

Team Fetz-Racing

Fetz-Racing



(1)

Marco Fetz #6



Über mich:

- Name: Marco Fetz
- Geb.-Datum: 11. Januar 2000
- Wohnort: Kleinbreitenbronn 5, 91732 Merkendorf (Bayern, Deutschland)
- Mobile: +49 157 82807014
- Team: MF-Racing powered by Jung
- Email: fetz@fetz-racing.de
- Homepage: www.fetz-racing.de
- Facebook: www.facebook.com/MarcoFetz#6
- Instagram: www.instagram.com/marcofetz6



Fetz-Racing



Hatten Sie damals als Jugendlicher einen Traum?

Hatten Sie damals als Kind oder Jugendlicher einen Traum, der aus den unterschiedlichsten Gründen wie eine Seifenblase geplatzt ist?

Fußballstar bei den Bayern, im Tennis Wimbledon gewinnen, Formel 1 Rennen fahren, als Astronaut ins All fliegen, Arzt, Polizist oder Pilot werden, oder eben Motorradrennfahrer?

Ich bin Marco Fetz und ich habe auch einen Traum...

Seit ich denken kann, ist das Thema „Motorrad“ in unserer Familie immer aktuell. Mein Vater ist begeisterter Motorradfahrer und gründete mit vielen Anderen die Motorradfreunde Kleinbreitenbronn. Schon damals haben mich die großen tollen Maschinen fasziniert.

Mit drei Jahren habe ich mein erstes Motorrad bekommen, eine Yamaha PW50, und machte damit meine ersten Fahrversuche. Danach folgten eine KTM SX50 und eine KTM SX60. Zu meinem 9. Geburtstag bekam ich einen Mini Bike Schnupperkurs beim ADAC in Gerolzhofen geschenkt. Im selben Jahr machte ich einen erfolgreichen Gaststart in Wackersdorf. 2011 folgte meine erste Motorsportsaison im ADAC Mini Bike Cup – für den ADAC Nordbayern, in der Einsteigerklasse NSR50. Das Jahr 2012 bestritt ich ebenfalls auf einer NSR50. Dann folgten zwei Jahre auf einer Honda NSF100: 2013 in der Einsteiger- und 2014 in der Nachwuchsklasse.

Nach dem Mini Bike Cup ging ich im ADAC Junior Cup an den Start und belegte im Jahr 2015 Gesamtplatz 6 und 2016 Gesamtplatz 3! Höhepunkte waren die Einladungen zum „KTM World Cup Final“ in Silverstone (GB) 2015 und Assen (NL) 2016.

2017 ging ich zum ersten mal auf einem „großen“ Motorrad an den Start. Im legendären Yamaha R6 Dunlop Cup. Diesen beendete ich nach einer Klasse Saison als Rookie auf dem 3. Gesamtplatz. 2018 startete ich in der IDM Superstock 600 Klasse, welche ich zum Jahresende in Hockenheim für mich gewinnen konnte.

Nach dem Aufstieg in die IDM Supersport 600 im Jahr 2019, bekam ich die Möglichkeit in Deutschlands höchste Rennserie, der IDM Superbike 1000 aufzusteigen. Im ersten Jahr ging ich dort auf einer Suzuki GSXR 1000, für das Team Suzuki Laux an den Start. 2021 wechselte ich zum Wilbers BMW Racing Team und konnte neue Erfahrungen auf der BMW S1000 RR K67 sammeln. Im Jahr 2023 kehrten wir mit eigenem Team auf der BMW zurück. In der Saison 2024 gingen wir als Privatteam auf einer neuen BMW M1000RR K66 an den Start.



Erfolge in der Übersicht

* ADAC Mini Bike Cup * (2011 - 2013)

2011: 2. Platz Nordbayerische Meisterschaft

2012 & 2013: Nordbayerischer Meister

* ADAC Junior Cup * (2015 - 2016)

powered by KTM

2015: 6. Platz in der Gesamtwertung

Einladung zum „KTM World Final“ in Silverstone (GB)

2016: 3. Platz in der Gesamtwertung

Einladung zum „KTM World Final“ in Assen (NL)

* Yamaha R6 Dunlop Cup * (2017)

3. Platz in der Gesamtwertung

* IDM Superstock 600 * (2018)

Meister im IDM DMSB Superstock Cup 600 2018

* IDM Supersport 600 * (2019)

13. Platz in der Gesamtwertung

* IDM SBK 1000 * (2020 - 2024)

2020: 18. Platz in der Gesamtwertung

2021: 18. Platz in der Gesamtwertung

Leider war meine Saison aufgrund einer unverschuldeten Verletzung bereits am 4. Rennwochenende in Assen beendet.

2023: 19. Platz in der Gesamtwertung (2 Rennen ausgesetzt)

2024: 21. Platz in der Gesamtwertung (1 Rennen ausgesetzt)

* FIM EWC * (2024)

2024: 14. Platz in der Gesamtwertung



Was ist die IDM?

„IDM“ steht für „internationale deutsche Motorradmeisterschaft“ und wird in Deutschland und anderen Nachbarländern ausgetragen. Es gibt drei Prädikatsklassen, die Königsklasse nennt sich „IDM Superbike 1000“.

