Bike zu lassen und später beim Waschen besser abzubekommen.





Alle Einstellungen gecheckt, nun werden die letzten Vorbereitungen getroffen

Um 8:30 Uhr wird alles in den Vorstart gebracht. Dabei darf auch das Ersatzbike sowie ein weiterer Radsatz und Ersatzteile nicht fehlen. Vollgepackt mit Werkzeug, Pitboard etc. spürt man schon, wie das allgemeine Tempo bei Sebastiano im Ablauf gesteigert wird. Während dem ersten Training von Lapucci, kommt Sempel so richtig in Fahrt. Er schaut sich die ersten beiden Runden aus der Teambox an. In der sogenannten Pitlane kann man dem Fahrer alles perfekt anzeigen. Diese Area gilt für alle Teams und Fahrer. Dort darf sich der Fahrer während der Trainings aufhalten, falls etwas abgestimmt werden muss oder um sich kurz zu erholen. Leider ist die Pitlane nicht immer optimal, um den Rest der Strecke einzusehen. Die Mechaniker schauen sich daher alle Zwischenzeiten auf dem Monitor an. So wird auch festgestellt, in welchem Streckensegment man Zeit gegenüber dem Konkurrenten verloren oder gutgemacht hat.



Nicholas Lapucci in voller Fahrt Richtung Pitlane

Nach den ersten Runden rennt Sebastiano von der Teambox zum Absperrgitter am Ende der Pitlane hin und her, um sich einen besseren Überblick über die Strecke zu verschaffen. Natürlich wird auch die Konkurrenz beobachtet, um die verschiedenen Fahrlinien und Sprungkombinationen in den jeweiligen Streckensegmenten auf dem Zeitmonitor zu vergleichen. Diese Infos schreibt Sebastiano dann direkt auf das Pitboard, um Lapucci so schnell wie

möglich die Infos zu geben. Das erste Training ist sehr wichtig, um im Anschluss alles für das zweite Pflichttraining (Zeittraining) vorzubereiten. Ein guter Startplatz ist immer sehr entscheidend.

Kaum ist das erste Training beendet, schnappt sich Sempel das Bike, um es zur Waschbox zu bringen. Zack, zu spät! Alle Waschboxen sind schon belegt und das Warten in der Schlange dauert zu lange ... also wird spontan entschieden, die Zeit für ein Startgitter-Training zu nutzen. Ein bisschen Hektik kommt auf, da die Pausen vom ersten zum zweiten Training nicht lang ist und das Bike trotzdem vorher noch gewaschen werden sollte. Für das Starttraining musste man einige hundert Meter im Sprint laufen, um dorthin zu kommen. Ab dem Moment war auch Benny klar, dass der Tag anders als gewöhnlich abläuft. Als Redakteur schaut man sich normalerweise die einzelnen Trainings und Rennläufe an und hat in der Zwischenzeit im Fahrerlager die Chance, ein paar Interviews und Emotionen einzufangen. Dabei ist es nicht wichtig, alle Trainings aller Klassen zu schauen und es ist zeitlich etwas entspannter.

Das Startgittertraining ist immer wichtig, um die Reaktionsfähigkeit des Fahrers zu testen, aber auch das Bike eventuell einzustellen. Vor allem bei einem Zweitakter muss man anfangs immer wieder den Vergaser passend zu den Gegebenheiten einstellen.

Nach dem Waschen geht es zurück ins Fahrerlager. Dort sucht Sebastiano direkt das Gespräch mit Lapucci, um das Set-up zu besprechen. Da aber beide sehr zufrieden sind, wird nichts weiter geändert. Nun heißt es, alles trockenputzen, Schrauben kontrollieren, Luftfilter wechseln etc. Zu einer wirklichen Ruhepause kommt es bei einem Werksmechaniker eigentlich nicht. „Es gibt immer etwas zu tun“, so Sebastiano. „Wenn im Training durch einen Sturz etwas defekt ist, müssen wir die Prioritäten direkt festlegen, um das Racebike schnellstmöglich erneut einsatzbereit zu machen. Dabei helfen wir uns natürlich alle gegenseitig.“

Jeder Fahrer im Team hat seinen eigenen Mechaniker, so auch beispielsweise Max Spies, der entweder seinen eigenen Vater als Mechaniker bei den Masters dabei hat oder während der EMX den jungen Italiener Filippo Buffani. Man muss allgemein sagen, dass man im Fantic Factory Team Maddii ein sehr familiäres Verhältnis spürt und alle sehr eng zusammenarbeiten. Da noch etwas Zeit zwischen den beiden Trainings übrig ist, wird erst einmal gemeinsam ein kleiner Snack zu sich genommen.

Zum zweiten Training um 11:00 Uhr beginnt alles wie auch beim ersten Training. Hier steht allerdings die schnellste gezeitete Runde im Fokus, um den besten Startplatz zu sichern. Maddii gibt Lapucci noch einige Tipps auf den Weg, die dann auch von Sebastiano aufgenommen werden, um als Mechaniker darauf zu achten.

Am frühen Morgen beklagt sich Nicholas Lapucci über ordentliche Schmerzen im Fuß. Er wird kein zu großes Risiko eingehen und versuchen, direkt die schnellste Runde hinzulegen. Am Ende lieferte der Meisterschaftsführende in seiner Gruppe Platz 2 und somit immer noch eine gute Startposition für die beiden Rennläufe ergattert. Der Italiener ist aufgrund der Schmerzen dann wirklich zufrieden, da

der Speed gepasst hat und ihm die Strecke Spaß macht.

GROSSE PAUSE FÜR DIE FAHRER ...



