

REPORT

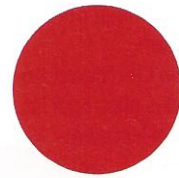
BH-RENNEN SUZUKA



Text Horst Saiger, aus dem österreichisch-steierischem
übersetzt von Bundy **Bilder** Team Bolliger

DIE 8 STUNDEN VON SUZUKA ODER

„WARUM ICH DIE JAPANER LIEBE“



Zu dem sagenumwobenen und heißumkämpften 8 Stunden-Rennen von Suzuka entsenden die japanischen Werke seit jeher nur die besten Fahrer und das beste Material. **Auch einige europäische Teams opfern jedes Jahr viel Zeit, Nerven und Geld, um sich dort zu messen.** Unter ihnen das Bolliger-Team Switzerland unter der Leitung von Endurance-Legende Hämpu Bolliger.

Die Fahrer in der Langstrecken-Weltmeisterschaft sind bei den Rennen absolut auf Gasgriff und Bremse fixiert. Vor und nach den Veranstaltungen joggen sie, fahren Supermoto oder hängen im Gym rum, um Muskeln und Kondition zu stählen. Sie haben gar keine Zeit, um Rennberichte zu schreiben. Deshalb machen das in der Regel Journalisten, und denen geht es meist nur um Platzierungen und Rundenzeiten.

Zum Glück haben wir in Liechtenstein einen Fahrer gefunden, dem das alles egal ist, und auf dessen Ernährungsplan Hefeweizen noch weit über Johannisbeer-schorle steht. Sein Name ist Horst. Horst Saiger. Erster Stammfahrer des besagten Bolliger Teams. Er erklärte sich bereit, seine Sicht der Suzuka-Dinge für uns aufzuschreiben. Wir brauchten zwar einen Übersetzer, weil er fast alles in seiner Muttersprache Steirisch überlieferte, aber die Mühe hat sich gelohnt. Anbei sein etwas anderer Rennbericht:

„SIEBEN SEKUNDEN SIND WIE EINE IN EUROPA.“

Die Ausgangslage

Not macht erfinderisch, und damit steht fest, dass private Motorradrennteams das erfindereichste Volk auf diesem Planeten sind. Aus diesem Grund verbündeten sich 2011 das RS Itoh-Team aus Japan und das Bolligerteam Switzerland. Beide hätten alleine nicht an den 8h von Suzuka teilnehmen können. Darum fusionierte man Schweizer Handwerks- mit japani-

scher Kampfkunst und startete gemeinsam unter dem sinnigen Namen Bolligerteam Asia.

RS Itoh stellte die Motorräder inklusive der ganzen Infrastruktur und brachte einen einheimischen Kamikazefahrer mit: Isami. Außerdem waren noch Itoh-San, Dolmetscherin Kyoto, etliche weitere Helfer und neun Umbrella-Girls, gestellt von RS Itoh-Sponsoren, in der Box.

Bolliger marschierte mit dem ganzen Übersee-Team und den Fahrern Roman Stamm und Horst Saiger. Insgesamt neun Männer (der aufmerksame Leser bemerkt die Übereinstimmung mit der Anzahl der Umbrella-Girls). Also ein wilder Haufen von zusammen 30 Menschen, wie sie unterschiedlicher nicht sein könnten, aber alle mit Benzin und Spaß im Blut. Völkerverständigung im reinsten Sinne.

Was man beachten muss und lieben lernt:

Die Japaner hatten es in den letzten Wochen und Monaten ja nicht gerade einfach. Es gab wahrlich schwere Prüfungen zu meistern, aber sie sitzen nach all dem Wahnsinn nicht in der Ecke und weinen, nein, sie sind immer positiv drauf und machen alles mit einem Lächeln auf den Lippen. Diese Menschen sind wirklich außergewöhnlich nett, zuvorkommend und angenehm zurückhaltend. Sie tragen Ehre und Anstand in sich, respektieren ihre Mitmenschen, fallen sich nicht gegenseitig in den Rücken und sind sauschnell! Also das genaue Gegenteil vom hunds-gemeinen Mitteleuropäer, der dir normalerweise „selbstlose“ Hilfe nur anbietet, wenn er dabei was verdient oder die Hoffnung hat, dass er bei deiner Freundin einen wegstecken kann.