In der Saison 2024 startete ich in dieser Klasse zusammen mit unserem MF-Racing powered by Jung Team auf einer BMW M1000RR K66. Die Einsatzbikes, welche von Herstellern wie BMW, Yamaha, Honda oder Kawasaki eingesetzt werden können, haben bis zu 230PS und ein Mindestgewicht von 172kg. Alle möglichen technischen Änderungen, welche am Motorrad vorgenommen werden können, sind vom DMSB (Deutscher Motorsportbund) in einem Reglement zusammengefasst. Durch die hohe Markenvielfalt wird die Klasse aufregender und attraktiver gestaltet.

Der Rennkalender für die Saison 2025 wurde schon veröffentlicht und es werden sieben spannende Rennwochenenden, unter anderem in Deutschland, Tschechien und Holland ausgetragen.

09.05. – 11.05.25	Oschersleben 1
30.05. – 01.06.25	Schleizer Dreieck
20.06. – 22.06.25	Most (CZ)
04.07. – 06.07.25	Oschersleben 2
15.08. – 17.08.25	Assen (NL)
05.09. – 07.09.25	Nürburgring
26.09. – 28.09.25	Hockenheim



Was ist die EWC?

„EWC“ steht für „Endurance World Championship“, übersetzt Langstrecken Weltmeisterschaft. Sie gilt als eine der anspruchsvollsten Serien im Motorradsport, da sie technische Präzision, strategische Planung und die Ausdauer der Fahrer kombiniert.

Anders als bei klassischen Motorradrennen, wie zum Beispiel der IDM, wechseln sich bei der EWC mehrere Fahrer pro Team während eines Rennens ab. Meist besteht ein Team aus 3 Fahrern, welche bei Tag und Nacht, Sonne und Regen versuchen, das beste aus dem Gesamtpaket herauszuholen. Die Maschinen basieren auch hier auf seriennahe Superbikes, die nach einem vorgegeben Reglement der Federation Internationale de Motocyclisme (FIM) angepasst werden dürfen. In der Saison 2024 startete ich mit dem einzigen deutschen Team „Motobox Kremer“ auf einer Yamaha R1.

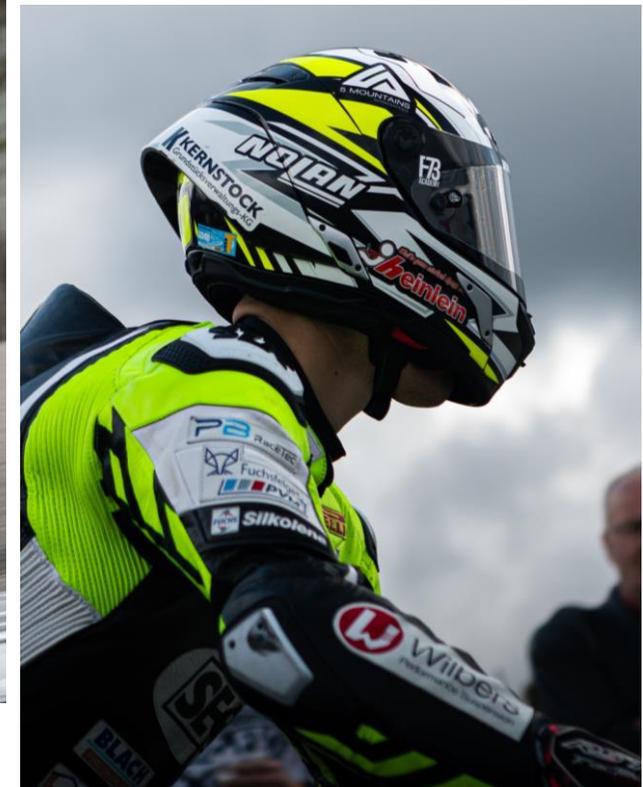
Der Rennkalender für die Saison 2025 wurde auch hier schon veröffentlicht. Vier spannende Langstreckenrennen stehen bevor, wobei nur ein kleiner Teil der europäischen Teams aus kosten Gründen zum 8 Stunden Rennen nach Japan reist.

17.04. – 20.04.25	24 Stunden von LeMans (F)
06.06. – 07.06.25	8 Stunden von Spa-Francorchamps (B)
01.08. – 03.08.25	8 Stunden von Suzuka (JP)
18.09. – 21.09.25	24 Stunden von BolDor Le Castellet (F)



Ihr nutzen als Sponsor

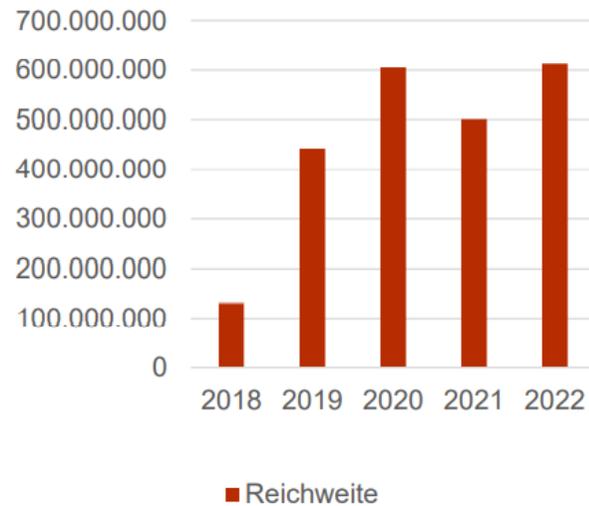
Mein Engagement zur Weiterverfolgung meiner Ziele ist trotz meiner vergangenen Verletzung sehr hoch. Doch leider ist der Motorradrennsport auch sehr teuer und ohne fremde Unterstützung schwer durchführbar. **Es wäre mir eine große Freude, wenn Sie mich auf meinem Weg begleiten und ich Sie als Sponsor gewinnen könnte.**