Benny und Nicholas gönnen sich eine Pause

... jedoch nicht für die Mechaniker! Wieder wird das Bike gewaschen, getrocknet und alle relevanten Verkleidungsbauteile abgebaut, um darunter gründlich zu säubern.

Vor dem ersten Rennlauf spricht dann Teamchef Maddii mit den Fahrern/Mechanikern und fragt, ob soweit alles passt.

Auf dem Weg zur Starting Grid (Vorstart) ist vor allem nicht nur Nicholas als Meisterschaftsführender angespannt und steht im Fokus, sondern genauso auch Sebastiano. Der Motor wird vorher schon mal auf Drehzahlen gebracht, gefolgt von einigen Ersatzteilen/Werkzeug und einem weiteren Radsatz.



Sempel konzentriert auf dem Weg zum Vorstart

Für die Einführungsrunde werden noch die Standardreifen aus dem Training genutzt. Sobald sich in der Startbox platziert wird, kommt noch schnell ein neuer Reifensatz drauf, um den bestmöglichen Grip zu erreichen. Selbst auf den zehn Metern von der Startbox zum Startgatter wird entweder das Hinterrad angehoben, um, das Bike regelrecht auf das Metallgatter zu tragen oder das Hinterrad mit einem Überzug zu versehen, damit sich kein Dreck zwischen den Profilen festsetzen kann. Sebastiano erzählt, dass man so viel wie möglich ausschließen sollte, um den Start und weiteren Rennlauf negativ zu beeinträchtigen. Mit der gezogenen Vorderradbremse und etwas Gas/Kupplungsspiel gibt man dem Bike etwas Vortrieb, um sich mit dem Profil ins Startgitter zu drücken. Somit hat er das Profil richtig im Gitter platziert und verhindert ein Durchdrehen auf dem Metallgitter, wenn das Gatter fällt.

Kaum sind die Jungs gestartet, laufen alle Mechaniker zur Pitlane, um direkt auf dem Monitor zu sehen, wo sich die Piloten nach dem Start befinden. Der Fahrer wird beobachtet. Es wird geschaut, welche Fahrweise er an den Tag legt, um ihn entweder zu pushen oder aber auch darauf aufmerksam zu machen, dass er sich konzentrieren soll – „Fokus“. Eine hektische Fahrweise, die den Fahrer immer wieder nach hinten blicken lässt, kann zu Fehlern führen und auch kleine zeitliche Rückstände zu den Verfolgern verursachen. Jagen ist für manchen Fahrer angenehmer als gejagt zu werden. Jede Runde bekommt Lapucci eine wichtige Message mit dem Pitboard auf den Weg gegeben, damit er auch weiß, was zu tun ist und wo er steht.

Man merkt einfach direkt das perfekte Zusammenspiel zwischen Mechaniker und Fahrer. Sie bilden eine Einheit. Wieder einmal zündet Nicholas Lapucci ein Feuerwerk ab und bekommt am Ende als Erster die schwarz-weiß-karierte Flagge angezeigt. Er holt sich nicht nur den ersten, sondern auch den zweiten Laufslieg.



So sehen Sieger aus, Nicholas Lapucci gewinnt beide Läufe der EMX250

Es ist einfach schön zu sehen, wie gut das Fantic Factory Bike arbeitet und alle Viertakter stehen lässt. Auch Maximilian Spies zeigt immer wieder, was in ihm steckt und hat schon oft die Top Ten mit dem Smoker erreicht.

Teamchef Marco Maddii ist natürlich überaus zufrieden und megastolz was seine Fahrer betrifft. So erzählt er uns auch, dass das Ergebnis von Max in Teutschenthal ganz okay war, er aber vor allem von dessen Start sehr begeistert war. Max hat gezeigt, dass er beim Starten aus dem Gatter wirklich super rausgekommen ist. Solch Kleinigkeiten können oft rennentscheidend sein.



Max Spies schießt aus dem Startgatter

Nach dem Rennen ist vor dem Rennen. Während Lapucci sein 1/1 bei der Siegerehrung feiert, ist Sebastiano bereits dabei, das Ersatzbike auseinanderzubauen und einzupacken. Das Racebike muss allerdings eine halbe Stunde nach Rennende im Parc fermé stehen bleiben und darf dann erst geholt werden. Sobald diese Zeit vorbei ist, geht es wieder zum Waschen, Auseinanderbauen und Einpacken.



Nicholas kann seinen Sieg nach feiern, während Sebastiano schon alles fertig für die Abreise macht

Einen Tag später geht das Spiel weiter und das Duo trifft sich zum Training, um das Wochenende Revue passieren zu lassen. Auch alles andere wie Fahrwerk, Vergaser- und Motoreinstellungen werden

besprochen, bevor es zum nächsten Rennen geht. Unser Redakteur musste an diesem Tag mehr als das doppelte an Schritten hinlegen als gewohnt. Wir haben am Ende geschaut und es waren zirka 32.000 Schritte, die auf seiner Uhr mitgezählt wurden. Jetzt merkt man auch, welch Mammutaufgabe ein Mechaniker bewältigt. Die Füße von Benny haben hinterher ordentlich gequält.



Kleines Fazit: Die Arbeit, die bei den MXGP oder den EMX-Läufen von den Mechanikern geleistet wird, haben wir als Außenstehende etwas unterschätzt und ziehen den Hut. Wenn man sieht, mit wie viel Liebe und Ehrgeiz die Jungs ihre Arbeit machen, war es wichtig sie einmal in den Fokus zu rücken. Wir fühlen uns von Anfang an im Fantic Factory Maddii Team herzlich willkommen und bedanken uns für diesen Support. Für die nächsten Jahre wünschen wir dem Team alles Gute und sehen dann auch einen Fahrer im kommenden Jahr mit der Fantic-Viertakt in der MXGP-Klasse wieder.



