

Doha Qatar, Losail Circuit

Der langersehnte Saisonbeginn der Moto2 WM hat endlich begonnen. Und wie! Noch nie in der Geschichte der Töff WM sind so viele Fahrer am Start einer Kategorie gestanden und noch nie waren nach dem Qualifying über 30 Fahrer innerhalb von 2 Sekunden aufgereiht gewesen. Das versprach schon vor dem Start Spannung pur, Sprengstoff, der nur darauf wartete, gezündet zu werden.

Das neugeschaffene Moto2 Reglement (siehe kurze Erklärung unten) hat den Nagel auf den Kopf getroffen, das soll hier schon mal erwähnt sein, obschon ich zugestehen muss, dass ich als Vollbluttechnikfreak anfangs von der Einheitsmotorenidee alles andere als begeistert war. Doch der Krise zum Trotz haben über 13 „Hersteller“ die Herausforderung angenommen und zum Teil ganz ansehnliche Rennprototypen auf die Räder gestellt. Natürlich sind da auch ein paar abenteuerlich anmutende „Kübel“ entstanden, welche trotz der Aerodynamik eines Scheunentors aber mit einem wagemutigen Jüngling im Sattel doch wieder irgendwo schnell unterwegs sind!

Jetzt trägt der Fahrer zusammen mit seinem Team wieder die ganze Verantwortung für Ruhm und Ehre. Für Misserfolge gibt's bedenklich wenig Ausreden, was zählt ist erbarmungsloses Gasgeben und breite Ellenbogen. Diese Saison wird für die Fahrer kein Kindergeburtstag werden, mit Anstand kommt man nicht mal um die ersten Kurven, das haben wir schon hier in Doha erleben müssen. Es zählt vor allem eins: fürchterlich Gas geben und das mit einem ganz normalen Gaskabel ohne elektronischen Schnickschnack, wie traction control oder drive by wire, welche spektakuläre Drifts schon im Keim ersticken.

Die Zusammenarbeit mit unseren 6 Teams und elf Fahrern funktioniert klaglos und macht richtig Freude! Wir haben ein hervorragendes Ingenieursteam an jedem Rennen vor Ort und versuchen allen Teams den bestmöglichen Support zu geben, die Fahrwerksabstimmung in die richtige Richtung zu lenken und aus den Kommentaren der verschiedenen Fahrer die Weiterentwicklung voranzutreiben. Natürlich macht es speziell Freude mit Domi Aegerter einen jungen Schweizer mit an Bord zu haben.

Nach dem Qualifying waren wir sehr zuversichtlich fürs Rennen. Zwar hatten wir die Pole in letzter Minute noch an Elias und Simon abgeben müssen, doch Bradl war in der Lage eine enorme Pace vorzulegen, Cluzel war in allen Trainings schnell unterwegs und der Teamkollege von unserem Domi Aegerter, Shoya Tomizawa ist ein ganz gewiefter Fuchs den mehr oder weniger alle unterschätzen.

Der Start ist eine absolute Bombe: 41 Piloten mit fast offenen Auspuffen erzeugen eine infernalische Geräuschkulisse. Ich war noch selten so nervös, der Druck mit 11 Maschinen von uns und das ganze Feld auf SuterClutch am Start machte sich nun das erste mal richtig spürbar.

Erste Kurve! Kommt es zur Kernschmelze? Aber es geschieht das unmögliche und alles geht glatt. Kurve zwei, de Angelis übertreibt's, reisst Bradl mit! Sch.... Unser Favorit aus dem Rennen. Alles scheint nun frei für den Ex MotoGP Star Elias, doch nachdem wir bei Cluzel nach dem Warm up noch mal das Setting geändert hatten scheint er alles unter Kontrolle zu haben und übernimmt gleich die Führung. Dahinter tobt eine Schlacht wie noch nie da gewesen im Töff Grand Prix!

Mitfavorit Julian Simon biegt in die Boxen ein, er hatte es als einziger zustande gebracht die Kupplung zu verbrennen! Teamchef Martinez tobt, natürlich sind wir Schuld, doch niemand interessiert's, denn draussen auf der Strecke gibt's Rennsport pur, wo immer eine kleine Lücke offen gelassen wird sticht schon der Nächste rein, mein Puls bleibt im roten Bereich. Von P5 aus schiebt sich der Japanische

Schnellzug Position um Position nach vorne und in Runde 5 übernimmt Tomizawa die Führung, welche ihm niemand mehr streitig machen kann. Dahinter wechseln sich jede Runde die Positionen und es schaut auch aus Schweizer Sicht sehr gut aus. Ein „neuer“ Tom Lüthi, welcher reinhält als gäbe es kein Morgen und Gegner um Gegner niederringt, dabei sogar die schnellste Rennrunde dreht und ein hervorragendes Rennen abliefert. Unser Domi „Fighter“ Aegerter lernt sehr schnell dazu und behauptet sich in einer atarken Gruppe um P10.

Nach der Zieldurchfahrt Freudentränen bei Technomag CIP, dem Team von Tomizawa und Aegerter! Niemand hätte gedacht dass dieses kleine, feine Schweiz-Französische Team als erster Sieger vom Platz geht. Für uns blieb nicht viel Zeit zum feiern. Daten einsammeln und ab auf den Flieger: am Mittwoch testen wir mit Scott Redding und Faubel in Mugello, denn Redding braucht noch eine Ihm zugeschnittene Basisabstimmung um an seine guten Testresultate anschliessen zu können.

Diese Klasse wird interessant für die Schweiz, Swiss made Bikes mit reellen Chancen auf den WM Titel, ein neu erstarkter Tom Lüthi und der junge Domi Aegerter werden immer für Highlights sorgen. Dazu kommt noch Randy Krummenacher, welcher in der 125er Klasse ein super Resultat erzielte. Von Ihm wird man diese Saison sicher auch viel gefreutes zu sehen bekommen. Für uns konnte der Saisonestand nicht besser sein, zwei Bikes auf dem Podium, 3 in den Top 5, super Zusammenarbeit mit unseren Teams, einfach alles Top.

Moto 2:

Kurz zum Reglement: Motor basierend auf dem Honda CBR 600, mit HRC Spezialteilen und einer SuterCluch verfeinert. Keine elektronische Finessen, einfach eine programmierbare Zündung und Einspritzung. Einheitsreifen von Dunlop. Chassis, Schwinge, Tank und Verkleidung dürfen nicht von einem Serienbike stammen, müssen also „Prototypen“ sein. Gesamtgewicht min. 135kg. Der ganze Rest ist mehr oder weniger vom Moto GP Reglement übernommen worden. Die Motoren Leisten in etwa 135Ps und werden jeweils vor jeder Veranstaltung dem Team mittels Zufallsprinzip zugeteilt.