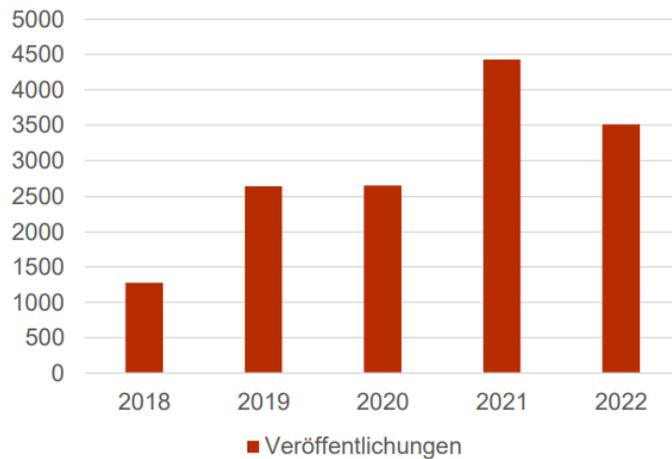
Die IDM überträgt jedes Rennen der IDM Superbike 1000 auf YouTube. Weitere Informationen dazu finden sie unter <https://idm.de/live/>. Es ist die perfekte Plattform für die IDM, um die Rennen live und kostenfrei für den Zuschauer zu präsentieren. In den letzten Jahren waren es zwischen 15.000 und 50.000 Zuschauer pro Veranstaltung, welche sich die Rennen live über YouTube angesehen haben. In der EWC werden die Rennen auf Eurosport 2 und auf ServusTV im Livestream ebenfalls übertragen.

Media Report IDM 2018-2022

Reichweite



Veröffentlichungen



Zahlen - Auf einen Blick

	Veröffentlichungen	Reichweite
GESAMT	3.514	613.565.047
PRINT	1.638	65.858.018
DIGITAL	1.781	510.734.756
TV/RADIO	88	34.095.294
LIVE-STREAM	7	2.876.979

Unsere weiteren Sponsoren:



B Z W

Blechzentrum Weißensee GmbH



Presseberichte:

„Es ist unser Ziel, Limits auszutesten“

Motorradpilot Fetz über die Herausforderungen im neuen Team

INTERVIEW VON ALEXANDER KECK
KLEINBREITENBRONN – Der Industriemechaniker Marco Fetz aus Kleinbreitenbrunn hat dieser Tage Fröhlichkeit, so dass erst am Nachmittag ein Interview möglich ist. Obwohl er schon einen ganzen Arbeitstag hinter sich hat, wirkt der 21-Jährige am Telefon hellwach und antwortet ruhig und konzentriert. So ist er wohl auch, wenn die Tachonadel in seiner Rennmaschine um die 300 km/h

Herr Fetz, wie liefen die Tests in Spanien?
 Ich saß seit Oktober vergangenes Jahr das erste Mal wieder auf einem Motorrad und musste mich erst einmal an die neue Maschine gewöhnen. Es hat sich sehr gut angefühlt und entsprechend viel Spaß gemacht. Insgesamt war ich etwa 18 Stunden im Sattel und dafür, dass ich die Strecken nicht kannte, waren die Rundenzeiten ganz gut.

Bei Testfahrten geht es ja nicht nur darum, dass der Fahrer Kilometer sammelt, es werden von ihm auch Informationen für die Ingenieure erwartet. Konnten Sie das schon liefern?
 Bei mir stand schon eher die Gewöhnung an das neue Motorrad im Vordergrund. Aber ich konnte bereits Hinweise für die Fahrerwerkabstimmung geben. In so einem professionellen Umfeld habe ich vorher noch nie gearbeitet. Ich denke, ich brauche da noch etwas Einarbeitungszeit, bis alles optimal läuft.

Die Superbike 1000 gilt als Königsklasse der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft. Zum Einsatz kommen 1000-cm-Siebentakter verschiedener Hersteller, die für den Rennsport gebaut werden. An welchen Teilen darf man schrauben?
 Das Reglement der IDM lässt ziemlich viele Veränderungen zu. Das beginnt bei der Verkleidung, Fahrwerk und endet beim Motor, das dem

nach etwas mehr Leistung herausgeholt wird. Man darf schon ziemlich viel basteln und schrauben, was die Sache auch teuer macht.

Die Maschinen haben über 200 PS und fahren bis zu 300 km/h schnell. Sogar ein bisschen mehr, jetzt beim Test auf der Strecke in Barcelona waren wir über 300. Wenn eine liegt, die Spitzengeschwindigkeit im Rennen bei etwa 280 km/h.