Das Ganze sollte man bedenken, bevor man mit einer angeberischen Ansage sich selbst über andere erheben will. Dies könnte dazu führen, dass der japanische Kollege wortlos mit einem höflichen Lächeln und dem



1 Kampfdress: Sie haben eigene Autogrammkarten und werden von den Fotografen und Fan-Horden stundenlang umlagert. Jeweils 6-10 Mädchen werden von einer Aufpasserin betreut. Die ist aber nicht so fotogen.

2 Marathon: Sie posieren etwa 8 Stunden pro Tag vor der Box, auf den Bikes oder im Paddock. Sie kommen morgens um 7 zum Schminken und gehen erst kurz vor Mitternacht heim.

höchst europäischen Gedanken „Was is'n das für ein blöder Sack?“ in Richtung Stretchingmatte abzieht. „Der letzte Samurai“ – genau wie in diesen Film kommt mir das vor. Sei lange genug dort und sie machen dich zu einem besseren Menschen.

Suzuka Circuit oder „Der zweite Frühling“

Jetzt aber zur Rennerei! Was ist so besonders am Suzuka-Rennen? Neben der Hitze und der extremen Luftfeuchtigkeit gibt's auch noch eine Rennstrecke – und was für eine! Einzigartig, knifflig und wunderschön.

Bevor ich das erste Mal nach Suzuka durfte, sagte mir David Checa, der Bruder von Carlos, dass sieben Sekunden Rückstand (pro Runde!) in etwa so seien, wie eine Sekunde hier in der Langstrecken-WM in Europa. Ich konnte es nicht glauben. Wer soll denn bitte sieben Sekunden schneller fahren? In der Superbike-WM hatte ich vor zehn Jahren in der Regel knapp drei Sekunden auf die Schnellsten verloren, und das mit einer selbst zusammengebastelten Yamaha! Das Ende vom Lied: David hatte recht und wir schoben den Rückstand – wie es sich für einen richtigen Rennfahrer gehört – auf die Reifen und die Werksmotorräder und die edlen Fahrwerksteile usw. ...

3 Exotisch: Eine Japanerin auf Ducati beim härtesten Langstreckenrennen der Welt. Wer da wohl als erster kollabiert?

4 Schottischer Teamchef? Sehr arme Teams haben nur ein einziges Boxengirl.

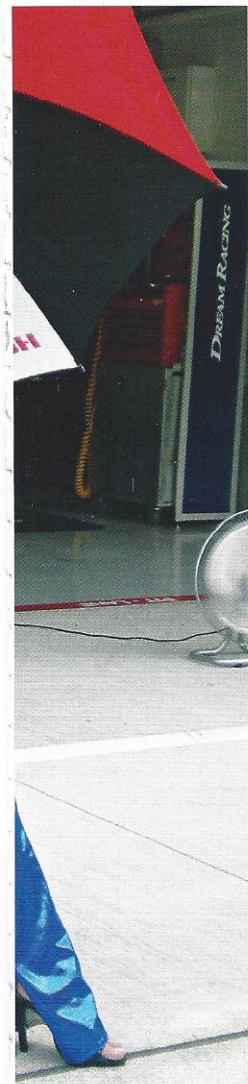
5 Gedränge am Grid: Hier kommen ganze Familien und wünschen dir ein gutes Rennen. Schwierig, hier überhaupt ein Motorrad oder Fahrer zu finden, aber viel schöner als die sterilen Startaufstellungen in der MotoGP.

