

Frauen an der Boxenmauer

Ein Formel-1-verdorbener Mensch kann sich kaum vorstellen, dass man in der Motorrad-WM einfach durch ein Tor gehen kann und nur kurz den Fahrerlager-Pass zeigen muss.

Das Fahrerlager ist voll von Leuten, Lkw und Motorhomes. Kein Wunder, bei drei Klassen. Das ist als würde man am F1-Weekend auch GP2 und Formel 3 fahren lassen. Fast alle haben Boxen zugewiesen bekommen, der Grund ist einfach: Die Motorräder sind kleiner.

Als ich in Valencia ankomme, trainiert die 125er-Klasse, der Sound erinnert an Karts, nur dass sie weniger hoch drehen. Gefahren wird auf Teufel komm raus, Stürze am Laufmeter, aber das scheint völlig normal zu sein.

Normal sind auch hübsche Frauen an der Boxenmauer – unvorstellbar in der heutigen Formel 1. Überhaupt ist die

Atmosphäre entspannt. Absperrbänder sind nur bei Valentino Rossi zu sehen. Obwohl wir in Spanien sind, halten sich die meisten Fans hier auf.

Besucher sind willkommen, Renningenieure geben willig Auskunft. MotoGP bietet technische Vielfalt nach Herzenslust. Statt Mosleys Einheits-V8 hat jeder Hersteller sein eigenes Konzept. Vom V4 bei Ducati über den Reihen-Vierzylinder von Yamaha bis zum V5 von Honda. Die Maschinen machen einen ganz unterschiedlichen Sound. Und was sehe ich? Vergaser, zumindest bei den Zweitaktern. In welchem Jahrhundert leben wir? Ein Vergaser spreche besser an, werde ich belehrt.

Geschaltet wird mechanisch per Fuss. Kein Platz für Hydraulik, aha. Die Rahmen sind aus Alu, bei Ducati sogar Stahlrohr-



Marc Surer

rahmen. Kohlefaser sei zu steif, der Fahrer müsse das Motorrad spüren können. Wenn ich Capirossi durch die Kurven schlingern sehe, wäre etwas steifer vielleicht doch eine gute Idee.

Überhaupt ist das Zuschauen aufschlussreicher als in der Formel 1. Man erkennt den Fahrstil. Man sieht sofort, wenn einer auf einer schnellen Runde ist, spektakulär das Beschleunigen, bis in den fünften Gang bleibt das Vorderrad in der Luft.

Und dann die Reifen! Drei verschiedene Mischungen, Mitte etwas härter, links und rechts

unterschiedlich je nach Anzahl der Links- und Rechtskurven. Pneus in unzähligen Variationen, Michelin backt manchmal noch am Freitag etwas Neues. Der Bremsweg hat mich nicht beeindruckt. Er ist etwa doppelt so lang wie beim F1-Boliden.

Ein Gesicht in der Box ist mir sehr vertraut – Mario Illien. Er ist im MotoGP mit nur 800 ccm angetreten. Wenn man bedenkt, dass die Piloten in Valencia mit einem Vollgasanteil von 18% arbeiten, erscheint diese Reduktion der Leistung von 20% undramatisch. Doch die Kriterien sind hier anders. Deswegen wird Neuling Mario skeptisch beäugt. Ich glaube, dass er frischen Wind in die MotoGP bringt. Die Motorrad-Leute können ein bisschen von der Formel 1 lernen; der GP-Sport könnte sich seinerseits von der Motorradszene einige Scheiben abschneiden – vor allem in Sachen Freundlichkeit! ♦