Enorme Kräfte, die da auf den Fahrer einwirken. Wie schützen Sie sich bei Unfällen?
 In meinem Lederkombi ist ein Airbagsystem eingebaut, das ganz ähnlich wie in einem Auto funktioniert und über GPS ausgelöst wird. So wird der Aufprall nach einem Sturz gedämpft.

Entwickelt man im Lauf der Jahre Routine bei Stürzen?
 Routine würde ich nicht sagen, aber ein Auswärtiger kommt schon mal vor, wenn man ans Limit geht. Wir fahren nicht umsonst um die Deutsche Meisterschaft, es ist ein Ziel, Limits auszustesten und dann passiert halt auch mal was. Aber meine Stürze sind bisher glimpflich ausgefallen.

Bei Autorennfahrern werden vor allem die Nackenmuskeln durch die enormen Fliehkräfte in den Kurven beansprucht. Welche Körperübungen trainiert man speziell für das Motorradfahren?

Wichtig sind ganz allgemein eine gute Ausdauer und man braucht viel Kraft in den Armen und Beinen. Man fährt heute ja oft im sogenannten Hanging-off, also mit dem Oberkörper in den Kurven fast neben der Maschine. Wenn man das übertreibt, schleift fast die Schulter auf dem Asphalt. Man kann so noch ein bisschen Zeit rausziehen und hat Vorteile beim Aufstellmoment. Früher saß man viel aufrechter. Der Fahrstil passt sich der Technik an, die immer weiterentwickelt wird, etwa in Sachen Elektronik, Motorbremse oder Traktionskontrolle. Und die Reifenhersteller schlagen ja auch nicht.

Braucht es Mut, um mit seinem Zweirad in extreme Schräglagen zu gehen?
 Nein, ich bin damit aufgewachsen, für mich ist das normal.

Oft bekommen vor allem die Mütter Zustände, wenn der Nachwuchs Motorrad fahren will.
 Mein Vater ist ja schon hobbymäßig gefahren und meine Mutter musste bei mir schon durch. Da war Meinen Eltern hat gefallen, dass ich mit meinem Sport ein klares Ziel hatte und mich auch darauf fokussiert habe. Klar war aber immer auch,



Auf der Rennstrecke (hinter sich) Marco Fetz mit seiner neuen BMW (hier bei Tests in Spanien). Nur so zum Spaß auf der Straße fährt er nicht. „Zu gefährlich.“
 Foto: Team Wilbers

Fahren Sie zur Entspannung auch mal eine Runde auf der Straße?
 Aktuell gar nicht, mir fehlt da der Reiz und ich finde es ... gefährlich?
Ja.
Moment: Also Sie haben kein Problem damit, mit 300 Sachen über eine Rennstrecke zu rasen, aber eine Tour durch die Fränkische Schweiz ist Ihnen zu gefährlich?
 Da gibt es Autofahrer und Gegenverkehr, beides oft schwer zu berechnen, da kann Sand auf der Straße liegen und neben der Straße sind Gräben und Bäume. Keine Auslaufzonen wie auf der Rennstrecke.

Ihr Teamkollege bei Wilbers ist der 24-Jährige Florian Alt, der viel in der Langstrecken-Weltmeisterschaft unterwegs war und besser um den Titel mitfahren soll. Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit? Hilft man sich überhaupt? Auf der Strecke sind Sie ja Konkurrenten.

Auf der Strecke sind wir Konkurrenten, neben der Strecke versuchen wir uns sehr gut. Wenn ich Fragen habe, hilft er mir immer. Die Chemie passt zwischen uns.

Wie würden Sie Ihren Fahrstil beschreiben? Mit vollem Risiko um jede Platzierung kämpfen oder auch mal auf Ankommen fahren.
 Ich bin schon eher ein sicherer Fahrer und versuche mir Sachen zu machen, die dann auch gut ausgehen. Trotzdem kann immer mal wieder...

Ab welcher Endplatzierung wären Sie mit der Saison 2021 zufrieden?
 Schwierig zu sagen. Das Niveau in

der Serie ist extrem hoch, es sind noch einige gute Fahrer dazugekommen. Es wäre ein guter Erfolg für mich, regelmäßig in die Punkte zu kommen, die gibt es für die Plätze eins bis 15, und das eine oder andere Mal in die Top Ten zu fahren.

Ohne Geld geht im Motorsport gar nichts. Es heißt, dass Sie eine mittlere fünfstelligen Summe zum Inwiefern erhöht der finanzielle Einsatz, an dem ja auch die Familie seit Jahren beteiligt ist, den Erfolgsdruck?

Die Leistung muss schon passen, auch wenn von mir jetzt in diesem Jahr keine bestimmten Ergebnisse erwartet werden, weil ich mich an das Motorrad und an das Team erst noch gewöhnen muss. Klar wäre es nicht gut, wenn ich ein paar Rennen hintereinander stürze oder immer nur Letzter werden würde. Man macht sich da schon auch selbst Druck, muss aber in den Rennen trotzdem immer den Kopf frei haben, sonst funktioniert es nicht. Ich freue mich sehr darüber und es macht mich stolz, dass meine Sponsoren auch in der Pandemie hinter mir stehen. Das ist nicht selbstverständlich.