Heute weiß ich, dass mehr als die Hälfte des Zeitrückstands vom Fahrer abhängt. Natürlich kommen hier in Suzuka die Bridgestone und Michelin-Reifen aus einer anderen Dimension – damit meine ich, dass hier mit MotoGP-Material gefahren wird – aber ganz schlecht waren unsere Pirellis auch nicht, sicher nicht weit weg von den Dunlops.

Es ist verrückt, aber es funktioniert, Langstreckenrennen mit SC0-Hinterreifen (allerweichste Mischung, eigentlich schon knapp am Qualifier). Der war konstanter und schneller als der SC1 (weiche Mischung).

So, jetzt dürft ihr mal eine Runde mitfahren:

Die Start-Ziel-Gerade geht bergab und ist nicht die Kürzeste, dementsprechend kommst du mit ca. 290 km/h zum ersten Bremspunkt. Beim ersten Training war der bei etwa 170 m und ich hatte alle Hände voll zu tun, irgendwie die erste Kurve zu schaffen. Das ist eine Doppel-Rechts und zwischen den beiden sollte man einen Gang runterschalten. Das Problem ist aber die volle Schräglage, in der man sich dort befindet. Im Rennen habe ich dann knapp vorm Hunderter-Schild gebremst, hatte keine Mühe, die erste Kurve zu erwischen und konnte ohne Probleme kurz etwas aufrichten, zurückschalten und durchbeschleunigen ...



REPORT

8H-RENNEN SUZUKA



1



2

- 1 Zum Gedenken an Koki #93:** Er sollte ursprünglich hier in Suzuka für RS Itoh am Start stehen, ist aber tragischerweise bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommen.
- 2 Miss Boxengirl-Wahl:** Wir mussten ganz kurz mal aushelfen, um ganz besonders schöne Fotos für die Bewertung zu haben. Schade, dass der Roman seinen Haarersatz vergessen hatte.
- 3 Markus, oder Küsu wie die Schweizer sagen:** Er ist quasi schon verhaftet, denn ich hörte, dass das Mädchen rechts angeblich schon verzweifelt im Wörterbuch das Wort „Heiratsantrag“ gesucht hat.



3

4



4 Shiho: Sie ist einzigartig. Vor ein paar Jahren hockte sie stundenlang bei 38 °C vor unserer Box auf dem einzigen halben Quadratmeter, der nicht in der brennend heißen Sonne lag, herum. Ich fragte sie, ob sie reinkommen möchte und bot ihr was zu trinken an. Sie erzählte mir, dass sie eine E-Mail an Kevin Bolliger geschrieben hätte und gerne unser Boxengirl sein möchte. Sie hat uns schon Sponsoren in Japan besorgt, sie ist immer da und kümmert sich um die Fahrer, wäscht die verschwitzten Sachen, legt dir ein gefrorenes Handtuch um den Nacken, bringt Getränke und weint letztendlich bitterlich, wenn wir wieder abreisen.

200 Meter im Drift ist die normale Linie.

Das ist Suzuka, jede Runde lernt man was. Es ist nicht erklärbar. Mehr Speed, weniger Schräglage, mehr Gas, alles muss aber von alleine kommen. Willst du es erzwingen, dann geht's sicher in die Hose und das wäre schade, wo es hier doch die einzigartigen Toiletten mit Auspuffspülung gibt (eine kleine Düse kommt unter dem Klositz hervor und spritzt dir völlig ungeübert auf das Du-weißt-schon).

Also nach der Doppel-Rechts geht es links, rechts, links, rechts, - immer schön flüssig dahinfahren, nie die Linie verlieren, geduldig am Kurvenausgang warten, bis man beim Beschleunigen nicht mehr weit geht. Am Kurveneingang alles versuchen, um irgendwie nach innen zu kommen, und in der Mitte den Pirelli mit dem Lenker in die Kurve würgen.

Da ist Roman im Rennen dann auch das Vorderrad eingeklappt und bei der anschließenden Reparatur haben wir 28 Minuten verloren... aber weiter: Danach kommt eine elendslange Links bergauf, die mal schneller und mal langsamer wird, mit hundert verschiedenen Linien. Auf alle Fälle musst du die zweite Hälfte der Kurve - und das sind sicher 200 Meter - im Drift fahren, sonst kannst du die Linie nicht halten, kommst nach außen auf böse Bodenwellen und bist für die nächste Rechts in einer denkbar ungünstigen Position.