Sie sind jetzt seit etwa zehn Jahren im Motorradrennsport aktiv. In welchem Punkt der Karriere sehen Sie sich?

Dafür, dass ich in der Königsklasse so früh und damit sozusagen die erste Bundesliga schon erreicht habe, bin ich noch relativ jung. Mein Ziel ist, von dem Sport irgendwann wegzugehen, ein bisschen leben zu können, so dass man nicht mehr Vollzeit arbeiten muss.

Bei Testfahrten in Spanien konnte sich Fetz an sein neues Sportgerät gewöhnen. Die Saison umfasst bis



Mit schwierigen Wetterverhältnissen hatte Marco Fetz (vorne) auf dem Kurs in Oschersleben zu kämpfen.
 Foto: Dino Eisele

Höchste Zeit

Für den Motorradfahrer Fetz beginnt die Rennsaison

KLEINBREITENBRONN (ke) – Die ersten beiden Rennen mussten abgesagt werden, aber nun soll die Saison in der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft (IDM) endlich beginnen. Höchste Zeit, findet der Kleinbreitenbrunner Marco Fetz.

„Ich freue mich riesig und bin sehr motiviert, endlich in die Rennsaison 2021 zu starten“, sagt der 21-Jährige. In Oschersleben werden am Wochenende die ersten Meisterschaftspunkte vergeben. In der Magdeburger Börde tritt der Industriemechaniker auf einer BMW S 1000 RR, eingesetzt vom Wilbers-Racing-Team aus Nordhorn, in der IDM Superbike 1000 an, die als Königsklasse der Meisterschaft gilt. Hier kämpfen insgesamt 24 Fahrer aus 14 Ländern auf Motorrädern verschiedener Hersteller um den Titel.

Für Fetz ist es die erste Saison für das professionell aufgestellte Wilbers-Team. Als Ziel hat er sich gesetzt, regelmäßig in die Punkte zu fahren. In Oschersleben stehen am Sonntag zwei Rennen über jeweils 18 Runden (66 Kilometer) auf dem Programm. Das Qualifying steigt am Samstag.

Bei Testfahrten in Spanien konnte sich Fetz an sein neues Sportgerät gewöhnen. Die Saison umfasst bis



Startklar: Marco Fetz mit der neuen Maschine.
 Foto: Team Wilbers

Ende September sechs weitere Rennwochenenden.

Die ersten Punkte

Motorradpilot Fetz verliert Reifenpoker beim Saisonauftakt

KLEINBREITENBRONN – Zum Saisonauftakt in der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft (IDM) holte Marco Fetz die ersten Meisterschaftspunkte. Ganz glücklich war der Kleinbreitenbrunner mit dem Auftritt in Oschersleben aber nicht.

Dabei hatte sich das Wochenende in der Magdeburger Börde für den 21-Jährigen in der Superbike-1000-Klasse ganz gut angefallen. Auf der BMW S 1000 RR fuhr Fetz in den Trainingsrunden starke Zeiten und erreichte im Qualifying Platz acht unter 23 Fahrern. Das Wetter am Renntag sorgte für eine zusätzliche Herausforderung. Der Kurs aus Sonne, Wind und Regen machte die Reifenwahl schwer. Fetz und sein Team entschieden sich für Regenreifen und stimmten das Motorrad entsprechend ab. „Das war leider die falsche Entscheidung“, so Fetz.

Aus der dritten Reihe gestartet, übernahm Fetz in der Anfangsphase sogar für ein paar Meter die Führung, aber schon bald konnte er auf falschen Reifen und der falsch abgestimmten Maschine nicht mehr mit der Spitzengruppe mithalten und wurde durchgereicht. Mit einer Runde Rückstand kam er schließlich auf Platz 17 von 21 Fahrern ins Ziel. „Der

Start war natürlich mega, aber danach hat nichts mehr gepasst“, so Fetz. Die Reifen zwichendurch zu wechseln, ist angesichts der relativ kurzen Rennen keine Option.

Das zweite Rennen nahm Fetz auch auf profillosen Slicks in Angriff, obwohl die Strecke noch nicht ganz trocken war. Von Platz zwölf gestartet, hatte er mit dem Geschehen an der Spitze nichts zu tun und eine knappe Minute hinter dem Sieger ins Ziel. „Das war ein bisschen enttäuschend“, so Fetz. „Im zweiten Rennen wäre vielleicht mehr drin entstanden, aber angesichts der Umstände kann man ganz zufrieden sein“, so Fetz.

Immerhin brachte der Industriemechaniker seine Maschine heil in die Box zurück. Seinem Fahrerkollegen Florian Alt beim Team Wilbers, einer der Titelanwärter in der IDM-Königsklasse, gelang das nicht. Nach Platz 13 auf Regenreifen im ersten Rennen demolierte der Gummisbacher sein Motorrad bei einem Sturz im zweiten Rennen. Weiter geht die IDM-Saison am 12./13. Juni in Most (Tschechien).
 ALEXANDER KECK

Kampf und Konzentration

MOTORRAD Marco Fetz spürt, wie sehr die langen Rennen seinen Körper fordern. Trotzdem fährt er in Tschechien erneut in die Punkte.

VON DOMINIK MAYER

Am Dienstag um 14:45 Uhr ist Marco Fetz wieder wach. Bis mittags hat der Industriemechaniker zuvor im Bett gelegen. Weil der Motorradrennfahrer, der am Sonntag noch auf der Strecke im tschechischen Most seine Runden drehte, am Montagabend zur Nachtschicht antreten musste. Für Fetz ist das nicht ungewöhnlich. Leistungssport und Vollzeit-Arbeit sind bei ihm untrennbar miteinander verbunden. Ein anspruchsvolles, durchgetaktetes Leben. Jammern hört man ihn trotzdem nie.

Vielleicht auch, weil ihn die Erlebnisse auf der Rennstrecke regelmäßig für seine Mühen und Entbehrungen belohnen. Bei den beiden Rennen am Sonntag fuhr der Kleinbreitenbronner zweimal in die Punkte. Obwohl er zum ersten Mal als Starter in der höchsten deutschen Motorradrennserie in Most über den Asphalt raste. Auch sein Team BMW/Wilbers hatte auf der Strecke bislang kaum Erfahrung. „Wir haben deswegen erst mal mit dem Setup vom letzten Rennen in Oschersleben weitergemacht“, sagt Fetz. Im Laufe des Freitags hat er sich gemeinsam mit den Renningenieuren und Technikern Schritt für Schritt das optimale Setup erarbeitet. „Es gab einiges, das wir geändert haben. Wir haben zum Beispiel eine andere Feder in die Gabel eingesetzt.“

Knapp hinter der Bestzeit

Während Fetz seine Rennmaschine noch an den Kurs anpassen musste, konnten die erfahrenen Piloten den Freitag für ausgedehnte Trainings-Sessions nutzen. Ein Nachteil, der Fetz im Qualifying jedoch kaum anzumerken war. Punktgenau eine schnelle Runde in den Asphalt zu brennen, das liegt ihm. „Ich gehöre zu den Fahrern, die aus der Box raus direkt eine gute Zeit fahren können“, sagt er über sich.

Zum Ende des Qualifying liegt Fetz gerade einmal 0,95 Sekunden hinter der Bestzeit von Yamaha-Pilot Marc Moser. Das bedeutet Platz neun in der Startaufstellung. „Leider habe ich den Start dann ein bisschen verack“, erzählt Fetz selbstkritisch. „Das ist blöd in Most, da die erste Kurve sehr eng ist.“ Weil es genau dort auch noch zu einer Kollision zwi-



Ein kurzer Moment der Stille, mitten im Trubel. Marco Fetz blendet das Treiben in der Startaufstellung aus und versucht, sich auf das anstehende Rennen zu konzentrieren.

schon anderen Fahrern kommt und Fetz weiträumig ausweichen muss, verliert er einige Plätze. Aber er kämpft, schiebt sich während des Rennens an einigen Kontrahenten vorbei wieder auf Platz zehn. Ein gute Ergebnis, das mit sechs Meisterschaftspunkten belohnt wird. Auch im zweiten Lauf des Tages kommt Fetz am Start nicht optimal weg. Zudem leistet er sich einen Fahrfehler, ist zu spät auf der Bremse, das Vorderrad blockiert. Trotzdem reicht es für Platz zwölf. „Das hört sich jetzt nicht so gut an, die Zeiten waren aber stark“, kommentiert er.

Insgesamt vier Rennen sind in der laufenden Saison nun absolviert, bei drei davon landete Fetz in den Punkterängen. Das ist mehr als respektabel. Schließlich geht es für ihn in erster Linie immer noch darum, Erfahrung zu sammeln in einem Feld mit

einigen der besten Fahrer Mitteleuropas. Dass es im Qualifying sogar oft noch einen Tick besser läuft als im Rennen, führt er auf die hohe Belastung während eines Rennwochenendes zurück. „In Most gingen die beiden Rennen jeweils über 16 Runden, das ist schon hart“, sagt er.

Irgendwann werden die Arme schwer, die Konzentration lässt nach, die schnellen Richtungswechsel mit der schweren Maschine tun weh. Freitag, Samstag, Sonntag – das Motorrad drei Tage hintereinander am Limit bewegen zu können, verlangt hervorragende körperliche Fitness. Das weiß auch Marco Fetz, der seine wenige Freizeit fast immer für Sport nutzt. Am Dienstagnachmittag, Stunden bevor die nächste Nachtschicht wartet, bricht er zu einer ausgedehnten Rennrad-Tour auf. Er quält sich. Aber er tut es gerne.



Nicht nur das Motorrad ist am Limit, auch der eigene Körper wird maximal gefordert. Nur wer fit ist, hält ein Rennwochenende durch.



Als „Schritt in die richtige Richtung“ wertete Marco Fetz das zweite Rennen in Thüringen. Foto: Dino Eisele

Sekundenglück

MOTORSPORT Bei seinem ersten Rennen im neuen Team lag der Kleinbreitenbronner Marco Fetz kurzzeitig in Führung – bis die Reifen versagten.