Genau in diesem Driftstück hat es im Rennen einen Japaner fürchterlich zerlegt. Er war etwa 25 Meter vor mir, als ihm das erste Mal das Hinterrad ausgebrochen ist. Viel Schräglage, viel Drift und viel Gas, richtig geil - bis zur Bodenwelle ... Er hat das Motorrad zwei, dreimal abgefangen, aber dann ist er im hohen Bogen abgeflogen und die Kawa hat sich direkt vor mir quer gestellt. Anschließend rotierte sie um ihre

6 Die Mädels beim Schminken: Kevin Bolliger bildet die lebende Grenze zwischen den Girls und den Fahrern. Können ihr euch denken, wieviel Platz für uns übrig blieb, nachdem neun Schminkkoffer ausgebreitet wurden?

7 Geheimsprache: Unser Kollege Isami mit einer unserer Schönheiten. Was die ganzen Fingerzeige, Lippenspiele und Verrenkungen bedeuten sollen, weiß ich auch nicht.

8 Angekommen: Alle gut gelaunt und das nach einem 38. Platz! Ich liebe die Bern-japanische Mentalität. Prost!

Längsachse - so schnell, dass sie sich vor mir in ihre Einzelteile zerlegte. Der Tank löste sich, überall flogen Verkleidungs- und andere Teile durch die Luft und vor mir auf die Strecke. Und der Japaner kugelte auch noch auf der Ideallinie herum.

Ich hatte Glück und kam da irgendwie durch. Das waren sehr beeindruckende Bilder, die Reise hatte sich also schon gelohnt. Oh Mann, was bin ich für eine gefühllose Kröte. Egal, jedenfalls war ich wieder einen Platz weiter vorne. Der Japaner war unverletzt, die Kawa fertig zum Recycling.

Weiter geht die wilde Fahrt: Nach der Drift-Links kommt eine Rechtskurve mit einem richtigen Loch im Scheitelpunkt. Wenn du da



REPORT

8H-RENNEN SUZUKA



1

sturzfrei durch kommst, dann kommt schon die nächste Rechts, und die nehmen wir im endlos langen ersten Gang der Kawa, dabei ist die Kurve nicht sooo langsam, aber Isami (unser japanischer Kollege) fährt hier im Ersten und es funktioniert! Einfach in der Kit-Elektronik die Motorbremse auf Minimum stellen, dann stehst du beim Einlenken auch nicht quer.

Beim Rausbeschleunigen geht es durch die Unterführung, meistens im Wheelie. Oben drüber geht die Gegengerade. Danach folgt ein Rechtsknick, in dem man in voller Schräglage schon anfangen muss, die Haarnadelkurve anzubremsen. In dieser ist der Belag auch schon ziemlich ramponiert.

Dann die Schikane, ebenfalls nicht einfach zu fahren. In Schräglage anbremsen können wir ja mittlerweile schon, und mit blindem Gottvertrauen geht es dann dreimal über die Curbs - auf der Innenseite meine ich natürlich! Am Ausgang der rechts-links-rechts-Schikane muss man den ganzen Schwung in eine sehr lange Rechtskurve mitnehmen, die im vierten Gang knapp vor dem Begrenzer im Drift zu fahren ist. Im richtigen Moment im Kurveneingang kurz das Gas weg, und anschließend kann man voll durchbeschleunigen.

Kurzes Anbremsen für die Spooncurve, eine voll beschissene Doppel-Links, die immer mehr zumacht und nach außen hängt - gratuliere! Da muss man bei voller Schräglage noch voll in die Eisen, mitten in der Kurve - ein sehr entspannter Moment in jeder einzelnen Runde.