VON DOMINIK MAYER

Spaß haben soll er, haben sie Marco Fetz bei seinem neuen Team BMW/Wilbers vor der Saison gesagt. Beim ersten Rennen 2021 im Oschersleben hat das geklappt. Vor allem in diesem kurzen Moment in Rennen 1, als sich der Kleinbreitenbronner von Startplatz acht nach ein paar Kurven an allen Konkurrenten vorbei in Führung geschoben hatte. „Relativ schön“ sei das Gefühl gewesen, das Fahrgefühl anzuführen, in der ersten Führung. „Ich habe mich nicht so viele Gedanken gemacht“, sagt Fetz. Man ahnt, dass diese Beschreibung eine Unterstreichung ist.

Vor dem ersten Start der Saison in der IDM Superbike 1000 ging es einhermaßen hektisch zu in der Startaufstellung. Ein Regenschauer, der kurz vor Rennbeginn über dem Rundkurs war, sorgte für intensive Dialoge zwischen Fahrern, Ingenieuren und Teamchefs. Mit slicks starten und auf eine schnell abtrocknende Strecke hoffen? Oder angesichts des

11 Du fährst, als hättest du einen Schwamm unter dem Arsch

einigen Kurven noch sehr nassen Asphalts lieber Regenreifen aufziehen? „Die letzte Entscheidung trifft in so einem Fall der Fahrer. Ich habe Regenreifen entschieden. Leider war das die falsche Entscheidung“, erklärt Fetz. Denn nachdem der 21-Jährige einmal als Führender über die Start-Ziel-Gerade hatte, wurde er sukzessive durchgereicht. Am Ende stand Platz 17. „Damit bin ich nicht zufrieden“, stellt er klar. Gewonnen hat mit Marc Moser ein Fahrer, der sich auf Trockenreifen ein Rennen gewagt hatte.

Dass es für Fahrer wie Fetz bei abtrocknender Strecke von Runde zu Runde schwerer werden würde, war klar. Die Regenreifen haben ein tiefes Profil, das bei nassen Bedingungen Wasser verdrängen soll. Ist aber



Konzentrierter Blick nach vorne. Bei seinem ersten Rennwochenende auf der BMW S 1000 RR hat Marco Fetz bewiesen, dass er das Zeug dazu hat, regelmäßig in die Punkte zu fahren. Im zweiten Rennen kam er auf Slicks als Elfter ins Ziel.

kein Wasser da, überhitzt der Gummi schnell, die Fahreigenschaften verschlechtern sich dramatisch. „Du fährst, als hättest du einen Schwamm unter dem Arsch“, schreibt Fetz das Gefühl sehr plastisch. Weil er auch noch auf ein eingestelltem Federbein und Gabelschwammiger. Mit ein wenig mehr Erfahrung in der höchsten deutschen Motorradrennserie hätte Fetz womöglich ein anderes Setup gewählt. Doch er ist noch recht neu. In der Superbike 1000, nur vier Rennwochenenden hat er in der kürzesten Saison 2020 absolviert können.

Damals noch auf einer Suzuki, jetzt sitzt er auf einer BMW S 1000 RR, die er nach wenigen Tagen hinter dem Lenker schon gut beherrscht. Das zeigt die starken Ergebnisse in den freien Trainings. Und nicht zuletzt sein Auftritt im zweiten Rennen des Wochenendes. Die Bedingungen waren, ähnlich wie im ersten Lauf, schwer einzuschätzen. Nun aber entschied sich Fetz für Slicks. Die richtige Wahl, durchs Ziel. „Es war wichtig, ohne Sturz anzukommen. Und ich habe geholt“, bilanziert er. „Am Anfang war ich auf den nassen Stellen viel-

leicht sogar etwas zu vorsichtig.“ Sonst wäre vielleicht noch mehr drin gewesen. Auch hier gilt: Fahrer, die auszu überstreifen, sind im Vorteil. Darauf, dass auch Erfahrung nicht vor Enttäuschung schützt, trat allerdings Fetz' Teamkollege Florian Alt unfreiwillig den Beweis an. Nach einem Sturz und zwei verkorkten Rennen musste sich der 25-Jährige auf Platz drei Punkten zufriedengeben. Insgesamt kann Newcomer Fetz also durchaus zutiefden sein mit seinem ersten Rennwochenende im neuen Team. „Bei trockenem Bedingungen waren wir schnell, und im Warm-Up, als die Strecke ganz nass

war, auch. Nur bei Mischbedingungen war es nicht optimal“, fasst er zusammen. „Das etwas entspannter ablaufen schon etwas entspannter ablaufen können“, sagt Fetz. Doch seine Führungsrunde hat ihn für das Pech in der Beifahrerrolle zumindest ein bisschen entschädigt. Es hat viel Aufmerksamkeit erregt, als das gesamte Team plötzlich dem Motorrad aus viel Lob für den jungen Franken. Ein Moment, der zu schön war, um schon beim nächsten Rennen (11. bis 13. Juni) im tschechischen Most.

Sechs Punkte erobert

Motorradpilot Fetz verpasst die Top Ten auf dem Schleizer Dreieck

KLEINBREITENBRONN (ke) – Sechs Meisterschaftspunkte betrug die Ausbeute von Marco Fetz beim Gastspiel der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft (IDM) auf dem Schleizer Dreieck.