Bis jetzt sind wir keinen Meter geradeaus gefahren seit Ende Start-Ziel, und wenn's richtig warm ist in Suzuka - also immer - dann bist du schon ziemlich fertig an diesem Punkt der Strecke. Gottseidank kommt jetzt die ultralange Gegengerade, auf der man sich ausrasten (steirisch für „ausruhen“ - Anm. d. Übersetzers) und etwas trinken kann. Dabei hängst du unter der Verkleidung und gefühlte 100 Grad heiße Luft strömt vom Motor hoch. Mit einer Hand versuchst du verzweifelt, den Helm in eine Position zu bringen, in der du an den Trinkschlauchzutz (steirisch für „Trinkschlauchmundstück“ - Anm. d. Übersetzers) rankommst. Jetzt ist er natürlich irgendwohin gerutscht, nachdem er sonst immer auf die inzwischen völlig taube Unterlippe gedrückt hat. Endlich Wasser, aufgeheizt auf ca. 50 °C, nur ein zwei ganz kleine Schlucke, sonst spuckst du alles in den Helm. Dann ist die Gerade auch schon wieder vorbei. Es folgt eine superschnelle Links, dann kurzes Beschleunigen zur Start-Ziel-Schikane. Was für ein Eck - nein, Doppelleck. In einer Rechts bergab vom ersten bis in den dritten



2



3

1 Heimspiel: Natürlich war Isami in seiner Heimat der Startfahrer. Das sind seine letzten Blicke auf die Kawa vor dem Start.

2 Roman im Ziel: Das ganze Feld wird nach der karierten Flagge vom Safety Car abgefangen und über eine kurze Schleife nochmals über die Start-/Zielgerade geführt. Blitzschnell kommen die Japaner zum Abklatschen von den Tribünen.

3 Sitz-Zeremonie vor dem Start: Mit uns ein Bild von Koki, sie werden ihn nicht vergessen.

Gang durchbeschleunigen auf die Start Ziel-Gerade. Dort wackelt die Kawa bis zur Mitte der Geraden, dann merkst du, dass der Trinkschlauchschutz schon wieder auf die Unterlippe drückt - zu spät, anbremsen und los geht's in die nächste Runde ...

Energieverlust im Zeitraffer

Nach 10 Runden bist du ungefähr gleich fertig wie nach einem Doppeltturn in Oschersleben. Aber in Suzuka fährst du normal 24 bis 25 Runden ...

Letztes Jahr habe ich hier den Start gemacht, d.h. 45 Minuten in der Sonne warten und dann los. Nach besagten 10 Runden ist das Schaltgestänge gebrochen und ich musste eine ganze Runde im zweiten Gang fahren. Da habe ich ein bisschen geflucht. In der Box war die Kawa schnell wieder repariert. Neue Reifen, volltanken, keine Spur vom zweiten Fahrer - und dann wurde mir die verhängnisvolle Situation erst klar: ich musste nochmals raus und einen kompletten Turn machen.

Nun bin ich ja normalerweise kein Mimi - schließlich bin ich auch schon die 24 Stunden bei der Speedweek in Oschersleben komplett zu zweit gefahren, aber am Ende von diesen 1 1/2 Turns war ich so dermaßen fix und fertig, dass ich glaubte, mein Puls käme nie mehr runter. Da wusste ich spätestens, warum so viele Japaner vom Motorrad gehoben und weggetragen werden. Zum Schluss reichte es dennoch für den 9. Platz.

Der Crash

Naja, dieses Mal war es nur der 38. Platz nach einem Sturz meines Schweizer Teamkollegen Roman Stamm und der anschließenden Reparatur. Roman fuhr in seinem ersten Turn die ersten Runden und nach 10 Minuten kam dann auch schon das Unheil.

„Ich flog in einer langen Rechtskurve ganz harmlos - dachte ich am Anfang - übers Vorderrad weg und sah der Kawa zu, wie sie sich Richtung Kiesbett bewegte“, erinnerte er sich. „Ich wechselte gerade die Rutschseite meines Arsches, da die eine Backe doch sehr heiß wurde, und sah, wie die grüne Schönheit sich nach der ersten Berührung mit japanischem Kies übertrieben oft überschlug und zu allem Überfluss auch noch in die Reifenstapel einschlug. Ich machte ebenfalls ein paar Überschläge, konnte allerdings nicht mitzählen, da ich mit fluchen beschäftigt war. Die Streckenposten wollten mich dann auf den Rettungs-

weg schicken, aber das hätte Stunden gedauert, und ich beschloss, an der Strecke entlang zur Box zu rollen, da die ZX-10 wieder angesprungen ist. Das erschien mir als die weitaus bessere Variante als bei tropischer Hitze den Rettungsweg entlang zu schieben.“

Die Bestandsaufnahme in der Box ergab folgendes Zerstörungsmuster: Lenkerstummel auf der Kupplungsseite abgebrochen; Armaturen nicht mehr am Originalplatz; Fussrasten ebenfalls nicht mehr so wie vorher. „Eigentlich weniger als befürchtet“, meinte Roman, „aber als ich mir die verbogene Kawa so ansah, schmerzte es doch heftig, denn es war erst das zweite Mal in meiner gesamten Bolliger-Zeit, dass ich in einem Rennen Schrott gemacht habe. Und dann passiert mir das ausgerechnet hier in Suzuka.“

Roman blieb unverletzt - bis auf leichte Brandblasen an der Pohaut, unsere erfahrene Crew baute die ZX-10 in 28 Minuten wieder auf, und er ging mit einem perfekten Bike wieder ins Rennen zurück. Aufgeben stand nie zur Diskussion, das wäre total unjapanisch und unbolligerisch gewesen - diese Einstellung hatten wir gemein!

Der Rest des Rennens war brutal anstrengend, aber eigentlich unspektakulär. Wie üblich hatten wir keinerlei Probleme mehr. Das Schwierigste war, sich mit den vielen japanischen Fans zu unterhalten, die alle Autogramme und Fotos wollten.

Finale

Das Gefühl, ein Langstreckenrennen mit der Zielflagge zu beenden, ist immer noch das Beste - egal, auf welchem Platz man über die Linie fährt. Früher hatte ich eine hellseherische Ader - ich wusste sehr oft als allererster, wann das Rennen für das Bolliger-Team zu Ende sein würde. Eine furchtbare Gabe, und eine sehr schmerzvolle! Aber diesmal umarmten sich alle. Wie gesagt, für einen 38. Platz!

Wir nahmen natürlich noch die Fahrerlagerparty mit. Hinter den Boxen wurde nicht mit Bier gespart und jeder der einigermaßen beliebt war, wurde in einen umhüllten kleinen Pool geschmissen und mit Bier und Gartenschlauch abgeduscht. Was für ein sympathisches Völkchen!

Alle haben was gelernt und neue Freundschaften wurden geschlossen - ohne große Reden und mit viel Achtung voreinander. Ich hoffe, dass es nicht das letzte Mal war, dass RS Itoh und Bolliger gemeinsam als Bolliger-Team Asia Suzuka gerockt haben. Was für eine geile Woche, was für ein geiles Leben! ●

„GODZILLA IST TOT. DIE GEFAHR HEISST BOLLIGER.“



4



5

4 Verlust: Diesen Auspuff hat Roman auf dem Gewissen. Dabei war er so schön.

5 Mahlzeit: Der stellvertretende Teamchef Hämpu (Hans-Peter) Biegler beim Versuch, einen Berner Leckerbissen zu finden. Am Schluss gab's dann doch noch Spaghetti mit Tomatensauce.

6 Glänzend: Goldiges Mädchen am goldigen Streetfighter-Umbau. Da soll noch wer von einer Krise im Motorradgeschäft reden.

7 Fluch des Fortschritts: Tierdressur und künstliche Intelligenz verdrängen immer mehr Mechaniker von ihrem natürlichen Arbeitsplatz.



6



7