Zum ersten Mal seit langer Zeit fanden Rennen vor gut gefüllten Tribünen statt. Der Veranstalter zählte 28 000 Zuschauer an der traditionsreichen Naturrennstrecke in Thüringen, die für die Zweiradpiloten eine besondere Herausforderung darstellt.

Das freie Training bot Gelegenheit, sich an die 14 Kurven, verteilt auf 3,8 Kilometer und immerhin 44 Meter Höhenunterschied zu gewöhnen.

Im Qualifying lief es ganz gut für den Kleinbreitenbronner, der sich mit rund einer Sekunde Rückstand auf den Schnellsten den neunten Startplatz für das erste Rennen der

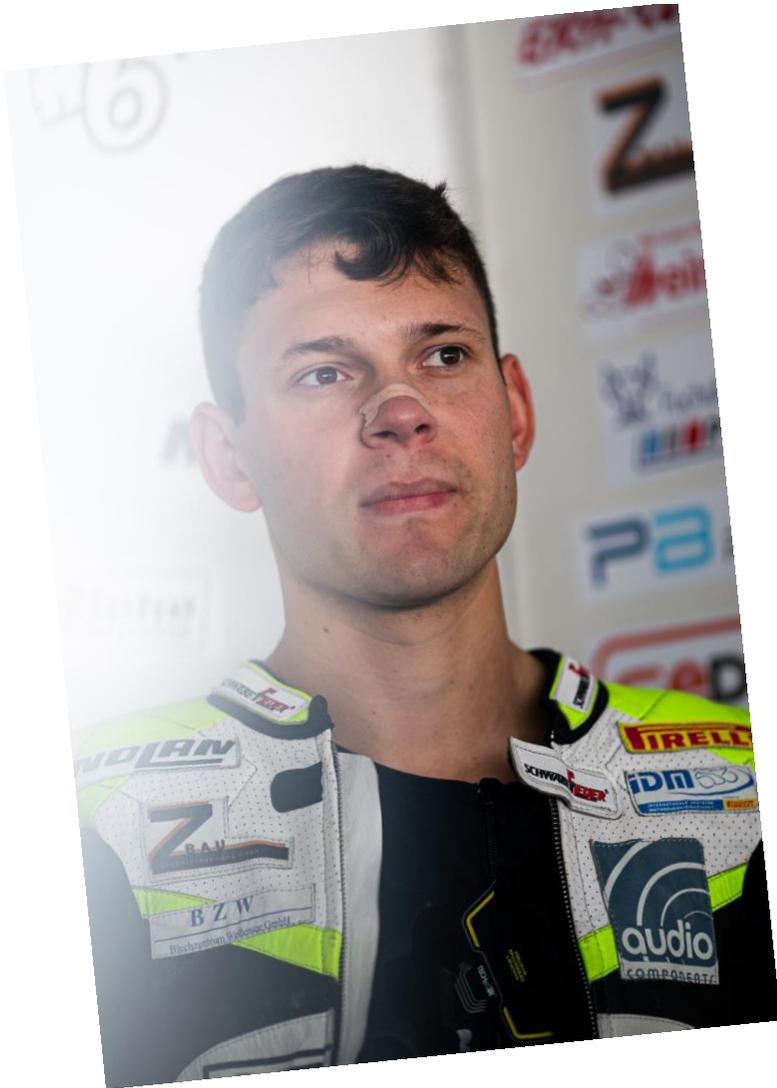
Superbike-1000-Klasse sicherte. Auf der vom Wilbers-Racing-Team aus Nordhorn eingesetzten BMW 1000 RR erwischte Fetz einen guten Start, lag zwischendurch auf Platz sieben und musste dann noch einige Fahrer passieren lassen. Am Ende landete er auf dem 14. Platz.

Das zweite Rennen nahm der 21-Jährige von Platz zwölf aus in Angriff und fuhr nach einem ausgezeichneten Start bis auf Rang fünf nach vorne. Dennoch rutschte er bis zum Schluss wieder aus den Top Ten heraus und wurde Zwölfter.

„Meine Pace im Verlauf des Rennens war besser als in Rennen eins und wir konnten nochmal einen Schritt in die richtige Richtung machen“, so Fetz, der nach drei Veranstaltungen auf Rang 14 der Fahrerwertung liegt.

Die nächsten beiden Rennen steigen Mitte August auf dem Kurs in Assen (Niederlande).

Fetz-Racing



Fetz-Racing



*Vielen Dank, dass Sie sich für diese Mappe
Zeit genommen haben.*

*Über eine Unterstützung für unser Team
in der Saison 2025 würden wir uns sehr freuen.*

Für Fragen stehen wir jederzeit zur Verfügung.

*Mit motorsportlichen Grüßen
Ihr Marco Fetz*

Besuchen Sie uns auch online:

Internet: www.fetz-racing.de

Facebook: www.facebook.com/MarcoFetz#6

Instagram: www.instagram.com/marcofetz6



Fetz-Racing

Marco Fetz

Kleinbreitenbronn 5

91732 Merkendorf

(Bayern, Deutschland)

Mobil: +49 157 828 07 014

Email: fetz@fetz-racing.de